



omni

Dezember 2004

DAS MAGAZIN VON BUS THÜRINGEN

Mit dem Bus 2005 sicher unterwegs

Bus Thüringen wünscht allen Lesern und Fahrgästen ein besinnliches Weihnachtsfest und einen guten Start in ein glückliches, erfolgreiches und gesundes neues Jahr!

⇒ **Mehr Sicherheit
an Haltestellen**
Seite 2

⇒ **Kein Warten
auf den Winter**
Seite 6

**bus
thüringen**
...wir fahren Sie.



Mehr Sicherheit an Haltestellen

Bis zur roten Linie, mindestens 60 Zentimeter von der Bordsteinkante entfernt, und nicht weiter vorn sollen sich vor allem Schüler aufstellen, wenn ein Bus in die Haltestelle einfährt. An der Grundschule Georgenthal wurde am 28. Oktober 2004 symbolisch der erste rote Strich an einer Haltestelle gezogen und eingeweiht, gesponsert und ausgeführt von der Firma Hegt aus Erfurt.

Mit der Gemeinschaftsaktion von RVG, Schulverwaltungsamt, Kreisverkehrswacht, Straßenverkehrsbehörde und Straßenbauamt Mittelhüringen soll gerade im sensiblen Haltestellenbereich ein Beitrag für mehr Verkehrssicherheit geleistet werden. Weitere neun Bushaltestellen sind bereits mit den breiten roten Aufstelllinien markiert worden. Sponsoren für weitere Linien werden noch gesucht. ☺

Infos zum Fahrplanwechsel

Vor dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 wird der Info-Doppelstockbus der RVG wieder auf dem Weihnachtsmarkt in Gotha Station machen. Fahrgäste können sich über neue Linien- und Tarifangebote informieren (siehe auch Seite 7) und das neue Fahrplanheft erwerben. Unterhaltsame Überraschungen sind ebenfalls geplant. Der genaue Termin der Info-Veranstaltung wird in der Tagespresse veröffentlicht. ☺

Wald-Card-Fahrschein mit RVG

Die Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH (RVG) beteiligt sich seit dem 15. November 2004 am gemeinsamen Fahrschein für die Thüringer Wald Card. Das Ticket zum Preis von 10 Euro berechtigt im Thüringer Wald einen Tag lang ab 9 Uhr zur Benutzung aller Buslinien sowie der Thüringerwaldbahn einschließlich Umsteigen und Unterbrechen der Fahrt.

Ausführliche Infos im Internet unter www.thueringer-wald-card.info bzw. bei den beteiligten Unternehmen. ☺

Inhalt

Mehr Sicherheit an Haltestellen **_2**

Infos zum Fahrplanwechsel **_2**

Wald-Card-Fahrschein mit RVG **_2**

Flächendeckender ÖPNV wird erhalten bleiben **_3**

Bewußt für oder gegen einzelne Buslinien entscheiden **_5**

Kein Warten auf den Winter **_6**

Tarif- und Verlehrgemeinschaft Gotha auf den Weg gebracht **_7**

Citybus Bad Langensalza **_8**

Vollbremsung mit dem Bus ohne Risiko und Fahrgäste **_10**

Zukunftschance mit ÖPNV-Angeboten für Touristen **_11**

„... halb zehn schon hier...“ **_12**

Auf Linie gebracht **_14**

Schwarzer Koffer **_14**

Tolle Preise für coole Sprüche **_14**

Rätsel und Daten **_15**

Flächendeckender ÖPNV wird erhalten bleiben

In Thüringen gibt es nach der Landtagswahl und der Regierungsbildung im Juli erstmals ein eigenständiges Ministerium für Bau und Verkehr. Der neue Minister Andreas Trautvetter (CDU) ist dennoch ein sehr erfahrener Politiker, weil er seit 1992 der Landesregierung angehört.

Herr Minister, welche Eindrücke hatten Sie von Ihrer letzten Fahrt mit einem Omnibus?

Zur Biathlon-Weltmeisterschaft in Oberhof im Februar bin ich mit dem Shuttle-Bus gefahren. Ich fahre generell sehr gern mit Bus und Bahn, wenn es meine Zeit zulässt. Wo es möglich ist, benutze ich schon die öffentlichen Verkehrsmittel.

Der Buslinienverkehr gehört zur so genannten Daseinsvorsorge. Welche politischen und finanziellen Rahmenbedingungen setzt die neue Landesregierung, damit auch künftig Mobilität vor allem auf dem flachen Land und besonders für Schüler und ältere Bürger gewährleistet werden kann?

Grundlage muss sein, dass es weiterhin ein attraktives Angebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln gibt, nach Möglichkeiten vernetzt zwischen Bus und Bahn. Woran wir arbeiten müssen: ein Angebot darf nicht an Verwaltungsgrenzen aufhören. Bestimmte regionale Kooperationen sollten gebildet werden. Ich denke da zum Beispiel an die Thüringer-Wald-Card, wo 25 Bus- und Bahnunternehmen unter einem Dach zusammenarbeiten. In Zeiten knapper Kassen müssen solche Kooperationen so finanziert werden, dass sie nicht zu einer übermäßigen Belastung der Bürger führen, die dann Bus und Bahn nicht mehr nutzen.

Nachgefragt: Wie werden sich die finanziellen Rahmenbedingungen entwickeln?

