



Vorschläge

für die Nahverkehrsplanung
der Stadt Gera ab 2027

Zusammenstellung gesammelter Anregungen

aus der Bürgerbeteiligung
und der eigenen Arbeit des Verkehrsclub Deutschland

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, und vertritt die Interessen aller ökologisch orientierten Verkehrsteilnehmer.



Herausgeber

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
VCD Landesverband Elbe-Saale e.V.
Ortsgruppe Gera

Ansprechpartner

Gilbert Weise
Sprecher der Ortsgruppe Gera des VCD
gilbert.weise@vcd-elbe-saale.de

Titelbild

Wagen 209 der GVB im Frühjahr 2009, bearbeitet
© Gilbert Weise

Kartengrundlage der Grafiken

© Luftbild: 2023-04 GDI-Th
© Stadtplan: OpenStreetMap-Mitwirkende/Stadt Gera
© Statistische Auswertungen Einwohner: Stadt Gera

VORWORT

Mit der perspektivischen Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes bietet sich die Gelegenheit, die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Gera und im Landkreis Greiz neu zu denken und an die Anforderungen einer zukunftsfähigen, klimafreundlichen Mobilität anzupassen. Die Ortsgruppe Gera des ökologischen Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD) möchte mit diesem Dokument einen konstruktiven Beitrag zu diesem Prozess leisten und ihre fachlichen Überlegungen frühzeitig in die Diskussion einbringen.

Bereits bei der Erarbeitung früherer Nahverkehrspläne konnte der VCD Anregungen einbringen, von denen einige in die aktuelle Planung eingeflossen sind. An diese gute Zusammenarbeit möchten wir anknüpfen und sie weiterentwickeln. Der VCD versteht den ÖPNV als Rückgrat einer nachhaltigen, sozial gerechten und wirtschaftlich tragfähigen Verkehrspolitik – er ist zentral für Lebensqualität, Klimaschutz und gesellschaftliche Teilhabe in unserer Stadt.

Das vorliegende Papier gliedert sich in mehrere Abschnitte: Abschnitt A beleuchtet den Nahverkehrsplan im Gesamtzusammenhang, ordnet aktuelle Entwicklungen ein und bietet einen Rückblick auf bisher Erreichtes. Die Abschnitte B bis H enthalten thematisch gegliederte Vorschläge und Bewertungen zu Straßenbahn- und Busverkehr, Fahrwegen, Haltestellen, Fahrzeugen, Tarifgestaltung und Fahrgastkommunikation.

Die Vielzahl der Vorschläge spiegelt die Breite der Diskussion wider. Uns ist bewusst, dass einzelne Anregungen sich gegenseitig widersprechen können oder Alternativen zueinander darstellen. Sie sollen Möglichkeiten aufzeigen, nicht Festlegungen vorwegnehmen.

Ziel dieses Beitrags ist es, den Fahrgast in den Mittelpunkt zu stellen, gleichzeitig Wirtschaftlichkeit und Zukunftsfähigkeit zu sichern und den ÖPNV in Gera nachhaltig zu stärken.

Gilbert Weise
Sprecher der Ortsgruppe Gera des VCD
gilbert.weise@vcd-elbe-saale.de

Noah Jalowski
ÖPNV-Angebotsplaner
noah.jalowski@gmx.de

INHALT

Abschnitt A: Der Nahverkehrsplan im Fokus	5
A-1: Schlüsselrolle des ÖPNV im Verkehrssystem.....	5
A-2: Abbildung langfristiger Trends.....	6
A-3: Mobilitätswende gestalten.....	7
A-4: Aussagekräftiger Rückblick.....	7
A-5: Analyse der Verkehrsströme	8
A-6: Barrierefreiheit als übergeordnetes Ziel	8
A-7: Die Straßenbahn bleibt die Nummer 1	9
A-8: Bedarfsverkehre sorgfältig einsetzen.....	9
A-9: VMT-Rahmenplan berücksichtigen.....	10
A-10: Korridore für Kooperationen definieren.....	10
A-11: Öffentlichkeitsbeteiligung verstetigen.....	10
A-12: Erfolgskontrolle etablieren	11
Abschnitt B: Verkehrsangebot Straßenbahn	12
B-1: Takterhöhung der Linie 2.....	12
B-2: Takterhöhung der Linie 1 an Sonn- und Feiertagen	12
B-3: Evaluation bisheriger Fernziele	13
B-4: Straßenbahnstrecke nach Liebschwitz.....	13
B-5: Querverbindung über die Eselsbrücke	15
Abschnitt C: Verkehrsangebot Stadtbus.....	16
C-1: Anbindung des Klinikums und Querverbindung nach Töppeln	16
C-2: Abbau von Parallelverkehr nach Leumnitz	18
C-3: Neustrukturierung der Verkehre um Zwötzen	20
C-4: Taktverdichtung zum Bieblacher Hang	20
C-5: Erweiterung der GVB-Linie 15.....	21
C-5.1: Verlängerung zur B92 und Umstieg zum Regionalverkehr	21
C-5.2: Verstärkung des Takts in Lusan.....	22
C-5.3: Anbindung von Oberröppisch.....	22
C-6: Industriegebiet Gera-Cretzschwitz.....	23
C-7: Taktverdichtung nach Zschippert und Ferberturm	24
C-8: Erschließung der Friedericistraße	25
C-9: Erschließung des Wohngebiets Scheibe	25
C-10: Taktung am Samstag	26
C-11: Nachtbus-Angebot.....	27
Abschnitt D: Fahrwege.....	29
D-1: ÖPNV-Bevorrechtigung.....	29

D-1.1: Ernst-Toller-Straße (Eisenbahnunterführung)	29
D-1.2: Reichsstraße (Nordabschnitt)	29
D-1.3: Reichsstraße (Südabschnitt)	29
D-2: Rasengleise	30
Abschnitt E: Zugangsstellen	31
E-1: Barrierefreiheit	31
E-2: Erschließungsbereiche dynamisieren	31
E-3: Ortslagen anbinden	32
E-4: Ausweisung von Taxi-Stellplätzen an SPNV-Stationen	32
E-5: Verbesserung bestehender Haltestelleninfrastruktur	32
E-5.1: Sitzgelegenheiten	32
E-5.2: Sicherheit in der Berliner Straße	33
E-5.3: Solarmodule und Begrünung für Dächer von Fahrgastunterständen	33
E-5.4: Verlegung Zeulenrodaer Straße stadteinwärts	34
E-5.5: Verlegung Altenburger Straße	34
E-5.6: Verlegung Calvinstraße und Quellenstraße	34
E-5.7: Verlegung des Fernbus-Halts am Hauptbahnhof	35
E-6: Neue Haltestellen	35
E-6.1: Haltestellenverdichtung in der Straße des Bergmanns	35
E-6.2: Haltestellenverdichtung in der Berliner Straße	38
E-6.3: Gewerbegebiet am Elsterdamm	38
E-6.4: Gera-Rubitz Seniorenheim	39
E-6.5: Windischenbernsdorf An der Wildbirne	40
E-6.6: Anbindung von Lusan in Richtung Süden	41
Abschnitt F: Fahrzeuge	43
F-1: Barrierefreiheit	43
F-2: Anordnung der Sitze und Haltestangen	43
F-3: Anzahl der Türen	44
F-4: WLAN	44
F-5: Fahrzeugeinsatz im Regionalverkehr	44
Abschnitt G: Tarif und Ticketing	45
G-1: Eine Stadt – Ein Tarif	45
G-2: Eine Region – Ein Ticket	45
G-3: Sozialticket	45
G-4: 1€-Tagesticket	46
G-5: Anregungen für den VMT	46
G-5.1: Ticketing per Be-in/Be-out	46
G-5.2: Bestpreis-Abrechnung	46

G-5.3: Bonusprogramm für Vielfahrer	47
Abschnitt H: Fahrgastkommunikation	48
H-1: Technische Möglichkeiten zur Echtzeitinformation nutzen.....	48
H-2: Ansagen bei Ersatzverkehren	49
H-3: Optimierung der Darstellung des Netzplans	49
H-4: Sonderfahrpläne klassisch beauskunften.....	50
H-5: Harmonisierung des Spätverkehrs	51
H-6: Starkes Marketing – Starker ÖPNV	51
H-7: Aussagekräftige Haltestellennamen	51
H-8: Doppelte Liniennummern vermeiden	52

ABSCHNITT A: DER NAHVERKEHRSPLAN IM FOKUS

Dieses Kapitel beschreibt einige Empfehlungen zum Nahverkehrsplan an sich – zu seiner Einbindung in die übergeordnete Leitplanung, seiner Priorisierung und den Grundlagen des ÖPNV.

A-1: SCHLÜSSELROLLE DES ÖPNV IM VERKEHRSSYSTEM

Dem ÖPNV kommt eine Schlüsselrolle bei der Gestaltung des Verkehrssystems zu – darauf sollte der künftige Nahverkehrsplan in seiner Präambel einen besonderen Schwerpunkt legen.

Die hervorgehobene Rolle des ÖPNV gilt sowohl bei der Lösung verkehrlicher Probleme in den Verdichtungsräumen, zum anderen zur Sicherung der Mobilität für alle Nachfragegruppen in der Fläche. Die Einbeziehung der öffentlichen Verkehrsmittel in eine Gesamtverkehrsplanung trägt maßgeblich zu einer Weiterentwicklung der Mobilität in der Region bei, wobei eine möglichst sinnvolle Aufgabenteilung der Verkehrsträger anzustreben ist. Auf örtlicher Ebene ist darüber hinaus die Einbindung des Fuß- und Radverkehrs zu berücksichtigen.

Konkret kann ÖPNV folgendermaßen eingeordnet werden:

1. ÖPNV als weitgehendes Vorrangsystem gegenüber dem MIV in Gebieten und Relationen mit hoher Verkehrsnachfrage
 - In Gebieten bzw. Relationen mit hoher Nachfrage kann ein hochattraktiver ÖPNV angeboten werden, der die Mobilitätsbedürfnisse weitgehend abdeckt. Der ÖPNV soll zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen, indem er eine Entlastung des öffentlichen Raums vom MIV ermöglicht. Dazu sind Steigerungen der Fahrgastzahlen durch eine erhöhte Marktpotenzialausschöpfung auf diesen Relationen anzustreben. Da in diesen Bereichen die negativen Folgen des MIV auch für den ÖPNV am größten sind (Verlangsamung des Verkehrsflusses durch die hohen Verkehrsmengen, räumliche Nutzungskonflikte durch Halten, Parken, Ein- und Aussteigen etc.) und für den MIV Kapazitätsgrenzen bestehen, soll der ÖPNV planerisch gegenüber dem MIV bevorzugt werden. Die Aufgabenträger achten hierbei auf ein sachgerechtes Miteinander zwischen ÖPNV und MIV.
 - Als Vorrangsystem gegenüber dem MIV kommt den schienengebundenen Verkehrsmitteln in diesen Gebieten aufgrund der Systemvorteile und der höheren Leistungsfähigkeit eine besondere Bedeutung zu.
2. ÖPNV als Konkurrenzsysteem zum MIV in Gebieten und Relationen mit mittlerer Verkehrsnachfrage
 - Auch hier kann zumindest auf Hauptrelationen ein attraktiver ÖPNV angeboten werden, der gegenüber dem MIV konkurrenzfähig ist. Dies gilt insbesondere für die direkte und attraktive Erreichbarkeit der Mittelzentren sowie ggf. deren Verbindung untereinander und mit dem Oberzentrum (Gera).
 - Auf den wichtigen Achsen sind aus dem ländlichen Raum in Richtung Oberzentrum Gera konkurrenzfähige Angebote zu etablieren bzw. zu sichern.
3. ÖPNV als Grundversorgung in Gebieten und Relationen mit geringer Verkehrsnachfrage
 - Aufgrund der geringeren Bevölkerungsdichte und der daraus resultierenden geringen Nachfrage soll hier ein ÖPNV-Grundangebot vorgehalten werden, das zwar eine Alternative zum MIV darstellt, aber in Bezug auf Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV nicht konkurrenzfähig sein kann.
 - Ineffiziente Angebotsformen mit geringer Nachfrage können in diesen Gebieten auch durch bedarfsorientierte Angebotsformen ergänzt werden.
 - Bei der Definition der Qualität des Grundangebots ist darauf zu achten, dass dieses allen Orten ab einer bestimmten Einwohnerzahl zur Verfügung gestellt werden muss.

A-2: ABBILDUNG LANGFRISTIGER TRENDS

Grafiken und Tabellen, welche einen Trend in einer Entwicklung darstellen, sollten rückblickend nicht nur die vergangenen fünf bis zehn Jahre abbilden, sondern einen längeren Zeitraum umfassen.

Um Trends besser einordnen zu können, ist eine längere Zeitschiene aussagekräftiger als ein kurzer betrachteter Zeitraum. Das Datenmaterial sollte fortgeschrieben werden und in der (grafischen) Darstellung auch die Anfangszeiträume übernehmen. Dies betrifft beispielsweise folgende Themen (ohne Priorisierung und ohne thematische Sortierung):

- Bevölkerungsentwicklung
- Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben pro Fahrplankilometer
- Entwicklung der Erlöse aus Fahrscheinverkauf
- Entwicklung der Fahrgastzahlen / der Fahrgastnachfrage
- Entwicklung der Fahrplankilometer
- Entwicklung der Liniennachfrage
- Entwicklung der Verkehrsleistung
- Entwicklung des Modal Split
- Entwicklung des Motorisierungsgrades
- Entwicklung des Verkehrsangebots
- Entwicklung des Verlustausgleichs
- Fahrpreisentwicklung (Einzelticket, Monatsticket), ggf. im Vergleich zur allgemeinen Preisentwicklung wie auch zur Preisentwicklung beim MIV
- Fahrtzeiten und Reisegeschwindigkeiten für ausgewählte Relationen
- Pendlerbeziehungen
- Anzahl der Abfahrten an wichtigen Haltestellen
- Anerkennung der unterschiedlichen Tarife an den verschiedenen Haltestellen als Grafik
- Bestand der Linienfahrzeuge (Straßenbahnen und Busse) samt Darstellung der Platzangebote, des Alters, des Umweltnorm und der Barrierefreiheit. Hierbei sind auch die Fahrzeuge von privaten Verkehrsunternehmen (Herzum, Piehler, Taxi Alex, usw.) aufzuführen
- Übersicht über barrierefreie Haltestellen samt Stand der Umsetzung und geplanter jährlicher Entwicklung

Änderungen an den Grundlagen, z.B. an der Bevölkerungsentwicklung, in den Schulstandorten, in der Entwicklung der Gewerbegebiete etc., müssen erwähnt werden. Abweichungen zwischen den Zählungen der Gebietskörperschaften und den Zählungen und Vorausschauen des Landes müssen zur Einordnung kommentiert werden.

Über längere Zeiträume betrachtet sollten sowohl Einmaleffekte als auch Effekte aus relevanten Änderungen deutlich gekennzeichnet werden. Dies betrifft etwa

- die Änderungen aus den Einschränkungen während der Corona-Zeit,
- die Änderungen nach Übergang der Nordlinien in Gera an die Regionalverkehr Gera/Land GmbH (Zweckvereinbarung),
- die Änderungen mit Schaffung des Nachfrageschwerpunktes AMAZON im Geraer Norden,
- die Auswirkungen der bundesweiten Tickets „9-Euro-Ticket“ und „Deutschland-Ticket“.

A-3: MOBILITÄTSWENDE GESTALTEN

Im Nahverkehrsplan sollten Maßnahmen erläutert werden, wie neue Fahrgäste hinzugewonnen und Bestandskunden weiter im ÖPNV-System gehalten werden können. Das Ziel ist die Verkehrswende: schrittweise weg vom ressourcenintensiven MIV hin zu einem höheren Anteil von umweltfreundlicher Mobilität am Modal Split. Die Konkurrenzfähigkeit des Umweltverbunds gegenüber dem MIV muss insbesondere in den potenzialstarken Räumen weiter verbessert werden.

Dem ÖPNV als Teil des Umweltverbundes wird eine hervorragende Zukunft bescheinigt. Dennoch kommen die Fahrgäste nicht per se automatisch zum „System ÖPNV“. Deswegen sollten Strategien aufgezeigt werden, wie zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV gewonnen werden können, um den Modal Split des Umweltverbunds zu erhöhen.

Auch Rad- und Fußverkehr sowie Sharing-Dienste sind Teile des Umweltverbundes im Verkehr. Die infrastrukturelle und digitale Vernetzung mit diesen Verkehrsträgern muss ausgebaut werden. Für den Radverkehr gibt es in der Stadt Gera einen Radverkehrsentwicklungsplan, auf welchen im Nahverkehrsplan verwiesen werden sollte. Zukünftig können diese Leitpläne aufeinander aufbauen und sollten daher untereinander abgestimmt erarbeitet werden. Im benachbarten Saale-Holzland-Kreis soll beispielsweise das vorhandene Radverkehrskonzept überarbeitet und den aktuellen Entwicklungen angepasst werden. Ziel ist dort, den ÖPNV mit dem Radverkehr so zu verknüpfen, dass man künftig in 45 Minuten mit Bus und Rad in jeder größeren Stadt sein kann.

Während in den Städten im Allgemeinen ein dichter ÖPNV-Takt besteht, muss auch in der Fläche eine auto-arme Mobilität möglich sein. Ziel sollte sein, in allen Planungsräumen montags bis samstags einen 1-Stunden-Takt, an Sonn- und Feiertagen einen 2-Stunden-Takt anzubieten. Als Beispiel kann auch das Projekt „Jedes Dorf, Jede Stunde“ des Nordhessischen Verkehrsverbunds gelten.

A-4: AUSSAGEKRÄFTIGER RÜCKBLICK

Ein Rückblick auf den letzten Nahverkehrsplan und eine Evaluation der in ihm festgelegten Maßnahmen bettet den neuen Nahverkehrsplan in den leitplanerischen Kontext ein. Ein besonderer Fokus sollte auf den Aspekten liegen, die nicht umgesetzt wurden, und auf den jeweiligen Gründen. Gleichmaßen können Leitpläne wie der Verkehrsentwicklungsplan herangezogen werden.

Für die langfristige Entwicklung ist es unerlässlich, zunächst eine Rückschau zu halten, was bislang erreicht wurde. Die zurückliegenden Nahverkehrspläne enthielten Ziele und Maßnahmen, die erreicht und umgesetzt wurden. Es gibt aber auch Punkte, die nicht erledigt wurden. Für die weitere Planung ist es daher unerlässlich, zunächst die Rückschau zu halten.

Nicht umgesetzte Punkte sind beispielsweise in Gera der Fertigbau und die Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie 4 nach Langenberg oder die Einrichtung einer Buslinie zwischen Reuß-Park und Unterhmaus. Auch die Prüfung der Straßenbahnlinie 2 auf Einstellung hin wurde gefordert. Während für die Stadtbahnlinie 4 Finanzierungsfragen im Mittelpunkt standen und stehen, gab es für die Reuß-Park-Unterhmaus-Linie keine Begründung der Nichtrealisierung. Für die Linie 2 hingegen gab es inzwischen eine Aufwertung der Verknüpfungsstelle Bahnhof Zwötzen (Einstellung der Eisenbahnstrecke über Gera-Ost / Gera-Liebschwitz mit Umverlegung auf die Strecke über Gera-Zwötzen, was dort zu dichterem SPNV-Verkehr führte), was deren diskutierte Einstellung obsolet machte.

Nachfolgend sind die noch nicht umgesetzten Maßnahmen aus dem noch gültigen Nahverkehrsplan im Bereich der Stadt Gera aufgeführt:

- M11: Verkehrsangebot für den Korridor Zwötzen / Lietzsch / Poris-Lengefeld / Taubenpreskeln / Kaimberg
- M12: Neue Linie 21 Bieblach-Ost – Wohngebiet Am Speitewitz – Trebnitz – Laasen – Knoten Dornaer Straße / Straße des Bergmanns – Straßenbahnhaltestelle Straße des Bergmanns
- M13: Angebotskonzeption Buslinien West (Linien 10, 11 und 17)
- M14: Optionale Maßnahmen basierend auf der Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers im Stadtgebiet Gera:
 - Tangentialverbindung Reuß-Park – Heinrichstraße
 - Aufwertung Linie 12 Zschippeln/Collis – Heinrichstraße
 - Anbindung Gorlitzsch
 - Aufwertung Linie 13 Schafpreskeln – Lusan/Laune
 - Aufwertung Linie 18 Großfalka – Kleinfalka/Liebschwitz
 - Anbindung Langengrobsdorf
 - Anbindung bzw. Durchbindung Frankenthal – Töppeln
 - Anbindung östliche Sorge und Zschochernstraße (Trassenfreihaltung wurde aus dem Flächennutzungsplan gestrichen, ohne ein Ersatzkonzept zu benennen)
 - Prüfung der Erschließung und Linienführung Linie 24
 - Prüfung der (Straßenbahn)Linie 2
 - Anbindung der nördlichen Innenstadt
 - Anbindung von möglichen nachfragestarken Gebieten
 - Anbindung Stublach
 - Optionen für Feinerschließungen

A-5: ANALYSE DER VERKEHRSSTRÖME

Zur Evaluation des Liniennetzes sollte eine detaillierte Erfassung und Auswertung der Verkehrsströme innerhalb der Stadt Gera erfolgen.

Im Vorfeld eines neu geordneten Liniennetzes steht die Frage: Welche Verkehrsbeziehungen werden gewünscht. Hierzu wäre angeraten, einen kommunalen und einen regionalen Pendleratlas zur Analyse zu nutzen. Es gibt die Möglichkeit, die Personenbewegungen beispielsweise anhand von (anonymisierten) Handydaten zu analysieren. Aus deren Bewegungsprofilen können recht zielgenau Verkehrsströme abgelesen werden, die in ein neues Liniennetz überführt werden müssten.

A-6: BARRIEREFREIHEIT ALS ÜBERGEORDNETES ZIEL

Am 1. Januar 2022 trat die Forderung nach vollständiger Barrierefreiheit im ÖPNV auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes in Kraft. Dies muss sich im neuen Nahverkehrsplan widerspiegeln.

Barrierefreiheit ist eine Forderung auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes und für viele Nutzer eine Bedingung zur selbständigen Nutzung der Angebote im öffentlichen Personennahverkehr. Der Begriff bedeutet aber nicht nur, niederflurige Einstiege an den Fahrzeugen oder Haltestellen mit erhöhtem Anfahrbord bereitzustellen. Barrierefreiheit bedeutet auch, einfach nutzbare und kontrastreiche Internetseiten seitens der Verkehrsunternehmen und -verbünde anzubieten, die Möglichkeiten für den Fahrscheinerwerb inklusiv zu gestalten, Informationen über Linie und Ziel des einfahrenden Fahrzeugs klar zu präsentieren, Haltewunschtaster klar erkennbar zu halten, und so weiter.

Die Hinweise aus den Gremien der PRMs (Personen mit eingeschränkter Mobilität) sind grundsätzlich zu beachten und in Zusammenarbeit mit ihnen umzusetzen. Ein proaktives Herantreten an diese Gremien durch die GVB Gera bzw. die Stadt Gera als Aufgabenträger, wobei Hinweise und Missstände explizit erfragt werden, sollte die vorrangige Herangehensweise sein.

A-7: DIE STRAßENBAHN BLEIBT DIE NUMMER 1

Die Straßenbahn bleibt im Oberzentrum Gera der Hauptverkehrsträger im ÖPNV. Dies sollte sich auch in den Formulierungen des Nahverkehrsplanes widerspiegeln.

Die Straßenbahn ist ein Massenverkehrsmittel, welches sehr effektiv und damit wirtschaftlich eine große Anzahl an Passagieren befördert. Der Vorteil der Bandstruktur der Stadt Gera (an den Rändern der Stadt große Wohngebiete, dazwischen Gründerzeit-Wohnbebauung, mittendrin das Stadtzentrum) ist ideal für eine Erschließung durch eine Straßenbahn. Rund zwei Drittel aller ÖPNV-Leistungen in der Stadt werden mit der Straßenbahn erbracht, und davon auch rund zwei Drittel mit der Linie 3 zwischen Lusan und Bieblach-Ost via Debschwitz, Stadtzentrum und Tinz. Diese Bedeutung muss unterstrichen werden und die Straßenbahn auch zukünftig ihre Rolle als Hauptträger im ÖPNV ausspielen.

Unterhalb der Straßenbahn als Verkehrsmittel ist in der Stadt Gera lediglich der Stadtbus angesiedelt. Dieser kann zur Kommunikation verschiedener Angebotsformen stärker differenziert werden, beispielsweise durch Ausgliederung einer eigenen Angebotsmarke für Rufbusse im Stadtgebiet, möglicherweise auch in Übereinstimmung mit dem VMT oder dem Landkreis Greiz.

