

Ideen und Vorschläge zur Verbesserung des Stadtverkehrs in Riesa

von Michael Müller

Die folgenden Ideen und Vorschläge resultieren aus Erfahrungen und Überlegungen, die ich als langjähriger Nutzer des ÖPNV in Riesa gemacht beziehungsweise angestellt habe. Sie dienen im Wesentlichen der Steigerung der Angebotsqualität und der Effizienz. Zu einem kleinen Teil wurden diese Vorschläge auch schon der KVRG präsentiert, haben jedoch leider nie einen Weg zur Umsetzung gefunden. Als ehemaliges Mitglied des Fahrgastbeirates der Dresdner Verkehrsbetriebe AG und heutiger Mitarbeiter im Netzmanagement der Deutschen Bahn ist mir natürlich bewusst, dass betrieblich nicht alles umgesetzt werden kann, was wünschenswert erscheint. Jedoch hat man sich in Sachen Stadtverkehr Riesa in den letzten Jahren wenig innovativ gezeigt und meist nur mit Angebotsstreichungen auf einen Nachfrage-rückgang reagiert. Mit der folgenden Liste von Ideen versuche ich aufzuzeigen, dass dies nicht unbedingt der Fall sein muss und man auch neue Angebote schaffen kann. Einige Konzepte wurden von mir schon detaillierter ausgearbeitet, als hier aufgezeigt werden kann. Bei Fragen dazu stehe ich gerne unter michael.mueller@laposte.net zur Verfügung. Die nachfolgende Betrachtung untergliedert sich in die Themen Haltestellen, Linienführung, Anschlussverkehr, Regionalverkehr sowie Preissystem.

Haltestellen Riesa:

- „McDonalds“ (neu)

An der Kreuzung Rostocker Straße./Nossener Straße hat sich ein beachtenswertes Gewerbegebiet entwickelt, welches die Stadtbuslinie A zwar passiert, aber auf Grund einer fehlenden Haltestelle nicht bedient. Die nächste Haltestelle „Pausitz Wendeplatz“ ist unattraktiv, da sie über 500 Meter entfernt ist. Die Einrichtung einer Haltestelle ist hier unbedingt zu empfehlen.

- „Pausitz Wendeplatz“

Die Haltestelle ist ungünstig gelegen und erschließt das angrenzende Gebiet schlecht. Vorzuziehen wäre eine Verlegung der Haltestelle an die Kreuzung Pausitzer Straße/Freitaller Straße. Dies bedeutet kürzere Wege für die Anwohner des Neubaugebietes „Freitaler Staße“, für die Schüler der Mittelschule, für Besucher des Kindergartens sowie Mitarbeiter von BuS-Elektronik. Zudem verkürzt sich die Fahrzeit der Regionalbuslinien 430, 431 und 445, da die zeitaufwendige Fahrt über den Wendeplatz (mit zwei Linksabbiegevorgängen bei Fahrtrichtung stadtwärts) entfällt. Dies steigert die Attraktivität des Nahverkehrs (in einem gewissen Rahmen) und senkt Betriebskosten. Planungen zu dieser Haltestelle gab es offenbar schon, jedoch wurden diese aus mir unbekanntem Gründen nicht weiter verfolgt.

- Haltestelle „Sachsenhof“ (in der Goethestraße, in Richtung Bahnhof)

Eine Konzentration auf einen Haltestellenstandort westlich der Pausitzer Straße (heutige Halt der Stadtbusse) ist anzustreben. Heute fahren mehrere Regionalbusse östlich der Pausitzer Straße ab, so dass man bei Unkenntnis des Fahrplans (über 10 Linien fahren dort ab) nur mit Glück genau an der richtigen Haltestelle steht. Ein ähnliches Problem an der langgestreckten Haltestelle „Puschkin-Platz“ sollte mit Einsatz einer DFI (Digitale Fahrgastinformation, wie am Bahnhof Riesa) gelöst werden.

