Leitlinien für das Angebots-, Bedien- und Maßnahmenkonzept

Kategorisierung des Liniennetzes

Der Landkreis Greiz im Osten Thüringens weist eine Einwohnerzahl von 99.717 Personen[1] auf. Kreisstadt und zugleich bevölkerungsreichste Gemeinde ist die Stadt Greiz im südöstlichen Teil des Landkreises mit einer Einwohnerzahl von 20.920 Personen[2]. Im Norden grenzt der Landkreis Greiz an das Bundesland Sachsen-Anhalt sowie die Stadt Gera, welche er östlich, südlich und westlich umschließt. Im Westen grenzt der Landkreis Greiz an den Saale-Holzland-Kreis sowie den Saale-Orla-Kreis. Im Osten und Süden besitzt der Landkreis Greiz eine gemeinsame Grenze mit dem Freistaat Sachsen (Vogtlandkreis bzw. Landkreis Zwickau), im Nordosten darüber hinaus auch mit dem Landkreis Altenburger Land.

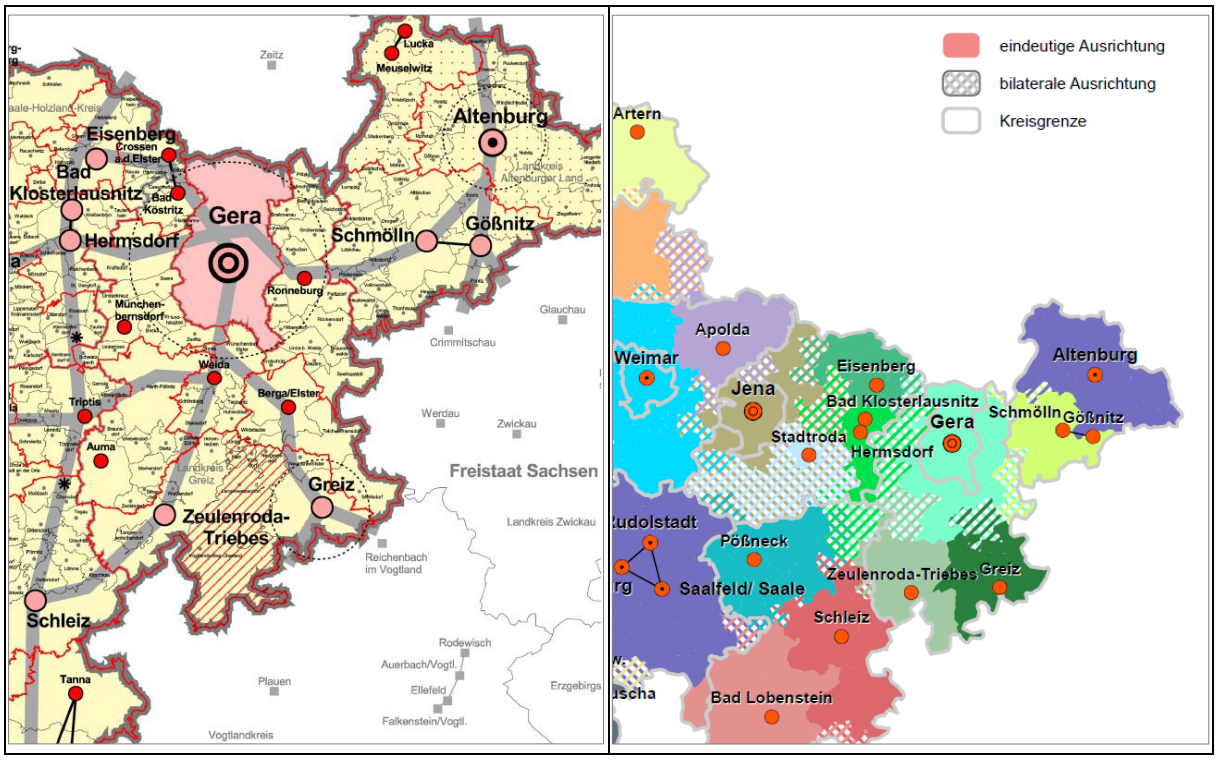


Abb. 1 (links) bzw. 2 (rechts):

zentralörtliche Gliederung für den Bereich Ostthüringen (links) sowie ober- und mittelzentrale Versorgungsbereiche (rechts; Quelle: Frst. Thüringen – Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025).

Die Städte Greiz und Zeulenroda-Triebes sind Mittelzentren im Landkreis Greiz. Darüber hinaus nehmen die Städte Auma-Weidatal, Bad Köstritz (gemeinsam im grundzentralen Verbund mit Crossen/E.), Berga/E., Münchenbernsdorf, Ronneburg und Weida die Funktionen eines Grundzentrums wahr. Benachbarte zentrale Orte außerhalb des Landkreises Greiz sind:

- Oberzentren (OZ):
  Gera, Hof, Plauen/V. und Zwickau

[1] *vgl. Thüringer Landesamt für Statistik – Bevölkerung nach Gemeinden und 17 Altersgruppen (Abruf: 03.07.2018)*
[2] *ebd.*

- Mittelzentren (MZ):
  Crimmitschau, Eisenberg, Hermsdorf/Bad Klosterlausnitz (mittelzentraler Verbund), Reichenbach/V., Schleiz, Schmölln/Gößnitz (mittelzentraler Verbund), Werdau

- Grundzentren (GZ):
  Triptis

Bereits aus der Abbildung 2 wird deutlich, dass die stärksten verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem Landkreis Greiz und der Stadt Gera bestehen. Darüber hinaus sind aber auch die Verkehrsbeziehungen zum Vogtlandkreis, zum Landkreis Zwickau sowie zum Saale-Orla-Kreis relevant. Eine Übersicht über signifikante Pendlerbeziehungen enthält die nachfolgende Tabelle (Abbildung 3):

Region	Einpendler	Auspendler	Pendlersaldo
Landkreis Greiz (gesamt)	**10.826**	**18.871**	**–8.045**
- davon: Stadt Gera	*3.515*	*6.636*	*–3.121*
- davon: Vogtlandkreis	*1.570*	*2.113*	*–543*
- davon: Saale-Orla-Kreis	*834*	*1.559*	*–725*
- davon: Saale-Holzland-Kreis	*796*	*1.445*	*–649*
- davon: Landkreis Zwickau	*1.005*	*1.183*	*–178*
- davon: Landkreis Altenburger Land	*727*	*608*	*+119*
- davon: Stadt Jena	*152*	*830*	*–678*

Abb. 3:

Übersicht über relevante Pendlerverflechtungen des Landkreises Greiz (Einpendler in den Landkreis Greiz bzw. Auspendler aus dem Landkreis Greiz; jeweils ohne Schüler/Studenten; Quelle: Bundesagentur für Arbeit).

Das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs für den Landkreis Greiz, welches alle öffentlichen Verkehrsmittel mit einbezieht, soll in drei Hierarchiestufen gegliedert sein, denen jeweils die folgenden verkehrlichen Funktionen zugeordnet sind:

- Regiobus – Hauptnetz:

  Linien des Regiobus-Hauptnetzes verbinden zentrale Orte untereinander entlang raumstrukturell bedeutsamer Entwicklungsachsen sowie die Anbindung zentraler Orte an wichtige Zugangs- bzw. Umsteigestellen des öffentlichen Verkehrs. Damit gewährleisten sie eine attraktive Anbindung der Region an Einrichtungen aller Daseinsgrundfunktionen auch über den Schülerverkehr hinaus. Unter Berücksichtigung der Nachfrage bzw. des Nachfragepotentials und einer wirtschaftlichen Leistungserstellung für das Verkehrsunternehmen sollen die Linien des Regiobus-Hauptnetzes nach Möglichkeit mindestens im Zweistundentakt (montags bis freitags; außer an Feiertagen) verkehren; eine Wochenendbedienung erfolgt in Abhängigkeit der erreichbaren Fahrgastnachfrage. Zur Gewährleistung durchgehender Reiseketten im öffentlichen Verkehr und damit einer möglichst weitreichenden Mobilität auch ohne eigenes Auto sollen an Schnittpunkten mit Eisenbahn- und/oder anderen Hauptbuslinien regelmäßige Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten realisiert werden. Auf den Linien des Regiobus-Hauptnetzes sollen nach Möglichkeit bereits kurzfristig ausschließlich Fahrzeuge mit Niederflurbereich und Klimatisierung zum Einsatz kommen.