Man muss überlegen, wo man den ÖPNV subventioniert. Nur noch im investiven Bereich, im Bereich der Infrastruktur? Reduziert man die Defizit-Subventionen über die Kostenerstattung auf den gesetzlichen Anspruch, Paragraph 45a Per-



sonenbeförderungsgesetz? Wir werden sicherlich über den Defizitausgleich reden müssen. Der kann meiner Meinung nach so nicht aufrechterhalten werden.

Das heißt konkret, es wird weniger Geld geben?

Es wird generell weniger Geld geben. Wir haben weniger Steuereinnahmen, also können wir weniger Geld ausgeben. Es muss aber überlegt werden: Wie finanziert man künftig den ÖPNV? Welche Vorhaben werden im investiven Bereich gefördert?

Geht es konkreter?

Die Förderung der Busbeschaffung wird schrittweise reduziert. Sofern ein Busunternehmen im Rahmen eines Vergabeverfahrens keinen Zuschlag erhielt, der Bus aber anteilig gefördert wäre, läuft ein solches Unternehmen Gefahr, Subventionen zurückzahlen zu müssen.

Stichwort Defizitausgleich

Hier werden im Jahr 2005 Veränderungen erfolgen: Im ländlichen Bereich werden wir den kompletten Defizitausgleich über die gesetzlichen Leistungen, den erwähnten Paragraphen 45a, und die so genannte Sollkostenverordnung realisieren. Weitere Zuschüsse werden wir darüber hinaus den Aufgabenträgern für die Vorhaltung attraktiver Stadtverkehre zur Verfügung stellen.

Im Jahr 2004 stellt der Freistaat Thüringen den Aufgabenträgern insgesamt einen Betrag von 60 Millionen Euro zur Verfügung, im Etatansatz für 2005 sind 58 Millionen Euro veranschlagt. Das ist eine vertretbare Größenordnung.

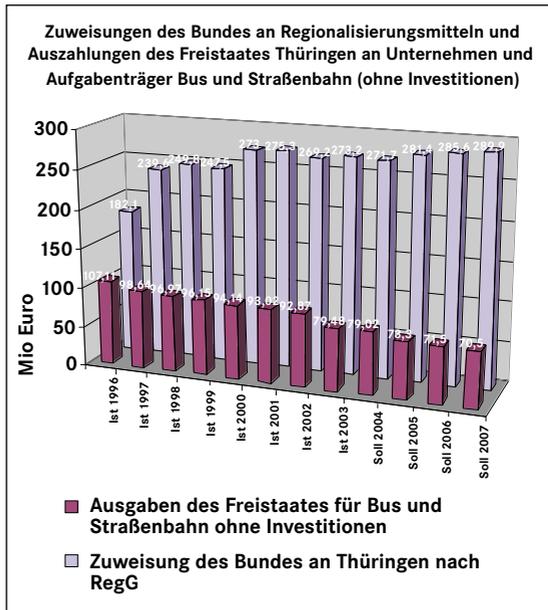
Stichwort Sparen. Dieses Potenzial ist in den Busunternehmen ausge-reizt. Ein Busfahrer lässt sich nun mal nicht ersetzen. Was bleibt als Alternative? Weniger Orte werden in der Fläche im Linienverkehr an-gefahren?

Das sehe ich überhaupt nicht so. Wir haben einen flächendeckenden ÖPNV, der wird erhalten bleiben. Die Frage steht: Muss jede Linie in den verkehrsschwachen Zeiten mit einem großen Bus bedient werden? Es gibt die Modelle wie Ruf-Taxis, die wirtschaftlicher sind. Es muss auch nachgedacht werden, wo ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr parallel laufen: Ist das sinnvoll? Das heißt Abbau von Parallelverkehren. Es gibt durchaus Gestaltungsmöglichkeiten, um ein flächendeckendes Angebot zu erhalten, ohne dass es zu wesentlichen Reduzierungen für den Bürger kommt.

Die Busunternehmen arbeiten im Linienver-kehr an der Grenze der Wirtschaftlichkeit. Also bleibt als Alternative nur noch, die Fahrpreise zu erhöhen?

Dort, wo es durchsetzbar ist und vom Bürger angenommen wird. Aber ist das realistisch? Für eine bestimmte Leistung ist ein bestimmter Preis zu zahlen. Aber da würde ich mich zuerst an der Leistung orientieren und nicht Preisdiskussionen entfachen. Ich fordere die Busunternehmen nicht auf, die Fahrpreise zu erhöhen.

Rückgrat des Buslinienverkehrs ist der Schüler-verkehr. Die Schülerzahlen gehen zurück, Schul-standorte werden geschlossen. Dennoch lassen sich der notwendige Aufwand und damit die Kosten nicht reduzieren, im Gegenteil. Wie wol-len Sie politisch mit dem Problem umgehen?



Wenn Schulstandorte geschlossen werden, haben die Schulträger erhebliche Einsparungen bei den Betriebskosten. Zum Beispiel, wenn dadurch die Klassenraumauslastung von 50 auf 80 Prozent gesteigert wird. So können insgesamt erhebliche Beträge eingespart werden. Diese Einsparungen durch die Schließung von Schulstandorten müssen zum Teil mit genutzt werden, um die höheren Schülerbeförderungskosten abzudecken. Das ist eine Umverteilung, die meiner Meinung nach insgesamt zu einer Einsparung in den kommunalen Haushalten führen müsste.