A-8: BEDARFSVERKEHRE SORGFÄLTIG EINSETZEN

Bedarfsverkehre können in spezifischen Szenarien eine sinnvolle Ergänzung für den ÖPNV sein, sollten aber mit Bedacht eingesetzt werden.

Als „Bedarfsverkehre“ werden verschiedene flexible Form des öffentlichen Verkehrs bezeichnet, die nur auf Anforderung verkehren. In Literatur und Politik werden der Rufbus oder ähnliche Betriebsformen wie das Anruf-Sammel-Taxi gelegentlich als Allheilmittel für Einsparungen im ÖPNV angepriesen. Die Erfahrungen aus dem Rufbusbetrieb in den verschiedenen Regionen Deutschlands verlangen aber eine differenzierte Betrachtung. Aus Fahrgastsicht sind folgende Aspekte zu beachten:

- Bestellung der Fahrt stellt Zugangshemmnis dar
- Systeme werden vom Kunden potenziell nicht verstanden
- Sprachbarriere
- Telefonkosten, Netzverfügbarkeit des Mobilfunks
- Apps müssen erst installiert werden und stellen bspw. für ältere Menschen eine Hürde dar
- Keine anonyme ÖPNV-Nutzung mehr möglich
- Bei Vorbestellzeiten über 30 Minuten ist Planung des Tagesablaufs, evtl. sogar für Folgetage notwendig. Der Kunde vergisst möglicherweise, dass er eine Fahrt bestellt hat
- Spontane Nutzung öffentlicher Verkehre wird verhindert – Wettbewerbsnachteil gegenüber dem MIV
- Urlauber und Touristen kennen das örtliche System nicht, Informationsmöglichkeiten und Zeiten zur Bestellung meist nicht vorhanden
- Tarifliche Einbindung des Deutschland-Tickets muss vor Fahrtantritt bekannt sein

Rufbusfahrten sind vorzugsweise auf festen Linienwegen und nach festem Fahrplan anzubieten. So soll der Dispositionsaufwand so gering wie möglich gehalten werden. Rufbusfahrten sind als Angebotsergänzung vorzugsweise auf Umsteigepunkte an Hauptlinien auszurichten, um durch Anschlussfunktionen die wirtschaftliche Basis der Hauptlinien sicherzustellen. Rufbusfahrten sollen vorzugsweise der Angebotserweiterung dienen, bspw. in Randbereichen und Randzeiten. Die eingesetzten Softwaresysteme sollten die Bedarfsermittlung in Form von Abrufgraden und Fahrgastzahlen ermöglichen.

A-9: VMT-RAHMENPLAN BERÜCKSICHTIGEN

Die Verkehrsplanung in der Stadt Gera als Teil des Verkehrsverbunds Mittelthüringen sollte sich in dessen Rahmenplan einfügen, um Bezug zur regional verflochtenen Mobilität herzustellen.

Der Rahmenplan des VMT erwähnt verschiedene Maßnahmen, die die Stadt Gera und deren Verkehrsplanung tangieren. Diese sollten erwähnt und zeitlich sowie planerisch eingeordnet werden. Dazu gehören:

- PlusBus Gera – Schleiz
- Landesbedeutsame Linie Gera – Eisenberg
- Verknüpfungspunkt Klinikum Gera

Erwähnt werden sollte außerdem die Relevanz der Angebotsformen PlusBus und TaktBus sowie der Förderform „Landesbedeutsamen Buslinie“ für die Stadt Gera in ihrer Verknüpfung mit dem Umland.

Auch die Angebote der Eisenbahn im Raum Gera und deren perspektivische Entwicklung (Thüringer Elektronetz, Dieselnetz Ostthüringen Stufe 2, S-Bahn Leipzig – Gera) sollten Erwähnung finden.

A-10: KORRIDORE FÜR KOOPERATIONEN DEFINIEREN

Um Angebote angesichts der bleibenden Finanzierungsschwierigkeiten im ÖPNV auszubauen, sollten die in bestimmten Korridoren verkehrenden Verkehrsangebote integriert betrachtet und Synergien gehoben werden.

In verschiedenen einbrechenden Korridoren im Stadtgebiet Gera existieren Angebote mehrerer Verkehrsunternehmen parallel zueinander. Das betrifft beispielsweise den Osten von Gera, in dem die vier Unternehmen GVB, RVG, Piehler und Herzum Linienverkehr erbringen, sowie den östlichen Teil der Gemeinde Kraftsdorf. Solche parallelen Angebote sollten perspektivisch einen integrierten Takt bilden und – innerhalb des Stadtgebietes – den VMT-Tarif zumindest anerkennen.

Solche Maßnahmen müssen mit einer besseren Vermarktung des gemeinschaftlichen Angebots einhergehen. Dazu gehört auch die Darstellung der Angebote in Gesamt- bzw. Übersichtsfahrplänen. Die im Stadtgebiet befindlichen und in den Takt des Stadtverkehrs integrierten Angebote müssen zudem vollständig auf dem Netzplan des Stadtverkehrs Gera abgebildet sein.

A-11: ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG VERSTÄRKEN

Die Öffentlichkeit ist regelmäßiger und häufiger als in der Vergangenheit an der Fortentwicklung des Systems ÖPNV zu beteiligen.

Die Möglichkeit, hier für den zukünftigen Nahverkehrsplan Vorschläge per E-Mail einzureichen, ist ein positiver Schritt. Dass dieses E-Mail-Angebot nur der Aufgabenträger Stadt Gera für seine 96.000 Einwohner anbietet, wird als Nachteil erachtet – auch der Aufgabenträger Landkreis Greiz hätte dieses für seine 94.000 Einwohner offerieren sollen.

Die derzeitigen wie zukünftigen Nutzer des ÖPNV müssen per regelmäßiger Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung im System ÖPNV gehalten oder an das System ÖPNV herangeführt werden. Dies muss aktiv geschehen, beispielsweise im Rahmen des Fahrgastbeirats (letzte Einberufung in Gera war im Jahr 2019), ein in anderen Regionen etabliertes Instrument. Die Bürger sind gewissermaßen mit ins Boot zu holen, um die dringend notwendige Steigerung der Akzeptanz des ÖPNV zu erreichen. Ziel ist, den Bürgern in der Region ein Mobilitätsangebot zu unterbreiten, das geprägt von klarer Kundenorientierung und sehr hoher Umweltverträglichkeit ist.

A-12: ERFOLGSKONTROLLE ETABLIEREN

Der ÖPNV wird als Daseinsvorsorge wahrgenommen. Umfassende Leistungen werden im ÖPNV-Sektor angeboten, für die ein nicht unerheblicher Aufwand betrieben wird. Deswegen ist eine Erfolgskontrolle notwendig.

Der ÖPNV wird durch die Fahrgäste, d. h. durch die Nutzer, als Daseinsvorsorge wahrgenommen. Das Thüringer ÖPNV-Gesetz untermauert die Entscheidungen. Für diese umfassenden ÖPNV-Leistungen wird ein nicht unerheblicher Aufwand betrieben. Deswegen sollten im Nahverkehrsplan Überwachungs- und Kontrollmechanismen festgelegt werden. Als weiterer Punkt ist ein jährlicher Statusbericht zu den Maßnahmen des Nahverkehrsplans gegenüber dem Aufgabenträger zu erbringen. Dieser soll den Umsetzungsstand der vorgesehenen Maßnahmen aufzeigen, deren Wirksamkeit darstellen und Probleme abbilden. Somit kann bei Problemen zeitnah nachgesteuert werden. Ziel dieser Verbesserungen muss sein, für die Betriebe vor Ort und damit auch für die im ÖPNV Beschäftigten die Arbeit zu sichern und für die Fahrgäste das hohe Niveau des Öffentlichen Personennahverkehrs zu erhalten.

ABSCHNITT B: VERKEHRSANGEBOT STRAßENBAHN

Die Straßenbahn ist das Rückgrat des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Gera. Mit ihrem Charakter als schienengebundenes Verkehrsmittel ist sie in der Lage, hohe Transportleistungen in definierten Korridoren zu erbringen, und muss deshalb erhalten und stetig weiterentwickelt werden. Dieser Abschnitt führt deshalb Vorschläge für verbesserte Angebote im Straßenbahnverkehr auf.

B-1: TAKTERHÖHUNG DER LINIE 2

Die Fahrthäufigkeit der Straßenbahnlinie 2 sollte zugunsten optimierter Eisenbahnanschlüsse am Bahnhof Zwötzen erhöht und Maßnahmen zur Anschlusssicherung getroffen werden.

Der Bahnhof Zwötzen verbindet als lokaler Verknüpfungspunkt des Stadt- und Regionalverkehrs die Wohngebiete Zwötzen und Lusan nicht nur untereinander, sondern auch mit Zielen auf den Bahnstrecken nach Leipzig, Erfurt, Plauen, Saalfeld und Hof. Die aktuelle Taktlage und Frequenz der Straßenbahnlinie 2 verhindert jedoch einen attraktiven und zugleich stabilen Übergang zu den Relationen in Richtung Süden.

Deshalb bietet es sich an, die Zeitfenster der Eisenbahn-Halte am Bahnhof Zwötzen zu analysieren und danach die Fahrtzeiten der Busse und Straßenbahnen am Bahnhof Zwötzen neu auszurichten. Bei einem verdichteten Takt der Linie 2 lassen sich mehr Relationen mit angemessener Übergangszeit herstellen. Ein 15-Minuten-Takt würde dabei gegenüber einem 20-Minuten-Takt systematischere Anschlüsse zum weiteren Stadtverkehr ermöglichen, da er der gegebenen Taktfamilie entspricht. Eine generelle Einkürzung der Linie 2 auf den Abschnitt Bahnhof Zwötzen – Lusan/Brüte würde sich in dem Zusammenhang anbieten, da der Restabschnitt bis Lusan/Zeulsdorf bereits im dichten Takt von der Linie 3 erschlossen wird. Auch ein zusätzliches, zeitlich versetztes Angebot der Linie 15 zum Bahnhof Zwötzen könnte sinnvoll sein, ebenso wie eine Bedienung der Linie 2 am Wochenende.

Abgesehen von solchen angebotsseitigen Maßnahmen sollte das Fahrpersonal aktiv auf die Herstellung von Anschlüssen zur Eisenbahn achten. Insbesondere bei niedriger Taktung darf ein Stadtverkehr auch geringfügige Verspätungen in Kauf nehmen, um Übergänge von leicht verspäteten Zügen aufzunehmen. Dies fällt insbesondere an Übergangsstellen wie dem Bahnhof Zwötzen ins Gewicht, wo direkte Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsmitteln bestehen. Hier ist eine Anschlusssicherung nicht-technisch realisierbar, wodurch einerseits ein geringer Aufwand für die Umsetzung besteht, andererseits aber Fahrgäste schnell über deren Nicht-Funktion irritiert sind.

B-2: TAKTERHÖHUNG DER LINIE 1 AN SONN- UND FEIERTAGEN

Die Fahrthäufigkeit der Straßenbahnlinie 1 an Sonn- und Feiertagen sollte analog zur Linie 3 am Nachmittag erhöht werden.

Die leistungsfähigen ÖPNV-Achsen in Gera werden auch am Sonntag stark genutzt, unter anderem für touristische Zwecke. Dennoch weist die Linie 1 derzeit an Sonn- und Feiertagen nur einen durchgehenden 30-Minuten-Takt auf.

Stattdessen sollte diese Linie an Nachmittagen von Sonn- und Feiertagen einen 15-Minuten-Takt erhalten. Damit erfolgt eine Angleichung an die Linie 3: Diese verkehrt derzeit an Samstagen von 8-18 Uhr und an Sonn- und Feiertagen von 12-18 Uhr alle 15 Minuten, darüber hinaus von 5 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts alle 30 Minuten. Bis auf den nachmittags verdichteten Takt an Sonn- und Feiertagen entspricht dies bereits heute dem Angebot der Linie 1.

Durch diese Taktverdichtung würde sich zum einen die Anbindung der Aufkommensschwerpunkte und touristischen Ziele entlang der Linie 1 verbessern. Darüber hinaus besitzt die Maßnahme aber auch eine

deutliche Netzwirkung. Hintergrund ist die Anbindung des Hauptbahnhofs an die Zentrale Umsteigestelle Heinrichstraße durch die Linie 1. Zwar ist der derzeitige 30-Minuten-Takt der Linie 1 so gelegt, dass der Nullknoten der Eisenbahn am Hauptbahnhof erreicht wird – gerade bei Verspätungen oder bei Umsetzung der geplanten Angebotsanpassung auf der Mitte-Deutschland-Verbindung mit zeitlicher Verlegung des RE1 ergeben sich jedoch teils erhebliche Wartezeiten.

B-3: EVALUATION BISHERIGER FERNZIELE

Der bestehende Nahverkehrsplan der Stadt Gera formuliert verschiedene Fernziele im Straßenbahnnetz. Diese sollten auf grundsätzliche Machbarkeit und Sinnhaftigkeit geprüft werden.

Folgende Maßnahmen werden im bisherigen Nahverkehrsplan der Stadt Gera als „Langfristige Zielsetzung“ im Straßenbahnnetz benannt:

- M17: Lückenschluss zwischen Untermhaus und Dualer Hochschule
- M18: Lückenschluss zwischen Bahnhof und Wendeschleife Zwötzen
- M19: Neubau Straßenbahn Ost-West-Achse
- M20: Verlängerung der Linie 3 (Bieblach-Ost – Dornaer Straße)

Diese Ziele sind, mit Ausnahme des Ziels M17, als „langfristige Entwicklungsaufgabe“ Bestandteil des Flächennutzungsplans der Stadt Gera aus dem Jahr 2020 und werden auch im Verkehrsentwicklungsplan als Ziel erwähnt. Im Gegensatz zu den im Abschnitt „Kurz- und Mittelfristige Maßnahmen“ benannten Projekten „Trassensanierung der Wiesestraße“ und „Straßenbahnlinie Duale Hochschule – Langenberg“ gibt es hierfür jedoch keine konkrete Umsetzungs- und Finanzierungsperspektive. Der künftige Nahverkehrsplan kann hier Klarheit schaffen und diese Projekte in ihrer groben Machbarkeit einordnen. Die Gesamtbetrachtung muss dabei stets den betrieblichen Zusatzaufwand im Blick behalten. Für potenziell sinnvolle Maßnahmen sollten konkrete Handlungsempfehlungen ausgesprochen werden (bspw. eine Trassensicherung oder eine Machbarkeitsstudie), während absehbar nicht förderfähige Maßnahmen nicht als Ziel in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden sollten. Zu beachten ist dabei auch, dass die freigehaltene Trasse für den Ostteil der potenziellen Straßenbahn Ost-West-Achse (M19) kürzlich aus dem Flächennutzungsplan gestrichen wurde.

Für die Verbindung zwischen Bahnhof und Wendeschleife Zwötzen ist eine Aktualisierung angeraten, da inzwischen in der Langen Straße zwei Gebäude (Lange Straße 59 und 61) abgebrochen wurden, was sich positiv auf die Trassenfindung auswirken kann.

B-4: STRAßENBAHNSTRECKE NACH LIEBSCHWITZ

Zur optimierten Anbindung des Ortsteils Liebschwitz sollte eine Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 unter Nutzung der ehemaligen Eisenbahntrasse zwischen Zwötzen und Liebschwitz erwogen werden.

Der Ortsteil Liebschwitz hat ca. 1350 Einwohner und wird derzeit mit drei Fahrten pro Stunde durch Stadtbusse der Linien 16 und 18 angefahren. Durch eine Umstellung des Angebots auf einen Straßenbahnbetrieb könnten sich systembedingte Synergien mit der bestehenden Linie 1 ergeben, wodurch sich dichtere Takte und ein beschleunigtes Angebot zu verhältnismäßig günstigen Kosten erreichen ließen.

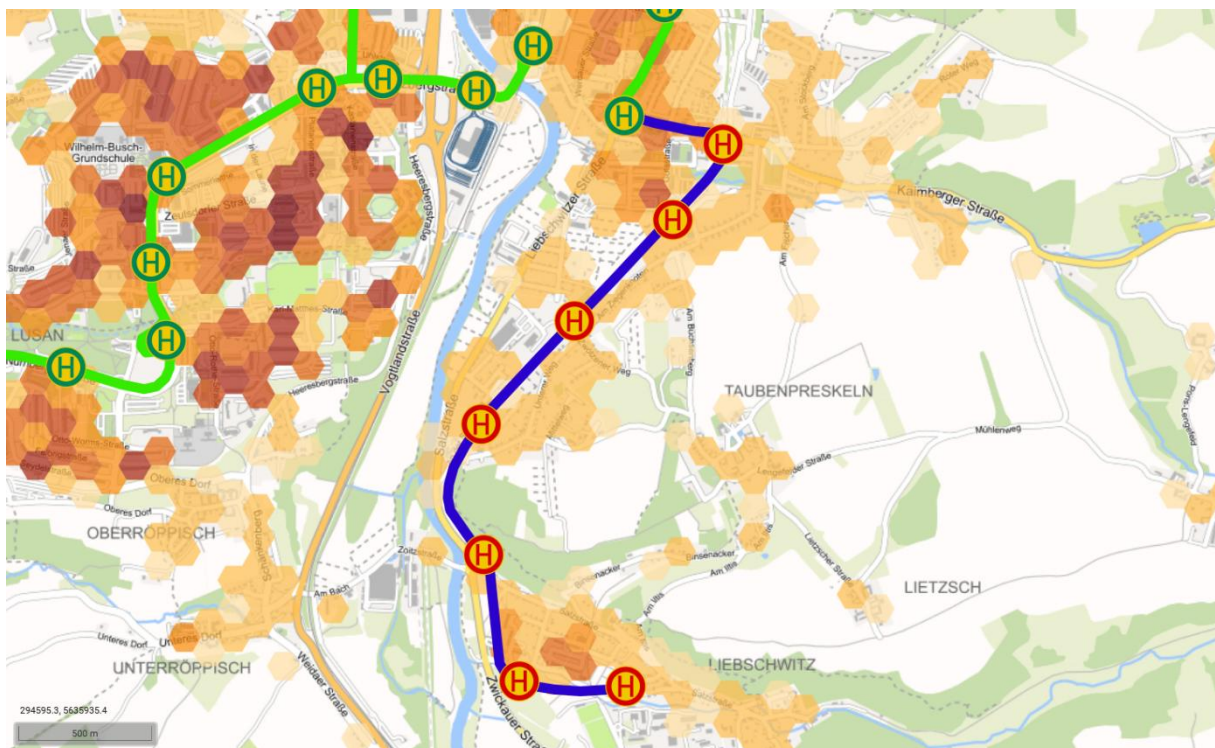
Zwischen Zwötzen und Liebschwitz (Salzstraße) befindet sich die ehemalige Eisenbahnstrecke 6269. Die Trasse mit ihrer damaligen Streckenklasse CM4 trug schweren Güterverkehr und dürfte auch heute noch grundsätzlich für schienengebundenen ÖPNV geeignet sein. Zur Reaktivierung der im Oktober

2016 außer Betrieb genommenen Eisenbahnstrecke könnten im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz hohe Förderungen (bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten) akquiriert werden.

Die Straßenbahnstrecke könnte direkt an der Wendeschleife Zwötzen an den Bestand anbinden und am ehemaligen Bahnübergang Kaimberger Straße in die Eisenbahnstrecke übergehen. Nach ca. 1,5 Kilometern würde die Straßenbahn südlich des ehemaligen Bahnhofs Gera-Liebschwitz aus der ehemaligen Eisenbahnstrecke ausfädeln, wobei diese zur Reduktion der Investitionskosten eingleisig bleiben kann. Zwischenhaltestellen könnten an der Kaimberger Straße (zweigleisig), am Fußgängerüberweg „Am Schafraben“ (eingleisig), am ehemaligen Bahnüberweg „Zwötzer Weg“ (eingleisig) und am ehemaligen Bahnhof Gera-Liebschwitz (zweigleisig) eingerichtet werden, um die Wohnbebauung geeignet zu erschließen.

Die Weiterführung entlang der Salzstraße nach Liebschwitz sowie die Lage der dortigen Wendeschleife mit bequemen Übergängen zwischen Straßenbahn- und weiterführenden Buslinien müsste in einer Grobplanung festgelegt werden. Die Linie 1 würde sinnvollerweise mit allen Fahrten (15-Minuten-Takt) nach Liebschwitz weitergeführt werden, wobei der Abschnitt Zwötzen – Liebschwitz nicht mehr von Buslinien befahren werden würde. Bei einer angenommenen Fahrzeit von 7 Minuten zwischen Zwötzen und Liebschwitz könnte die Verlängerung der Linie 1 ohne einen Mehreinsatz von Fahrzeugen erfolgen, wenn diese in einer Richtung um 7-8 Minuten verschoben wird – ein kurzer Anschluss zur Linie 3 an der Zentralen Umsteigestelle Heinrichstraße würde dabei erhalten bleiben.

Die Buslinien Richtung Kleinfalke/Großfalke können in Liebschwitz enden und Übergang zur Straßenbahn bieten und die Buslinie nach Wünschendorf alternativ mit einzelnen Fahrten über die B92 geführt werden. Für den Ortsteil Falka inklusive der angrenzenden Ortsteile der Stadt Berga-Wünschendorf könnte auch ein gemeinsames Rufbusangebot mit dem Landkreis Greiz organisiert werden.



B-5: QUERVERBINDUNG ÜBER DIE ESELSBRÜCKE

Neben der im bestehenden Nahverkehrsplan erwähnten nördlichen Querspange zwischen den Straßenbahnlinien 1 und 3 über die Leibnizstraße sollte auch eine Querverbindung entlang der Eselsbrücke erwogen werden.

Im bisherigen Nahverkehrsplan der Stadt Gera wird im Sinne eines Fernziels eine Verbindung der Straßenbahnstrecken der Linien 1 und 3 zwischen den Haltestellen „Untermhaus“ und „Duale Hochschule“ entlang der Leibnizstraße erwähnt. Diese Maßnahme könnte im Fall einer Inbetriebnahme der Linie 4 beispielsweise zu einer Verdichtung des dann veranschlagten 15-Minuten-Takts nach Bieblach-Ost beitragen und das Industriegebiet nördlich der bestehenden Endhaltestelle (Leibnizstraße/Industriestraße) mit höherem Takt erschließen als der gegenwärtige Regionalverkehr.

Alternativ hierzu könnte auch eine Verbindung der Straßenbahnstrecken zwischen den Haltestellen „Untermhaus“ und „Straße des Bergmanns“ erfolgen. Am Knoten Berliner Straße/Straße des Bergmanns könnte nördlich des Kreuzungsbereich auf der derzeitigen Grünfläche eine Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit entstehen, wo eine attraktive Verknüpfung zur Straßenbahn geboten wird und an der neben dem Stadtverkehr zum Bieblacher Hang auch einige der Regionallinien angebunden werden können. Eine besondere Herausforderung stellt dabei die Kreuzung der Bahngleise dar, da die bestehende Eselsbrücke nicht die nötige Tragfähigkeit für einen Straßenbahnverkehr aufweisen dürfte und somit eine separate Querung errichtet werden müsste. Außerdem könnte der Regionalverkehr auf dem Abschnitt nicht entfallen, ohne eine reduzierte Erschließung der nördlichen Leibnizstraße und Industriestraße in Kauf zu nehmen.

ABSCHNITT C: VERKEHRSANGEBOT STADTBUS

Im Sinne eines hierarchischen Verkehrssystems ist es die zentrale Aufgabe des Stadtbusses Gera, die Erschließung von Aufkommensschwerpunkten auf Basis des Straßenbahnnetzes sicherzustellen und nicht von der Straßenbahn erschlossene Siedlungsachsen anzubinden. Um diesen Auftrag optimal zu erfüllen, muss das Bussystem konstant evaluiert werden. Dieser Abschnitt bietet hierzu einige Ansätze.

C-1: ANBINDUNG DES KLINIKUMS UND QUERVERBINDUNG NACH TÖPPELN

Die Verkehre zum Klinikum sollten weiter systematisiert und auf eine systemverträgliche Umlaufdauer umgestellt werden. Dabei lässt sich eine Querverbindung nach Töppeln umsetzen.

Derzeit bietet der Stadtverkehr zwischen Heinrichstraße über Klinikum Haupteingang einen 15-Minuten-Takt mit Weiterführung als Linien 10, 11 und 17. Die Linie 11 nach Weißig könnte in der Linie 810 in Zusammenhang mit deren im Dezember 2025 erfolgten Aufwertung zum „TaktBus“ aufgehen. In diesem Fall verblieben die Linie 10 nach Hammelburg und die Linie 17 nach Frankenthal.

