

<b>Drucksachen-Nr.</b>	<b>392 / 2014</b>
<b>Einreicher:</b>	<b>Stadtrat Thomas Brückner</b>
<b>Datum der Sitzung:</b>	<b>05.11.2014</b>
<b>beantwortet durch:</b>	<b>Oberbürgermeister Stefan Wolf</b>

### **Stadtbusverkehr in Weimar**

Zu meiner Anfrage an den Geschäftsführer der Stadtwirtschaft im Januar diesen Jahres wurde ich für weitergehende Fragen an den Aufsichtsratsvorsitzenden der GmbH, den Oberbürgermeister der Stadt Weimar verwiesen und aus diesem Grunde frage ich ihn nun an:

#### Frage 1:

Wieso werden nach dem Fahrplanwechsel im Sommer die Anschlüsse von Bahn zu Bus bzw. Bus zu Bus nicht mehr gewährleistet und wieso haben sich die Übergangszeiten teilweise verdreifacht, was Fahrzeitverlängerungen für Pendler von bis zu einer Viertelstunde bedeutet?

#### Antwort:

Zum diesjährigen Fahrplanwechsel am 31.08.2014 hat es keine gravierenden Änderungen gegenüber dem Plan des Vorjahres gegeben.

Konkrete Beispiele für wesentlichere Übergangszeiten sind hier nicht genannt und uns sind auch keine derartigen Beschwerden bekannt.

Wir können daher nur mutmaßen, dass das Problem nicht durch den Fahrplanwechsel entstanden ist, sondern durch den Baustellenfahrplan der Linie 3. Diese fährt auf dem Streckenabschnitt zwischen Gaberndorf/Tröbsdorf und Tiefurt über Goetheplatz/Hbf. und durch die Vollsperrung der Eduard-Rosenthal-Straße muss die Linie 3 zwischen Goetheplatz und Tiefurt weiträumig umgeleitet werden. Dadurch musste ein komplett neuer Fahrplan erstellt werden.

Um die wesentlich längere Fahrzeit zwischen Tiefurt und dem Goetheplatz auszugleichen, enden und beginnen die Linien 3A und 3B deshalb nicht mehr am Hauptbahnhof, sondern in der Stauffenbergstraße. Dadurch müssen die Fahrgäste dort in die Linie 1 umsteigen, um zum Hauptbahnhof zu gelangen und im Einzelfall ist es möglich, dass Pendler bisherige Anschlüsse nicht mehr erreichen.

#### Frage 2:

Hegt die Stadtwirtschaft ein ernsthaftes Interesse an der Abstimmung ihrer Fahrpläne mit anderen Anbietern des ÖPNV im Stadtgebiet und warum ist sie dann nicht Mitglied des „Bus und Bahn Thüringen e. V.“, die sich im Verbund mit der NVS sehr um abgestimmte Fahrpläne bemüht? (siehe „Regioakte“ Oktober 2014 S. 12f)

#### Antwort:

Die Stadtwirtschaft Weimar (SWG) ist seit dem Jahre 2005 Mitglied im Verkehrsverbund Mittelthüringen (VMT). Dazu gehören derzeit alle Stadt- und Regionalverkehrsunternehmen zwischen Gotha und Gera einschließlich der Personenverkehrsgesellschaft des Landkreises Weimarer Land, der Deutschen Bahn und der Erfurter Bahn.

Nicht beteiligt am VMT ist die VWG Sömmerda, die ihrerseits dem Bus und Bahn Thüringen e.V. (BBT) angehört.

Im VMT gibt es eine Arbeitsgruppe Angebotskoordinierung, die sich mit Fragen der Fahrplanabstimmung beschäftigt und in dieser AG arbeitet auch die SWG mit. Um überregionale Angebote zu schaffen oder zu koordinieren gibt es aber eine Arbeitsgruppe, die sich aus Mitgliedern des VMT, der BBT und der NVS zusammensetzt.

Es sollte an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, dass wir nach dem gegenwärtigen Fahrplan in der Hauptverkehrszeit den Hauptbahnhof in Weimar im 5- minütigen Rhythmus anfahren und damit ein sehr gutes Angebot vorhalten.

Frage 3:

Warum kann an den Bussen der Stadtwirtschaft nicht auf vollflächige Werbung verzichtet werden, obwohl diese den Fahrgästen sichtlich unangenehm ist, weil sie die Sicht sehr stark behindert und diese sich dann dorthin setzen, wo noch freie Sicht möglich ist?

Antwort:

Die Einnahmen aus der Außenwerbung sind eine nicht unerhebliche zusätzliche Einnahmequelle für die SWG. Im Jahre 2013 wurden ca. 68.000,- € an Werbeeinnahmen erwirtschaftet, welche interne Zuschüsse entsprechend reduzieren.

Die Verträge sind so abgeschlossen, dass Fensterscheiben, die mit Werbefolie versehen werden, grundsätzlich nur mit gelochter Folie beklebt werden dürfen. Diese gestattet eine Sicht nach außen, wenn auch von einzelnen Sitzplätzen nur eingeschränkt. Derzeit sind von den 37 Bussen aber nur 4 Busse mit einer solchen die Sicht einschränkenden Vollwerbung versehen.

Im Übrigen wäre noch zu bemerken, dass die durchschnittliche Beförderungsweite im Stadtverkehr in Weimar bei derzeit 2,9 km je Fahrgast und Fahrt liegt, was einer durchschnittlichen Fahrzeit mit dem Bus von 7 Minuten entspricht.

Frage 4:

Wieso werden Änderungen in den Fahrplänen wegen Baustellen nicht rechtzeitig (mind. 1 Woche vorher) an Haltestellen und in den Bussen angekündigt, wie es bereits schon einmal üblich war und wie funktioniert da momentan die Abstimmung zwischen der Stadtverwaltung und der Stadtwirtschaft?

Antwort:

Die Fahrgastinformation zu Umleitungen erfolgt durch die SWG in mehreren Abschnitten. Im ersten Schritt erfolgt eine Vorabinformation an den von der Umleitung betroffenen Haltestellen, über Lautsprecherdurchsagen im Bus und als Lauftext an den Informationssystemen am Goetheplatz, Hauptbahnhof und Wielandplatz. Dies geschieht mindestens eine Woche vor Beginn der Umleitung.

In einem zweiten Schritt erfolgt die Information an die Medien (3- 4 Tage vorher). Außerdem wird die Information auf der Internetseite der Stadtwirtschaft veröffentlicht.

Bei größeren und längeren Umleitungen wird zusätzlich noch ein Baustellenfahrplan in gedruckter Form hergestellt und an die Fahrgäste verteilt.

Die Zusammenarbeit zwischen der Stadtwirtschaft und der Stadtverwaltung funktioniert aus unserer Sicht zu Baustellen sehr gut.

Das gilt leider nicht für Vorhaben anderer Baulastträger (z.B. Straßenbauamt Mittelthüringen und Deutsche Bahn AG).

Frage 5:

Ist durch die Stadtwirtschaft eine Teilnahme an E-Busprojekt Thüringen vorgesehen und wenn nicht, warum nicht?

Antwort:

Die Stadtwirtschaft Weimar ist in einer Arbeitsgruppe E-Bus II des TMBLV involviert.