Wo stehen der ÖPNV und der Buslinienverkehr am Ende Ihrer Amtsperiode 2009?

Wir werden ein flächendeckendes ÖPNV-Netz erhalten. Das gehört zur Daseinsvorsorge. Wie man das gestaltet, welche inhaltlichen Änderungen es geben wird, ist eine Frage der Zeit. Aber eines ist unabdingbar: große Flexibilität! Da verweise ich noch einmal auf den Thüringer Wald, wo sich 25 Unternehmen zusammengeschlossen haben, auch wenn das zwei Jahre gedauert hat. Oder der Regionalverbund Mittelthüringen, der jetzt entsteht. Ich hoffe, auch das wird eine Erfolgsgeschichte. Ich stehe jeder Idee aufgeschlossen gegenüber. Letztlich kommt es auf die Zusammenarbeit der Aufgabenträger und der Unternehmen an! ➔

Bewusst für oder gegen einzelne Buslinien entscheiden

An Schultagen sind jeden Morgen zwischen 6 und 8 Uhr etwa 120 Linienbusse der Omnibusverkehrsgesellschaft Saale-Orla-Rudolstadt mbH (OVS) und der Personenverkehrsgesellschaft Neuhaus am Rennweg mbH (PVG) im Einsatz. Sie befördern im Landkreis Rudolstadt-Saalfeld fast 10.000 Schülerinnen und Schüler von ihren Wohnorten zu den jeweiligen Schulen und wieder nach Hause.

Das ist jeden Morgen ein Kraftakt, der eine exakte Planung und Organisation voraussetzt. Zu dieser Art der Beförderung für die Schülerinnen und Schüler gibt es im Prinzip keine Alternative. Der im Buslinienverkehr integrierte Schülerverkehr gehört mit zur so genannten Daseinsvorsorge im ÖPNV und ist auch künftig nicht wegzudenken, sagt Bert Hamm, Geschäftsführer der OVS-PVG.

Planung und Organisation des Schülerverkehrs verlangen zusätzliche Anstrengungen und Aufwendungen. Die Schülerzahlen gehen zurück, Schulstandorte werden geschlossen, die differenzierten Schularten (Grund-, Regelschule, Gymnasien, Ganztagschulen etc.) an unterschiedlichen Schulstandorten müssen in der Linienführung berücksichtigt werden. Eine Konsequenz daraus: Die Busunternehmen müssen verzweigtere, längere Strecken fahren, die Erlöse werden dagegen immer geringer. Hinzu kommen besondere Anforderungen an die Bussicherheit und die Ausbildung der Fahrer, denen sich die Unternehmen permanent stellen.

Im Gegenzug, so macht Bert Hamm deutlich, wird die Finanzierung des Buslinienverkehrs immer schwieriger. Die öffentlichen Kassen stellen immer weniger Geld für den ÖPNV zur Verfügung, wie Verkehrsminister Trautvetter deutlich macht (siehe Gespräch auf Seite 3/4). Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Unternehmen? Bert Hamm spricht von „Leistungen konzentrieren“. Die Landkreise müssen in Zukunft konsequent sagen, welche Leistungen auf welchen Linien sie künftig bestellen wollen, die Unternehmen errech-



Im Regionalen Busverkehr sind die Einsparpotenziale ausgeschöpft.

nen den Preis dafür. Am Ende steht die bewusste Entscheidung für oder gegen jede einzelne Fahrt oder Buslinie.

Im Grunde genommen geht es darum, die Aufgaben im ÖPNV neu zu definieren, denn „die Unternehmen haben die möglichen Einsparpotenziale bereits ausgeschöpft“, sagt Geschäftsführer Hamm deutlich. Ein Busfahrer lässt sich nun mal nicht ersetzen. So preisgünstig wie möglich die Schüler und überhaupt alle Busfahrgäste zu befördern, gehört schon längst zu den Unternehmensgrundsätzen. OVS und PVG werden 2005 eine ganz straffe Fahrplanung durchsetzen, weiter mit anderen Unternehmen kooperieren, zum Beispiel gemeinsam Werkstattleistungen nutzen oder auf einen gemeinsamen Pool an Reservefahrzeugen zurückzugreifen. Das sind noch kleine Potenziale, die im Interesse der Fahrgäste erschlossen werden sollen.

Die Zukunft des ÖPNV sieht Bert Hamm in einem Mix aus straffer Planung der Beförderungsleistungen, dem Fahrpreis und den öffentlichen Zuschüssen. Denn eine Alternative zu dem im Buslinienverkehr integrierten Schülerverkehr gibt es nicht. ↪

Kein Warten auf den Winter

Werkstattmeister Uwe Barth von der Regionalbus (RBA) Arnstadt GmbH hat alle Hände voll zu tun, wenn im Herbst die Omnibusse für den Winter vorbereitet werden. Das ist für ihn und seine Mitarbeiter einerseits eine alljährlich wiederkehrende Arbeit, die andererseits mit großer Akribie im Interesse der Fahrgäste geleistet werden muss.