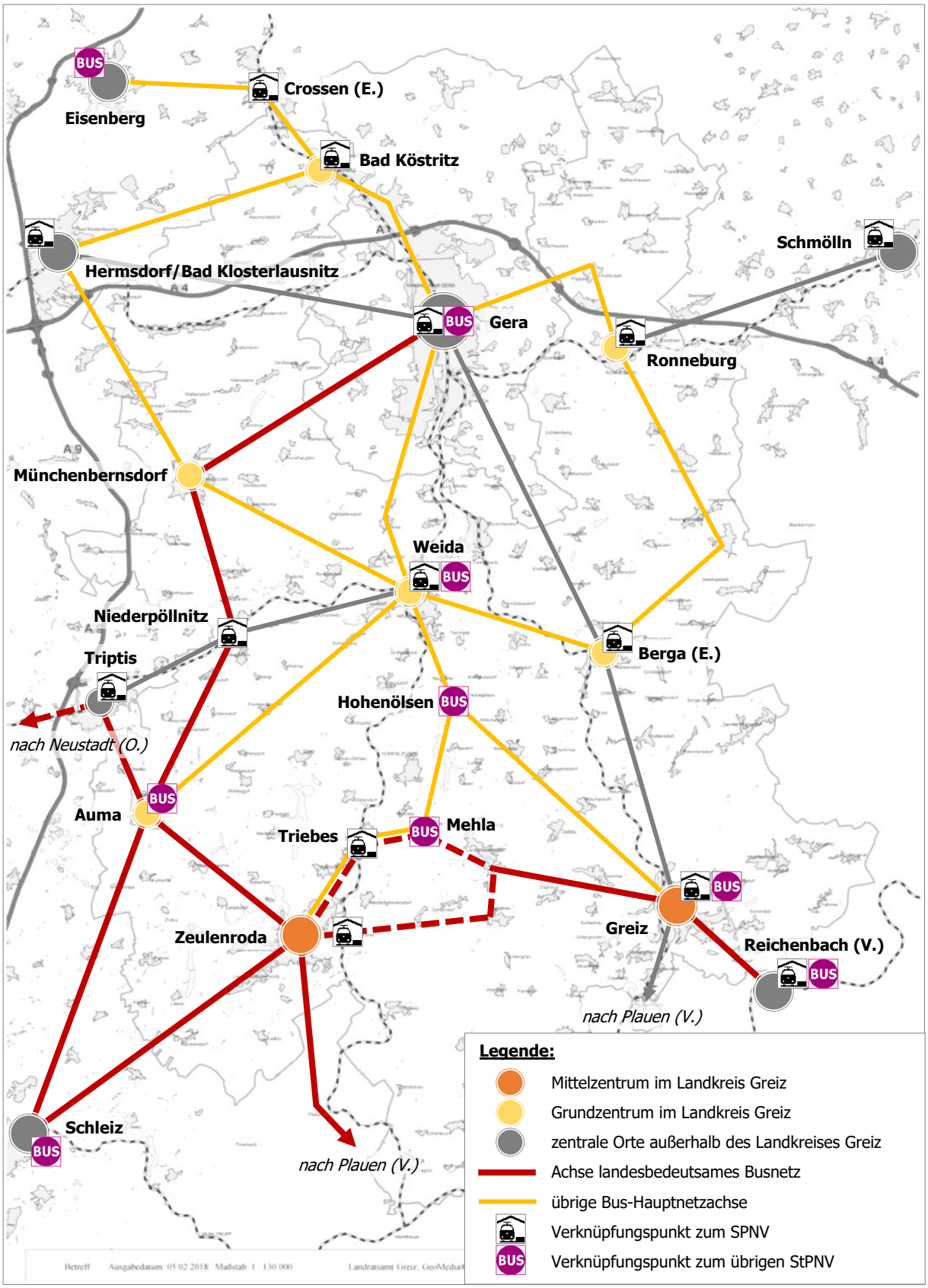


Abb. 4:

Achsen des Regiobus-Hauptnetzes im Landkreis Greiz (Zielzustand). Neben den zentralen Orten sind wichtige Umsteigepunkte zum Eisenbahnverkehr sowie zwischen wichtigen Buslinien dargestellt. Die roten Verbindungen kennzeichnen Achsen des landesbedeutsamen Busnetzes, welche unter Einhaltung bestimmter qualitativer und quantitativer Mindeststandards eine zusätzliche Landesförderung gemäß Ziffer 5.2.2. der *„Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr in Thüringen"* erhalten können.

- Regiobus – Ergänzungsnetz:

  Das Regiobus-Ergänzungsnetz stellt die Anbindung von abseits der raumstrukturell bedeutsamen Entwicklungsachsen gelegenen Regionen mit tendenziell geringer Fahrgastnachfrage und geringem Potential im Rahmen der Daseinsvorsorge an die nächstgelegenen zentralen Orte, Schulstandorte sowie Verknüpfungsstellen des öffentlichen Verkehrs sicher. Die quantitative Ausrichtung des Angebots erfolgt nachfragegerecht mit Fokussierung auf den Schülerverkehr sowie auf die Sicherstellung einer grundlegenden Erreichbarkeit von Einrichtungen der Daseinsvorsorge.

- Stadtbus:

  Stadtbussysteme dienen abseits der Linien des Regionalbusverkehrs der verbesserten Erschließung von Stadtgebieten sowie der Anbindung dieser an Aufkommensschwerpunkte (z.B. Gewerbegebiete, Freizeiteinrichtungen, Einzelhandel, Kliniken/medizinische Versorgungszentren) und wichtige Zugangs- und Umsteigestellen des öffentlichen Verkehrs. In Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage bzw. des zu erreichenden Fahrgastpotentials sollen verdichtete und vertaktete Fahrtenangebote sowie eine Bedienung auch an Wochenenden eine Mobilität auch ohne eigenes Auto innerhalb verdichteter Gebiete gewährleisten. Damit trägt der öffentliche Verkehr zu einer umfeld- und umweltverträglichen Verkehrsabwicklung innerhalb von Städten bei.

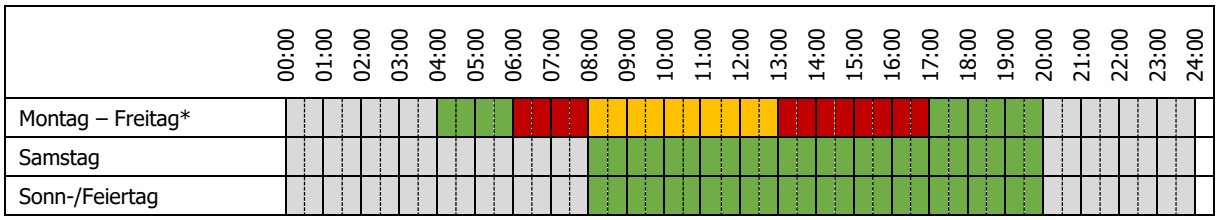
Angebotsparameter und Maßnahmen des Regiobus-Hauptnetzes

Für die Achsen des Hauptnetzes gemäß Abbildung 4 sind folgende Bedienungsstandards vorgesehen:

Achse/Abschnitt	Linie (VGM Landkreis Greiz)	Konz.-inhaber	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr NVZ	Mo-Fr SVZ	Sa	So/F	Bemerkungen
Greiz – Reichenbach	14	PRG	1	1	0,5-1	0,5	0,5	
Greiz – Zeulenroda	(24)/25	PRG	1	1	0,5-1	0,5	0,5	ggf. alternierend 24/25
Gera – Hohenölsen	27/28	PRG	1	1	e.F.	e.F.	---	über Weida
Hohenölsen – Greiz	27	PRG	1	0,5	---	---	---	
Hohenölsen – Zeulenr.	28	PRG	1	0,5-1	e.F.	e.F.	---	tlw. ü. Staitz n. Weida
Zeulenroda – Triptis	40	PRG	1	1	0,5-1	0,5	0,5	ggf. bis Neustadt (O.)
Gera – Bad Köstritz	203/204	RVG	2	2	1	1	1	
Bad Köstritz – Eisenbg.	203	RVG	0,5	0,5	e.F.	e.F.	e.F.	bis Waldklinikum
Bad Köstritz – Hermsdf.	204	RVG	0,5	0,5	---	e.F.	e.F.	
Gera – Mü.-bernsdorf	200/202	RVG	1	1	0,5-1	0,5	0,5	Kooperation m. KomBus
Mübdf. – Hermsdorf	200	RVG	e.F.	e.F.	---	---	---	Anbindung Globus
Gera – Ronneburg	211-213	RVG/Piehl./Herz.	0,5	0,5-1	e.F.	e.F.	e.F.	
Ronneburg – Seelingst.	212/213	RVG/Piehler	1	1	e.F.	e.F.	e.F.	nicht bis Berga
Mü.-bernsdorf – Weida	225	RVG	0,5	0,5	e.F.	---	---	
Weida – Auma	227	RVG	0,5	0,5	---	---	---	ggf. bis Zeulenroda
Mübdf. – Auma – Schlz.	N.N.	RVG	0,5	0,5	e.F.	0,5	0,5	Kooperation m. KomBus

Abb. 5:

Bedienungsstandards auf dem Regiobus-Hauptnetz der Verkehrsunternehmen der Verkehrsgemeinschaft des Landkreises Greiz (Zielzustand in [Fahrten/(h, Ri.)]; e.F. = einzelne Fahrten; bzgl. der Definition der Bedienungszeiträume vgl. Abb. 6).



** = auf der Linie 14 verlängert sich der abendliche Teil der Schwachverkehrszeit (SVZ) an Mo-Fr bis ca. 22:00 Uhr.*

Abb. 6:

Verkehrs- bzw. Bedienungszeiträume im Regionalbusverkehr des Landkreises Greiz (Zielzustand). Es bedeuten: rot = Hauptverkehrszeit (HVZ), gelb = Nebenverkehrszeit (NVZ), grün = Schwachverkehrszeit (SVZ). Abweichungen sind in Einzelfällen möglich (bzgl. der Definition der Bedienungszeiträume im Stadtverkehr vgl. Abb. 14).

Auf weiteren Achsen des Hauptnetzes, welche eine Verbindung zwischen zentralen Orten herstellen, wird kein oder nur ein gegenüber den o.g. Standards des Regiobus-Hauptnetzes reduziertes Regionalbusangebot der in der Verkehrsgemeinschaft des Landkreises Greiz zusammengefassten Busunternehmen (PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz, RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH, Omnibusbetrieb Piehler, Omnibusbetrieb Herzum) angeboten, da zu diesen Achsen entweder ein parallel verlaufendes Angebot des SPNV besteht oder die betroffenen Linien durch andere Verkehrsunternehmen bereits hinreichend bedient werden:

- Gera – Berga – Greiz – Plauen: paralleler SPNV (KBS[3] 541)
- Gera – Hermsdorf: paralleler SPNV (KBS 565)
- Münchenbernsdorf – Triptis: Eckanschluss zum SPNV in Niederpöllnitz
- Ronneburg – Schmölln: paralleler SPNV (KBS 353)
- Weida – Triptis: paralleler SPNV (KBS 555)
- Zeulenroda – Plauen: wird durch POB[4] Plauen bedient (Linie V-4)
- Zeulenroda – Schleiz: wird durch KomBus bedient (Linie 132)

Angebote des Regionalbusverkehrs mit einem teilweise parallelen Verlauf zu Linien des SPNV sollen nur auf den Abschnitten eingerichtet bzw. aufrecht erhalten werden, wenn der straßengebundene Nahverkehr gegenüber dem SPNV deutliche Erschließungsvorteile bietet oder es sich um einen nicht vermeidbaren, abschnittsweise parallelen Verkehr im Zulauf auf einen zentralen Ort handelt. Dies betrifft insbesondere die folgenden Linien bzw. Abschnitte:

- Gera – Weida:

  Zwischen Gera und Weida verkehren die Linien 27 bzw. 28 der PRG im gleichen Korridor wie der SPNV der KBS 546 bzw. 555. Dabei bedient die PRG jedoch die Ortschaften Crimla und Köckritz, welche keine Anbindung zum SPNV haben. Darüber hinaus stellt die PRG mit den genannten Linien die Anbindung des Ortsteils Röppisch an den Kernstadtbereich der Stadt Gera dar, nachdem dieser seinen Bahnhaltepunkt bereits im Jahr 2000 verloren hat. Der Parallelverkehr im Zulauf auf die Stadt Gera ist durch die topographische Situation unvermeidbar.

[3] *KBS = Kursbuchstrecke*
[4] *POB = Plauener Omnibusbetrieb GmbH*

- Weida – Zeulenroda:

  Zwischen Weida und Zeulenroda stellen die PRG-Linien 28 und teilweise 34 eine direkte stündliche Verbindung zwischen beiden Städten her. Zudem besteht alle zwei Stunden eine Verbindung mit der Erfurter Bahn (KBS 546) zwischen Weida und Triebes bzw. Zeulenroda unterer Bahnhof. Gleichwohl unterscheiden sich die Linienführungen beider Verkehrsträger deutlich; die PRG erschließt die Ortslage Hohenleuben deutlich besser als der SPNV, dessen Haltepunkt im Tal der Triebes und damit etwa 2 Kilometer vom Stadtgebiet entfernt liegt. Zudem fährt die PRG zusätzlich die Ortslagen Hohenölsen, Brückla und Mehla an, während die Bahnlinie im Wesentlichen nur die Ortslage Loitsch erschließt. Ebenso weist die PRG-Buslinie 28 innerhalb des Stadtgebiets Zeulenroda eine deutlich bessere Erschließungswirkung auf.

- Gera – Ronneburg:

  Zwischen Gera und Ronneburg besteht ein ÖPNV-Angebot sowohl mit den Buslinien 211 (Omnibusbetrieb Herzum), 212 (Omnibusbetrieb Piehler) und 213 (RVG/Omnibusbetrieb Piehler) sowie den Zügen des RE 1/3[5] (KBS 540). Dabei können durch die genannten Buslinien jedoch der Globus-Markt in Gera-Trebnitz sowie das Gewerbegebiet in Korbußen angebunden werden, welche keinen SPNV-Anschluss besitzen.

- Weida – Niederpöllnitz:

  Zwischen Weida und Niederpöllnitz verkehrt gegenwärtig die Linie 227 der RVG im gleichen Korridor wie der SPNV der KBS 555. Dabei bedient die RVG jedoch die Ortschaften Burkersdorf, Frießnitz, Grochwitz und Neundorf, welche keine Anbindung zum SPNV haben.