Bislang bestand die Herausforderung der Ost-West-Achse insbesondere darin, die nachfragestarken Äste (Leumnitz, Klinikum, Frankenthal) und die schwächer nachgefragten Äste (Hammelburg, Weißig) mit geeigneten Gefäßgrößen zu bedienen, gleichzeitig aber deren unterschiedliche Umlaufzeiten (60 vs. 45 Minuten jeweils ab/bis Heinrichstraße) zu berücksichtigen. Dies führt zu einem Mischeinsatz von Fahrzeugen auf den Linien, womit abschnittsweise Über- bzw. Unterkapazitäten entstehen. Eine radikale Lösung für das Problem könnte eine Brechung dieser Linien an der Zentralen Umsteigestelle Heinrichstraße sein, was jedoch das Aufgeben etablierter Fahrtrelationen bedeuten würde.

Eine komplexere Lösung des Problems könnte in der Erweiterung der bisherigen Linien liegen. Um bspw. zugleich den Linienast nach Harpersdorf effizienter zu bedienen und die Umläufe der Linien 10 und 17 linientreu zu bilden, lassen sich unter den genannten Voraussetzungen folgende Änderungen umsetzen:

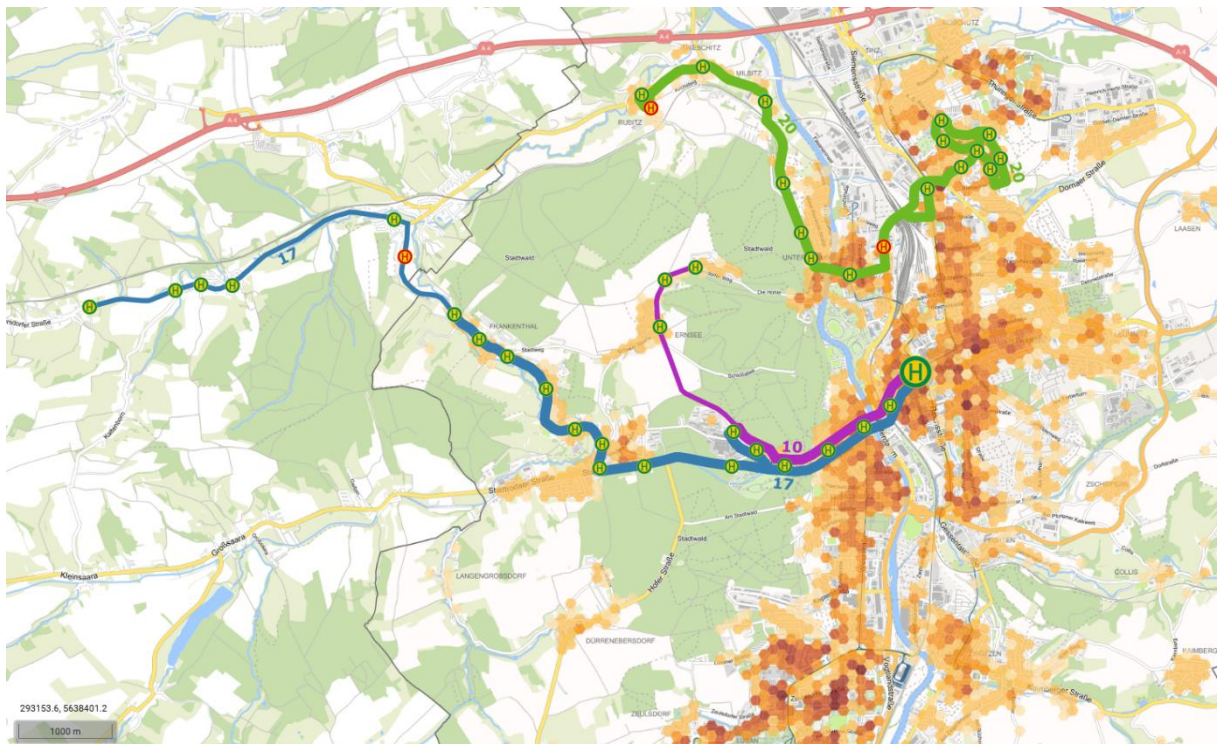
- Linie 10: Einsatz eines Solobusses im 30-Minuten-Takt zwischen Heinrichstraße und Klinikum, Weiterführung alle 60 Minuten nach Hammelburg
- Linie 17: Einsatz zweier Gelenkbusse im 30-Minuten-Takt zwischen Heinrichstraße und Frankenthal, Weiterführung alle 60 Minuten nach Harpersdorf (bisher Linie 20)

	Bus 1	Bus 2	Bus 1	Bus 3
	Solo	Gelenk	Solo	Gelenk
	Linie 10	Linie 17	Linie 10	Linie 17
Heinrichstraße	10:00	10:15	10:30	10:45
Klinikum Haupteingang	10:07	10:22	10:37	10:52
Hammelburg	10:11			
Frankenthal		10:33		11:03
Harpersdorf				11:09
Wendezeit	2'	19'	12'	6'
Harpersdorf				11:15
Frankenthal		10:52		11:22
Hammelburg	10:13			
Klinikum Haupteingang	10:19	11:04	10:49	11:34
Heinrichstraße	10:27	11:12	10:57	11:42
Umlaufdauer	30'	60'	30'	60'

Die Linie 20 lässt sich in diesem Zusammenhang auf einen durchgehenden 30-Minuten-Takt verdichten, auf die Strecke Friedrich-Naumann-Platz – Rubitz einkürzen und dort beispielsweise mit der Linie 24 von/zur Theodor-Neubauer-Straße verknüpfen, welche entsprechend nicht mehr die Wendeschleife Untermhaus bedienen würde. In der Nähe des Finanzamtes ließe sich für diese verlegte Linie eine neue Haltestelle einrichten, die gegebenenfalls auch vom Regionalverkehr bedient werden kann. Im folgenden Taktkonzept ergibt sich beispielsweise zu den Minuten .22 und .52 ein Umsteigeknoten mit der Straßenbahnlinie 1 an der Haltestelle „Friedrich-Naumann-Platz“.

	Bus 1	Bus 2	Bus 1	Bus 2
	Linie 20	Linie 20	Linie 20	Linie 20
Dr.-Th.-Neubauer-Straße	10:07	10:37	11:07	11:37
Friedrich-Naumann-Platz	10:19	10:49	11:19	11:49
Friedrich-Naumann-Platz	10:22	10:52	11:22	11:52
Milbitz	10:28	10:58	11:28	11:58
Thieschitz	10:29	10:59	11:29	11:59
Rubitz	10:31	11:01	11:31	12:01
Wendezeit	9'	9'	9'	9'
Rubitz	10:40	11:10	11:40	12:10
Thieschitz	10:42	11:12	11:42	12:12
Milbitz	10:43	11:13	11:43	12:13
Friedrich-Naumann-Platz	10:49	11:19	11:49	12:19
Friedrich-Naumann-Platz	10:52	11:22	11:52	12:22
Dr.-Th.-Neubauer-Straße	11:07	11:37	12:07	12:37
Umlaufdauer	60'	60'	60'	60'

Die Bedienung der Haltestellen „Töppeln, Sanitätshaus“ und „Töppeln“ würde in diesem Fall nur noch durch den Regionalverkehr erfolgen, wobei der künftig erhöhte Takt des SPNV im Rahmen des Thüringer Elektonetzes (RE1) einen Ausgleich bieten kann.



C-2: ABBAU VON PARALLELVERKEHR NACH LEUMNITZ

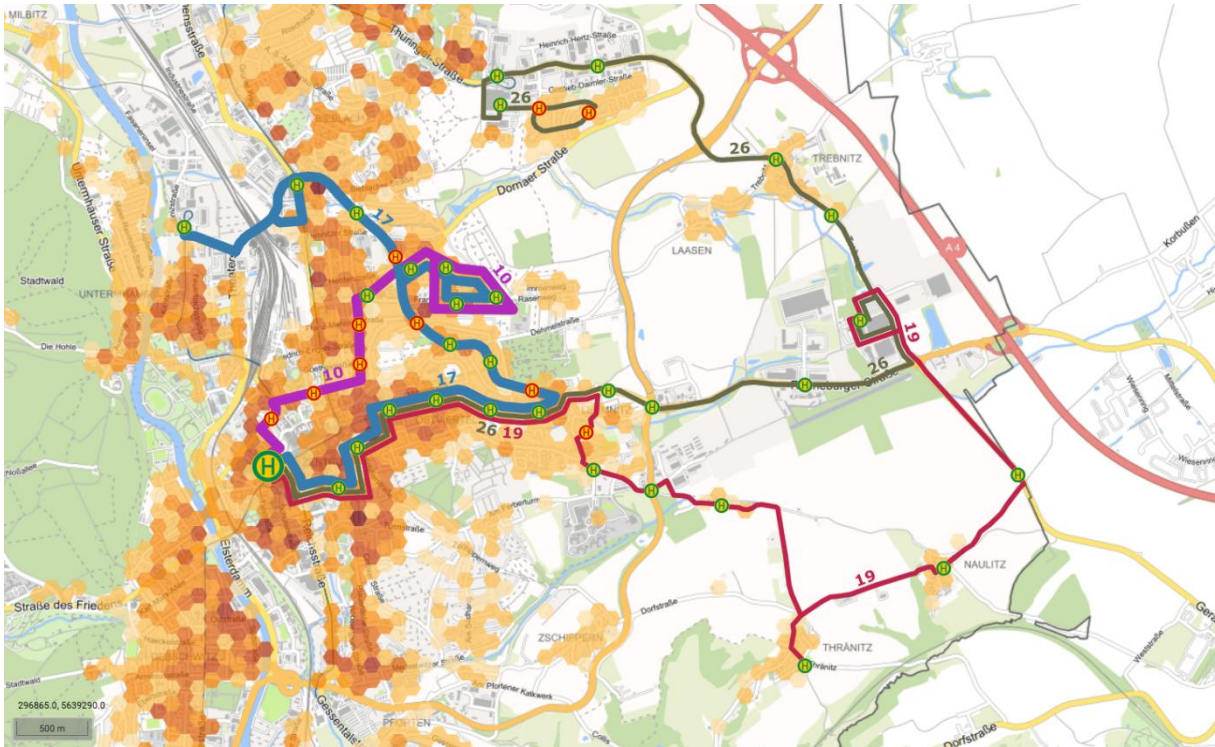
Die Überlagerungen der Linien 19 und 26 mit den Linien 10, 11 und 17 in Richtung Leumnitz sollten abgebaut und eine beschleunigte Anbindung des Reuß-Parks umgesetzt werden.

Derzeit gibt es einen 15-Minuten-Takt zwischen Heinrichstraße über Leumnitz zum Reuß-Park, überlagert mit einem Stundentakt der Linie 19 und einem Stundentakt der Linie 26. Dies hat zur Folge, dass zwischen Leumnitz und Heinrichstraße ein erheblicher Parallelverkehr mit Pulkbildung über mehrere Haltestellen zzgl. Fahrten der Linie 14 besteht. Hintergrund sind die unterschiedlichen Umlaufzeiten für die Linien 10/11/17 (45 Minuten = 3 Busse) und 19/26 (ca. 60 Minuten = ca. 2 Busse).

Als Lösung können für alle Linien im Ostabschnitt eine Umlaufzeit von 60 Minuten angenommen werden (4 Busse ergeben einen 15-Minuten-Takt). Des Weiteren fährt ein Expressbus (Linie 10 genannt) im 30-Minuten-Takt zwischen Heinrichstraße und Reuß-Park über den Hauptbahnhof oder die Kurt-Keicher-Straße, um im Gebiet Reuß-Park den 15-Minuten-Takt zur Heinrichstraße sicherzustellen. Alternativ könnten diese Fahrten über die Clara-Zetkin-Straße, die Laasener Straße und die Straße des Bergmanns verkehren, wodurch das Gebiet um die Laasener Straße, Nestmannstraße und Ziegelberg eine nähere Anbindung an den ÖPNV erhalten würde. Sollte dieser Expressbus nicht umgesetzt werden, böte sich diese Fahrtstrecke künftig auch für die Linie 26 an.

Für die Linie 17 ergibt sich dadurch eine Wendezeit am Reuß-Park von 27 Minuten (alle 30 Minuten). Um diese Ineffizienz abzubauen, können die Busse ab Reuß-Park zur Wendeschleife Untermaus weitergeführt werden. Alternativ würde sich ein fahrbarer Umlauf auch durch Reduktion der Standzeit an der Heinrichstraße ergeben.

	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 4	Bus 2	Bus 5
	Solo	Solo	Gelenk	Solo	Solo	Gelenk
	Linie 26	Linie 10	Linie 17	Linie 19	Linie 10	Linie 17
Heinrichstraße	10:00	10:00	10:15	10:30	10:30	10:45
Leumnitz	10:07		10:22	10:37		10:52
Reuß-Park		10:12	10:30		10:42	11:00
Straße des Bergmanns			10:36			11:06
Untermaus			10:39			11:09
Thränitz				10:47		
GG Trebnitz	10:14			10:54		
Bieblach-Ost/Speitewitz	10:27					
Wendezeit	3'	5'	9'	8'	5'	9'
Bieblach-Ost/Speitewitz	10:30					
GG Trebnitz	10:42			11:02		
Thränitz				11:10		
Untermaus			10:48			11:18
Straße des Bergmanns			10:52			11:22
Reuß-Park		10:17	10:58		10:47	11:28
Leumnitz	10:49		11:04	11:19		11:34
Heinrichstraße	10:57	10:27	11:12	11:27	10:57	11:42
Umlaufdauer	60'	30'	60'	60'	30'	60'



Ergebnis:

- Beibehaltung der derzeitigen Umlaufanzahl (5 Fahrzeuge)
- Neues Angebot zwischen Reuß-Park und Unterhmaus
- Weiterhin un rundes Angebot (40+20-Takt) am GG Trebnitz (GLOBUS)
- Beibehaltung der viertelstündlichen Abfahrten ab Heinrichstraße nach Reuß-Park, in Gegenrichtung kein exakter 15-Minuten-Takt durch alternierende Fahrwege
- Strikte Vertaktung und Auflösung des Parallelverkehrs zwischen Leumnitz und Heinrichstraße
- Am Ostfriedhof bzw. Laasener Straße reduziert sich das Angebot, wird aber durch den Regionalverkehr auf der Strecke zwischen den Haltestellen „Straße des Bergmanns“ und „Gewerbegebiet Trebnitz“ verstärkt. Die Linie 19 verkehrt nicht mehr über die Quellenstraße
- In Zusammenhang mit einer Umlaufanpassung in Richtung Klinikum ist es möglich, die Linien 10 und 17 umlauffreu zu bedienen. Das ermöglicht den Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie 17 und Solobussen auf der Linie 10

In Anlehnung an das beschriebene Konzept gibt es auch zahlreiche alternative Möglichkeiten, die Ost-West-Achse in Gera zu gestalten. Beispielsweise könnten statt der Linie 10 die Linien 19 und 26 zum Klinikum bzw. nach Hammelburg und Weißig weitergeführt werden, womit die Taktverdichtung zum Reuß-Park durch einen separaten Umlauf der Linie 17 erfolgen würde. Dieser wiederum ließe sich beispielsweise mit der Linie 25 kombinieren, um die Verkehre effizienter zu gestalten.

Wenn das beschriebene oder alternative Konzepte nicht umgesetzt werden, sollten die Abfahrtszeiten der Linien 19 und 26 an der Heinrichstraße zumindest um einige Minuten verschoben werden. Fahren beispielsweise beide Linien zu den Minuten 10 bzw. 40 ab, wird die Anzahl der Bahnen der Linie 3 in deren künftigem 7,5-Minuten-Takt erhöht, die Anschluss in Richtung Leumnitz bieten.

Durch die Linie 19 sollte es im Abendverkehr am Wochenende einzelne zusätzliche Fahrten geben mit dem Hintergrund, das Jugenddorf (Haltestelle „Naulitzer Straße / CJD“) für anreisende Jugendliche zu erschließen. Details zu den relevanten Uhrzeiten müssten mit dem CJD abgestimmt werden. Die Linie 26 kann in diesem Zusammenhang außerdem das Wohngebiet Am Speitewitz erschließen. Zudem sollte geprüft werden, ob ein direkterer Fahrtweg der Linie 26 durch Nutzung des Wirtschaftswegs zwischen dem Gewerbegebiet Zoche und dem Globus möglich und sinnvoll ist.

C-3: NEUSTRUKTURIERUNG DER VERKEHRE UM ZWÖTZEN

Die Stadtbuss-Verkehre südlich und östlich von Zwötzen sollten systematisiert und die angestrebten Takte auf den ganzen Tag ausgedehnt werden.

Während die Linien 25 und 16 in Durchbindung einen 30-Minuten-Takt auf der Relation Heinrichstraße – Bahnhof Zwötzen – Zwötzen – Liebschwitz realisieren, hebt die Linie 18 auf der Relation Kauern – Zwötzen – Liebschwitz – Kleinfalke nicht ihr volles Potential. Zwischen Zwötzen und Liebschwitz bildet sie in der Hauptverkehrszeit eine Taktverdichtung (Richtung Liebschwitz) bzw. Parallelverkehr (Richtung Zwötzen) zur Linie 16, während zwischen Zwötzen und Kauern zwischen 8 und 12 Uhr kein Angebot vorliegt. Durch Integration der jeweiligen Umläufe können sich effizientere Fahrpläne mit teilweisen Durchbindungen zwischen den heutigen Linien 16 und 18 ergeben, ohne zusätzliche Leistung zu benötigen. Die Anbindung von Großfalke bleibt davon unberührt.

	Bus 1	Bus 2	Bus 3	Bus 1
	Solo	Solo	Solo	Solo
Heinrichstraße	10:10	10:40	11:10	11:40
Bahnhof Zwötzen	10:26	10:56	11:26	11:56
Zwötzen	10:32	11:02	11:32	12:02
Liebschwitz	10:38	11:08	11:38	12:08
Kleinfalke	10:45		11:45	
Wendezeit	0'	14'	0'	14'
Kleinfalke	10:45		11:45	
Liebschwitz	10:52	11:22	11:52	12:22
Zwötzen	10:59	11:29	11:59	12:29
Kauern		11:38		12:38
Wendezeit	19'	1'	19'	1'
Kauern		11:39		12:39
Zwötzen	11:18	11:48	12:18	12:48
Bahnhof Zwötzen	11:24	11:54	12:24	12:54
Heinrichstraße	11:37	12:07	12:37	13:07
Umlaufdauer	90'	90'	90'	90'

Die Wendezeit von 14 Minuten in Liebschwitz ließe sich unter Umständen in Kooperation mit dem Landkreis Greiz auch für eine Weiterführung nach Meilitz nutzen. Hintergrund ist die Brückensperrung zum Haltepunkt „Wünschendorf Nord“, wodurch Meilitz derzeit nur mit einem täglichen Fahrtenpaar der Linie 219 an Gera angebunden ist.

C-4: TAKTVERDICHTUNG ZUM BIEBLACHER HANG

Der 30-Minuten-Takt am Bieblacher Hang sollte verdichtet werden.

Seit der Ausdünnung vom 20- auf den 30-Minuten-Takt sind die Fahrgastzahlen auf der GVB-Buslinie 24 augenscheinlich stark zurückgegangen. Das Wohngebiet liegt am Hang, der Altersdurchschnitt ist recht hoch – beides vorteilhafte Bedingungen für die ÖPNV-Nutzung. Andererseits ist das Gebiet so klein, dass Fußwegebeziehungen zur Straßenbahn dennoch innerhalb der Taktzeit zu schaffen sind, wodurch man „schneller gelaufen als gefahren“ ist. Daher ist angeraten, den Takt zu verdichten.

In Zusammenhang mit einer möglichen Verlängerung der Linie 17 über Reuß-Park hinaus nach Untermaus, welche zusätzlich zur Linie 24 über die Eselsbrücke verkehren würde, ist auch eine Verkürzung der Linie 24 auf den Abschnitt Straße des Bergmanns – Bieblacher Hang denkbar. In diesem Fall würde ein einzelnes Fahrzeug genügen, um auf dem verbleibenden Abschnitt sogar einen attraktiven 15-Minuten-Takt mit Anschluss zur Straßenbahn der Linie 3 zu realisieren. Die Wendefahrt würde in diesem Fall über die Robert-Fischer-Straße und die Theaterstraße erfolgen.

Um eine verbesserte Anbindung des Bieblacher Hangs am Abend zu ermöglichen, sollte in unmittelbarer Nähe der Haltestelle „Straße des Bergmanns“ eine Stellfläche für ein Taxi oder zur Nutzung mit einem potenziellen Rufbus-Angebot eingerichtet werden.

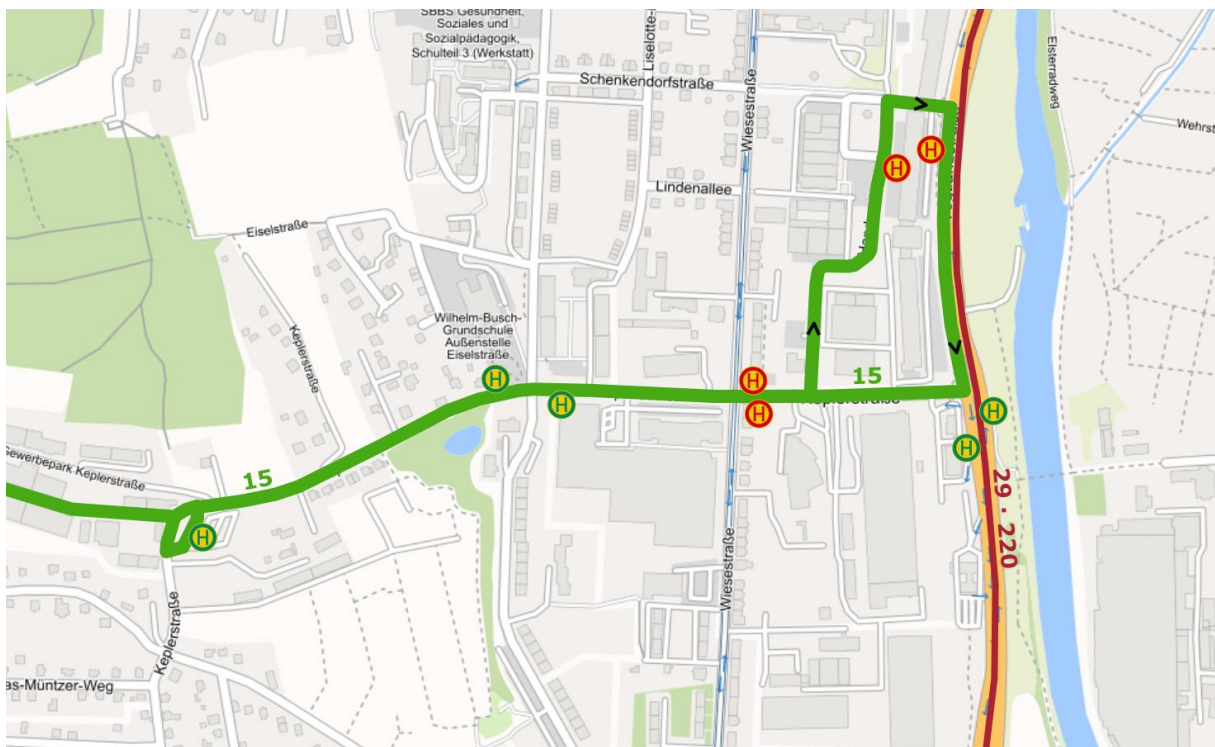
C-5: ERWEITERUNG DER GVB-LINIE 15

Die GVB-Linie 15 sollte von Lusan kommend über den Gewerbepark Keplerstraße hinaus verlängert werden, um Anschluss zur Straßenbahn an der Wiesestraße und zum Regionalbus an der Vogtlandstraße zu gewähren. In dem Zusammenhang sollte die Erschließung von Lusan und Oberröppisch verbessert werden.

Die Linie 15 Lusan – Gewerbepark Keplerstraße bietet derzeit eine halbstündliche Ringschließung des östlichen Wohngebiets Lusan mit Weiterführung zum Gewerbepark Keplerstraße, ergänzt durch stündliche Ringfahrten in Gegenrichtung durch Lusan. Dabei bestehen verschiedene Verbesserungspotentiale.