Bereits im September laufen die planmäßigen technischen Überprüfungen der Busse für den Winter. Motor, Bremsanlage, die automatische Klimatisierung, die Zusatzheizungen, aber auch die Ausstattung wie Sanikasten, Warnleuchten, Dreibock und vieles mehr werden auf Funktionsfähigkeit getestet. „Da müssen wir eine lange Liste abarbeiten“, erzählt Uwe Barth. Winterreifen gehören zur selbstverständlichen Ausrüstung der Busse in der kalten und dunklen Jahreszeit. Die automatische Klimaanlage ist auf 21 Grad Celsius eingestellt. Die Wartung muss exakt und jederzeit nachprüfbar dokumentiert werden. Der interessierte Fahrgast kann am Busheck links eine Marke finden, die diesen aufwändigen Test äußerlich sichtbar nachweist.

Was für den Bus gilt, das trifft ebenfalls auf die Busfahrer zu. Sie werden regelmäßig und intensiv überprüft, geschult und belehrt. Das ist für alle Mitarbeiter obligatorisch. Zunächst werden natürlich die Erfahrungen im alltäglichen Busbetrieb auf den Linien in und um Arnstadt diskutiert und ausgewertet. Auf welche Situation hat der Fahrer wie reagiert? Diese Frage und deren Beantwortung ist ein ständiges Thema, wie auch Unfälle natürlich besprochen werden.

Gerade im Winter steht immer wieder die Frage: Wann ist eine Straße befahrbar? Das ist letztendlich die Entscheidung des Omnibusfahrers. Natürlich spielen Fahrbahnbeschaffenheit und mögliche Gefällstrecken eine Rolle. Sind die Straßen von Laub oder Schnee ordentlich beräumt? Aber die erfahrenen Omnibusfahrer der RBA Arnstadt kennen ihre Linien und die Straßen sehr gut, geben über Funk ihren Kollegen auch manche aktuellen



In der Werkstatt der RBA werden die Busse rechtzeitig auf den Winter vorbereitet.

Tipps über den Straßenzustand und Besonderheiten im Verkehr.

Gerade bei Wetterunbilden und problematischen Straßenverhältnissen im Winter gilt: „Im Zweifelsfall entscheidet der Fahrer immer im Interesse der Sicherheit der Fahrgäste“, unterstreicht Verkehrsmeister Torsten Brandner. Er hat für die Fahrgäste, speziell im Winter, noch einen Tipp parat. Wichtig sei, vernünftiges, festes Schuhwerk anzuziehen. Die Busse verfügen zwar über Antirutschböden, aber nach dem Einsteigen sollten sich Fahrgäste gleich einen Sitz- oder sicheren Stehplatz suchen. Der Buseinstieg, so sind die Fahrer angewiesen, wird bei Schnee und Matsch mehrfach gereinigt.

Die Mitarbeiter der RBA Arnstadt warten nicht auf den Winter. Sie handeln nach der Devise: Vorausdenken, vorbereitet sein und auf konkrete Situationen angemessen und zügig reagieren. Und dabei immer das Interesse der Fahrgäste im Blick haben. ☞

Tarif- und Verkehrsgemeinschaft Gotha auf den Weg gebracht

Seit dem 1. Oktober gibt es einen gemeinsamen Fahrschein für den Stadtbus und die Straßenbahn in Gotha – ohne Aufpreis. Dieses kundenfreundliche Angebot ist der erste Schritt auf dem Weg zu einer Tarif- und Verkehrsgemeinschaft, die zwischen der Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH (RVG) und der Thüringerwaldbahn und Straßenbahn Gotha GmbH (TWSB) vereinbart worden ist.

Das Ziel besteht darin, den Nutzern einen Tarif für alle Verkehrsmittel anzubieten, die Linienführungen und Fahrpläne sowie Anschlüsse zwischen Omnibus, Straßenbahn und Thüringerwaldbahn stärker abzustimmen, erklärt Markus Würtz, Geschäftsführer der RVG. Der Gemeinschaftstarif im Stadtverkehr ist ein erster Schritt dazu. Damit steht dem Fahrgast ein erweitertes und bis zu 20 Prozent preisgünstigeres Angebot zur Verfügung. Alle Stadtverkehrs-Fahrausweise gelten jetzt in allen Verkehrsmitteln innerhalb des Stadtgebietes, egal, wo sie gekauft wurden.

Abo-Kunden, die bereits den Umsteigetarif nutzten, freuen sich - werden doch seit dem 1. Oktober nur noch 20,40 Euro statt bisher 24,40 Euro monatlich eingezogen. Schülermonatskarten für den Stadtverkehr gelten ebenso für den Stadtbus und die Straßenbahn und kosten nur noch günstige 20,10 Euro.

Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 werden in einem zweiten Schritt die ÖPNV-Angebote stärker verknüpft, kündigt Geschäftsführer Markus Würtz an. Bei der Fahrplangestaltung im Regionalverkehr ist konsequent darauf geachtet worden, dass Umsteiger ihre Anschlüsse an Bus, Thüringerwaldbahn bzw. Eisenbahn erreichen. Damit können Fahrgäste das Verkehrsangebot freizügiger benutzen.