Im Zusammenhang mit der Einführung des Regiobus-Hauptnetzes stehen u.a. die folgenden Detailmaßnahmen:

- **Reichenbach – Greiz – Langenwetzendorf – Zeulenroda – Auma – Triptis**

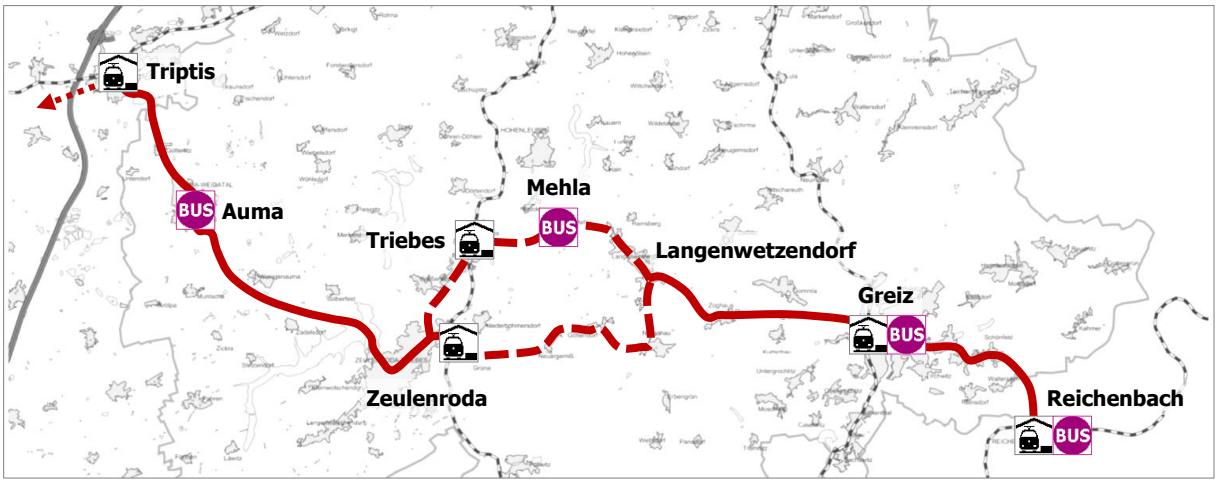


Abb. 7:

Linienführung der Regiobus-Hauptnetzachse zwischen den Mittelzentren Reichenbach (V.), Greiz und Zeulenroda mit Anbindung der Grundzentren Auma-Weidatal und Triptis mit eingetragenen Verknüpfungen zum SPNV sowie zu anderen Buslinien.

[5] *RE = RegionalExpress (Linie (Göttingen –) Erfurt – Gera – Altenburg/Glauchau)*

Die Regiobus-Hauptnetzachse stellt die umlauftechnische und damit für den Fahrgast umsteigefreie Verknüpfung der bestehenden Linien 14 (Greiz – Reichenbach), 25 (Greiz – Langenwetzendorf – Triebes – Zeulenroda) und 40 (Zeulenroda – Auma – Triptis) der PRG dar. Für den Fahrgast entsteht dadurch eine stündliche, umsteigefreie und schnelle Ost-West-Verbindung in alle zentralen Orte des südlichen Landkreises Greiz sowie zum Eisenbahnverkehr. In Reichenbach (V.) verkehrt die Linie ab dem Bahnhof umsteigefrei weiter bis zum Krankenhaus und im Zusammenhang mit der Neukonzeption des *„Vogtlandnetzes 2019*" (in Aufgabenträgerschaft des Zweckverbands ÖPNV Vogtland (ZVV)) ab Oktober 2019 bis zu dem Gewerbegebiet *„Kaltes Feld*" mit ca. 1.300 Arbeitsplätzen.

Gegenwärtig sind die Korridore Greiz – Reichenbach und Greiz – Zeulenroda förderfähig im Sinne des landesbedeutsamen Busnetzes; die Achse Zeulenroda – Triptis ist neu in die Fortschreibung der entsprechenden Förderrichtlinie aufgenommen worden, nachdem die sog. SPNV-Eckverbindung Zeulenroda – Weida – Triptis aufgrund des Entfalls des direkten Zuganschlusses in Weida eine deutlich längere Gesamtfahrtzeit (01:13 hh:min) gegenüber der PRG-Linie 40 (00:30 hh:min) aufweist.

Die Gesamtlinie ist an folgenden Haltestellen mit anderen ÖPNV-Angeboten verknüpft:

- Reichenbach, Bahnhof: KBS 510 v./n. Zwickau, Chemnitz und Dresden
KBS 544 v./n. Plauen (V.)
ZVV-Linie 80 v./n. Rotschau
Stadtverkehr Reichenbach (ZVV-Linien 81-86)
- Greiz, Bahnhof: KBS 541 v./n. Gera, Jena, Weimar und Erfurt
PRG-Linien 1 und 6 (Stadtverkehr Greiz)
- Mehla, Kreuzung: PRG-Linie 28 v./n. Hohenleuben, Weida und Gera
- Triebes, Triebesgrund: KBS 546 v./n. Gera und Leipzig (zweistündlich)
- Zeulenroda, Post/ob. Bf.: PRG-Linie 30 (Stadtverkehr Zeulenroda)
- Zeulenroda, unt. Bf.: KBS 546 v./n. Hof (zweistündlich)
- Auma, Markt(-berg): KomBus-Linie 810 v./n. Gera und Schleiz
- Triptis, Bahnhof: KBS 555 v./n. Gera und Saalfeld (S.)

Im Hinblick auf eine mögliche Reduzierung redundanter Fahrtmöglichkeiten zwischen Greiz und Zeulenroda (PRG-Linien 24 und 25) ist zu prüfen, ob ab Langenwetzendorf jede zweite Fahrt über Naitschau, Göttendorf, Neuärgerniß und Grüna (anstatt über Mehla und Triebes) geführt werden kann. Für Langenwetzendorf kann damit die stündliche Anbindung sowohl an Greiz als auch Zeulenroda weiterhin gewährleistet werden; für Mehla und Triebes besteht neben den weiterhin zweistündlichen Fahrtmöglichkeiten der Linie 25 zudem jede Stunde eine Fahrt der Linie 28 von/nach Zeulenroda. Die entstehende Lücke im Taktverkehr zwischen Triebes und Zeulenroda kann durch eine veränderte Organisation des Stadtverkehrs Zeulenroda (PRG-Linie 30) kompensiert werden. Diese Änderung steht unter dem Vorbehalt einer positiven Abstimmung mit dem Freistaat Thüringen hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Förderung des landesbedeutsamen Busnetzes.

Im Zusammenhang mit den absehbaren Änderungen der SPNV-Angebotskonzeption auf der KBS 555 zwischen Gera und Saalfeld (S.); hier insbesondere der Verlegung der Kreuzung der Grundtakte von Triptis nach Neustadt (O.) voraussichtlich im Dezember 2020 ist eine Verlängerung über Triptis hinaus nach Neustadt (O.) zu prüfen und mit dem dortigen Aufgabenträger (Saale-Orla-Kreis) sowie dem dort agierenden Verkehrsunternehmen (KomBus) abzustimmen. In diesem Falle wird sich die Durchbindung in Zeulenroda aus Richtung Reichenbach/Greiz in Richtung Triptis (bzw. umgekehrt) nach gegenwärtigem Stand nicht aufrecht erhalten lassen, wenn die Anschlüsse zum SPNV sowie zur KomBus-Linie 820 (v./n. Jena) in Neustadt (O.) hergestellt werden sollen und damit die Fahrtzeiten der Linie 40 um etwa 30 Minuten verlegt werden müssten.

- **Gera – Weida – Greiz/Zeulenroda**

Die PRG-Linien 27 und 28 werden im Grundtakt (NVZ) jeweils zweistündlich gefahren und bilden auf dem gemeinsam bedienten Abschnitt zwischen Hohenölsen und Gera künftig einen Stundentakt. Dabei sind die Fahrtzeiten so ausgerichtet, dass am Busbahnhof in Gera der SPNV-Rundumanschluss jeweils zur vollen Stunde (mit Fahrtmöglichkeiten in alle Richtungen) erreicht wird. In der Konsequenz ergibt sich, dass sich in Hohenölsen die Busse aus Richtung Gera, Greiz und Zeulenroda ebenfalls immer zur vollen Stunde treffen und damit ein Rundumanschluss auch in jeweils die Richtung hergestellt werden kann, die in der betreffenden Stunde nicht durchgehend bedient werden kann. In der Hauptverkehrszeit im morgendlichen bzw. nachmittäglichen Schüler- und Berufsverkehr wird das Angebot auch auf den Ästen Greiz – Hohenölsen und Zeulenroda – Hohenölsen jeweils auf einen Stundentakt verdichtet. Darüber hinaus bestehen im Verlauf der Linien 27 und 28 folgende Verknüpfungen mit weiteren Angeboten des ÖPNV:

- Gera, Busbahnhof: KBS 540, 541, 546, 550, 555 und 565 (alle Richtungen)
- Gera, Heinrichstraße: Stadtverkehr Gera (GVB-Linien 1, 3, 10, 11, 17 und 25)
- Weida, Neumarkt: PRG-Linie 34 v./n. Staitz, Triebes und Zeulenroda
RVG-Linie 225 v./n. Münchenbernsdorf
RVG-Linie 227 v./n. Auma
- Hohenölsen, Ort: Rundumanschluss PRG-Linien 27 und 28
- Greiz, Bahnhof: KBS 541 v./n. Plauen (zweistündlich)
PRG-Linie 14 v./n. Reichenbach
PRG-Linie 6 (Stadtverkehr Greiz)
- Mehla, Kreuzung: PRG-Linie 25 v./n. Langenwetzendorf und Greiz
- Zeulenroda, unt. Bf.: KBS 546 v./n. Hof (zweistündlich)
- Zeulenroda, West: PRG-Linie 30 (Stadtverkehr Zeulenroda)

Im Gegenzug zu dem eingeführten Stundentakt der PRG-Linien 27 und 28 zwischen Gera und Weida wird der parallele Verkehr auf den unvertaktet geführten RVG-Linien 220 und 221 auf ein notwendiges Maß beschränkt. Die Bedienung von Crimla und Köckritz wird durch die Linien 27 und 28 mit gewährleistet.

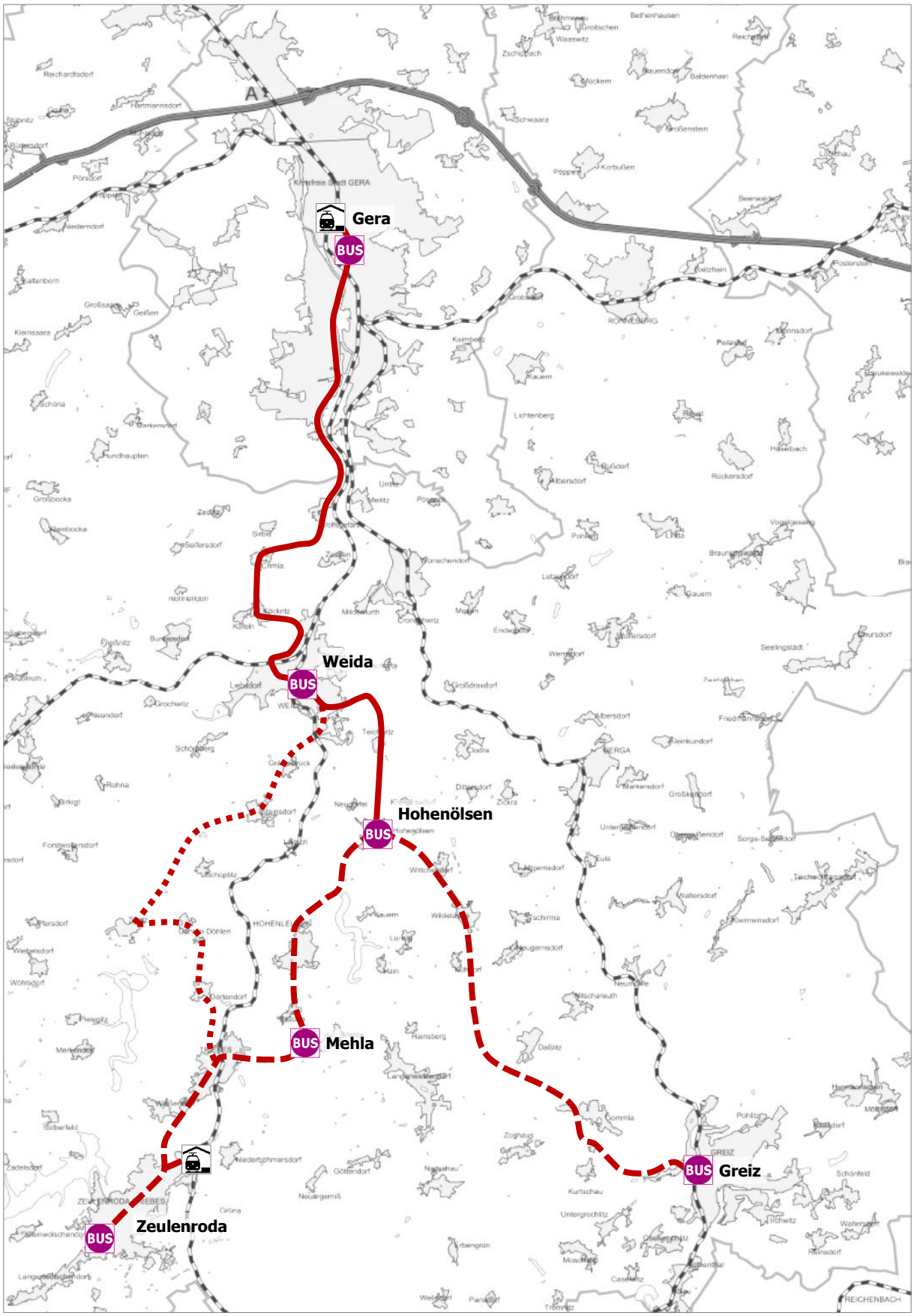


Abb. 8:

Linienführung der Regiobus-Hauptnetzachse zur Anbindung der Mittelzentren Greiz bzw. Zeulenroda sowie des Grundzentrums Weida an das benachbarte Oberzentrum Gera mit eingetragenen Verknüpfungen zum SPNV sowie zu anderen Buslinien.

- **Gera – Münchenbernsdorf – Niederpöllnitz – Weida/Auma – Schleiz**

Das Verkehrsangebot der RVG zwischen Gera und Münchenbernsdorf – und damit in der Folge auch zwischen Münchenbernsdorf und Weida sowie zwischen Weida und Auma – soll komplett neu geordnet werden. Das Kernstück hierbei bildet ein stündliches Angebot zwischen Gera und Münchenbernsdorf (bzw. weiter bis Niederpöllnitz als SPNV-Zugangsstelle in Richtung Saalfeld (S.)), welches ebenfalls am Busbahnhof in Gera den SPNV-Rundumanschluss zur jeweils vollen Stunde erreicht. Zwischen Gera und Münchenbernsdorf werden die Busse alternierend über Lindenkreuz (RVG-Linie 200) bzw. Schöna (RVG-Linie 202) geführt; bedarfsgerecht werden die Gemeinden Großbocka, Hundhaupten, Kleinbocka und Markersdorf (RVG-Linie 233) mit eingebunden.

Südlich von Münchenbernsdorf wird das Angebot aus drei sich abschnittsweise überlagernden Zweistundentakten der Linien 225 (Weida – Münchenbernsdorf), 227 (Weida – Auma (– Zeulenroda)) und einer dritten Linie Münchenbernsdorf – Auma (– Schleiz) gebildet, wobei Letztgenannte durch Verknüpfung mit der Linie 202 eine durchgehende Verbindung Gera – Schleiz und damit einen alternativen Laufweg für die KomBus-Linie 810 gegenüber der bisherigen Führung über die Landesstraße L3002 (ehemalige B2) eröffnet. Hier bieten sich Kooperationsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsunternehmen RVG und KomBus an, um bei einer Reduzierung der Gesamtbetriebsleistung eine Verbesserung des Verkehrsangebots auf der Achse Gera – Münchenbernsdorf zu erreichen, wobei in diesem Fall eine gegenseitige Abstimmung über die Anerkennung, den Vertrieb und die Einnahmeaufteilung von Tickets erfolgen muss.