C-5.1: VERLÄNGERUNG ZUR B92 UND UMSTIEG ZUM REGIONALVERKEHR

Vom Geraer Stadtzentrum aus ist der Gewerbepark Keplerstraße derzeit per ÖPNV nur per Weiterfahrt bis Lusan erreichbar, wo in die GVB-Linie 15 umgestiegen werden muss. Ein direkterer Weg würde durch eine Weiterführung der Linie 15 bis zur Wiesestraße mit Umstiegsmöglichkeit zur Straßenbahn an der Haltestelle „Keplerstraße“ entstehen. Als weiteres Defizit kann die fehlende Anbindung von Lusan an den Regionalverkehr in Richtung Süden angesehen werden, welcher die Haltestelle „Fußgängertunnel B92“ an der Kreuzung Vogtlandstraße/Keplerstraße ohne Verknüpfung zum Stadtverkehr bedient.



Mit einer Weiterführung der Linie 15 zur Vogtlandstraße wäre es möglich, diese Verbindungen neu herzustellen. Neu eingerichtet werden müsste dabei zunächst ein Haltestellenpaar „Keplerstraße“ für den Stadtbus östlich der Wiesestraße, wo nach der Trassensanierung kurze Wege zur Straßenbahn möglich sind, ohne die Wiesestraße zu überqueren. Um eine Wendemöglichkeit für die Linie 15 zu bieten, könnte die Straße „Handwerkerhof“ mit separater Haltestelle und anschließend die Vogtlandstraße befahren werden. Die stadtauswärtige Haltestelle „Fußgängertunnel B92“ ließe sich in dem Zusammenhang in die separate Spur der Vogtlandstraße auf Höhe des ElsterCube verlegen, welche an diesem Standort künftig auch vom Regionalverkehr in Richtung Weida bedient werden könnte. Die bisherige stadtauswärtige Haltestelle, ohnehin ungünstig auf einer Abbiegespur gelegen, könnte in dem Zusammenhang aufgegeben werden. Für stadteinwärtig verkehrenden Regionalverkehr ergibt sich hierdurch jedoch keine geeignete Umstiegssituation, weshalb diese Anregung bei Bedarf weiterer Untersuchung bedarf. Beispielsweise könnten die Busse der Linie 15 an den Bestandshaltestelle „Fußgängertunnel B92“ halten und anschließend für eine Ablöse zum Betriebshof verkehren.

Alternative Vorschläge zur Anbindung von Lusan an den Regionalverkehr in Richtung Süden findet sich im Abschnitt zu Neuen Haltestellen.

C-5.2: VERSTÄRKUNG DES TAKTS IN LUSAN

Die Linie 15 bietet derzeit drei Fahrten pro Stunde zur Erschließung des östlichen Lusan an. Diese fahren im Abstand von 20-30-10 Minuten an der Haltestelle Lusan/Laune ab, was in Bezug auf die eingesetzte Leistung und die beiden eingesetzten Fahrzeuge kein effizientes und attraktives Angebot darstellt. Um mit den verfügbaren Fahrzeugen ein dichteres Angebot zu schaffen, könnten um 15 Minuten versetzte Abfahrten an Lusan/Laune erfolgen, die alternierend im/gegen den Uhrzeigersinn durch Lusan fahren.

Inklusive des Vorschlags zur Verlängerung der Linie 15 zur Vogtlandstraße könnte sich ein Taktkonzept wie folgt ergeben:

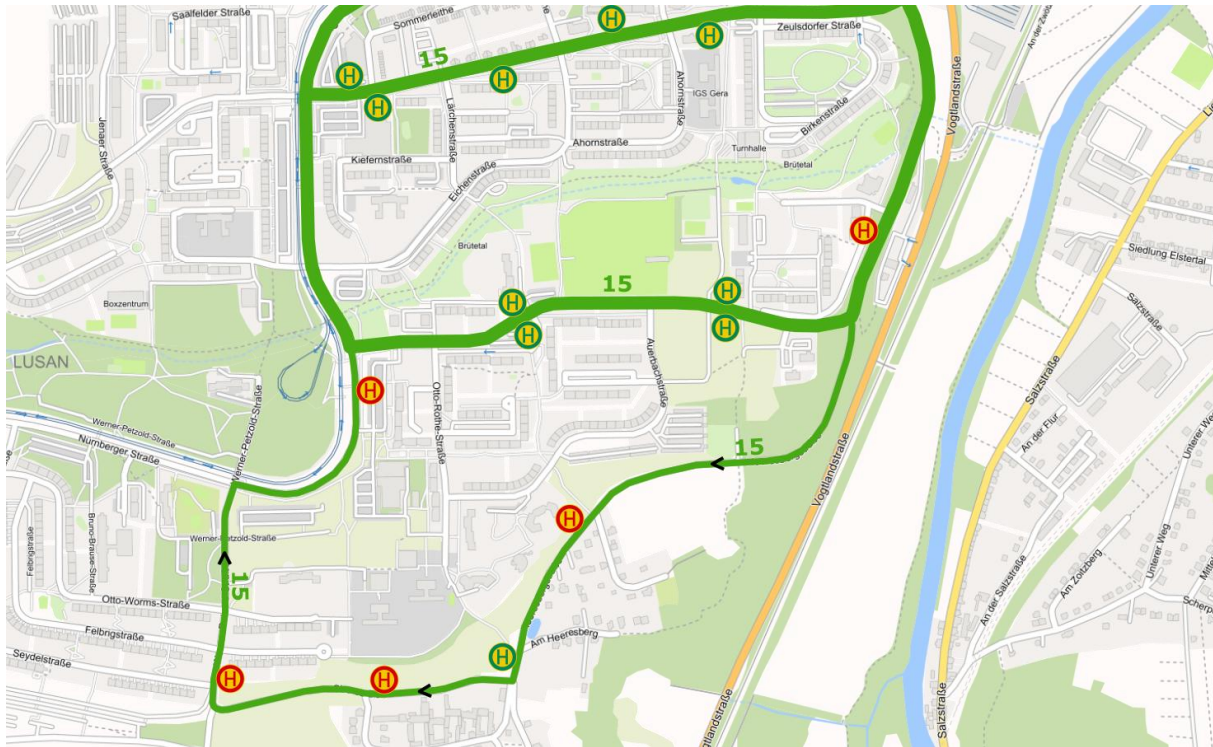
	Bus 1	Bus 1	Bus 2	Bus 2
<i>29 von Weida</i>	10:35			
Fußgängertunnel B92 (Bestand)	10:37			
Keplerstraße	10:39		11:09	
Lusan/Laune	10:47 ⤴	11:02 ⤵	11:17 ⤴	11:32 ⤵
Karl-Matthes-Straße	10:52 ⤴	11:06 ⤵	11:22 ⤴	11:36 ⤵
Lusan/Laune	10:57 ⤴	11:11 ⤵	11:27 ⤴	11:41 ⤵
Keplerstraße		11:19		11:49
Fußgängertunnel B92 (Bestand)		11:21		
<i>29 nach Weida</i>		11:24		
Umlaufdauer	60'	60'	60'	60'

C-5.3: ANBINDUNG VON OBERRÖPPISCH

Während Unterröppisch eine grundsätzliche ÖPNV-Anbindung durch den Regionalverkehr an der B92 aufweist, sind die Wege von Oberröppisch zum ÖPNV verhältnismäßig weit. Die örtliche Haltestelle wird nur durch die Linie 13 in einzelnen schulrelevanten Zeitlagen bedient, die nächste in dichtem Takt bediente Haltestelle ist jedoch fast 1 km und ca. 20 Höhenmeter entfernt.

Um diese Erschließungslücke zu beheben, könnte die Linie 15 beispielsweise im Stundentakt einen erweiterten Ring durch Lusan fahren, und zwar statt über die Karl-Matthes-Straße über die Werner-Petzold-Straße. Zusätzliche Haltestellen in der Heeresbergstraße auf Höhe Karl-Matthes-Straße, an der nördlichen Einmündung „Am Heeresberg“, am westlichen Ortseingang von Oberröppisch sowie in der südlichen Werner-Petzold-Straße (aufgrund hoher Bevölkerungsdichte in der Seydel-, Felbrig- und Otto-

Worms-Straße) würden die Erschließungswirkung dieser Linie erhöhen bzw. die Nachteile der zu diesen Zeitlagen entfallenden Befahrung der Karl-Matthes-Straße mindern.



C-6: INDUSTRIEGEBIET GERA-CRETZSCHWITZ

Der Fahrzeugeinsatz für die Anbindung von AMAZON sollte optimiert und durchgehende Angebote geschaffen werden.

Die Zuständigkeit der Bedienung des Industriegebiets Gera-Cretzschwitz (AMAZON) ist zu hinterfragen. Für die Anfahrt zur Starthaltestelle Duale Hochschule sind rund 7,3 km Weglänge ab dem Betriebshof der GVB zu überbrücken. Die eigentliche Linienlänge von der Haltestelle Duale Hochschule bis zum Gewerbegebiet beträgt ca. 12,9 km. Eine Bedienung erfolgt zu den Schichtwechselzeiten mit zwei bis drei Fahrzeugen, ein Taktverkehr findet nicht statt. Insofern beträgt der Leerleistungsanteil des Angebots ca. $7,3 \div (7,3 + 12,9) = 36\%$.

Aufgrund dieses Missverhältnisses wäre zu überlegen, die Linie 23 der GVB an den RVG abzugeben, dessen Betriebsmittelpunkt deutlich näher am Bediengebiet der Linie 23 liegt als an dem der GVB. Im Gegenzug wäre die Bedienung von südöstlich von Gera liegenden RVG-Linien durch die GVB denkbar, um die Fahrzeuge beider Verkehrsunternehmen effektiver einzusetzen. Letzteres könnte durch eine bessere Verknüpfung der bisherigen RVG- mit den GVB-Linien beispielsweise auch zu einer besseren Anbindung an den Bahnhof Zwätzen oder an die Straßenbahnwendeschleife Zwätzen (oder potenziell Liebschwitz bei Verlängerung der Straßenbahn) führen.

Sollten diese Anregungen nicht umsetzbar sein, so sollten zumindest die Gestellungsfahrten (vom/zum Betriebshof) als Linienverkehr durchgeführt werden. Unter Umständen könnte dafür auch einer der Kurse ohne Bedienung von Bieblach-Ost / Dualer Hochschule direkt weiter über die Bundesstraße in die Stadt Gera geführt werden – allerdings ohne Anbindung der Straßenbahnhaltestellen der Linie 3, da der Umstieg jener Fahrgäste zwischen Straßenbahn und Bus ja an der Haltestelle Duale Hochschule stattfindet. Die Linienführung könnte etwa über den Stadtring, Altenburger Straße, Plauensche Straße, Zwätzener Straße und Ruckdeschelstraße zum Betriebshof GVB führen. Eine Analyse (in Rücksprache

/ Zusammenarbeit mit AMAZON), woher die Nutzenden der Linie 23 genau kommen, könnte diese Buseinsätze entscheidend effektiver machen und ggf. sogar weitere Fahrgäste gewinnen.

Da das Industriegebiet Cretzschwitz mitten zwischen der Stadt Gera und der sachsen-anhaltischen Stadt Zeitz liegt, sollte eine durchgehende Buslinie in Betracht gezogen werden. Diese würde die Achse Zeitz – Industriegebiet Gera-Cretzschwitz – Gera bedienen. Eine Kooperation mit der PVG Burgenlandkreis mbH wäre anzustreben. In diesem Falle sollten auch besondere Übergangstarife angeboten werden.

C-7: TAKTVERDICHTUNG NACH ZSCHIPPERN UND FERBERTURM

Im Sinne eines „Mindestangebots“ für das gesamte Stadtgebiet Gera sollte die Taktung der Linie 12 nach Zschippeln und Linie 14 nach Ferberturm Mo-Fr auf einen Stundentakt verdichtet und neue Angebote am Wochenende geschaffen werden.

Im derzeit gültigen Nahverkehrsplan wird für „sonstige Räume/ländlicher Raum“ im Zuständigkeitsbereich der Stadt Gera ein Mindesttakt von 120 Minuten vorgegeben. Abgesehen davon, dass gemäß des Regionalplans Ostthüringen kein Ortsteil der Stadt Gera dem „ländlichen Raum“ zuordnet ist, sollte der Mindeststandard in der Stadt Gera auf einen 60-Minuten-Takt erhöht werden. So wird das Angebot auch in Korridoren schwacher Nachfrage universeller nutzbar.

Betroffen wären von dieser Ausweitung insbesondere die Linien 12 und 14, die Zschippeln und das Gebiet um den Ferberturm an das Geraer Stadtzentrum anbinden. In beiden Fällen sollte der Takt verdichtet werden, um stündliche Fahrtangebote zu schaffen. Um das umzusetzen, können auch Mo-Fr bedarfsorientierte Bedienformen in Betracht kommen, die im Rahmen der Linie 12 mit moderatem Mehraufwand auch Collis regelmäßiger anbinden würden. Nach gleichem Muster sollte das bestehende Bedarfsangebot auf der Linie 12 am Wochenende verdichtet werden und zusätzlich Collis direkt anbinden. In diesem Rahmen sollte eine vorgelagerte Prüfung erfolgen, ob sich bei der Anbindung von Zschippeln und Collis Synergieeffekte mit der ausstehenden Erschließung von Alt-Taubenpreskeln, Lietzsch und Poris-Lengefeld ergeben können. Ein kombiniert gedachtes Konzept (beispielsweise unter Einsatz eines separaten Kleinbus-Umlaufs, der zweistündlich alle genannten Orte in Form eines halboffenen Rings Zwötzen – Collis – Wintergarten anbindet und so stündliche Verbindungen bietet), könnte unter Umständen die anfallenden Kosten senken. Am Wintergarten wäre die Möglichkeit für eine Bushaltestelle zu prüfen, die sich beispielsweise an der stadteinwärtigen Straßenbahnhaltestelle befinden könnte.

In Zschippeln sollte in diesem Zusammenhang eine zusätzliche Haltestelle im südlichen Bereich der Dorfstraße in Betracht gezogen werden. Diese Position befindet sich zwar nur ca. 250 Meter von der Bestandshaltestelle entfernt, könnte sich aufgrund der lokalen Straßenneigung jedoch als sinnvoll erweisen.

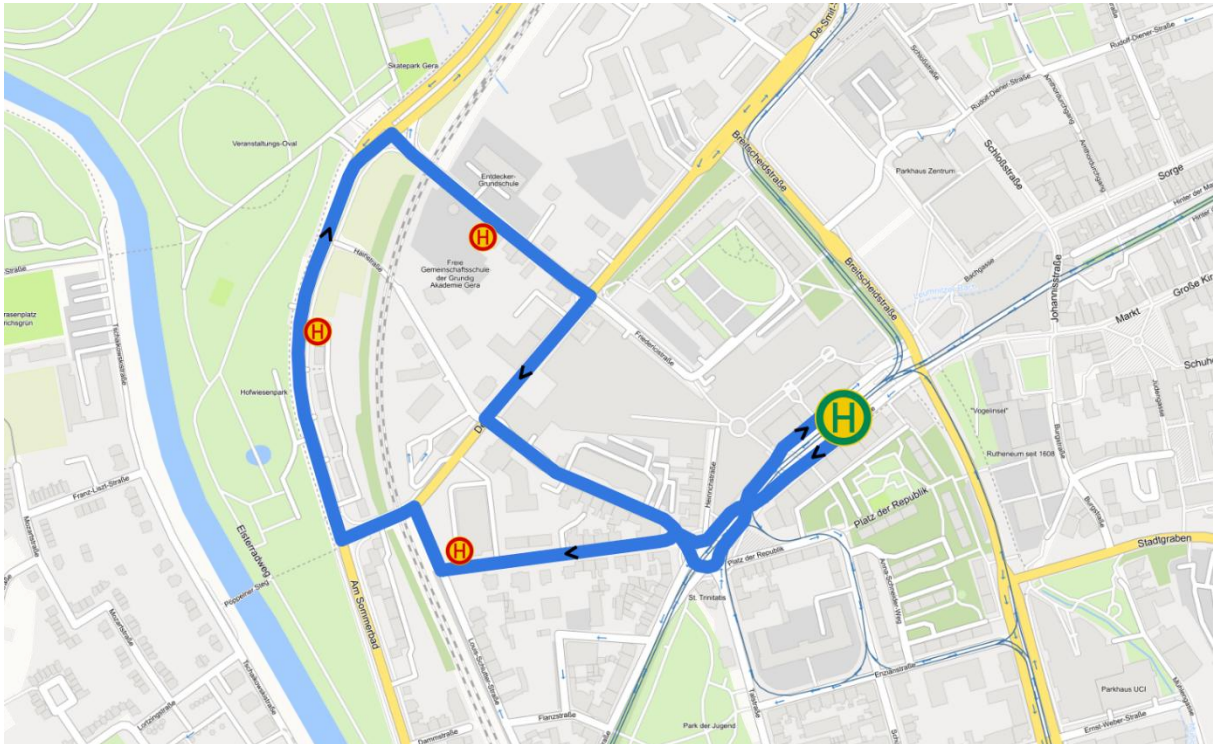
Im Einzugsbereich der Linie 14 befindet sich eine überdurchschnittlich große Anzahl von Gartenanlagen. Allein das Gebiet zwischen Freitagstraße im Norden, CJD-Gelände im Osten, Am Zaufensgraben im Südosten, Am Pfortener Kalkwerk im Süden, Tschirch-, Colliser und Schillerstraße im Westen umfasst ca. 150 Hektar. Die gärtnerisch genutzte Fläche beträgt rund zwei Drittel davon, also 100 Hektar. In Gera gibt es laut Verband der Gartenfreunde e.V. Gera 260 Hektar gärtnerisch genutzte Fläche mit 6.692 Parzellen. Das heißt: Umgerechnet auf die Flächen am Ferberturm sind dort rund 38 Prozent aller Gärten in Gera angesiedelt, somit ca. 2.500 Parzellen.

Die Nutzung der Gärten erfolgt selbstredend in der Freizeit. Die Erreichbarkeit der Gärten per ÖPNV muss somit vorwiegend während des Freizeitverkehrs, also in der NVZ, sichergestellt werden. Deshalb sollte diese Linie samstags und sonntags ganztags bedient werden.

C-8: ERSCHLIEßUNG DER FRIEDERICISTRAßE

Zur besseren Erschließung des Raums westlich der Zentralen Umsteigestelle Heinrichstraße im Bereich der Entdecker-Gesamtschule sollte eine Verlängerung von bisher an der Heinrichstraße endenden Linien erfolgen.

Die Entdecker-Gesamtschule in der Friedericistraße wie auch die Wohnbebauung in der Straße „Am Sommerbad“ liegen etwas abseits der vorhandenen Haltestellen. Um das ÖPNV-Angebot in diesem Bereich näher an die potenziellen Fahrgäste zu rücken, wäre eine Bedienung ab der Heinrichstraße im Ring wie auf der Grafik eingezeichnet denkbar.



Diese Relation könnte beispielsweise von den Linien 19 und/oder 26 in ihrer möglichen Wendezeit an der Heinrichstraße bedient werden, wie sie gemäß dem Vorschlag zum Abbau von Parallelverkehr nach Leumnitz halbstündlich bestehen würde. Potenzielle neue Haltestellen wären in der Dr.-Friedrich-Wolf-Straße oder in der Louis-Schlutter-Straße, in der nördlichen Straße „Am Sommerbad“ sowie in der Friedericistraße direkt vor der Schule denkbar. Letztere Haltestellenplatzierung könnte auch sinnvoll sein, um die Anzahl an Elterntaxis zu reduzieren.

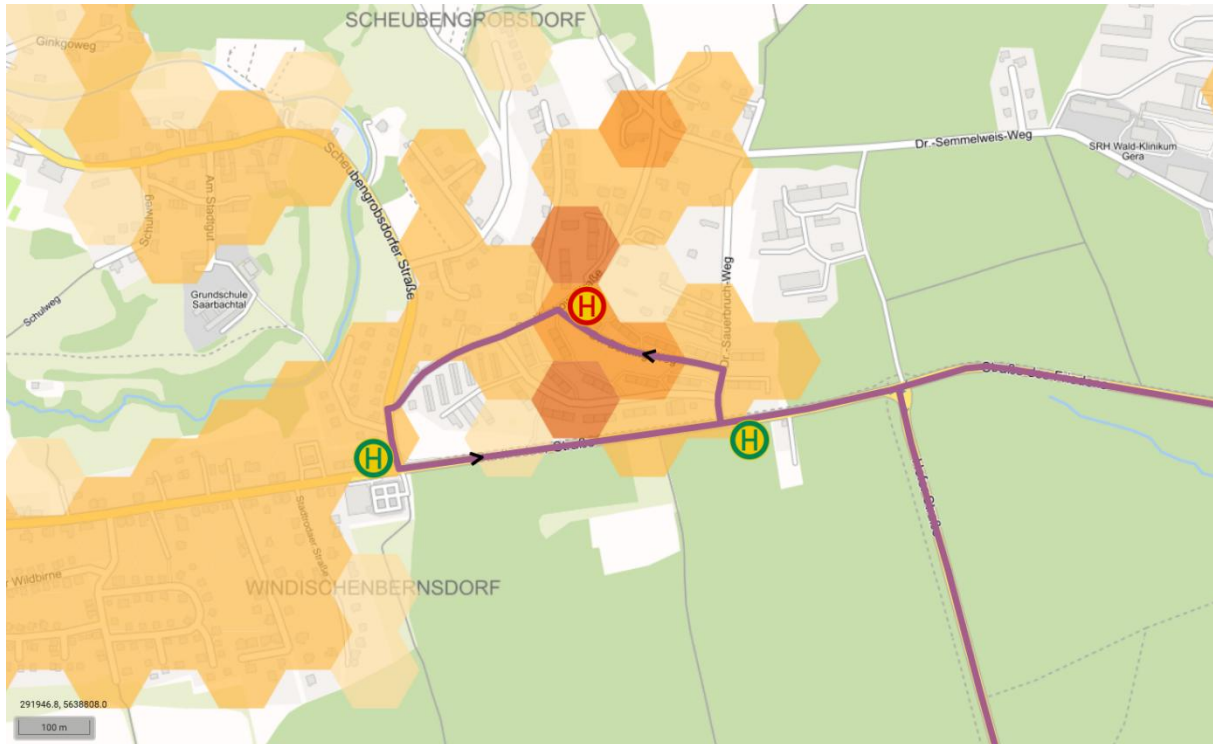
C-9: ERSCHLIEßUNG DES WOHNGEBIETS SCHEIBE

Zur besseren Erschließung des Wohngebiets „Scheibe“ sollte eine teilweise Verlegung der GVB-Linie 11 in Betracht gezogen werden.

Das in Hanglage befindliche Wohngebiet „Scheibe“ in den Geraer Westvororten wird derzeit hauptsächlich durch die Haltestellen „Scheibe“ und „Am Ernseer Berg“ erschlossen, die an den das Wohngebiet begrenzenden Landesstraßen liegen. Dadurch ergeben sich teilweise lange Wege zum ÖPNV von bis zu 550 Metern.

Um das Wohngebiet besser zu erschließen, könnte die Linie 11 bei den Fahrten, die nicht über „Martins Höhe“ erfolgen, oder alternativ die Linie 10 bei nicht zur Hammelburg weitergeführten Fahrten stattdessen das Wohngebiet Scheibe anfahren. Die Fahrtrichtung sollte generell (wegen der

Einbahnstraßenregelung) gegen den Uhrzeigersinn erfolgen und im Dr.-Behring-Weg eine neue Haltestelle platziert werden. So würde die stadtauswärtige Bestandshaltestelle „Scheibe“ bei diesen Fahrten nicht bedient, jedoch (neben der neuen Endhaltestelle im Dr.-Behring-Weg) auch die stadteinwärtige GVB-Haltestelle „Windischenbernsdorf“ werden. Die Fahrt dauerverlängerung würde 4 Minuten betragen und damit gut mit den Verlängerungen der Fahrt dauer über „Martins Höhe“ korrespondieren, sodass sich in Weißig und Dürrenebersdorf gleichmäßige Ankunfts- und Abfahrtszeiten ergeben.



C-10: TAKTUNG AM SAMSTAG

An Samstagen sollte tagsüber ein ebenso dichter Takt angeboten werden wie montags bis freitags.

Samstage werden mittlerweile häufiger für Einkäufe und der ÖPNV stärker für touristische Zwecke genutzt, was sich auch in der Nutzung der Verkehrsmittel widerspiegelt. Deswegen sollte das Mindestangebot auf den städtischen Siedlungsachsen an Samstagen dem unterwöchigen Angebot entsprechen.