Im Stadtverkehr Gotha werden zusätzliche Umsteigemöglichkeiten geschaffen, zum Beispiel an der Haltestelle Schöne Aussicht. Hier ist künftig das Umsteigen zwischen Thüringerwaldbahn und



*Tarif- und Verkehrsgemeinschaft:
Bus und Bahn wie aus einer Hand
zum Vorteil des Kunden*

der Stadtbuslinie A möglich. Die Linie E wird bis ins Kindleber Feld verlängert und im Angebot verstärkt, so dass das Berufsschulzentrum und die Gewerbegebiete im Osten der Stadt besser angeschlossen sind. Auf den Linien C und F werden die Strecken optimiert und damit die Reisezeiten verkürzt. Mit dem neuen Fahrplan werden Montag bis Freitag abends bisher nicht bediente Ortsteile erschlossen, zum Beispiel die Goldbacher Siedlung und Uelleben. Das wird im Spätverkehr durch Sammelanschlüsse der Linien 1 bzw. 4 und A an der Huttenstraße und eine von dort aus bedarfsabhängig verkehrende Abendlinie möglich.

Mit der Einführung eines Gemeinschaftstarifes im gesamten Landkreis Gotha ist im kommenden Jahr zu rechnen, gibt Geschäftsführer Markus Würtz einen Ausblick. Dann können auch im Regionalverkehr Busse und Thüringerwaldbahn mit nur einem Fahrschein benutzt werden. Die partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen RVG und TWSB wird noch mehr Bürger von den Vorteilen eines preisgünstigen und abgestimmten Verkehrsangebotes überzeugen und zum Umsteigen bewegen. ↪



Citybus



Vollbremsung mit dem Bus ohne Risiko und Fahrgäste

Die Straße ist spiegelglatt. Der Omnibus schlittert mehr als er rollt. Im nächsten Augenblick wechselt der Fahrbahnbelag. Jetzt ist er pitschnass. Noch wenige Sekunden. Der Bus rollt über eine trockene Oberfläche, ganz normal. Im schnellen Wechsel muss sich der Busfahrer auf veränderte Fahrbahnverhältnisse einstellen.

Auf dem Flugplatz Kindel bei Eisenach simulieren Busfahrer Extremsituationen, wie sie im normalen Linienverkehr manchmal auftreten können. Mario König, Juniorchef von Salza Tours in Bad Langensalza, schickt seine Fahrer regelmäßig zu diesen Trainings im Frühjahr und im Herbst: „Die Fahrer müssen zum Beispiel bei einer Vollbremsung solche Grenzsituationen austesten, mit schnell veränderten Fahrbahnverhältnissen zurecht kommen.“

Das Fahrsicherheitstraining auf dem Kindel gehört zur regelmäßigen Fortbildung für die rund 200 Fahrer von Salza Tours und der in der Regionalen Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH (RVG) zusammengeschlossenen Unternehmen. Denn die Sicherheit der Fahrgäste hat Priorität. Deshalb werden solche praxisnahen Trainings auch ohne Fahrgäste und damit ohne Risiko für sie absolviert.

Unter Anleitung von professionellen Trainern testen die Busfahrer die Grenzen der Physik aus, wenn sie bei 50km/h auf glattem Untergrund den Bus wie einen Kreisel um die eigene Achse drehen lassen. Solche Erfahrungen im Training sind für den Fall aller Fälle im Alltag wichtig.

Das Gefahretraining lassen sich die Busunternehmen einiges kosten: Geld und Zeit im Interesse ihrer Fahrgäste. Damit erfüllen sie weit mehr als die gesetzlichen Anforderungen an die Aus- und Fortbildung ihrer Fahrer. ↩



Zukunftschance mit ÖPNV-Angeboten für Touristen

Das war ein tolles Erlebnis“, schwärmt Heinrich Kill über seine letzte Wanderung auf dem Rothaarsteig in der Gegend um Winterberg. An einem Samstag 15 Kilometer auf Schusters Rappen unterwegs und abends zurück mit einem Linienbus, der auch Disco-Besucher nach Hause bringt.

Der Professor an der Fachhochschule Erfurt lehrt und forscht über Gestaltung und Management von Verkehrs- und Transportsystemen. Eine Frage, die ihn beruflich umtreibt: Wie kann die Wissenschaft Alternativen für den ÖPNV Bus aufzeigen? An der FH entstand eine Studie mit einem Angebot für Touristen, die den Naturpark Eichsfeld-Werra-Hainich zu Fuß erobern wollen. Die Grundüberlegung: ein vertakteter Buslinienverkehr, der nicht nur Dörfer, sondern vor allem Bahnhöfe und touristische Sehenswürdigkeiten miteinander verbindet.

Dabei müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Tagestouristen reisen aus Ballungsräumen wie Kassel, Göttingen, Erfurt oder Halle/Leipzig mit der Bahn an und wollen mit einem Bus in Wandergebiete weiterfahren. Für eine einfache Fahrt kalkulieren sie rund zwei Stunden Zeit ein, darunter 30 bis 45 Minuten mit dem Bus. Professor Kill und seine Mitarbeiter haben nach Fahrgastbefragungen in ihrer Studie eine andere Netz- und Linienführung für Linienbusse in Nordthüringen vorgeschlagen, die stärker touristische Sehens-



Prof. Dr. Heinrich Kill von der Fachhochschule Erfurt lehrt und forscht über Gestaltung und Management von Verkehrs- und Transportsystemen.

würdigkeiten und Wanderrouen berücksichtigt. Verlässliche Zweistundentakte im Linienverkehr, das Anfahren von Wanderparkplätzen oder Bus-treffpunkte von zwei verschiedenen Linien gehören zu den Empfehlungen des Wissenschaftlers.