Vorgesehen sind dabei folgende Laufwege:

- Linie 225: Weida – Niederpöllnitz – Großebersdorf – Münchenbernsdorf
- Linie 227: Weida – Großebersdorf – Niederpöllnitz – Auma (– Zeulenroda)
- Linie N.N.: (Gera –) Mü.-bernsdf. – Großebersdf. – Niederpöllnitz – Auma (– Schleiz)

Damit ergeben sich auf den Abschnitten Weida – Niederpöllnitz und Münchenbernsdorf – Niederpöllnitz stündliche Fahrtmöglichkeiten. Damit kann einerseits stündlich die Anschluss-beziehung Münchenbernsdorf – Saalfeld (S.) mit Umstieg am Bahnhof Niederpöllnitz ermöglicht werden; andererseits wird auf dem vergleichsweise stark nachgefragten Abschnitt Frießnitz – Burkersdorf – Weida ein attraktives, stündliches Angebot eingerichtet. In Weida bestehen hierbei – ebenfalls stündlich – Anschlüsse zu den PRG-Linien 27 bzw. 28 nach Greiz und Zeulenroda sowie zu den Zügen in Richtung Gera bzw. Leipzig mit jeweils kurzen Übergangszeiten. Bedingt durch die Überlagerungen der Linien 27 und 28 sowie 225 und 227 jeweils zu einem Stundentakt mit direkter Verknüpfung an der Haltestelle *„Weida, Neumarkt*" wird die bisherige Stadtbuslinie 217 (Weida) mit gegenwärtig ohnehin nur fünf Fahrten am Vormittag entbehrlich. Zwischen Weida und Münchenbernsdorf ergibt sich künftig – neben den zweistündlich umsteigefreien Fahrtmöglichkeiten der Linie 225 – alle zwei Stunden eine Umsteigebeziehung in Niederpöllnitz, sodass auch auf der Gesamtrelation ein stündliches Angebot eingerichtet werden kann.

Im Zuge der Umsetzung der beschriebenen Planungen soll die Linie 227 der RVG bis Zeulen-roda verlängert werden und damit die bisherige PRG-Linie 45 weitgehend ersetzen, um den Gesamtaufwand der Leistungserstellung zu reduzieren.

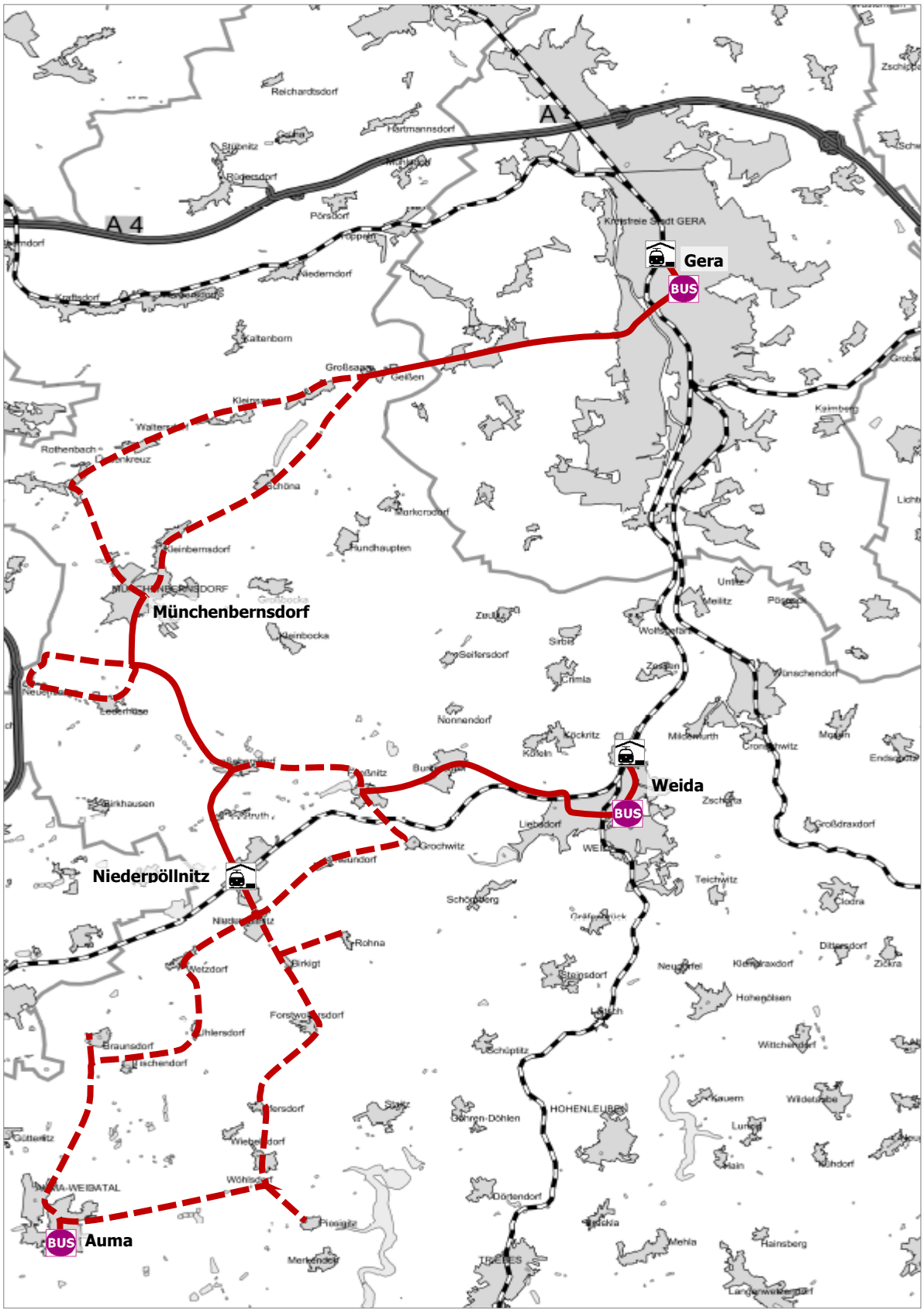


Abb. 9:

Neuordnung des Regionalbusnetzes im westlichen Landkreis Greiz mit der Hauptachse Gera – Münchenbernsdorf sowie südlicher Fortführung nach Weida (Linie 225) sowie alternierender Führung nach Auma (- Schleiz; Linien 227/810).

- **Gera – Bad Köstritz – Eisenberg/Hermsdorf-Klosterlausnitz**

Verkehrliche Zielstellung im Korridor zwischen Gera, Bad Köstritz und Eisenberg bleibt eine Kooperationslösung zur Integration der verschiedenen Verkehrsangebote dreier beteiligter Verkehrsunternehmen im Stadt- und Regionalverkehr. Dies betrifft insbesondere die Integration von Stadt- und Regionalbusverkehr im Abschnitt Gera – Langenberg zwischen der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH und der RVG sowie die Abstimmung der Verkehrszeiten im Abschnitt Crossen (E.) – Eisenberg zwischen der JES Verkehrsgesellschaft mbH und der RVG.