- Stadtwärtige Haltestelle „Ärztehaus am Kutzschenstein“ (neu)

Die Entfernung bis zur Haltestelle „Friedrich-Ebert-Platz“ ist sehr weit, so dass gerade ältere Besucher des Ärztehauses möglicherweise auf die Benutzung des ÖPNV verzichten. Die Einrichtung einer Haltestelle wäre zu überprüfen und gegen den Fahrzeitverlust etc. abzuwägen.

- „Weidaer Straße“

Bei einer zukünftigen Sanierung der Weidaer Straße ist zu überprüfen, ob eine Verlegung der genannten Haltestelle nördlich in Richtung „Rosenweg“ das angrenzende Gebiet besser erschließt.

Linienführung Stadtverkehr Riesa:

- Linie E

Diese Linie hat mit weniger als 3 (!) täglichen (Einsatz-)Fahrten keinen Stadtliniencharakter und sollte auf keinem Übersichtsplan als Stadtbuslinie eingezeichnet sein! Dies suggeriert ein Angebot, welches in Wirklichkeit nicht vorhanden ist. Eine komplette Streichung der „Linie E“ sollte angestrebt werden.

- Linie D

Die Führung in Pochra/Canitz sollte in eine Richtung vereinheitlicht werden. Dies bringt nicht nur die Vorteile eines leichter merkbaren reinen 40-Minuten-Taktes an allen 6 bedienten Haltestellen (statt des jetzigen 39/41, 38/42, 37/43 Minutentaktes), sondern durch die Halbierung der Haltestellenanzahl (Bedienung nur noch in eine Richtung) auch Kostenvorteile bei der Unterhaltung der Haltestellen (Aktualisierung der Haltestellenaushänge, Reinigung, Winterdienst etc.). Bei der vorzuziehenden Fahrtrichtung Pochra - Canitz bietet man den Fahrgästen an den Hauptquellpunkten „Canitz Gasthaus“ und „Canitz Reppener Straße“ in beiden Richtungen einen Fahrgastunterstand (in der Gegenrichtung nicht). Die Relation zwischen den Dörfern (d.h. zum Beispiel Canitz als Startpunkt, Pochra als Endpunkt) wird meinen Beobachtungen zufolge nicht genutzt und bedarf keiner Bedienung in beide Richtungen (ähnlich Linie B mit Gropitz und Mautitz; dort auch nur Bedienung in eine Richtung).

Im Stadtgebiet sollte geprüft werden, ob die Linie D von der Haltestelle „Friedrich-Engels-Straße“ besser direkt über den „Lutherplatz“ zum Endpunkt „Humboldtring“ zu führen ist. Die heutige Zick-Zack-Fahrt über Goethestraße, Krankenhaus und August-

Bebel-Straße ist kostenintensiv und zeitlich völlig unattraktiv für Fahrgäste vom „Humboldtring“ und der „Straße der Freundschaft“. Diese Fahrgäste sind auf dem Weg Richtung Bahnhof auf der August-Bebel-Straße entgegen ihrer gewünschten Fahrtrichtung unterwegs (Fahrzeitverlust über 4 Minuten, Umweg 1,2 Kilometer pro Fahrt bzw. über 18000 Kilometer pro Jahr bei jetziger Fahrtenhäufigkeit).

Um weiterhin die Bedienung der August-Bebel-Straße sowie die Direktverbindung Alleestraße-Krankenhaus-Goethestraße zu gewährleisten, wird eine fahrlängenneutrale Anpassung der Linie A vorgeschlagen (s.u.).

Falls die Bedienung der Relation Alleestraße-Bahnhof-Krankenhaus als wichtiger für die Linie D eingeschätzt wird (obwohl die Linie B die Relation Bahnhof-Krankenhaus aller 20 Minuten bedient und durch die Verlegung der Linie A auch die Alleestraße weiterhin ihre Direktverbindung zum „Krankenhaus“ und zur „Goethestraße“ behält), dann sollte die Linie D ab „Krankenhaus“ direkt zum Endpunkt Humboldtring geführt werden, statt über August-Bebel-Straße (Ersparnis über 9000 Fahrplankilometer gegenüber heutiger Linienführung).