Als ein „Gebot der Stunde“ bezeichnet Heinrich Kill die Forderung, dass Busunternehmen und touristische Partner aufeinander zugehen, ihre gemeinsamen Interessen definieren, solche Projekte entwickeln und umsetzen. Gerade im Tourismusbereich seien Kunden bereit, den einen oder anderen Euro, auch für den Linienbus, mehr auszugeben. Wie überhaupt der Markt im Segment Wandertourismus wächst. Ein anderes Projekt an der FH Erfurt, das neue Möglichkeiten für den Bus aufzeigt, beschäftigt sich mit einem barrierefreien ÖPNV und der Frage: Wie kann ein konkretes Angebot für mobilitätsbehinderte Touristen im südlichen Landkreis Gotha entwickelt werden?

Prof. Kill verweist auf Erfahrungen anderenorts, etwa den „Bürgerbus“, eine Idee aus den Niederlanden, die in Westfalen erfolgreich praktiziert wird. Ein Verein betreibt ehrenamtlich einen Kleinbus auf Linien, die von ÖPNV-Unternehmen nicht bedient werden. Oder die Alternative „Anrufbus“, der nach Anforderung verkehrt, aber keine Konkurrenz zum Linienbus darstellt. Für die Zukunft des ÖPNV mit dem Bus sind Ideen gefragt, die auch künftig Mobilität in der Fläche ermöglichen und wirtschaftlich vertretbar sind.



„... halb zehn schon hier ...“

Mit dem Bus und zu Fuß auf Goethes Spuren

Beim Weimarer Klassiker liegen „Dichtung und Wahrheit“ nur allzu oft eng beieinander. Der junge Goethe, noch keine zwei Jahre in Weimar, schreibt im Sommer 1777 in Kochberg an seine verehrte ältere Freundin Charlotte von Stein: „Ich habe mich gestern herausgeflüchtet, bin um halb sechs zu Fuß von Weimar abmarschiert und war halb zehn schon hier, da alles verschlossen war und sich zum Bettgehen bereitete.“

Von Weimar nach Großkochberg zu Fuß in vier Stunden – bei 28 Kilometer Wegstrecke. War Goethe ein Leistungssportler zu seiner Zeit? Das ist nicht bekannt. Der junge Dichter flunkert wohl gehörig. Mit Pferd und Wagen benötigt er immerhin zweieinhalb Stunden für diese Distanz, die er zwischen 1775 und 1788, so lange währt die Liaison mit Charlotte, sehr oft zurücklegte.

Die Strecke heute

Der aktive und mobile Mensch des 21. Jahrhunderts kann diese Wegstrecke zwischen Weimar und Großkochberg natürlich auch zu Fuß zurücklegen, aber einen Teil davon bequem und sicher mit dem Omnibus fahren. Die Linie 221 von Weimar nach Rudolstadt und zurück kreuzt den „Goethewan-



Dorfmitte in Neckeroda

derweg“, wie er heute genannt wird, mehrfach auf der Strecke. Auf etwa halbem Weg liegt zum Beispiel Blankenhain. Auch Saalborn, Neckeroda oder Teichel bieten sich als Zu- oder Ausstiegspunkt auf dem Hin- oder Rückweg an. Oder der Wanderer entschließt sich eine Strecke komplett zu laufen, die andere mit dem Bus zu fahren. Eine Vielzahl von Verbindungen (siehe unser Fahrplanauszug) in der Woche und am Wochenende gibt dem Touristen und Fahrgast die Chance, ganz individuell und nach Maßgabe seiner Kräfte die Strecke so oder so zu absolvieren.

Die Sehenswürdigkeiten

In Weimar, am Ausgangspunkt unserer Reise zu Fuß oder per Bus, lohnt immer ein Besuch der Dichterstätte am Frauenplan und der vielen anderen Sehenswürdigkeiten. Heraus aus der Stadt, über die Amalien- und Rilke-Straße, nach Vollersroda, ein 1262 erstmals urkundlich erwähntes Dorf. Weiter geht es nach Buchfart, wobei bergab ein herrlicher Blick ins Mittlere Ilmtal den Wanderer entschädigt. Die idyllisch gelegene Gemeinde ist bekannt durch ihre sehenswerte überdachte Holzbrücke über die Ilm von 1818, die Dorfkirche mit dem wertvollen Flügelaltar von 1492 und die Felsenburg mit 15 in den Stein eingehauenen Kammern.



Haltestelle der Linie 221 bei Saalborn

Saalborn und Neckeroda

Nächste Station ist Saalborn, über 700 Jahre alt. Hier besteht zum Beispiel die Möglichkeit, in den Linienbus 221 ein- oder auch auszustiegen. Weiter geht es Richtung Schwarza unweit von Blankenhain. Die Hälfte des Weges ist geschafft. Über Hochdorf gelangt man nach Neckeroda, ein noch heute als solches erkennbares Rundangerdorf. Eine doppelte Wallanlage, die das Dorf von drei Seiten umschließt, ist größtenteils erhalten. Auch hier kreuzt der Linienbus 221 den Goethewanderweg. Der letzte Abschnitt nach Großkochberg bietet die Chance den Luisenturm, benannt nach der Enkelin Charlottes, Luise, zu besuchen.