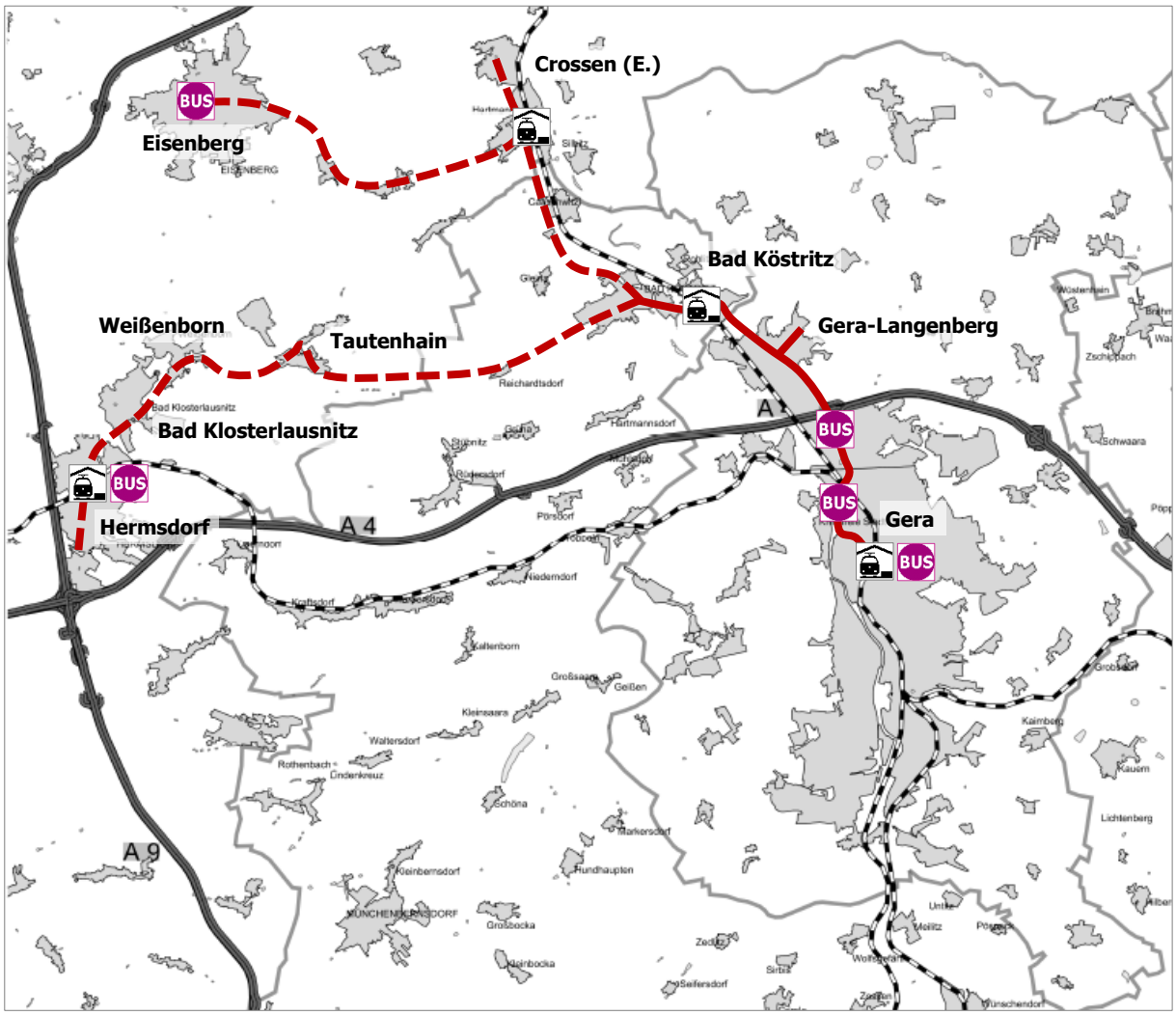


Abb. 10:

Linienführung der Regiobus-Hauptnetzlinien zwischen Gera, Bad Köstritz, Eisenberg und Hermsdorf mit eingetragenen Verknüpfungspunkten zum SPNV sowie zu anderen Bus- bzw. Straßenbahnlinien.

Vorgesehen sind dabei folgende Linienführungen (jeweils im Zweistundentakt):

- Linie 203: Gera – Langenberg – Bad Köstritz – Crossen (E.) – Eisenberg
- Linie 204: Gera – Langenberg – Bad Köstritz – Tautenhain – Hermsdorf

Durch die beabsichtigte Aufgabe der bisherigen Führung der RVG-Linie 204 ab Bad Klosterlausnitz nach Eisenberg wird die Verlängerung der bisherigen RVG-Linie 203 über den Busbahnhof in Eisenberg hinaus zum Waldklinikum erforderlich, um diesen Aufkommensschwerpunkt weiterhin abdecken zu können. Demgegenüber wird die RVG-Linie 204 – vorbehaltlich positiver Abstimmungen mit dem Saale-Orla-Kreis als dortigem Aufgabenträger – ab Bad Klosterlausnitz neu nach Hermsdorf geführt. Dabei sollen in Hermsdorf sowohl der Bahnhof (mit kurzem Übergang zum SPNV v./n. Richtung Jena, Weimar und Erfurt), das ÖPNV-technisch bisher vollkommen unerschlossene Gewerbegebiet *„TRIDELTA*" sowie der GLOBUS-Markt bedient werden. Gegenüber der bisherigen, redundanten Linienführung nach Eisenberg können durch die Änderung des Verlaufs der Linie 204 neue Fahrgastpotentiale erschlossen werden; die Achse Gera – Eisenberg wird durch den Zweistundentakt der Linie 203 hinreichend gut bedient.

Durch die Überlagerung der jeweils zweistündlich verkehrenden Linien 203 und 204 entsteht im Abschnitt Gera – Langenberg – Bad Köstritz ein Stundentakt, welcher – vorbehaltlich einer positiven Abstimmung zwischen der Stadt Gera und dem Landkreis Greiz als jeweils zuständige Aufgabenträger über eine Kooperation im Bediengebiet *„Gera-Nord*" (betrifft die GVB-Linien 22, 24, 27, 28, 29 und S-27, welche gegenwärtig durch die RVG als Nachauftragnehmer erbracht werden) – durch eine Decklinie in diesem Abschnitt zu einem etwa halbstündlichen Angebot ergänzt werden soll. Dadurch können an dem abseits des Stadtzentrums von Bad Köstritz gelegenen, gleichnamigen Bahnhof sowohl aus Richtung Bad Köstritz als auch aus Richtung Langenberg kurze Anschlüsse zum SPNV v./n. Leipzig hergestellt werden, wodurch gegenüber der gegenwärtigen Situation neue Fahrgastpotentiale erschlossen werden können und zudem der bestehende Bedienungsstandard im Abschnitt Gera – Langenberg im Falle einer o.g. Kooperationslösung trotz gleichzeitiger Reduzierung der Gesamtbetriebsleistung beibehalten werden kann.

Für die RVG-Linien 203 und 204 sind folgende Verknüpfungen mit dem SPNV bzw. anderen Buslinien vorgesehen:

- Gera, Busbahnhof: KBS 540, 541, 546, 555 und 565 (alle Richtungen)
PRG-Linien 27 und 28 v./n. Weida, Greiz und Zeulenroda
- Gera, Untermhaus: GVB-Linie 1 (Stadtverkehr Gera)
- Gera, Berufsakademie: GVB-Linie 3 (Stadtverkehr Gera)
- Bad Köstritz, Bahnhof: KBS 550 v./n. Leipzig
- Crossen, Bahnhof: KBS 550 v./n. Leipzig (Anschluss v./n. Eisenberg)
- Eisenberg, Busbahnhof: JES-Linien 411 u. 412 v./n. Jena
- Hermsdorf, Bahnhof: KBS 565 v./n. Jena, Weimar und Erfurt

- **Gera – Ronneburg – Seelingstädt (– Werdau)**

Die Verkehrsangebote auf der Teilachse Gera – Ronneburg, welche gegenwärtig durch vier Buslinien (Linie 211 der Fa. Omnibusbetrieb Herzum, Linien 212/213 der Firmen RVG bzw. Omnibusbetrieb Piehler und Linie 353 der Fa. THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH), soll perspektivisch neu geordnet und für den Fahrgast stärker strukturiert bzw. besser

an Aufkommensschwerpunkten (GLOBUS-Markt Gera-Trebnitz, Gewerbegebiet Korbußen) ausgerichtet werden. Angestrebt wird für die Hauptverkehrszeiten eine Überlagerung von annähernd stündlichen Angeboten auf der Linie 211 einerseits und der durch die Linien 212/213 gebildeten Teilachse andererseits im Abschnitt Gera – Ronneburg.