- Linie C

Ähnlich zur Linie E kein ausreichendes Fahrtenvolumen, um diese Linie als Stadtbuslinie zu bezeichnen. Es wird vorgeschlagen, alle Regionalbuslinien der Relation „Pausitz – Innenstadt – Bahnhof (– Merzdorf)“ unter der zusätzlichen Bezeichnung „Linie C“ im Stadtverkehr fahren zu lassen, um Fahrgästen innerhalb Rias einen besseren Überblick zu geben (Bsp. Relation Pausitz - Bahnhof: statt die Fahrpläne der Linien 430, 431 und 445 zu konsultieren, reicht ein Blick in die Fahrplattabelle der Linie C).

Weiterhin ist zu überlegen, ob Regionalbuslinien, die nur zur Hauptverkehrszeit (werktäglich früh, nachmittag, bspw. Linien 440, 451) unterwegs sind, vom Bahnhof nach Merzdorf als Linie C zu verlängern (und nicht in die Innenstadt). Mit dem Gymnasium am Friedrich-Ebert-Platz, der Berufsschule, dem Reifenwerk, dem Seifenwerk sowie dem Nudelcenter gibt es zu den genannten Zeiten genügend Potential und Bedarf nach Direktverbindungen ins Umland, zumindest jedoch bis zum Bahnhof als Umsteigeknoten. Gleichzeitig gibt es auf der Relation Bahnhof-Innenstadt heute ein Überangebot an Fahrtmöglichkeiten, welches mit der Verlegung nach Merzdorf abgebaut werden kann.

- Linie A

Ab Haltestelle „Straße der Freundschaft“ über Lutherplatz (neue Haltestelle?) und „August-Bebel-Straße“ zum „Krankenhaus“ und über „H.-Heine-Straße“ zum Endpunkt „Goethestraße“ (anstelle der Linienführung über Friedrich-Engels-Straße/Goethestraße). Durch die ausbleibende Überschneidung mit dem eigenen Linienweg kann eine Trennung wie derzeit in A1 und A2, entfallen. (Grund der Anpassung: Änderung der Linie D, s.o.)

- Neue Linie AB

In Schwachlastzeiten (z.B. täglich ab ca. 20 Uhr bis Mitternacht, Sonntagmorgen) wird die Einführung einer Linie AB vorgeschlagen, welche auf dem Fahrtweg der Linien A und B unterwegs ist und somit alle wichtigen Punkte und Wohngebiete in Rias miteinander verbindet:

Humboldtring - Krankenhaus - Bahnhof - Weida - Weidaer Str. - Alleestraße - Bahnhof - Krankenhaus - Humboldtring

beziehungsweise in der Gegenrichtung

Humboldtring - Krankenhaus - Bahnhof - Alleestraße - Weidaer Str. - Weida - Bahnhof - Krankenhaus - Humboldtring

mit 2 Fahrten pro Richtung (bspw. 20 Uhr und 22 Uhr Variante 1, 21 Uhr und 23 Uhr Variante 2). Aus einer Fahrzeit von ca. 50 Minuten pro Umlauf ergibt sich bei 10 Minuten Pause am Humboldtring ein leicht merkbarer Stundentakt/Zweistundentakt. Damit würde man auch noch genug Wendezeit erhalten, um zum Schichtwechsel bei BuS-Elektronik die Haltestelle „Pausitz Wendeplatz“ zusätzlich zu bedienen. Dies sollte ebenso wie die Zugankunftszeiten am Bahnhof bei der Fahrplanung zumindest beachtet werden (natürlich ist klar, dass letztendlich nicht alle Wünsche erfüllt werden können).

Durch dieses Angebot kann die Anzahl von AST-Fahrten auf der genannten Relation reduziert werden. Gleichzeitig bietet man dem Großteil aller potentiellen Fahrgäste in Riesa auch abends noch eine verlässliche Verbindung ohne die Nachteile des AST-Systems (Vorbestellung, Aufpreis). Dass ein Bedarf zumindest auf der Relation Innenstadt-Bahnhof-Alleestraße vorhanden ist, zeigen die Fahrgastzahlen auf den letzten beiden Fahrten der Linie D (gegen 20 und 21 Uhr, aus eigener Erfahrung).