Auf verschiedenen Linien des Stadtbus Gera besteht heute bereits ein entsprechendes Angebot. Folgende Achsen weisen nach dieser Maßgabe aber Defizite auf:

- Linien 10, 11 und 17: Takt nach Frankenthal auf einen 30-Minuten-Takt, nach Klinikum und Leumnitz/Reuß-Park auf einen 15-Minuten-Takt zu verdichten
- Linie 18: Takt nach Kleinfalke auf einen 60-Minuten-Takt zu verdichten
- Linie 19: Takt nach Thränitz auf einen 60-Minuten-Takt zu verdichten
- Linie 20: Takt nach Rubitz auf einen 60-Minuten-Takt zu verdichten

C-11: NACHTBUS-ANGEBOT

Für die größten Siedlungsgebiete innerhalb der Stadt Gera sollte in den Nächten auf Samstagen, Sonntagen und Feiertage ein durchgehendes Fahrtenangebot im 60-Minuten-Takt existieren.

Verschiedene Städte im Umkreis von Gera weisen ein modernes und durchgehendes Nachtbusangebot auf, welches mindestens in Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen eine umfassende Mobilität ermöglicht. Beispiele sind Zwickau mit den Buslinien A, B und C im 60-Minuten-Takt, die (teilweise als Rufbus) einen Großteil des städtischen Siedlungsgebiets abdecken, oder Jena, wo die Linien 1, 2 und 10 sogar unter der Woche nachts im durchgehenden 60-Minuten-Takt verkehren.

Ein Nachtbusangebot würde auch in Gera das bestehende Nahverkehrssystem sinnvoll ergänzen. Auch in den späten Abend- und Nachtstunden besteht ein Bedarf an Mobilität, etwa durch Schichtarbeit, Freizeitaktivitäten oder kulturelle Veranstaltungen. Nachtbusse ermöglichen es, sicher und verlässlich nach Hause zu kommen, ohne auf das Auto angewiesen zu sein. Das stärkt die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel auch außerhalb dieser Zeiten und trägt zu einer besseren Erreichbarkeit innerhalb der Stadt bei. Zudem kann ein solches Angebot das Sicherheitsgefühl verbessern, insbesondere für vulnerable Gruppen.

Planungsziel für den Nachtbus ist die Etablierung eines 60-, 71- oder 75-Minuten-Takts, passend zu den erwartbaren Umlaufzeiten, mit Erschließung der wesentlichen Siedlungsgebiete abseits der Straßenbahnlinie 3, die heute bereits ein Nachtangebot aufweist. An der Heinrichstraße findet der in der Schwachverkehrszeit bereits etablierte Rundum-Anschluss statt. Auf der Straßenbahnlinie 3 wird hierfür ein zusätzliches Fahrzeug benötigt. Die Betriebszeiten für den Nachtbus sind so zu wählen, dass es zwischen Ende des Tagesnetzes und Beginn des Tagesnetzes des Folgetags keine Lücken gibt. Dies entspricht stündlichen Abfahrten an der Zentralen Umsteigestelle Heinrichstraße zwischen 1:45 Uhr und 4:45 Uhr (4 Fahrtenpaare). Um die verbleibende Taktlücke auf der Linie 17 zu schließen, wäre die erste Fahrt der Linie 10 zum Klinikum als Linie 17 nach Frankenthal weiterzuführen.

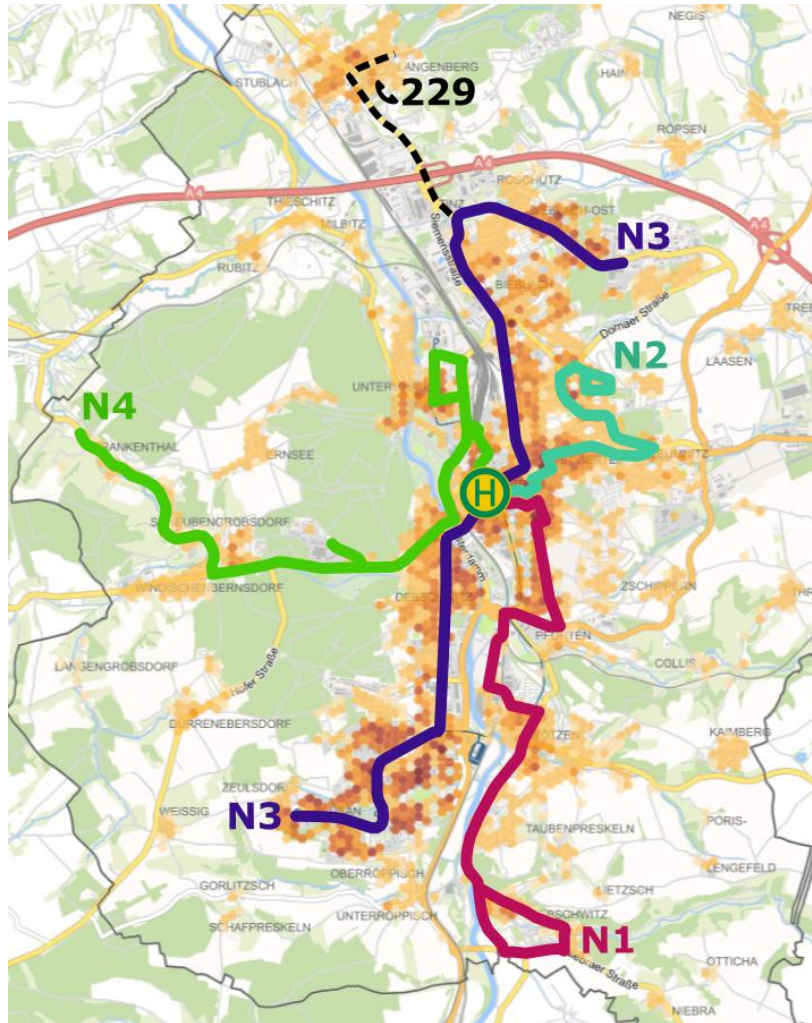
Das Angebot sollte unter Beteiligung der RVG erfolgen, um Langenberg erschließen zu können. Die Anbindung von Untermhaus und dem Hauptbahnhof wiederum liegt zwar im Korridor der RVG-Linie 229, sollte aber durch einen Nachtbus der GVB erreicht werden, um die eingesetzten Umläufe besser auszunutzen.

Folgende konkrete Nachtbusangebote bieten sich zur Umsetzung an:

Ortsteile	Linien tagsüber	Linie nachts	Konzept	Fahrzeit
Zwötzen, Liebschwitz	1, 16, 25	N1	Linienführung der Linien 16 und 25 inkl. Durchbindung, analog zum heutigen Angebot tagsüber, ohne Bahnhof Zwötzen	53 min
Ostviertel, Leumnitz, Reuß-Park	10, 11, 17, 19, 26	N2	Linienführung der Linie 17, Erweiterung der Route denkbar	30 min
Hauptbahnhof, Untermhaus, Klinikum, Frankenthal	1, 10, 11, 17	N4	Linienführung der Linie 17 mit Umweg über Hauptbahnhof und Untermhaus in beiden Richtungen	56 min
Bieblach-Ost, Tinz	3	N3	Straßenbahn, gleiche Linienführung	31 min
Debschwitz, Lusan	3	N3	Straßenbahn, gleiche Linienführung	32 min
Langenberg	203, 204, 229	(229)	Rufbus mit Anschluss zur Linie 3 an der Dualen Hochschule	-
Eingesetzte Busse				3

Die Nachtbuslinien sollten sternförmig von der Zentralen Umsteigestelle Heinrichstraße ausgehen und keine fest definierte Durchbindung haben. Auf diese Weise lassen sich die Fahrten betrieblich so verknüpfen, dass jeder Umlauf einmal eine verlängerte Standzeit am Reuß-Park aufweist.

Nach Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke nach Langenberg wird es möglich, mit der Linie N3 erst nach Bieblach-Ost und dann über die Verbindungskurve an der Dualen Hochschule nach Langenberg zu verkehren. So entstünden zusätzliche Direktverbindungen bei einer höheren betrieblichen Effizienz durch bessere Ausnutzung der Umläufe.



ABSCHNITT D: FAHRWEGE

Eine wesentliche Stärke und zugleich städtebauliche Funktion des ÖPNV liegt in den vielfältigen Ausgestaltungsmöglichkeiten seiner dedizierten Verkehrswege. Dieser Abschnitt geht auf zwei dieser Aspekte explizit ein.

D-1: ÖPNV-BEVORRECHTIGUNG

Die Geschwindigkeit und Zuverlässigkeit des ÖPNV sollte durch eine konsequente Bevorrechtigung der Fahrzeuge im Straßenraum erhöht werden. Ziel ist nicht nur ein attraktiveres und stabileres Angebot, sondern auch die Reduktion von Betriebskosten.

Ein großes Problem für die Zuverlässigkeit von Fahrten im ÖPNV ist die Streuung der Fahrzeiten. Entstehen beispielsweise an einer Lichtsignalanlage ganztägig Verzögerungen mit statistisch vernachlässigbarer Abweichung, so reduziert das zwar die Reisegeschwindigkeit, lässt sich im Taktfahrplan aber so abbilden, dass weder zu große Verfrühungen noch zu große Verspätungen auftreten. Gibt es zu bestimmten Zeiten jedoch starke Abweichungen von der durchschnittlichen Verzögerung, entstehen größere Verspätungen, denen durch eine Anpassung des Taktfahrplans nicht sinnvoll begegnet werden kann, da dadurch außerhalb der jeweiligen Zeiten hohe Verfrühungen entstehen würden.

Um diese Problematik infrastrukturell zu reduzieren, existieren verschiedene Ansätze wie separate Busspuren im Zulauf auf Kreuzungsbereiche oder die Erkennung und Vorranggewährung von ÖPNV-Fahrzeugen durch Lichtsignalanlagen. Eine systematische Analyse, an welchen Stellen der ÖPNV derzeit noch nicht bevorrechtigt sind, aber eine Beschleunigung erfahren könnte, sollte erstellt werden. Die Ergebnisse sollten kurzfristig in eine Umsetzungsphase kommen. Dafür sollten in Jahresscheiben pauschale Mittel bereitgestellt werden.

D-1.1: ERNST-TOLLER-STRASSE (EISENBAHNUNTERFÜHRUNG)

Für ausfahrende Busse vom Busbahnhof in Richtung Theaterstraße ist eine Beschleunigung anzustreben. Dort kommt es zu Hauptlastzeiten zu Stauwirkungen unter der Eisenbahnbrücke, bereits beginnend beim Einfahren von der Bahnhofstraße nach rechts in die Ernst-Toller-Straße (Unterführung). Diese geht über mehrere Ampelphasen.

D-1.2: REICHSSTRASSE (NORDABSCHNITT)

Für ausfahrende Busse aus der Geraer Zentralen Umsteigestelle Heinrichstraße in Richtung Stadtgraben ist eine Beschleunigung anzustreben.

Im Allgemeinen benötigen Busse, die von der Heinrichstraße abfahren und in Richtung Haltestelle „Stadtgraben“ unterwegs sind, vier Minuten, bis sie diese Haltestelle erreichen. Dies sind 700 Meter Strecke, was rund 10 km/h entspricht. Die Verzögerung lässt sich wesentlich auf die bestehende Ampelschaltung zurückführen, unabhängig von der Belegungsdichte im Straßenverkehr.

D-1.3: REICHSSTRASSE (SÜDABSCHNITT)

Für Straßenbahnen mit Fahrtrichtung Zwätzen (stadtauswärts) ist eine Beschleunigung anzustreben. Dort kommt es zu Hauptlastzeiten zu Stauwirkungen bereits ab etwa Höhe An der Himmelsleiter bis hin zur Kreuzung am Wintergarten. Diese geht über mehrere Ampelphasen.

D-2: RASENGLEISE

Streckenabschnitte der Straßenbahn in Gera sollten in urbanen Bereichen Schritt für Schritt vom Schotterbett auf Rasengleise umgestaltet werden.

Rasengleise weisen im Gegensatz zu Schottergleisen verschiedene Vorteile auf, z.B.

- Senkung des Schallpegels bzw. der Fahrgeräusche,
- Entlastung der Kanalisation und Abwasserbehandlung,
- Geringere Aufheizung des Gleiskörpers,
- Verringerung der Umgebungstemperatur durch Verdunstung,
- Feinstaubbindung und
- optische Aufwertung des Stadtbildes.

Folgende Abschnitte werden vorgeschlagen, in der folgenden Reihenfolge auf Rasengleise umzubauen:

1. Zwischen Heinrichsbrücke und Haltestelle „An der Spielwiese“ (hier kann ähnlich verfahren werden wie vor Jahren am Park der Jugend, wo Rasengleis und Park inzwischen „wie aus einem Guss“ wirken)
2. Zwischen den Haltestellen „Grüner Weg“ und „Straße des Bergmanns“
3. Zwischen den Haltestellen „Lusan/Brüte“ und „Lusan/Laune“

ABSCHNITT E: ZUGANGSSTELLEN

Erst durch Zugangsstellen wird ÖPNV erst nutzbar. Deren Ausgestaltung hat einen großen Einfluss auf Qualität und Nutzbarkeit eines Verkehrssystems und wird deshalb in diesem Abschnitt thematisiert.

E-1: BARRIEREFREIHEIT

Bei der Gestaltung der Haltestellen ist auf die Vorgaben zur Barrierefreiheit zu achten. Besonders in verkehrsschwachen Zeiten und am Wochenende ist auf den Umstieg von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu achten.

Zur selbstständigen Benutzung des ÖPNV sind die Zugangsstellen derart weiter zu gestalten, dass durch nicht- wie durch mobilitäts- und sinnesbeeinträchtigte Personengruppen der Zugang zu den Verkehrsmitteln wie auch der Ausstieg so einfach wie möglich ist und das Zwei-Sinne-Prinzip zum Einsatz kommt. Für die Haltestellen betrifft dies beispielsweise:

- Farbliche Gestaltung (Kontrast) von Glasflächen
- Akustische wie auch gut lesbare sowie in einer auch für Rollstuhlfahrende erreichbaren Höhe befindliche Fahrgastinformationen
- Akustische Fahrplaninformationen per Anforderungstaste
- Anzeige aller Verkehrsmittel an DFI, unabhängig vom Verkehrsunternehmen
- Barrierefreie Gestaltung einschließlich akustischer Schnittstelle an Fahrkartenautomaten
- Blindenleitsystem
- Optisches und akustisches Leitsystem an Haltestelle
- Hinweise durch die Haltestelle, damit der Fahrer schon Informationen darüber hat, dass ein Fahrgast mit Beeinträchtigung an der Haltestelle wartet
- Einheitliche Ausgestaltung für alle Haltestellen nach dem gleichen Standard und für alle Verkehrsmittel (Regionalbus, Stadtbus, Straßenbahn)

Abseits der infrastrukturellen Voraussetzungen kann auch der Betrieb den Zugang zum ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erschweren. Diese benötigen beispielsweise unter Umständen länger für einen Umstieg zwischen Verkehrsmitteln. Da in verkehrsschwachen Zeiten die Taktdichte geringer ist, wirkt sich ein Verpassen des Anschlussfahrzeugs besonders stark aus. Deswegen sollte gerade in diesen Zeiten auf genügend Umsteigezeit geachtet werden. Weiterhin sollte das Fahrpersonal regelmäßig dafür sensibilisiert werden, dass umsteigende Fahrgäste mitunter etwas mehr Zeit benötigen, als man bei einem Menschen ohne Beeinträchtigung annimmt.

E-2: ERSCHLIEßUNGSBEREICHE DYNAMISIEREN

Der für die Defizitanalyse angenommene Einzugsbereich von Haltestellen sollte abhängig von der Zugänglichkeit des Gebiets (z.B. Neigung) gemacht werden.

Um zu bestimmen, wo in einem Verkehrsraum neue Haltestellen zur angemessenen Erschließung benötigt werden, wird für gewöhnlich mit definierten Radien um die bestehenden Zugangsstellen gearbeitet. Diese berücksichtigen aber nicht tatsächliche Zugangshemmnisse vor Ort. Deshalb sollte die einfache Luftlinienentfernung bei größeren Höhenunterschieden für die Ermittlung der Haltestellen-Einzugsweite mit einem Korrekturfaktor für die Geländeneigung belegt werden:

- Geländeneigung größer 1:10 → Reduzierung des Einzugsradius um 10%
- Geländeneigung größer 1:5 → Reduzierung des Einzugsradius um 20%
- Geländeneigung größer 1:3 → Reduzierung des Einzugsradius um 33%
- Geländeneigung größer 1:2 → Reduzierung des Einzugsradius um 50%

E-3: ORTSLAGEN ANBINDEN

Derzeit nur am Rand bediente Ortslagen sollten besser erschlossen werden.

Verschiedene Orte im Stadtgebiet von Gera werden derzeit zwar mit Buslinien erschlossen, die entsprechenden Zugangsstellen liegen aber außerhalb oder am Rande des Siedlungsgebiets. Hierdurch entstehen teilweise Zugangsweiten, die oberhalb der angemessenen Radien liegen. Das betrifft insbesondere folgende Ortsteile:

- Ernsee (Entfernung zur Zugangsstelle bis zu 830 m)
- Kaimberg (Entfernung zur Zugangsstelle bis zu 840 m)
- Kleinfalke (Entfernung zur Zugangsstelle bis zu 880 m)
- Thränitz (Entfernung zur Zugangsstelle bis zu 1200 m)

Die Erreichbarkeit einer Haltestelle hat unmittelbare Auswirkungen auf die Nutzung des Verkehrsmittels des ÖPNV. Deshalb sollten für diese Fälle individuelle Lösungen geprüft werden, um den Zugang zum ÖPNV zu verbessern.

Für Kleinfalke bedeutet dies zum Beispiel, dass eine neue Haltestelle in der Ortsmitte eingerichtet werden könnte. Im Gegensatz zu Solobussen, für die die Bedienung der Haltestelle am Ortsrand die einzige praktikable Lösung ist, sind Midibusse in der Lage, die Ortslage mit ihrem schmalen Verkehrsraum zu befahren und somit eine dortige Haltestelle zu bedienen.

E-4: AUSWEISUNG VON TAXI-STELLPLÄTZEN AN SPNV-STATIONEN

In der Nähe der barrierefreien Zugänge von SPNV-Stationen sollten Taxi-Stellplätze vorgesehen werden, insbesondere um Hürden für mobilitätseingeschränkte Personen zu reduzieren.

Gerade im Zu- und Abgang des Eisenbahnverkehrs werden Taxen oft in Kombination mit dem Öffentlichen Verkehr genutzt. Deshalb sollten in direkter Nähe von SPNV-Zugangsstellen bzw. deren barrierefreien Eingängen ausgewiesene Stellplätze für Taxen existieren. Folgende zusätzliche Standorte werden hierfür vorgeschlagen:

- Bahnhof Zwätzen
- Südbahnhof: beim „Comma“, da dort eine räumliche Nähe zum barrierefreien Zugang der Station besteht. In der Schmelzhüttenstraße hinter dem „Comma“ stehen wenige Parkplätze zur Verfügung – dort könnte ein Stellplatz angeordnet werden.
- Hauptbahnhof: in der Straße „Am Bärenweg“ nahe des teilAuto-Stellplatzes, da dort eine räumliche Nähe zum barrierefreien Zugang der Station besteht. Dieser besteht im Bereich der Straßenbahnhaltestelle, die derzeitigen Taxistellplätze befinden sich jedoch auf der anderen Seite, am nördlichen Ausgang des Bahnhofs ohne nahen barrierefreien Zugang zu den Gleisen.

E-5: VERBESSERUNG BESTEHENDER HALTESTELLENINFRASTRUKTUR

E-5.1: SITZGELEGENHEITEN

Alle Haltestellen sollten Sitzgelegenheiten erhalten. Wenig frequentierte oder bisher aufgrund beengter Platzverhältnisse ungeeignete Haltestellen sollten dazu mit Klappsitzen an den Haltestellenschildern nachgerüstet werden.

Das Warten auf den Bus kann besonders für Menschen mit eingeschränkter Mobilität anstrengend sein. Diese sind – solange sie „nur“ auf einen Gehstock statt auf einen Gehwagen (Rollator) angewiesen sind – für jede Gelegenheit dankbar, bei der sie sich hinsetzen können. Nicht alle Haltestellen sind mit

Fahrgastunterstand und (integrierter) Sitzgelegenheit ausgerüstet, besonders nicht die gering frequentierten Haltestellen oder Haltestellen mit beengten Platzverhältnissen. In Gera würde sich eine derartige Nachrüstung beispielhaft für die Haltestellen „Karl-Mathes-Straße“ und „Sportplatz Brüte“ (jeweils beide Richtungen), „Scheibe“ (stadteinwärts) sowie Bahnhof Zwötzen (für die Linie 25 abseits des Bahnhofsbereichs) anbieten.

Der Zürcher Hersteller Burri hat eine vandalismusresistente Nachrüstlösung entwickelt, bei welcher die Haltestellenschilder mit Klappsitzen versehen werden¹. Die flexible Kompromisslösung eignet sich auch für beschränkte Platzverhältnisse im öffentlichen Raum. Der Sitz kann ohne aufwändige bauliche Eingriffe an bestehenden Infrastrukturen montiert werden. In der Schweiz sind derartige Klappsitze seit 2016 in verschiedenen Regionen im Einsatz, der Hersteller bietet eine Probemiete an. Es ist anzustreben, alle Haltestellen, bei denen eine anderweitige Sitzmöglichkeit nicht sinnvoll oder umsetzbar ist, mit diesen Klappsitzen auszustatten. Damit würde ein wirksamer Beitrag zur vereinfachten Nutzung des Systems ÖPNV für mobilitätsbeeinträchtigte Personen geleistet.

E-5.2: SICHERHEIT IN DER BERLINER STRAßE

Ein Befahren der Berliner Straße durch den MIV sollte nur für Anwohner erlaubt sein, damit das Befahren der Haltestellenrampen der beiden Straßenbahnhaltestellen auf ein Minimum reduziert wird.

Es gibt an den beiden aufgerampten Haltestellen „Herderstraße“ und „Friedrich-Engels-Straße“ zwei relevante Aspekte, die eine Änderung notwendig werden lassen:

1. Es kommt häufig zu Beinahe-Unfällen (die jedoch in keiner Unfallsteckkarte erscheinen). Die Begegnungssituation zwischen Straßenverkehrsmitteln und ein-/aussteigenden Fahrgästen birgt Gefährdungspotenzial.
2. Das Befahren des Pflasters an den Auframpungen ist recht laut, was die Anwohner stört.

Um beide Situationen zu entschärfen, ist eine Reduzierung der Nutzung ein einfaches Mittel. Dies geschieht am einfachsten durch Reduzierung des durchfahrenden MIV auf die Anwohner.

E-5.3: SOLARMODULE UND BEGRÜNUNG FÜR DÄCHER VON FAHRGASTUNTERSTÄNDEN

Die Dächer geeigneter Fahrgastunterstände sollten begrünt und mit Solarpaneelen ausgestattet werden.

Begrünte Dachflächen, gerade in der Nähe von Straße, bilden einen positiven Beitrag zum Mikroklima²:

- Bodensubstrat speichert Feuchtigkeit.
- Pflanzen verbessern mit ihrer Verdunstung das Mikroklima der unmittelbaren Umgebung.
- Feinstaub aus der Luft wird gefiltert.
- Bei Sonnenschein bleibt es unter dem isolierten Dach kühler.
- Weniger Hitze strahlt in die Umgebung ab.
- Ein Gründach entspricht nachhaltigem Bauen.

Außerdem kann mit vor Ort erzeugtem Strom insbesondere die Beleuchtung einer Haltestelle realisiert werden, ohne dass dorthin eine Stromleitung verlegt werden muss. Mit einzelnen, an den Dächern angebrachten Solarpaneelen kann solche Beleuchtung aufwandsarm realisiert werden, um die Sicherheit im Haltestellenbereich zu erhöhen.

¹ <https://www.burri.world/produkt/teo-klappsitz/am044-001>

² <https://kommunal.de/begruente-haltestellen-umweltschutz-utrecht>

Die Eigentumsverhältnisse der Fahrgastunterstände sind dabei zu beachten. Allerdings gibt es bei der Firma JCDecaux und anderen Anbietern von Stadtmöbeln bereits entsprechende Konzepte.

E-5.4: VERLEGUNG ZEULENRODAER STRAßE STADTEINWÄRTS

Die Straßenbahnhaltestelle „Zeulenrodaer Straße“ in stadteinwärtiger Richtung sollte an den Kreuzungsbereich Nürnberger Straße / Zeulsdorfer Straße verschoben werden.

Bei der bestehenden Straßenbahnhaltestelle „Zeulenrodaer Straße“ sind die Zuwegungen auf der stadtauswärtigen westlichen Seite gut zur Wohnbebauung der Zeulenrodaer Straße angeordnet. Auf der stadteinwärtigen Seite jedoch befindet sich kein Zugang zur Wohnbebauung Kiefernstraße. Allerdings befindet sich dort eine Lieferanten- und PKW-Zufahrt zum Einkaufszentrum (mehrere Märkte). Um diese zu erreichen, wird ausgesprochen häufig die fünfspurige Nürnberger Straße in riskanter Weise durch Fahrgäste gequert, obwohl rund 80 Meter nördlich davon eine gesicherte Quermöglichkeit besteht.