Historische Holzbrücke über die Ilm in Buchart

Großkochberg

Im Park und auf Schloss Großkochberg, einst Landsitz des Oberstallmeisters Josias von Stein und seiner Frau Charlotte sowie ein gastlicher Ort, nicht nur für Goethe, findet sich auch heute noch manch ruhiges Plätzchen zum Verweilen und Lustwandeln. Das Liebhabertheater mit seinem vielfältigen Programm lockt Gäste an.

Am Jahresende gibt es noch Höhepunkte wie den „Kochberger Nikolausmarkt“ und „Saitensprünge“, freche Kammermusik zu Silvester.

Mit dem Bus und zu Fuß auf Goethes Spuren – schneller und nicht ganz so schnell wie der Dichter anno 1777. Die Landschaft genießen, die Sehenswürdigkeiten erleben, entspannt mit dem Linienbus 221 einen Teil der Strecke bequem und sicher zurücklegen. Eine Einladung, die das ganze Jahr gilt.

Fahrplan Linie 221 Weimar - Blankenhain - Rudolstadt

auszugsweise mit ausgewählten Haltestellen

Verkehrstag, Bemerkungen	Montag-Freitag						Samstag und Sonntag		
	MF	MF	MF	MF	MF	MF	So	Sa	Sa+So
Weimar, Hauptbhf. (H.3)	6.55	7.55	8.55	9.55	10.55	11.55	9.00	10.30	12.00
Weimar, Busbahnhof (H.6)	7.05	8.05	9.05	10.05	11.05	12.05	9.05	10.35	12.05
Weimar, Friedhof	7.08	8.08	9.08	10.08	11.08	12.08	9.08	10.38	12.08
Bad Berka, Busbahnhof (H.2)	7.26	8.26	9.26	10.26	11.26	12.26	9.26	10.56	12.26
Abzweig nach Saalborn	7.34	8.31	9.31	10.31	11.31	12.31	9.31	11.01	12.31
Blankenhain, Weimarer Str.	7.38	8.35	9.35	10.35	11.35	12.35	9.35	11.05	12.35
Blankenhain, A.-Bebel-Str.	7.40					12.37		11.07	12.37
Blankenhain, Obere Karlstr.	7.46	8.37	9.37	10.37	11.37		9.37		
Neckeroda	7.55					12.46		11.14	12.44
Rudolstadt, Bahnhof	8.18					13.09		11.34	13.04

Fahrplan Linie 221 Rudolstadt - Blankenhain - Weimar

auszugsweise mit ausgewählten Haltestellen

Verkehrstag, Bemerkungen	Montag-Freitag						Samstag und Sonntag				
	MF	MF	MF	MF	MF	MF	Sa+So	Sa+So	Sa+So	Sa	Sa+So
Rudolstadt, Bahnhof (H.9)											
Neckeroda		13.25					13.30				
Blankenhain, Obere Karlstr.	13.00	14.02	15.02	16.02	17.02	19.02	14.02	15.02	17.02	18.02	19.02
Blankenhain, A.-Bebel-Str.	13.05	14.05	15.05	16.05	17.05	19.05	14.05	15.05	17.05	18.05	19.05
Blankenhain, Weimarer Str.	13.07	14.07	15.07	16.07	17.07	19.07	14.07	15.07	17.07	18.07	19.07
Abzweig nach Saalborn	13.13	14.10	15.10	16.10	17.10	19.10	14.10	15.10	17.10	18.10	19.10
Bad Berka, Busbahnhof (H.1)	13.20	14.17	15.17	16.17	17.17	19.17	14.17	15.17	17.17	18.17	19.17
Weimar, Friedhof	13.35	14.32	15.32	16.32	17.32	19.32	14.32	15.32	17.32	18.32	19.32
Weimar, Busbahnhof	13.39	14.36	15.36	16.36	17.36	19.36	14.36	15.36	17.36	18.36	19.36
Weimar, Hauptbahnhof	13.49	14.46	15.46	16.46	17.46	19.41	14.41	15.41	17.41	18.41	19.41



AUF LINIE GEBRACHT. Die Regionale Verkehrsgemeinschaft Gotha GmbH (RVG) hatte die lokale Prominenz nach Georgenthal eingeladen, am frisch gezogenen roten Strich Aufstellung zu nehmen. Der ist eigentlich für die Schülerinnen und Schüler gedacht, um die Grenze für ein gefahrloses Warten und Einsteigen an der Haltestelle zu markieren. Die Prominenten vom Landrats- und Schulverwaltungsamt, von der Unfallkasse Thüringen, der Bürgermeister Georgenthals und weitere Partner der RVG bezogen eindeutig Stellung – für die Sicherheit im Schülerverkehr in der Region.

Schwarzer Koffer

Was bleibt nicht alles in Bussen liegen oder in Chefetagen von Busunternehmen stehen.

Die „Fundbüros“ sammeln jede Menge Handys ein, auch Schlüsselbunde, selbst Schuhe und anderen, in den Bussen liegen gelassenen Schrott. Auch manche Schultasche bleibt stehen, ist aber in jedem Falle als solche erkennbar.

Was tun aber, wenn ein schwarzer, herrenloser Koffer stehen bleibt? Vielleicht eine Tasche mit Millionen drin? Oder mit einer explosiven Ladung? Das Fundbüro oder die Polizei verständigen? Brisante Fragen.