Da durch dieses Extra-Angebot nicht unerhebliche Betriebskosten anfallen, wäre es sinnvoll, diese Maßnahme über einen bestimmten Zeitraum zu testen, entsprechende Werbung (in Bars, Kino, Tagespresse, Aushänge am Bahnhof, Bussen etc.) vorausgesetzt. Zurzeit ist leider nicht einmal allen Busfahrern in Riesa die Existenz eines „Nachtickets“ bekannt – so viel zum heutigen Marketing. In Anlehnung an die Linienführung „AB“ sowie an die Dresdner „Gute Nacht-Linien“ (die ebenfalls stark bezuschusst werden), wäre in Riesa eine Vermarktung unter dem Namen „Guten ABend-Linie“ denkbar.

Das Konzept dieser Linie kann ebenfalls zu Schwachlastzeiten am Wochenende früh Anwendung finden. Mit nur einem Bus bietet man ein Grundangebot an Mobilität in allen nachfragestarken Stadtteilen Riesa. In weniger nachfragestarken Gebieten (Canitz, Mergendorf) bietet man hingegen ein AST oder ein Anruf-Linien-Taxi an. Obwohl der Bedarf hier niedrig ist, existiert zurzeit am Wochenende früh ein Überangebot an Fahrten. Wer fährt Sonntag früh um 5:21 Uhr (6:21 Uhr, 7:21 Uhr...) von Canitz mit dem Bus in Richtung Innenstadt?

Eine Verknüpfung der Linien A und B am Wendeplatz in Weida bietet sich ebenso Sonntag ganztägig an. Dabei fährt die Linie A über „Alleestraße“ bis „Weida Wendeplatz“ und geht dort nach kurzem Aufenthalt in die Linie B über. Im jetzigen Konzept ist es unverständlich, dass die nachfragestarke Relation der Linie B (Weida - Bahnhof - Innenstadt) sonntags auf einen Stundentakt reduziert ist, während der nachfrageschwache Ast der Linie A über die Rostocker Straße ebenfalls stündlich bedient wird. Für wen? Der „Riesa Park“ ist geschlossen, „Pausitz Wendeplatz“ hat nur wenig Potential und alle folgenden Halte (Str. der Freundschaft, Goethestraße) sind durch andere Linien und Haltestellen bereits gut versorgt. Die Schnellverbindung „Weida - Str. der Freundschaft“ ist am Sonntag aus meiner Sicht also wesentlich weniger bedeutend als eine gestärkte Relation „Weida - Bahnhof“, weil Pendler (Sonntagnachmittag und -abend) und Ausflugsreisende den Bahnhof als unmittelbares Ziel haben.

Anschlussverkehr:

Ich spreche mich weiterhin für die Untersuchung der Machbarkeit eines halbstündlichen Anschlussverkehrs mit dem Knoten „Bahnhof Riesa“ aus. Anschlüsse könnten werktäglich ab 18 Uhr und am Wochenende ganztägig (abgesehen von Sonntag früh) angeboten werden. Die Fahrzeiten Bahnhof-Humboldttring-Bahnhof, Bahnhof-Mergendorf-Bahnhof, Bahnhof-Canitz-Bahnhof, Bahnhof-Weida-Bahnhof bzw. Bahnhof-Alleestraße-Weida-Bahnhof (oben angesprochene Verknüpfung) liegen bei 30 Minuten Fahrzeit bzw. darunter, so dass ein halbstündlicher Anschlussverkehr durchaus umsetzbar ist. Sinnvoll wird das Konzept dann, wenn auch Regionalbuslinien mit eingebunden werden können.

Regionalverkehr:

Es ist sicherlich einfacher gesagt als getan, aber es sollte kontinuierlich geprüft werden, ob Konzepte wie „Vertaktung“ und „Schaffung einheitlicher Abfahrtsminuten“ sowie „Durchbindung von Linien“ (zur Erklärung: Verknüpfung zweier Regionalbuslinien und Fahrt unter einer Nummer, z.B. Gröditz-Riesa-Lommatzsch, Stauchitz-Riesa-Großenhain etc.) eingeführt und ausgebaut werden können. Dies führt oft zu Attraktivitätsgewinnen bei geringeren Kosten. Es kann nicht sein, dass, übertrieben gesagt, die Bedingungen an zwei tägliche Fahrten im Schülerverkehr (früh hin, nachmittags zurück) den kompletten Tagesfahrplan einer Regionalbuslinie diktieren und obige Konzepte verhindern.