Bei einem Verschieben mindestens der stadteinwärtigen Haltestelle nach Norden um ca. 75 Meter direkt an den ampelgesicherten Übergang würde das Begehren, die Straße abseits vorgesehener Querungsstellen zu passieren, gesenkt und somit die Verkehrssicherheit erhöht.

E-5.5: VERLEGUNG ALTENBURGER STRAßE

Die Position der Haltestelle „Altenburger Straße“ sollte überprüft werden, um die Erschließung der Einkaufsmöglichkeiten und der Wohnbebauung zu verbessern sowie die Haltestellenabstände zu harmonisieren.

Die Haltestellenabstände zwischen den Haltestellen „Altenburger Straße“ und „Steinstraße“ (ca. 520m) sowie „Altenburger Straße“ und „Leumnitz“ (ca. 300m) sind derzeit recht ungleich gestaltet. Außerdem liegt die Altenburger Straße ca. 100 Meter entfernt von den Einmündungen der Wohnstraßen „Friedhofstraße“ und „Friedrich-Bartels-Straße“ und ca. 200 Meter entfernt von einem Einkaufsmarkt – stattdessen aber im Bereich eines Autohauses mit vermutlich eher schwachem ÖPNV-Aufkommen.

Deshalb wäre zu prüfen, ob mindestens eine der beiden Haltepositionen der Haltestelle „Altenburger Straße“ an folgende Orte verlegt werden sollten:

- die stadteinwärtige zwischen Fußgängerüberweg am Einkaufsmarkt und Friedhofstraße,
- die stadtauswärtige zwischen Friedhof- und Friedrich-Bartels-Straße.

Der Abstand zu den benachbarten Haltestellen würde somit einerseits harmonisiert, andererseits der Bereich der östlichen Karl-Liebknecht-Straße (mit Einkaufsmarkt) besser erschlossen werden.

E-5.6: VERLEGUNG CALVINSTRASSE UND QUELLENSTRASSE

Die Haltestellen Calvinstraße und Quellenstraße in stadteinwärtiger Richtung sollten in die nördliche Quellenstraße verlegt werden, um verschiedene Defizite an der bestehenden Haltestelleninfrastruktur zu beheben.

An den bestehenden Haltestellen „Calvinstraße“ und „Quellenstraße“ besteht verschiedener Handlungsbedarf. Zum einen befindet sich die Haltestelle „Calvinstraße“ derzeit im Absoluten Halteverbot der Feuerwehorausfahrt in der Freitagstraße, weshalb eine Verlegung geboten ist. Zum anderen ist der Haltestellenabstand zwischen den bestehenden Haltestellen „Calvinstraße“ und „Freitagstraße“ sowie zwischen „Quellenstraße“ und „Am Kieferngraben“ (jeweils stadteinwärts) mit jeweils ca. 240 Metern außergewöhnlich gering, während zwischen „Calvinstraße“ und „Quellenstraße“ eine größere Lücke besteht.

Aus diesem Grund wird empfohlen, die beiden Masten von „Calvinstraße“ und „Quellenstraße“ (stadteinwärts) in die Quellenstraße in Nähe der Ostschule zu verlegen. Dieses neue Haltestellenpaar mit dem Namen „Quellenstraße“ würde von den Fahrten der Linie 19 zusätzlich bedient werden, während die verbleibende Haltestelle „Quellenstraße“ (stadtauswärts) der bestehenden Haltestelle „Am Kieferngraben“ zugeordnet werden kann.

E-5.7: VERLEGUNG DES FERNBUS-HALTS AM HAUPTBAHNHOF

Der Fernbus-Halt am Busbahnhof Gera sollte unter die Busbahnhof-Überdachung verlegt werden.

Die Abfahrtsstände des Busbahnhofs sind umfassend ausgestattet mit Bord, Überdachung, Sitzgelegenheit – die Abfahrtsstelle der Fernbusse jedoch nicht. Speziell der Einstieg vom Straßenniveau aus in die Fernbusse ist problematisch. Deswegen sollte die Fernbushaltesposition unter die Überdachung des Busbahnhofs an die Haltestellen der Regionalbusse verlegt werden. Zudem sind die Wege von / zur Eisenbahn dann noch kürzer. Außerdem würde eine striktere Trennung zwischen pausierenden Bussen und abfahrbereiten Bussen erfolgen.

E-6: NEUE HALTESTELLEN

Für die Festlegung der Positionen neuer Haltestellen sollte das Geoportal der Stadt Gera unter <https://geoportal.gera.de/portalserver/#/portal/gera> herangezogen werden, worin unter anderem die Haltestellenstandorte und die Bevölkerungsdichte als Themen verfügbar sind.

E-6.1: HALTESTELLENVERDICHTUNG IN DER STRAßE DES BERGMANNS

Entlang der Straße des Bergmanns sollten an verschiedenen Standorten Haltestellenpaare errichtet werden, um die bisherigen Haltestellenabstände für den Stadt- und Regionalverkehr zu verringern.

Die Straße des Bergmanns ist eine wichtige Hauptverkehrsader in Gera. Nicht nur stellt sie eine Tangentialverbindung im Geraer Straßennetz und einen verdichteten Wohnstandort, sondern auch eine frequentierte Achse im ÖPNV dar. Die Stadtbuslinien 10, 11 und 17 verbinden den Reuß-Park wochentags im 15-Minuten-Takt über die Straße des Bergmanns mit dem Stadtzentrum, und seit dem 8. April 2024 bilden die Regionalbuslinien 211, 212, 213 und 353 wochentags einen angenäherten 30-Minuten-Takt auf der gesamten Länge der Straße. Letztere verbinden die Gegend mit dem Busbahnhof sowie mit den Gewerbegebieten Trebnitz und Korbußen, und verkehren darüber hinaus bis Ronneburg, Pölzig, Schmölln und Zwickau.

Die aktuellen Haltestellenabstände entlang der Straße des Bergmanns sind dabei außergewöhnlich hoch. Der Stadtbus erreicht Maximalwerte von 750 Metern (Laasener Straße – Slivener Straße), der Regionalverkehr sogar 1,6 Kilometer (Ostfriedhof – Kurt-Keicher-Straße). Als Empfehlung für Haltestellenabstände im Busverkehr von Mittel- und Großstädten gelten 250–600 Meter.

NEUE HALTESTELLE EHRENMAL

Das derzeitige Haltestellenpaar „Leumnitz“ in der Altenburger Straße verwehrt es dem Regionalverkehr, den dortigen Bevölkerungsschwerpunkt zusätzlich zum Stadtverkehr zu erschließen. Deshalb wäre zu prüfen, ob die bestehende Haltestelle „Leumnitz“ durch ein neues Haltestellenpaar am Ehrenmal in der Straße des Bergmanns ergänzt werden kann. Dadurch würden für alle Fahrtrelationen an der Kreuzung Straße des Bergmanns/Altenburger Straße Haltepositionen zur Verfügung stehen, während die Haltestelle „Leumnitz“ in ihrer aktuellen, günstigen Lage bestehen bleibt.



NEUE HALTESTELLE FRANZ-MEHRING-STRASSE

Eine Erschließungslücke im Stadtverkehr befindet sich im Bereich der Kreuzung Straße des Bergmanns / Franz-Mehring-Straße. Dort besteht eine lokal erhöhte Bevölkerungsdichte. Der Zugang zum Nahverkehr findet derzeit über die Haltestellen „Reuß-Park“ und „Slivener Straße“ statt, die Straße des Bergmanns ist jedoch deutlich näher. Zur Behebung des Erschließungsdefizits kann ein neues Haltestellenpaar im Bereich der Einmündung der Franz-Mehring-Straße in die Straße des Bergmanns dienen.

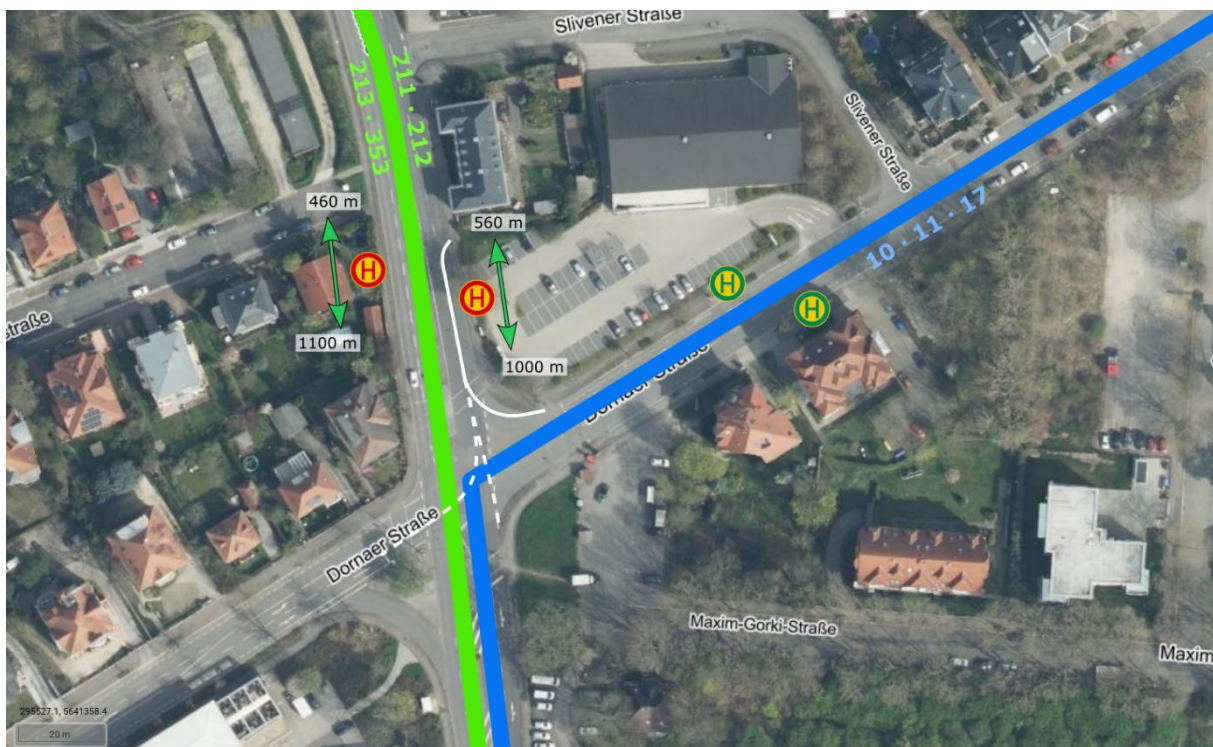


Die Abbildung zeigt die möglichen Standorte mitsamt Abständen zu den benachbarten Haltestellen des Stadtverkehrs (Slivener Straße sowie Laasener Straße). Die Haltestellen würden sich ungefähr mittig zwischen die bestehenden Haltestellen des Stadtverkehrs ins Netz einfügen. Würden diese Haltestellen zusätzlich durch den Regionalverkehr bedient werden, könnte dieser kürzere Wege zum Reuß-Park bieten – die innerstädtische Erschließung sollte jedoch hauptsächlich Aufgabe des Stadtverkehrs bleiben.

ERWEITERUNG DER HALTESTELLE SLIVENER STRAßE

Im Verlauf der Straße des Bergmanns bildet der Bereich der Kreuzung mit der Dornaer Straße einen wichtigen Versorgungsstandort („NVZ Dornaer Dreieck“ gem. Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Gera). Er besitzt darüber hinaus weitere Aufkommensschwerpunkte, ist derzeit jedoch nur vom Stadtverkehr erschlossen, während der Regionalverkehr ohne Halt durchfährt. Dadurch wird auch das Wohngebiet am Reuß-Park nicht vom Regionalverkehr erschlossen, welcher immerhin Verbindungen ins Umland bietet sowie mit der Haltestelle „Straße des Bergmanns“ einen Umstiegspunkt in Richtung Geraer Norden aufweist.

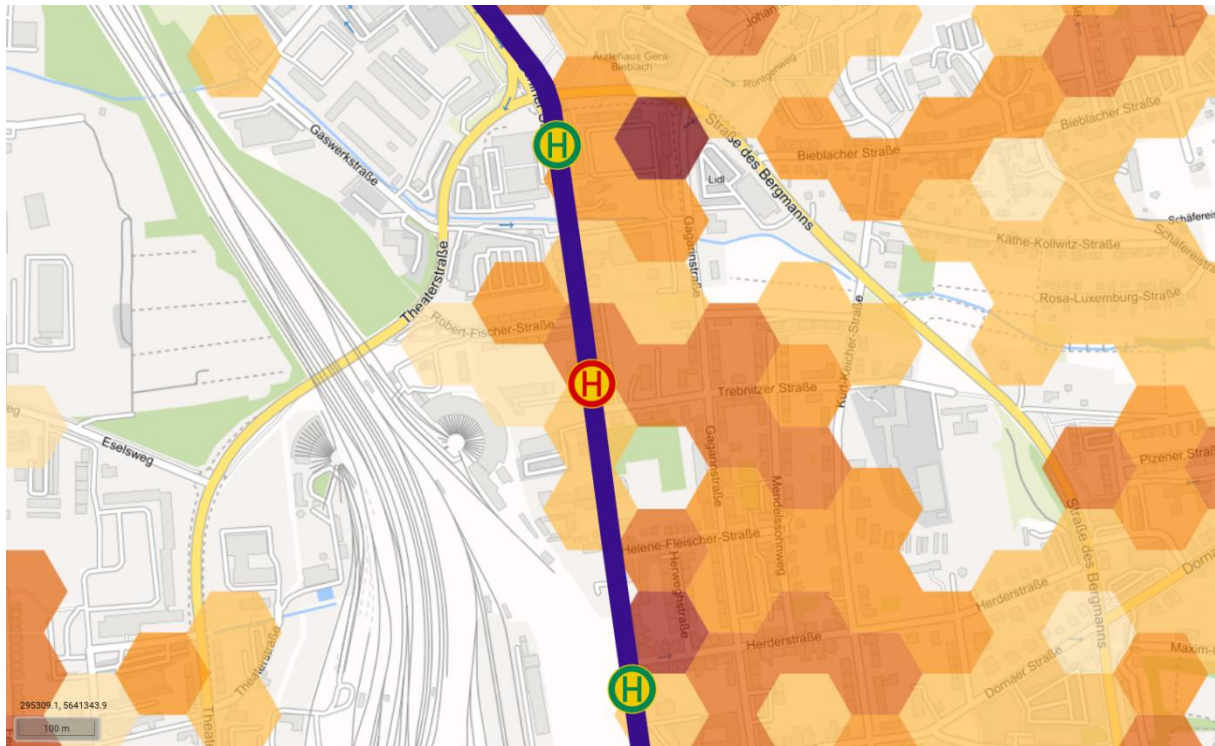
Im aktuell gültigen Nahverkehrsplan der Stadt Gera wird die Einrichtung einer Haltestelle im Knoten Straße des Bergmanns/Dornaer Straße unter Maßnahme M12 angeregt. Zwar ist dies durch die neu einzurichtende Stadtbuslinie 21 begründet, das Erschließungsdefizit auf der Relation wird jedoch erkannt und als zu behebend beschrieben. Deshalb bietet sich ein neues Haltestellenpaar im Nahbereich der Kreuzung Straße des Bergmanns/Dornaer Straße an. Die folgende Abbildung zeigt denkbare Standorte (grün) mitsamt Abständen zu den benachbarten Haltestellen des Regionalverkehrs (Kurt-Keicher-Straße sowie Ostfriedhof).



E-6.2: HALTESTELLENVERDICHTUNG IN DER BERLINER STRAßE

Zwischen den Haltestellen „Straße des Bergmanns“ und „Herderstraße/Stadtarchiv“ sollte die Einrichtung einer zusätzlichen Zugangsstelle geprüft werden.

Mit über 700 Metern Abstand liegen die Straßenbahnhaltestellen „Straße des Bergmanns“ und „Herderstraße/Stadtarchiv“ außergewöhnlich weit auseinander. Die Distanz liegt über empfohlenen Referenzwerten, zumal dazwischen nennenswerte Bevölkerung (ca. 700 Einwohner) verzeichnet ist. Auf halber Strecke, an der Einmündung der Trebnitzer Straße, bietet sich die Einrichtung einer zusätzlichen Zugangsstelle an, um kürzere Wege für die örtliche Bevölkerung und zum anliegenden Handel zu bieten.



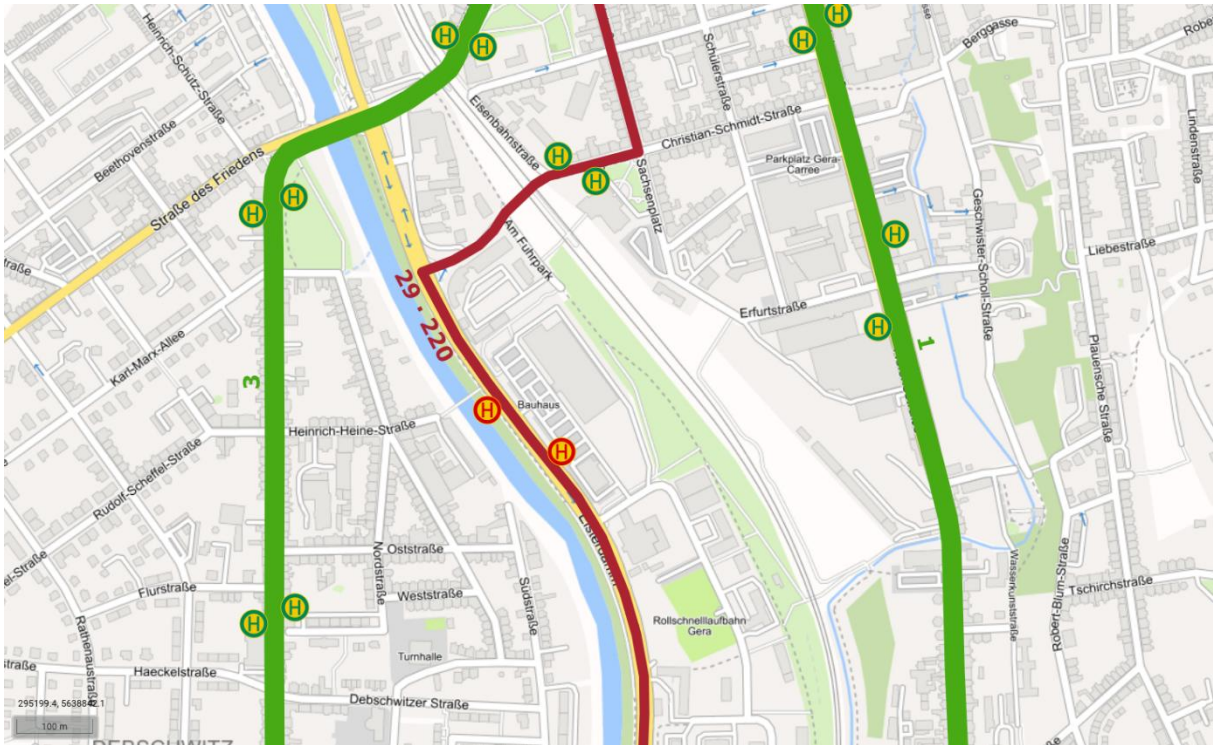
E-6.3: GEWERBEGEBIET AM ELSTERDAMM

Entlang des Elsterdamms in Gera in Höhe des Einkaufszentrums BAUHAUS sollte eine neue Haltestelle für die Regionalbusse geschaffen werden.

Das Garten- und Baummarktzentrum BAUHAUS in Gera ist per ÖPNV nur mit weiten Fußwegen bzw. auf Umwegen zu erreichen. Weiterhin befindet sich dort ein Lebensmittelhändler. Südlich davon ist eine Gewerbeentwicklung sowohl auf dem Gelände des noch dort stehenden Kühlhauses als auch auf dem des ehemaligen Heizkraftwerkes vorstellbar. Bis zum sogenannten Omega gibt es weitere Gewerbeansiedlungen wie auch die Rollschneellaufbahn des RSV Blau-Weiß.

Überdies stellt von dort aus betrachtet die Weiße Elster eine natürliche Barriere dar, welche den direkten Weg in den Stadtteil Debschwitz erschwert bzw. nur über den Steg an der Heinrich-Heine-Straße oder südlich über die Brücke der B92 mit größerem Umweg ermöglicht. Erst in der Wiesestraße stehen wieder Zugangsstellen zum ÖPNV zur Verfügung.

Lediglich die Bushaltestelle „Gera, Südbahnhof“ auf dem Sachsenplatz kommt für die Erschließung des nördlichen Gebietes um das BAUHAUS in die Betrachtung, für den Bereich der Stadionanlage ist auch diese Haltestelle mit 600 Metern Luftlinie zu weit entfernt. Die Luftlinienentfernung von der Mitte des Großspielfeldes zur nächsten ÖPNV-Haltestelle „Wintergarten“ beträgt 400 Meter, die nutzbare Wegelänge 600 Meter.



Die Lage des Bau- und Gartenmarktes scheint ausschließlich für die Erreichbarkeit per Kraftfahrzeug konzipiert zu sein. Die Nutzung des MIV ist jedoch auch hier nicht immer notwendig. Die Regionalbuslinien 29 und 220 führen direkt am Marktzentrum vorbei. Eine Haltestelle würde die Erreichbarkeit des Marktes wie auch anderer Gewerbe- und Sporteinrichtungen dort per Bus somit vereinfachen.

E-6.4: GERA-RUBITZ SENIORENHEIM

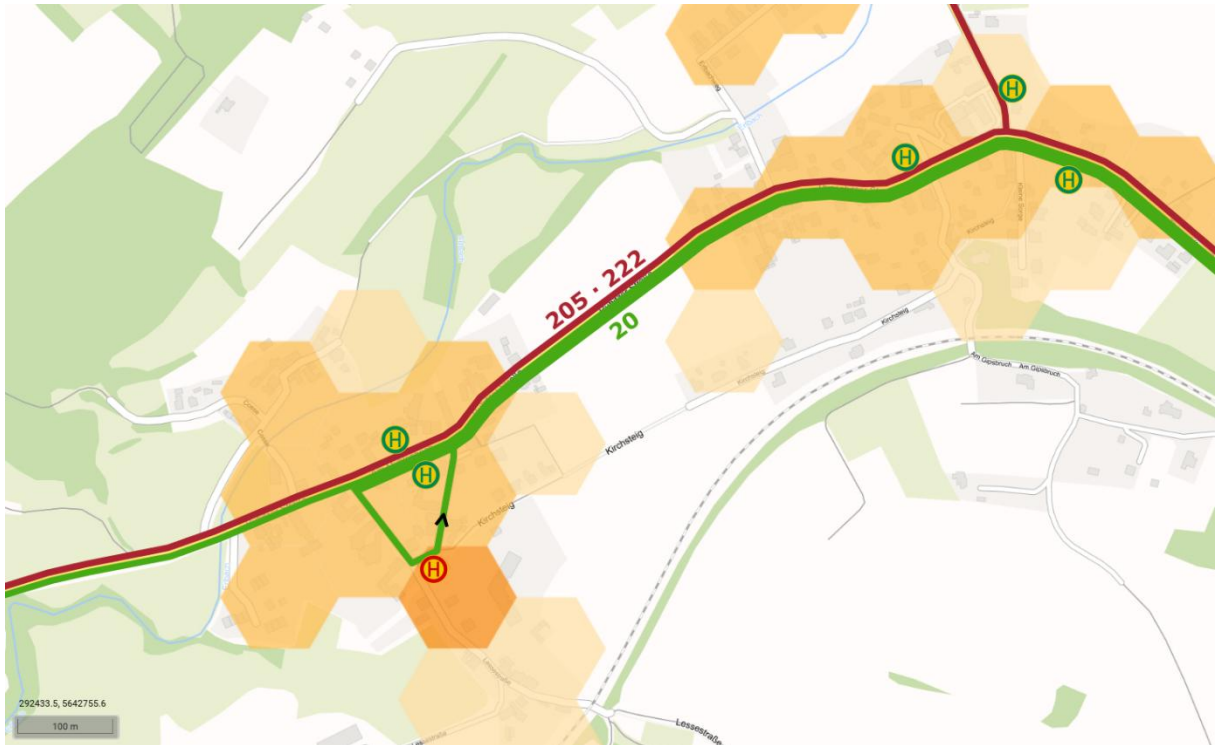
Am Seniorenpflegeheim Landgut Rubitz sollte eine Haltestelle eingerichtet werden, an der per Blockumfahrung ein Wenden möglich ist.