Im Verwaltungsgebäude eines Thüringer Busunternehmens stand letztsens ein schwarzer Koffer vor der Tür des Chefs: einsam, unbeachtet, einfach so. Der Besucher, auf dem Weg zum Unternehmer, total verunsichert. Den Koffer ignorieren?

Vertrauen ist gut. Kontrolle nicht nötig. Denn ein Kurierfahrer naht und nimmt den einsamen, schwarzen Koffer mit. Einfach so.

Tolle Preise für coole Sprüche

STOLZE SIEGER. Das Gewinnspiel um coole Sprüche aus dem Schulalltag und den Bus brachte den Unternehmen witzige, freche und fröhliche Einsendungen. Herzlichen Glückwunsch den beiden Gewinnerinnen!



deutscher Schriftsteller T		Hingelwurm Lottorie- lotteries		Fluss in Nord- west- russland					ing- tisch Alter
langgriff- nahme						6			Angewand- ter eines german. Volkes
			4		Hinzen- karen, Abt. zunächst				5
Amateur									kleineres Musik- stück
Buchungs- unterlage				1	Aufnahme in größerer Leistung, Stärke				
Gambler zusammen- gehöriger Dinge		Haus zum Dollar Teil des Ansoaks						Autokz. von Olpe US-Staat	9
Bar- zahlung					englische Schach- Lok englische Periode für 2. Europa				Karrier- fest
								eh. schip- Fanz Gebirgs- maße	
vordere Theater- plätze									
					Bronn- aufgold Chem. 2. T Telur				2
			8						
Metallens- sond									
Sudfrucht									
Auto- kenntnis- chen von Ebersberg				7				Neßen- Bus der Warthe	3

1	2	3	4	5	6	7	8	9
---	---	---	---	---	---	---	---	---

Das Lösungswort des letzten Rätsels lautete: Schulbus

Impressum

Herausgeber:
Marketingkooperation Bus Thüringen e.V.
Steigerstraße 8 | 99096 Erfurt
Telefon: 0361-226 20 44
v.i.S.d.P. Markus Würtz

Gestaltung:
Diemar, Jung & Zapfe, Erfurt

Redaktion:
Dr. Michael Plote, Tilman Wagenknecht, Markus Würtz

Fotos:
Marketingkooperation Bus Thüringen e.V.
www.bus-thueringen.de

Marketingkooperation Bus Thüringen e.V.

- ➔ IOV Omnibusverkehr GmbH
Ilmenau (IOV)
Telefon: 03677/8 88 90
www.iov-ilmenau.de
- ➔ JES Verkehrsgesellschaft mbH (JES)
Tel. 036691/49 90
www.jes-eisenberg.de
- ➔ Landesverband Thüringer
Omnibusunternehmer e. V. (LTO)
Telefon: 0361/222 75 28
www.lto.de
- ➔ Meininger Busbetriebs GmbH (MBB)
Tel. 036945/58 061
www.meininger-busbetriebs-gmbh.de
- ➔ Omnibusverkehrsgesellschaft
Saale-Orla-Rudolstadt mbH (OVS)
Telefon: 0180/3 33 72 87 (Ortstarif)
www.ovs-pvg.de
- ➔ Omnibus Verkehrs Gesellschaft mbH
Sonneberg (OVG)
Tel.: 03675/7 52 90
www.ovg-son.de
- ➔ Omnibusbetrieb und Reisebüro
Wolfgang Steinbrück
Telefon: 03621/3 07 90
www.steinbrueck-reisen.de
- ➔ Personenverkehrsgesellschaft mbH
Apolda (PVG)
Tel. 03644/50 43 40
www.pvg-apolda.de
- ➔ Personenverkehrsgesellschaft
Neuhaus am Rennweg mbH (PVG)
Telefon: 0180/3 33 72 87 (Ortstarif)
www.ovs-pvg.de
- ➔ Regionalbus Arnstadt GmbH (RBA)
Tel. 03628/6 13 30
www.rbamstadt.de
- ➔ Regionale Verkehrsgemeinschaft
Gotha GmbH (RVG)
Telefon: 03621/30 11 49
www.rvg-gotha.de
- ➔ Reiseverkehrsgesellschaft Thüringer
Wald GmbH (RVG)
Tel. 036846/6 89 29
www.rvg-th.de
- ➔ Salza Tours Lutz König
Telefon: 03603/8 26 70
www.salzadays.de
- ➔ Verkehrsgemeinschaft
Landkreis Greiz (VLG)
Tel: 03661/87 64 25
www.landkreis-greiz.de
- ➔ Verkehrsgesellschaft Wartburg-
kreis mbH (VGW)
Telefon: 03691/22 88 44
- ➔ Verwaltungsgesellschaft des ÖPNV
Sömmerda und Weimar mbH (VWG)
Telefon: 0700/55 44 55 55
www.linienverkehr.de

⇒ Bus

fahren. Vielen
recht – und
allen billig.

⇒ Busse sind die Nr. 1 im Thüringer Nahverkehr: Über 70% leistet der Bus – und er bringt Sie flexibel, sicher und preiswert ans Ziel. Das beweist ganz klar: Busfahren ist die günstigste Bürgerbewegung.

**bus
thüringen**
...wir fahren Sie.

www.bus-thueringen.de