Generell sollte öfter versucht werden, bei schwächer werdender Nachfrage das Angebot zu bündeln. Ein zu geringes Fahrtenangebot wird praktisch nicht wahrgenommen und somit auch nicht angenommen. In dem Sinne könnte beispielsweise überprüft werden, ob die je 3 täglichen Fahrten der Linien 432 und 442 nicht besser in die Linie 433 integriert werden können (d.h. Aufgabe von Großrügeln und Bedienung von Zaußwitz und Leckwitz durch die Linie 433 ab Strehla). Die Linie 432 ist heute auf einem sehr langen Weg mit nur wenig Potential unterwegs. Ebenso ist die Linie 442 im Bereich Nünchritz überflüssig (stündliche Bedienung durch 441); darüber hinaus „verkompliziert“ ihre „Irrfahrt“ im Bereich Merzdorf den Liniennetzplan unnötigerweise und schreckt mehr Fahrgäste ab, als sie anzieht. „Einfach“ und „übersichtlich“ sollte hier das Ziel sein!

Preissystem:

- Anruf-Sammel-Taxi

Es ist mir schleierhaft, wozu man in einer Kleinstadt wie Riesa im Anruf-Sammel-Taxi-Verkehr unbedingt 4 Tarifzonen und 7 Preisstufen braucht, wobei sich die einzelnen Preisstufen nur um 20-Cent (!) Beträge unterscheiden?! Warum einfach, wenn es auch kompliziert geht? Macht es eine Unterteilung in „Innenstadt“ und „Dorf“ (Canitz, Mergendorf, Mautiz etc.) nicht auch? Wäre ein System „zusätzlich zum normalen Fahrschein (Einzelfahrschein, Monatskarte etc.) beträgt der Aufpreis für ein AST genau ein Ticket zum Normalpreis (oder Kinderpreis, je nach gewünschter Tarifierung)“ nicht viel einfacher zu kommunizieren?

- VVO-Tarif

Durch das jetzige Preissystem im VVO werden Randgebiete, insbesondere Riesa, stark benachteiligt. Die Preisstufen-Differenzierung bei Zeitkarten in "Dresden" bzw. "nicht Dresden" ist in der Sache richtig, jedoch nicht wirklich konsequent. Sobald man zwei oder mehr Preisstufen wählt, entfällt die genannte Differenzierung. Dies hat zur Folge, dass jemand, der beispielsweise eine Monatskarte für die Tarifzonen Riesa und Gröditz (41 und 43) erwirbt, genausviel bezahlt wie jemand, der in den Zonen Dresden und Radebeul unterwegs ist, wo das Angebot um ein Vielfaches (Faktor 10 bei den Fahrplankilometern) höher ist! Jeder Dresdner Monatskarten-Besitzer bezahlt nur 23€ Aufpreis für die Nutzung einer zweiten Zone, während im Umland der Aufpreis für eine zweite Zone 33€ beträgt! Mit einer solchen Regelung wird man sicher wenige Fahrgäste in den Randgebieten des VVO von einer Zeitkarte überzeugen können. Eine faire Lösung wäre es in meinen Augen, eine Option "inklusive Dresden" (bzw. "ohne Dresden") für alle Preisstufen anzubieten. Ein fester Preis dafür, dass Dresden die Tarifzone oder eine der Tarifzonen ist, die der Fahrgast ausgewählt hat, wäre für jeden nachvollziehbar und würde das Preissystem nicht verkomplizieren. Auf Seiten des VVO vertritt man (auf Nachfrage) dahingegen offenbar die Meinung „Das war schon immer so“. Dies passiert leider zu Lasten von Riesa, da unattraktive Tarife (weniger Leistung bei gleichen Kosten) mehr Fahrgäste auf den Individualverkehr ausweichen lassen und somit höhere Zuschüsse für das Fahrplanangebot nötig werden lassen.