Die Neueinrichtung einer Haltestelle am Seniorenpflegeheim Landgut Rubitz wäre für folgende Fälle relevant:

- für vorzeitig endende Fahrten der Linie 20, möglicherweise in Zusammenhang mit einem geänderten Betriebskonzept auf der Linie 17 mit deren potenzieller Erweiterung nach Harpersdorf
- für Fahrten, die in Gera-Thieschitz in Nord-Süd-Richtung verkehren und von den drei Ortslagen Milbitz, Thieschitz und Rubitz nur Milbitz und Thieschitz bedienen
- für einen eventuellen Ringverkehr der Linie 205 (Gera – Thieschitz – Hartmannsdorf – Gröna – Rüdersdorf – Töppeln – Rubitz – Thieschitz – Gera)

In Rubitz wäre eine Blockumfahrung (nur in und aus Richtung Thieschitz) möglich und eine neue Haltestelle am Seniorenpflegeheim Landgut Rubitz anzulegen. Dort könnte auch Wendezeit eingeplant werden.

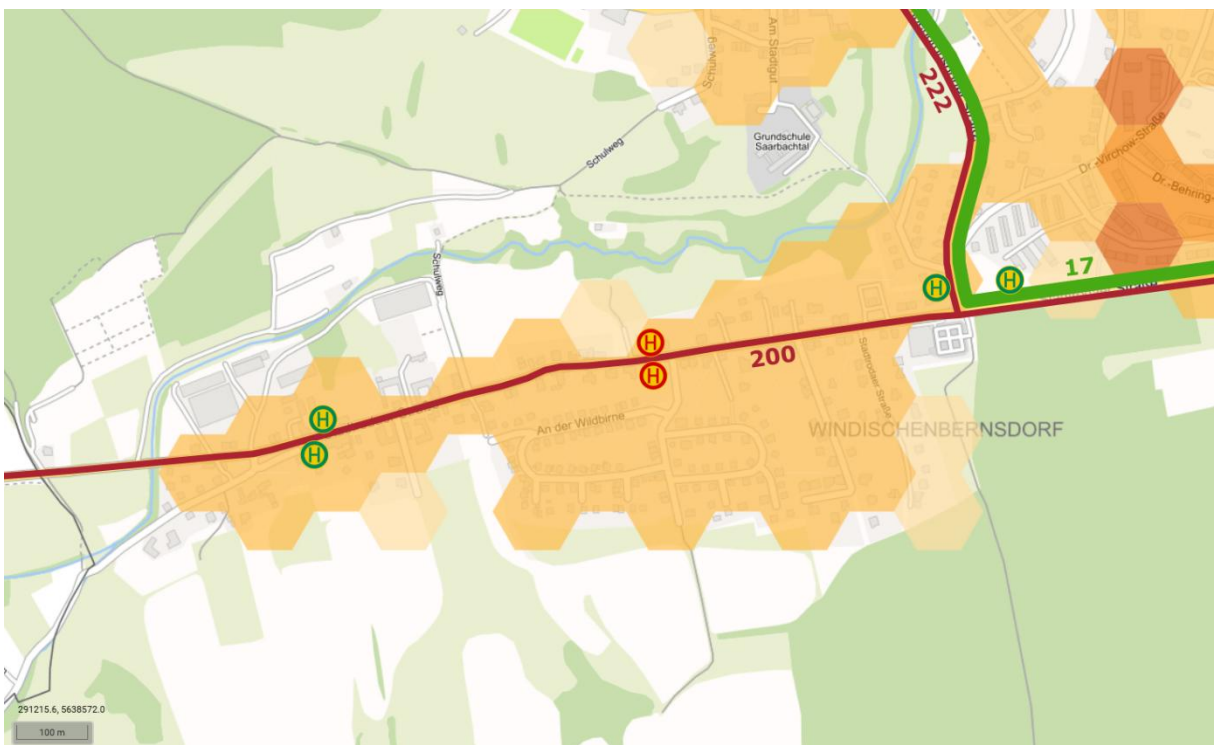
Denkbar wäre alternativ, die bestehende Haltestelle Rubitz in stadteinwärtiger Richtung in die Rubitzer Straße zu verlegen. Die dortige Haltestelle würde somit sowohl von den wendenden Fahrten als auch von der Relation Töppeln → Gera bedient werden, was auf Letzterer zwar eine Verlängerung der Fahrzeit bewirkt, die Abfahrten in Richtung Gera aber nicht auf zwei Haltestellen aufteilen würde. Letzteres würde sich wiederum auch erreichen lassen, wenn die Wendefahrt im Uhrzeigersinn erfolgen würde.



E-6.5: WINDISCHENBERNSDORF AN DER WILDBIRNE

In Windischenbernsdorf sollte eine zusätzliche Haltestelle eingerichtet werden, um den derzeitigen innerörtlichen Haltestellenabstand von ca. 1 km zu reduzieren.

Der Abstand zwischen den Haltestellen „Windischenbernsdorf, Wartehalle“ (Regionalverkehr) und „Windischenbernsdorf“ (Stadtverkehr) beträgt fast einen Kilometer, trotz dazwischenliegender Wohnbebauung. Deshalb bietet es sich an, eine Haltestelle „An der Wildbirne“ an der Auffahrt zum Wohngebiet „An der Wildbirne“ zu ergänzen, um die Zugänglichkeit zum existierenden ÖPNV-Angebot zu verbessern. Diese würde Mo-Fr stündlich vom Regionalverkehr der Linie 200 bedient werden.



E-6.6: ANBINDUNG VON LUSAN IN RICHTUNG SÜDEN

Im Süden von Gera sollte eine Übergangsmöglichkeit zwischen Straßenbahn bzw. Stadtbus und der Regionalbuslinie 29 geschaffen werden, um Lusan in Richtung Süden anzubinden.

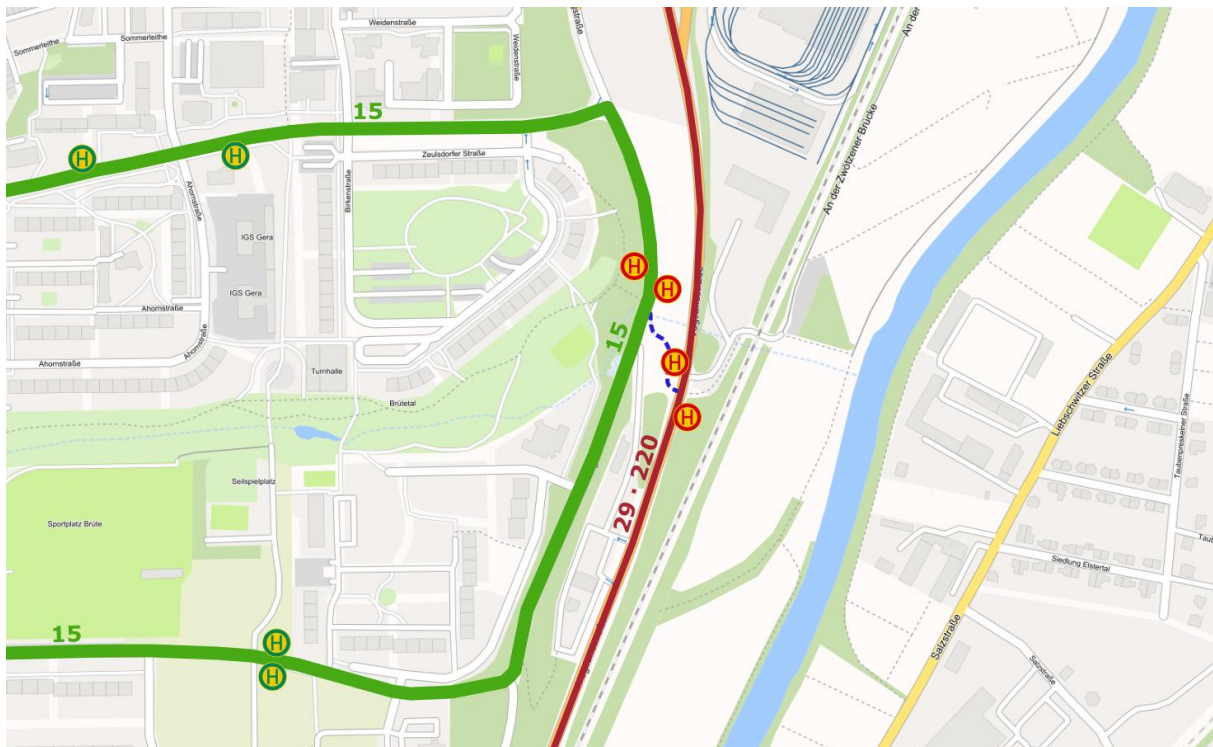
Derzeit ist es nur mit erhöhtem Aufwand möglich, von Lusan aus per ÖPNV z.B. nach Hohenölsen zu gelangen. Ein direkter Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln ist nur räumlich entgegengesetzt am Bahnhof Gera-Süd möglich oder mit fußläufigem Aufwand von 400 Metern Abstand zwischen den Haltestellen „Keplerstraße“ (Straßenbahn) und „Fußgängertunnel B92“ (Regionalbus). Im Abschnitt „Verkehrsangebot Stadtbus“ wurde bereits ein Vorschlag unter Verlängerung der Linie 15 genannt, um einen solchen Übergang zu ermöglichen. Im Folgenden sollen zwei weitere Verbesserungsvorschläge genannt werden, die demgegenüber keine Änderung an Linienwegen benötigen.

ÜBERGANG ZUR LINIE 15 IN DER HEERESBERGSTRASSE

Eine Möglichkeit, um eine Anbindung von Lusan an den Regionalverkehr in Richtung Süden herzustellen, sind neue Haltestellen in Nähe der Heeresbergstraße. In diesem Falle würden

- für die Linie 15 (Stadtverkehr) in der Heeresbergstraße und
- für die Linie 29 (Regionalverkehr) in der Vogtlandstraße

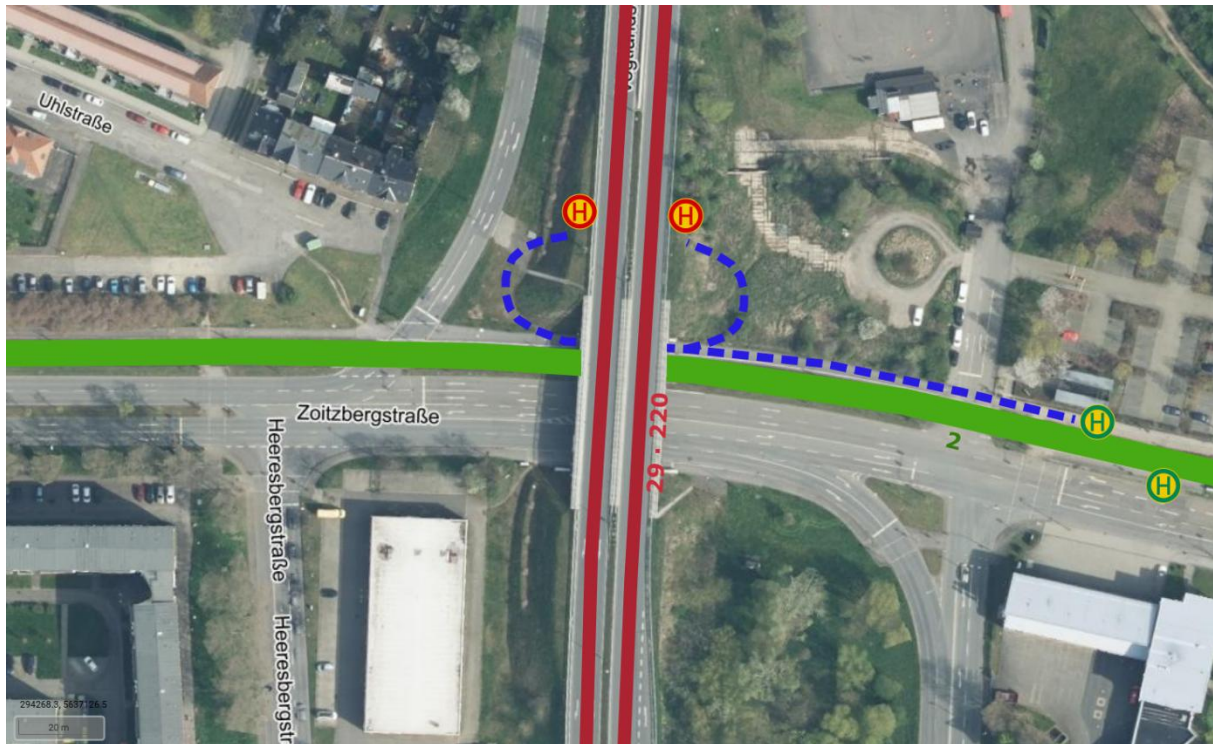
in räumlicher Nähe jeweils ein Haltestellenpaar neu errichtet werden. Zwischen den Haltestellen existiert ein asphaltierter Fußweg. Eine alternative Umlegung der Regionalbuslinien zum Bahnhof Zwötzen würde hingegen deren Fahrdauer erhöhen und wäre außerdem aufgrund des resultierenden Parallelverkehrs mit dem Eisenbahnverkehr und der GVB-Linie 25 nicht wünschenswert.



ÜBERGANG ZUR LINIE 2 IN DER ZOITZBERGSTRASSE

Eine weitere Möglichkeit, um eine Anbindung von Lusan an den Regionalverkehr in Richtung Süden herzustellen, sind neue Haltestellen in der Zoitzbergstraße und der Vogtlandstraße im Bereich der neu errichteten Bundesstraßen-Brücke. In diesem Falle würde für die Linie 29 (Regionalverkehr) in der Vogtlandstraße ein Haltestellenpaar neu errichtet werden. Von dort müssten Rampen bzw. Treppen zur Zoitzbergstraße errichtet werden, die einen direkten und barrierefreien Übergang von der Haltestelle an

der Bundesstraße zu den Straßenbahngleisen und umgekehrt bieten. An der Zoitzbergstraße ist es nicht weit bis zur Haltestelle „Betriebshof GVB“.



Für eine spätere Sanierung der Straßenbahnhaltestellen ist es denkbar, dass in dieser Phase die Haltestellen „Betriebshof GVB“ und „Gleisdreieck Lusan“ zusammengefasst und unter der Brücke neu platziert werden, was den Weg von/zur neuen Regionalbushaltestelle noch weiter verkürzen würde. Beide bisherige Haltestellen werden derzeit nur mäßig nachgefragt.

ABSCHNITT F: FAHRZEUGE

Neben den Zugangsstellen haben auch die eingesetzten Fahrzeuge einen großen Einfluss auf die Nutzbarkeit und Qualität des ÖPNV. Darüber hinaus bündeln sich in ihnen verschiedene Verantwortungen, beispielsweise im Bereich der Umweltverträglichkeit oder der Außenwirkung. Dieser Abschnitt thematisiert einige der vielfältigen Aspekte in Bezug auf Fahrzeuge im ÖPNV.

F-1: BARRIEREFREIHEIT

Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen ist auf die Vorgaben zur Barrierefreiheit zu achten.

Zur selbständigen Benutzung der ÖPNV-Verkehrsmittel durch nicht- wie durch mobilitäts- und sinnesbeeinträchtigte Personengruppen ist die Ausstattung der Fahrzeuge so zu wählen, dass der Zugang zu den Verkehrsmitteln, der Aufenthalt in den Fahrzeugen und der Ausstieg so einfach wie möglich ist und das Zwei-Sinne-Prinzip zum Einsatz kommt. Für die Fahrzeuge betrifft dies z.B.:

- Farbliche Gestaltung (Kontrast) für sinnesbeeinträchtigte Fahrgäste bei den Zielanzeigen, Haltestangen, Bodenflächen, Haltewunsch- und Türöffnungstastern etc.
- Akustische Informationen, z. B. Haltestellenansage in den Fahrzeugen, Außenlautsprecher für Ansage der Liniennummer und des Fahrtziels
- Klar verständliche und einheitliche Piktogramme
- Optisches und akustisches Leitsystem in den Fahrzeugen
- Keine großflächige Beklebung über Fensterflächen zum Erhalt der visuellen Orientierung
- Für Ein- und Ausstieg (mobile) Klapprampen, die auch bei Eis und Schnee funktionieren
- Stufenloser Einstieg in Busse und Bahnen
- Großzügig bemessene Stellplätze für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen

Es ist angeraten, wiederholt Schulungen (gern gemeinsam mit den Betroffenen-Vereinen und -Verbänden) für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität anzubieten, etwa zum Ein- und Ausstieg mit Stöcken, Rollatoren und Rollstühlen, zur Standsicherheit und Befestigung selbiger in den Fahrzeugen und zu weiterem sicheren Verhalten in Bus und Bahn.

Weiterhin sollte das Fahrpersonal regelmäßig im Umgang mit mobilitäts- wie auch anders eingeschränkten Personen (Ansprache, ggf. unterstützendes Anfassen, Hilfe beim Hinsetzen/Aufstehen, Auskunft zum Fahrtziel und zur Ausstiegshaltestelle etc.) geschult werden.

F-2: ANORDNUNG DER SITZE UND HALTESTANGEN

Bei Beschaffung von Neufahrzeugen sollte darauf geachtet werden, dass so viele Sitze wie möglich in Fahrtrichtung angeordnet sind. Haltemöglichkeiten sollten zahlreich zur Verfügung stehen, während Sitzgruppen zusätzliche Möglichkeiten zum Festhalten aufweisen sollten.

Bei der Nutzung des ÖPNV lassen sich immer wieder Situationen beobachten, in denen Fahrgäste nach einem Sitzplatz in Fahrtrichtung fragen oder einen Stehplatz gegenüber einem Sitzplatz entgegen der Fahrtrichtung bevorzugen. Sitzplätze in Fahrtrichtung weisen eine höhere Verträglichkeit auf und verbessern die Orientierung der Fahrgäste an der Umgebung, was unter anderem für ein rechtzeitiges Betätigen der Haltewunschtaster von Vorteil ist.

Die Straßenbahnfahrzeuge NGT8-G enthielten in der Lieferausstattung nicht genügend Haltestangen. Diese wurden erst schrittweise nachgerüstet, wobei deren Anzahl insbesondere horizontaler Haltestangen in der Nähe der Sitze fehlen. Für Neubeschaffungen ist somit von vornherein auf eine hohe Anzahl von Haltemöglichkeiten zu achten. Eine Abstimmung dazu sollte mit dem Fahrgastbeirat und mit den Behindertenverbänden erfolgen.

Sitzgruppen mit gegenüber angeordneten Sitzplätzen können zwar mehr Beinfreiheit bieten, stellen mobilitätseingeschränkte Fahrgäste jedoch aufgrund fehlender Haltemöglichkeiten beim Setzen und Aufstehen vor Herausforderungen. Deshalb sollten solche Sitzgruppen mit querliegenden Haltestangen ausgestattet werden, wie sie bspw. von Scania angeboten werden. Außerdem können Sitzplätze mit davorliegender Stellmöglichkeiten für Rollatoren angeordnet werden.

F-3: ANZAHL DER TÜREN

Solobusse sollen drei, Gelenkbusse vier doppelspurige Türen besitzen.

Für einen schnellen Fahrgastwechsel ist eine ausreichend hohe Zahl an entsprechend breiten Türen notwendig. Für Busse, die nennenswerte Stadtverkehrsfunktion übernehmen, sind daher drei (Solobusse) bzw. vier (Gelenkbusse) Türen vorzusehen. Diese sollten jeweils zwei Türspuren aufweisen, um die Fahrgastwechselzeit weiter zu reduzieren.

F-4: WLAN

In den Fahrzeugen des ÖPNV sollte schrittweise WLAN installiert werden.

Obwohl die „harten Faktoren“ wie Sicherheit, Verlässlichkeit und Einhaltung des Fahrplanes bedeutend sind, nimmt auch der Einfluss von „weichen Faktoren“ auf die Verkehrsmittelwahl der Menschen zu. Viele Fahrgäste wollen die Zeit in Bus und Bahn nutzen, um flexibel online agieren zu können.

Für die schnelle Datennutzung gilt die Verfügbarkeit von WLAN mittlerweile als Standard. Die Bereitstellung dieses Angebotes sollte daher in den Fahrzeugen des ÖPNV umgesetzt werden. Überlegenswert wäre, inwiefern einerseits sogenannter Freifunk zur Datenübertragung beitragen kann. Andererseits können über Vernetzungen zum Geraer Projekt „Smart City“ neue Möglichkeiten zur Fahrgastinformation, zur „intelligenten Haltestelle“ und zu weiteren Zukunftstechnologien geschaffen werden.

F-5: FAHRZEUGEINSATZ IM REGIONALVERKEHR

Für den zwischen Gera Busbahnhof über die Straße des Bergmanns nach Ronneburg führenden und auf diesem Abschnitt weitgehend vertakteten Linienverkehr sollten außerhalb der Randzeiten keine Kleinbusse zum Einsatz kommen.

Zwischen Gera und Ronneburg über das Gewerbegebiet Korbußen existiert seit April 2024 ein zum angenäherten 30-Minuten-Takt strukturiertes Busangebot mit Linien verschiedener Verkehrsunternehmen. In diesem Zusammenhang wird auch die Straße des Bergmanns befahren, womit für den dortigen Raum eine regelmäßige und schnelle Direktverbindung von/zum Hauptbahnhof besteht, was den Stadtverkehr sinnvoll ergänzt.

Bestandteil dieser Verbindung ist auch die Linie 211 Gera – Ronneburg – Pölzig des Omnibusbetriebs Herzum. Diese wird teilweise mit Kleinbussen (9-Sitzer) befahren, was insbesondere im vertakteten Bereich in Gera Herausforderungen bei der Beförderungsqualität bietet. Wenn hier die Fahrgäste gewissermaßen sortiert werden müssen (wer steigt wo aus, wonach sich richtet, wer welchen Platz im Kleinbus bekommt), dürfte solch Fahrzeugeinsatz eher von der Nutzung abschrecken. Deshalb sollten auf dieser Relation außerhalb der Randzeiten nur Standardbusse zum Einsatz kommen.

ABSCHNITT G: TARIF UND TICKETING

Während Vielfahrer im ÖPNV heutzutage hauptsächlich das Deutschlandticket nutzen können, bleiben Tarifbestimmungen und -grenzen eine erhebliche Hürde für Gelegenheitsnutzer. Dieser Abschnitt umfasst einige Vorschläge, um diese Hürden bei der Nutzung des ÖPNV in der Stadt Gera zu verringern.

G-1: EINE STADT – EIN TARIF

Alle Verkehrsmittel an allen Zugangsstellen innerhalb der Stadt Gera sollten in die Stadttarifzone 40 des VMT integriert und mit dem VMT-Ticket nutzbar sein.

Unterschiedliche Tarife für gleiche Verbindungen sind ein Zugangshemmnis zum ÖPNV. Gerade innerhalb einer Stadt ist es nicht vermittelbar, wenn verschiedene Verkehrsunternehmen unterschiedliche Preise für dieselbe Strecke verlangen. So gilt auf den GVB-Linien durchweg der VMT-Tarif, auf den Linien der RVG je nach Linie der Tarif der Verkehrsgemeinschaft des Landkreises Greiz (mit billigerem Grundpreis) und auf anderen der VMT-Tarif. Auf Linien der Verkehrsunternehmen Herzum und Piehler gelten nur die Tarife der Verkehrsgemeinschaft des Landkreises Greiz. Letzteres fällt insbesondere seit der Aufwertung der Regionalbuslinien entlang der Straße des Bergmanns in Gera ins Gewicht, tritt aber auch an anderen Stellen (z.B. in Windischenbernsdorf) zutage. An dieser grundsätzlichen Situation ändert auch die Existenz des Deutschland-Tickets nichts.

In den Verkehrsmitteln der Verkehrsgemeinschaft des Landkreises Greiz muss in diesem Zusammenhang nicht nur die Anerkennung, sondern auch der Erwerb des VMT-Tarifs möglich sein. Die Linien des Regionalverkehrs sollten daraufhin an allen Haltestellen auf ihrem Linienweg halten, also gleichberechtigt auch an solchen, die bislang dem Stadtverkehr vorbehalten waren (z.B. Haus Schulenburg, Laasener Straße, Salzstraße, etc.).

G-2: EINE REGION – EIN TICKET

Für die Stadt Gera und den Landkreis Greiz sollte ein streckenbezogenes Kombiticket eingeführt werden.

Für Fahrgäste, die zwischen dem Landkreis Greiz und Gera unterwegs sind, kann innerhalb ihrer Reisekette die Nutzung unterschiedlichster Verkehrsmittel sinnvoll sein – beispielsweise zuerst der Stadtbus in Greiz, die Eisenbahn zwischen Greiz und Gera und in Gera dann die Straßenbahn. Auf der Rückfahrt könnte statt der Eisenbahn wiederum der Regionalbus die bessere Alternative sein.

Als Fahrschein wäre dazu ein vom Fahrzeug bzw. vom Verkehrsunternehmen unabhängiges Ticket sinnvoll. Es sollte nur die Strecke bezahlt werden müssen – gültig wäre dann das Ticket sowohl in der Eisenbahn als auch in Regional- und Stadtbussen sowie bei der Straßenbahn.

Vorbild könnte das von 2005 bis 2007 existierende Weidatal-Ticket sein. Es ermöglichte Fahrten zwischen Gera, Weida und Zeulenroda. Den Gemeinschaftstarif boten DB Regio AG, PRG Greiz und RVG Gera/Land mit Unterstützung der damaligen Nahverkehrsservicegesellschaft Thüringen an.

G-3: SOZIALTICKET

Es sollte ein Sozialticket eingeführt werden, welches auch Menschen mit niedriger beauskunfteter Bonität zur Verfügung steht.

Insbesondere Personen mit geringen Einkommen haben keine Chance, eine ermäßigte Abo-Karte zu bekommen, wenn die notwendige Bonität nach der Auskunft bei infocore nicht vorliegt. Um auch diese Nutzergruppe für den ÖPNV zu gewinnen, die sich bisher aufgrund ihres geringen Einkommens die

Fahrpreise nicht leisten können (z. B. Bürgergeld-Empfänger) soll sich die Stadt Gera um die Einführung eines Sozialtickets bemühen.

Als Modell kann gelten: Die Stadt kauft 30-Tage-Karten, der Nutzer zahlt bspw. 23 Euro und den Rest übernimmt die Stadt. Da das Geld über die Einnahmeaufteilung wieder zum kommunalen Verkehrsbetrieb gelangt, senkt es dessen Zuschussbedarf. Wenn die Stadt das Geld übers Sozialticket zuführe, spare sie diesen Betrag beim Verlustausgleich bzw. fließen zusätzlich 23 Euro vom Sozialticketinhaber zum Verkehrsbetrieb, die ansonsten nicht dorthin gelangen würden. Klassisch Linke Tasche – Rechte Tasche. In Summe kostet es nichts und die Stadt braucht keine zusätzlichen finanziellen Mittel, um ein Sozialticket umzusetzen!

G-4: 1€-TAGESTICKET

Die Chancen und Risiken für die Einführung eines 1€-Tagestickets sollten im Nahverkehrsplan aufgeführt werden.

Bis 2010 gab es in Gera das „Espresso-Ticket“, welches samstags galt und für quasi 1€ erhältlich war. Ziel war, die ÖPNV-Nutzung an Samstagen anzukurbeln. Mit dem VMT-Beitritt wurde das Ticket abgeschafft.

Die Kritiken am hohen VMT-Preis sind ungebrochen. Unter anderem deshalb werden solche Sonderangebote immer wieder gewünscht. Dabei sollte auch berücksichtigt werden, dass der ÖPNV an Wochenenden eher von Gelegenheitsfahrern genutzt wird und die Nutzung der MIV-Parkplätze in der Geraer Innenstadt teilweise nicht mehr als 2,50€ für den ganzen Tag kostet. Im Sinne einer Lenkung der Verkehrsaufteilung von Gelegenheitsnutzern sollte der ÖPNV-Preis nicht über diesem Wert liegen.

Deshalb sollte eine Erläuterung, welche Chancen und Risiken bei einer (Wieder-)Einführung eines ähnlichen gestalteten Sondertickets bestehen, im Rahmen des Nahverkehrsplans erfolgen.

G-5: ANREGUNGEN FÜR DEN VMT

G-5.1: TICKETING PER BE-IN/BE-OUT

Die ÖPNV-Nutzung sollte mittels Ticketnutzung per „Be-in/Be-out“ ermöglicht werden.

Beim Zugang zum System ÖPNV sind unterschiedliche Fahrpreise, Bestimmungen und andere Fragen oftmals ein Hindernis, besonders für ungeübte Fahrgäste. Ein einfacher Ticketerwerb und die einfache Ticketnutzung sind deshalb wesentlich. Im Kontext des Ticketing-Angebots „Check-in/Check-out“ des Anbieters FAIRTIQ sollte deshalb zur nächsten Stufe „Be-in/Be-out“ gewechselt werden, um die Nutzung des ÖPNVs noch bequemer zu machen.

Über Vernetzungen zum Geraer Projekt „Smart City“ können zudem neue Möglichkeiten zum Ticketerwerb und zur Ticketnutzung und zu weiteren Zukunftstechnologien geschaffen werden.

G-5.2: BESTPREIS-ABRECHNUNG

Für Fahrgäste soll eine Abrechnung der Fahrten nach dem Bestpreis-Prinzip angestrebt werden.

Die FAIRTIQ-App ermöglicht teilweise schon die Abrechnung der Fahrten nach dem Bestpreis-Prinzip. Dies sollte generell möglich sein. Wenn ein Ticketverfahren nach dem Prinzip Check-in/Check-out oder Be-in/Be-out angewendet wird, so liegen die Daten des Nutzers vor. Damit kann der Fahrgast als Stammkunde geführt werden. Ihm könnten somit Bestpreis-Abrechnungen geboten werden. Das erzeugt eine Kundenbindung und ist somit auch für die Verkehrsunternehmen von Vorteil.

Weiterhin kann das System durch Kenntnis des aktuellen Standorts / der Haltestelle und der Angabe von Ziel und Anzahl der Personen leichter und schneller den richtigen Preis berechnen und das passende Angebot erstellen. Das reduziert die Notwendigkeit von Tarifkenntnis, beschleunigt somit den Zahlvorgang und tendenziell auch den Fahrgastwechsel.

G-5.3: BONUSPROGRAMM FÜR VIELFAHRER

Für Vielfahrer im VMT soll die Einrichtung eines verbundweiten Bonusprogramms angestrebt werden.

Mit Ticketsystemen wie Be-in/Be-out werden Nutzerdaten erhoben, welche im System ÖPNV positiv genutzt werden können. Für die Preisgabe dieser Daten kann der Nutzer aber auch Vorteile erwarten, wie in anderen Bereichen erfolgreich implementiert. Denkbar wäre ein Bonusprogramm nach dem Prinzip „Bus- und Bahnmeilen statt Flugmeilen“.

ABSCHNITT H: FAHRGASTKOMMUNIKATION

Um ÖPNV für seine potenziellen und tatsächlichen Fahrgäste begreifbar zu machen, muss in vielen Bereichen von Angebot und Betrieb sowie über verschiedene Kanäle eine aktive Kommunikation erfolgen. Dieser Abschnitt bietet einige Vorschläge zur Verbesserung der Fahrgastkommunikation.

H-1: TECHNISCHE MÖGLICHKEITEN ZUR ECHTZEITINFORMATION NUTZEN

Für die Echtzeitinformation der Fahrgäste sollten die Möglichkeiten der modernen Technik umfassend genutzt werden. Wichtig ist dabei die „Bringfunktion“ durch das Verkehrsunternehmen statt einer „Holfunktion“ durch die Fahrgäste.

Um den ÖPNV mit seinem zunehmend eng verzahnten Charakter möglichst zuverlässig zu betreiben, sind Echtzeitinformationen für die Fahrgäste zum Standard geworden. Die Nutzung der zugehörigen Daten und deren Kommunikation sind in der Stadt Gera noch ausbaufähig. Dies betrifft beispielsweise die Anschlusssicherung zwischen Verkehrsmitteln an Umstiegshaltestellen oder Informationen zur Auslastung. Hierzu sollten die Möglichkeiten der Technik ausgeschöpft werden. Maßgeblich ist das Prinzip der „Bringfunktion“: Informationen über Störungen werden vor Reisebeginn automatisiert „gebracht“ und müssen durch den Fahrgast nicht manuell „(ein)geholt“ werden.

Beispielhaft seien für Verknüpfungsstellen mit der Eisenbahn genannt:

- Informationen an den Haltestellen und in den Verkehrsmitteln des Stadt- und Regionalverkehrs,
 - welche Züge
 - von welchem Gleis
 - in wieviel Minuten
 - wohin abfahren
- Informationen am Bahnsteig und in den Eisenbahnfahrzeugen,
 - welche Straßenbahnen und Busse (Regional- und Stadtverkehr)
 - von welcher Haltestelle
 - in wieviel Minuten
 - wohin abfahren

Als vorbildlichen Ansatz kann die Anzeige der Straßenbahn-Abfahrtszeiten im Hauptbahnhof Gera hervorgehoben werden. An weniger frequentierten Stationen sind Informationen per separatem Gerät (Regio-DFI) wie an Haltestellen in Sachsen-Anhalt durchaus zielführend.³ Das Anbringen von QR-Codes an Haltestellen, über die alle lokalen Abfahrtsinformationen direkt mit dem Smartphone abgerufen werden können, stellen einen weiteren Baustein dar.

Die Einspeisung der Informationen der Regionalbusse ins GVB-IBIS sollte Ziel sein. Das würde auch die Anschlusssicherung an der Umsteigestelle Duale Hochschule und an weiteren Umsteigestellen zwischen Stadt- und Regionalverkehr verbessern. An Haltestellen mit DFI sind die dort haltenden Regionalbusse anzuzeigen (z.B. an der Zentralen Umsteigestelle Heinrichstraße).

Fernes Ziel sollte eine interaktive Haltestelle sein, welche bspw. dem Fahrer des Busses oder der Bahn mitteilt, wenn mobilitätseingeschränkte Personen warten; umgekehrt meldet die Haltestelle dem mobilitätseingeschränkten Fahrgast im Vorfeld bereits, ob noch genügend Platz im ankommenden Fahrzeug für ihn samt Rollstuhl ist. Weiterhin muss selbstredend die Beauskunftung korrekt und widerspruchsfrei sein. Im Detail muss die Ansage, ob als nächstes eine Niederflur- oder Hochflurbahn

³ <https://www.volksstimme.de/lokal/genthin/nahverkehr-abfahrtszeit-auf-knopfdruck>

eintrifft, nicht nur in der Anzeige, sondern auch in der Sprachausgabefunktion bei allen damit ausgestatteten Haltestellen korrekt erfolgen.

Auch eine Echtzeitverfolgung der ÖPNV-Fahrzeuge per Karte in einer App-basierten Anwendung kann helfen, den Status der Reise nachzuvollziehen und die Transparenz gegenüber den Fahrgästen zu erhöhen, beispielsweise unter Nutzung von Push-Benachrichtigungen. Aufgrund der enorm schnell voranschreitenden Entwicklungen im Segment der Echtzeitinformation wird hier jedoch nicht auf weitere Details eingegangen. Hierzu sollten die technischen Möglichkeiten eng mit dem Verkehrsverbund VMT abgestimmt werden.

Die Weiterentwicklung der Beauskunftung zu einer Zentralen Datendrehscheibe Thüringen sollte beachtet werden. Hier sind die weiteren technischen Vorgaben der ausführenden/verantwortlichen Stellen zu überprüfen und anzuwenden, siehe auch Vorgaben des Freistaats Thüringen, Empfehlungen, Förderrichtlinien, Förderbedingungen etc.

H-2: ANSAGEN BEI ERSATZVERKEHREN

Die Ansagen in den Verkehrsmitteln in der Stadt Gera sollten bei Verkehrsstörungen und anderen Unregelmäßigkeiten aussagekräftige Informationen bieten.

Treten Störungen im schienengebundenen ÖPNV auf, erfordert dies ein dynamisches Reagieren seitens des Verkehrsbetriebs mit Ersatzverkehren. Nicht nur, aber insbesondere für Menschen mit Einschränkungen können diese Situationen besonders schwerwiegende Herausforderungen darstellen. Dies gilt beispielsweise für die Orientierung im Verkehrsraum bei der Nutzung von Ersatzhaltestellen.

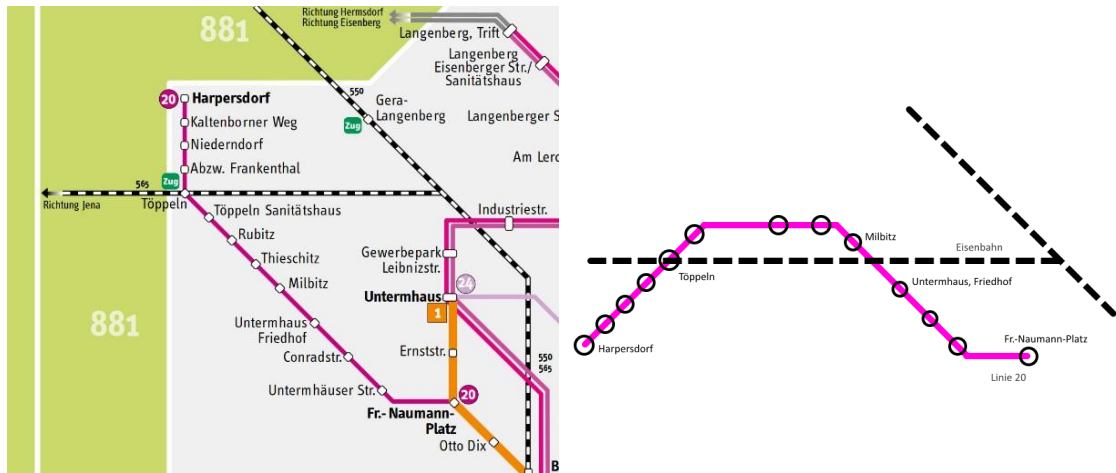
Ein Baustein für die Fahrgastkommunikation in diesen Fällen ist die Ansage von zusätzlichen Informationen in den Verkehrsmitteln. Beispielsweise sollte beim Umstieg auf Schienenersatzverkehr durchgesagt werden, wo der jeweilige Ersatzbus abfährt. Im Ersatzverkehr sollten Ansagen erfolgen, die auf die jeweilige Regelhaltestelle verweisen.

H-3: OPTIMIERUNG DER DARSTELLUNG DES NETZPLANS

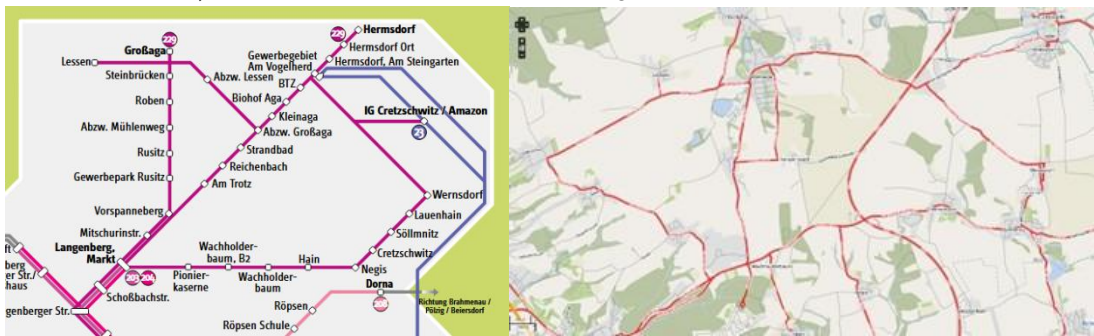
Die Darstellung des Liniennetzplanes Gera sollte für eine bessere Orientierung durch eine geografisch realistischere Darstellung überarbeitet werden. Barrierefreie Haltestellen sollten gekennzeichnet werden.

Eine Darstellung des Liniennetzplanes ist zwar nur ein schematisches Abbild der Linienverläufe samt ihren Haltestellen. Dennoch sollten dabei wesentliche Orientierungsmöglichkeiten gegeben und nicht falsch wiedergegeben werden. Konkret für die Netzplandarstellung der VMT-CityZone Gera bedarf es an einigen Stellen einer wesentlichen Überarbeitung, damit sich vor allem im ÖPNV ungeübte Nutzer besser orientieren können. Zwei Beispiele seien im Folgenden genannt:

- Linie 20: In der Realität wird die Eisenbahnstrecke Gera – Weimar in Milbitz und Töppeln gekreuzt, Harpersdorf liegt südlich der Bahntrasse. Im Netzplan wird die Bahntrasse von Süden kommend erst in Töppeln gekreuzt, während der weitere Verlauf nach Harpersdorf nördlich der Eisenbahnstrecke verzeichnet ist.



- Linie 229: Diese Linie weist eine komplexe doppelte Ringstruktur auf. Im Netzplan sind jedoch alle Haltestellen von Langenberg bis Hermsdorf in einem linearen Korridor angeordnet. Dies entspricht nicht den lokalen räumlichen Gegebenheiten. Weiterhin sind die Abzweige nach Negis und Hain räumlich vertauscht, während die Pionierkaserne als auf dem Linienweg liegend verzeichnet ist und somit suggeriert, sie werde mit jeder Fahrt bedient. Räumlich zusammenhängende Haltestellen (z.B. Lessen und Abzw. Lessen, oder Wacholderbaum B2 und Wacholderbaum) sind weit voneinander entfernt eingezeichnet.



Wie in anderen Städten sollte im Netzplan zudem erkennbar sein, welche Haltestellen barrierefrei ausgebaut sind, beispielsweise durch spezielle Symbole oder eine Einfärbung.

H-4: SONDERFAHRPLÄNE KLASSISCH BEAUSKUNFTEN

Sonderfahrpläne, die bei wiederkehrenden Ereignissen angewendet werden, sollten in den Fahrplanheften und anderen statischen Auskunftssystemen bereits hinterlegt sein.

Sonderfahrpläne treten häufig nach bekanntem Muster in Kraft. Sie sind im Vorfeld bekannt und sollten daher nicht nur in den elektronischen Auskunftssystemen hinterlegt werden, sondern könnten auch in den Fahrplanheften abgedruckt werden. Dies betrifft insbesondere Fahrpläne für

- Weihnachten
- Silvester
- Hofwieseparkfest
- Höhlenfest
- Zeitumstellung (Sommer-/Normalzeit)

Insbesondere zum letzteren sollte eine praktikable Version gefunden werden, die nicht nur in Textform, sondern in Tabellen- oder grafischer Form die Fahrtmöglichkeiten in diesen beiden Nächten abbildet, zumal nur wenige Fahrten betroffen sind.

H-5: HARMONISIERUNG DES SPÄTVERKEHRS

Der Spät- und Nachtverkehr sollte in den Nächten vor Samstagen, Sonntagen und Feiertagen gleich sein.

Spät- und Nachtverkehr, der dem Freizeitverkehr dient, findet im Allgemeinen an Abenden und in den Nächten statt, nach denen man „am nächsten Tag ausschlafen“ kann. Dies betrifft somit die Abende und Nächte vor Samstagen, vor Sonn- und vor Feiertagen. Deswegen sollten auch die Fahrtangebote des Abend- und Nachtverkehrs (ausgenommen Schichtverkehr o.ä.) in diesen Zeiträumen übereinstimmen, wie es in den meisten Regionen bereits üblich ist.

H-6: STARKES MARKETING – STARKER ÖPNV

Für eine Steigerung der Nutzerzahlen des ÖPNV und damit für eine Stärkung des Umweltverbundes sind Anstrengungen auch im Marketingbereich zu unternehmen.

Die Werbung sollte generell stärker auf die Imagesteigerung des Öffentlichen Verkehrs fokussiert werden. Kernbotschaft sollte ein selbstbewusster Verkehrsmodus sein, der aktiv als gleichwertiges oder besseres Verkehrsmittel im Vergleich zum MIV auftritt. Nichtnutzer verbinden den ÖPNV oft mit negativen Erfahrungen oder haben ein Unwissen in Bezug auf dessen heutige Angebote in Qualität und Quantität. ÖPNV-Nutzung muss in der Werbung mit einem positiven Lebensgefühl verbunden werden („Bahn fahren macht Spaß, weil ...“).

Entscheidend ist also das Wissen beim potenziellen Fahrgast, dass ein Angebot überhaupt existiert. Das beginnt bereits mit der Präsenz von Fahrzeugen in der Öffentlichkeit. Die weiß-gelben Straßenbahnen und Stadtbusse in Gera werden ernsthaft als öffentliches Verkehrsmittel wahrgenommen, welches regelmäßig laut Fahrplan fährt. Aber wie ist es mit dem VW-Kleintransporter mit Zielangabe auf einem handgeschriebenen A4-Zettel – wird dieses Fahrzeug vom potenziellen Kunden wirklich als ernstzunehmendes regelmäßiges leistungsstarkes ÖV-Mittel wahrgenommen? Oder wird es doch eher mit einem (teuren) Taxi oder mit einem Handwerker-Auto oder mit dem Paketdienst identifiziert?

Insbesondere die Aufgabenträger sollten die ganze Reisekette, also auch die Angebotsteile der nicht in ihrer Gebietskörperschaft erbrachten Verkehrsleistung und damit Verkehrsunternehmen für ihre Publizität zum ÖPNV im Blick haben. Der potenzielle Fahrgast will seine Reisekette im Ganzen betrachten und nicht an den Grenzen der Aufgabenträger scheitern. Ansätze hierzu sind im VMT bereits vorhanden.

Generell sind die Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs durch die Gebietskörperschaften (Kommunen, Kreise) besser in der Öffentlichkeit darzustellen, um im Gesamtblick den Anteil des Öffentlichen Verkehrs im Modal Split zu steigern und den des MIV zu senken.

H-7: AUSSAGEKRÄFTIGE HALTESTELLENNAMEN

Einzelne Haltestellen im Gebiet der Stadt Gera sollten umbenannt werden, um eine aussagekräftige Zuordnung zu erreichen.

Die Namen von Haltestellen dienen nicht nur der Unterscheidung, sondern insbesondere deren räumlicher Zuordnung. Die Einrichtungen oder Verkehrswege, auf die sie sich beziehen, sollten öffentlich bekannt und auffindbar sein. Zugleich sollten die Abstände der Haltestellen von diesen „Namensgebern“ nicht zu weit sein.

Einzelne Haltestellen in Gera folgen diesen Prinzipien derzeit nicht. Dazu gehören die Haltestelle „Fußgängertunnel“, an der es keinen Fußgängertunnel gibt, und die Haltestelle „Calvinstraße“ in der Freitagsstraße, die sich weiter von der Calvinstraße entfernt befindet als die Haltestelle „Freitagsstraße“.

H-8: DOPPELTE LINIENNUMMERN VERMEIDEN

Im Betrachtungs- bzw. Gültigkeitsgebiet des Gemeinsamen Nahverkehrsplanes sollte es keine Doppelungen von Liniennummern geben.

Das Gebiet von Stadt Gera und Landkreis Greiz wird durch vielfältigste Verflechtungen als gemeinsamer Verkehrsraum wahrgenommen. Der Landkreis Greiz umschließt die Stadt Gera fast vollständig. Mit dem Gemeinsamen Nahverkehrsplan wird dies im Hinblick auf den ÖPNV untermauert, stärker als in anderen Regionen, wo es keinen gemeinsamen Nahverkehrsplan gibt.

In diesem Verkehrsraum werden durch die Unternehmen der Verkehrsgemeinschaft im Landkreis Greiz 46 Linien bedient, davon tangieren 16 die Stadt Gera. Durch die GVB werden 18 Linien bedient, davon 2 mit Fahrtbeziehungen in den Landkreis Greiz. Dies sind in Summe 64 Linien, wovon 18 und somit knapp ein Drittel die Grenze zwischen Stadt und Kreis überschreiten.

Von den 64 Linien besitzen 22 Linien (1, 2, 3, 12, 13, 18, 19, 20, 24, 25 und 26) jeweils ein Nummern-Pendant in Stadt Gera und Landkreis Greiz – 34% der Linien treten also im gemeinsamen Verkehrsraum doppelt auf, wenngleich eine gewisse räumliche Trennung besteht. Dennoch existieren mit den Linien 18 und 20 zwei Linien der GVB Gera, die in den Landkreis Greiz hineinführen und dort zu einer Dopplung innerhalb des Landkreises führen. Für den ungeübten Fahrgast stellt dies eine Herausforderung dar, für die einfache selbsterklärende Handhabung des ÖPNV ist es hinderlich.

Perspektivisch sollte daher eine Reform der Liniennummern durchgeführt werden, bei der Doppelungen in der Stadt Gera und dem Landkreis Greiz vermieden wird. Für eine Systematik gibt es mehrere Ansätze, um die Linien mit eindeutigen Nummern zu versehen. Dabei muss unbedingt auf örtliche, historische und raumordnende Belange Rücksicht genommen werden. Zudem müssen die Nummernsysteme benachbarter Verkehrsräume (VMT, Vogtland, Zwickau, Altenburger Land, Burgenland) und deren Systematik berücksichtigt werden.

Die Fahrgastverbände sollten bereits im Zuge der Erarbeitung mit einbezogen werden.