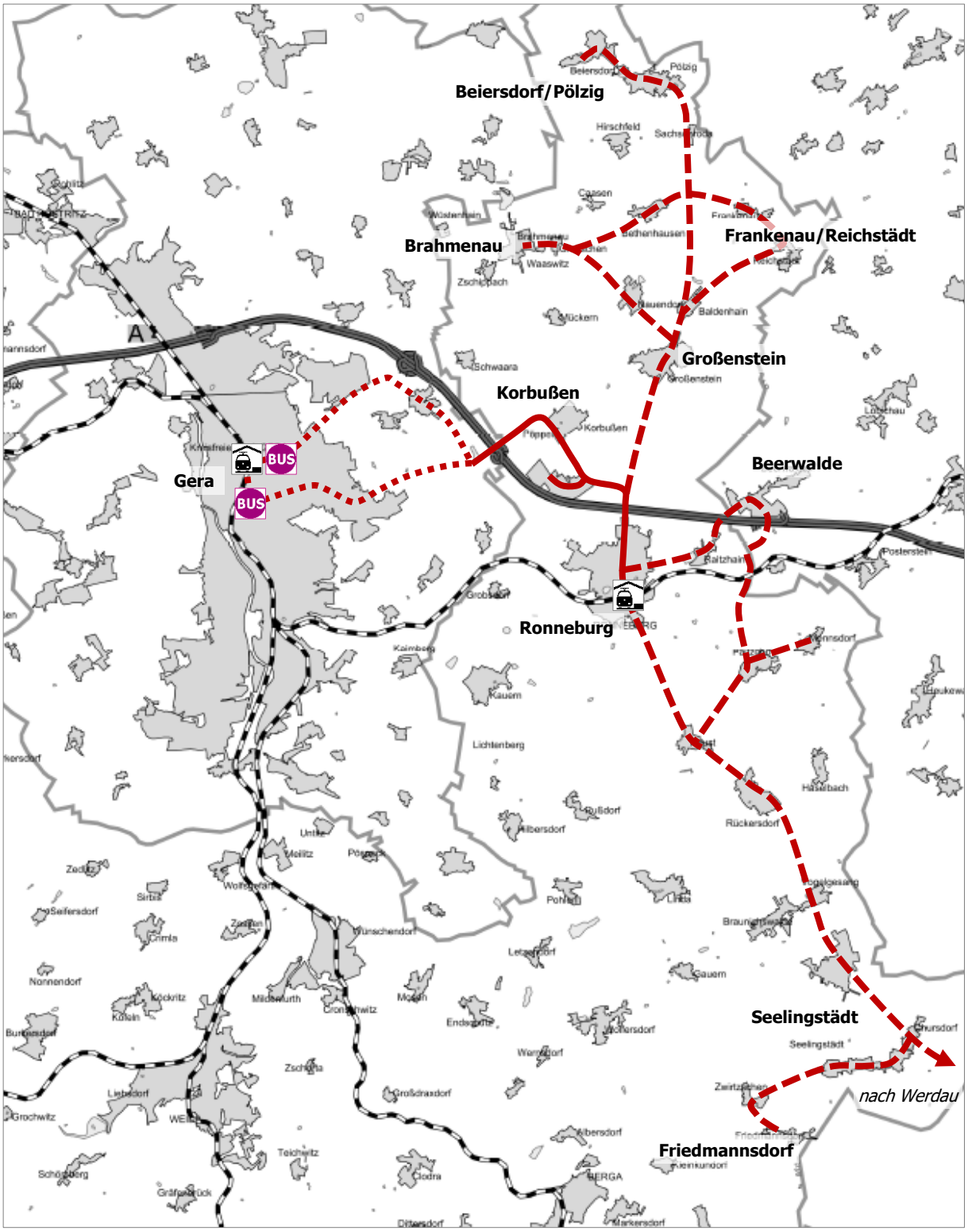


Abb. 11:

Linienführung der Regiobus-Hauptnetzlinien zwischen Gera und Ronneburg (mit noch zu klärender Linienführung im Stadtgebiet Gera) sowie mit den Weiterführungen in Richtung Pölzig (Linie 211) bzw. in Richtung Seelingstädt/Werdau/Friedmannsdorf (Linien 212/213). Dargestellt sind ebenso die geplanten Verknüpfungen zum SPNV in Gera (1. Priorität) und Ronneburg (2. Priorität)

Die Linie 353 spielt aus Sicht des Aufgabenträgers Landkreis Greiz nur eine untergeordnete Rolle; deren Fortbestehen wird maßgeblich von den Planungszielen des Landkreises Altenburger Land respektive des Zweckverbands Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) abhängig sein. Planungsziel bleibt jedoch eine nachfragegerechte Anbindung des Gewerbestandorts Beerwalde auch von Ronneburg ausgehend.

Durch ein annähernd halbstündliches Angebot zwischen Gera und Ronneburg unter Bedienung auch der Haltestellen *„Gera, Gewerbegebiet Trebnitz*" (GLOBUS-Markt) und *„Korbußen, Gewerbegebiet*"kann eine attraktive Anbindung dieser Aufkommensschwerpunkte sowohl aus Richtung Gera als auch aus dem östlichen Teil des Landkreises Greiz unter Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotentiale erreicht werden. Die regelmäßige, nach Möglichkeit vertaktete Bedienung bezieht sich dabei nur auf den jeweiligen Hauptlauf der Linien (Linie 211: Gera – Ronneburg – Pölzig/Beiersdorf; Linien 212/213: Gera – Ronneburg – Seelingstädt); die übrigen Streckenabschnitte werden bedarfsgerecht angefahren.

Innerhalb des Stadtgebiets Gera ist ggf. die Linienführung zu überprüfen. Denkbar sind sowohl die Beibehaltung der bisherigen Führung aus Richtung Osten in die Stadt Gera einfahrend über die Dornaer Straße, die Straße des Bergmanns und die Theaterstraße als auch alternativ über die Altenburger Straße und den zentralen Umsteigepunkt in der Heinrichstraße zum Busbahnhof. Die erstgenannte Routenführung ermöglicht eine direkte Anbindung des Schulstandorts *„Osterlandgymnasium*", was jedoch außerhalb der Zeiten des Schülerverkehrs entbehrlich ist. Demgegenüber bietet die letztgenannte Routenführung eine direktere Führung unter Einbindung der Haltestelle *„Gera, Heinrichstraße*". Gegebenenfalls ist in diesem Fall zur Vermeidung einer Konkurrenz zu den Verkehren der GVB ein Zwischenbedienverbot im Abschnitt Heinrichstraße – Gewerbegebiet Trebnitz zu prüfen; d.h. in diesem Fall würden die Haltestellen *„Heinrichstraße*" und *„Gewerbegebiet Trebnitz*" in Fahrtrichtung Gera nur zum Aussteigen bzw. in der Gegenrichtung nur zum Einsteigen bedient werden.

Maßnahmen im Regiobus-Ergänzungsnetz

Auf den Linien des Regiobus-Ergänzungsnetzes dominiert die Sicherung der Daseinsvorsorge, insbesondere im Schülerverkehr sowie in geringerem Maße auch im Einkaufs-/Versorgungsverkehr, die Gestaltung des Angebots. Die Fahrten sind in der Regel unvertaktet. Als Grundangebot sollen mindestens drei Fahrten(-paare) angeboten werden, die mindestens die Schülerbeförderung zum Beginn der 1. Stunde sowie nach dem Ende der 6. und 8. Unterrichtsstunde (bzw. Hort) gewährleisten. Bei erhöhter Verkehrsnachfrage bzw. einem erhöhten Nachfragepotential kann das Angebot bedarfsgerecht verdichtet werden.

Die betroffenen Linien sollen neben dem Erreichen der den bedienten Orten zugewiesenen Schulen auch die Erreichbarkeit der nächstgelegenen zentralen Orte/Versorgungsgebiete gewährleisten (1. Priorität). Darüber hinaus sollen Anschlüsse zu weiterführenden Linien des Regionalbusverkehrs, insbesondere zu jenen Linien des Regiobus-Hauptnetzes, sowie zum Eisenbahnverkehr hergestellt werden (2. Priorität).

Regiobus-Ergänzungslinien sind alle Linien, die nicht den Kategorien „Regiobus-Hauptnetz" oder dem Stadtverkehr (Greiz, Zeulenroda-Triebes) zugeordnet sind.

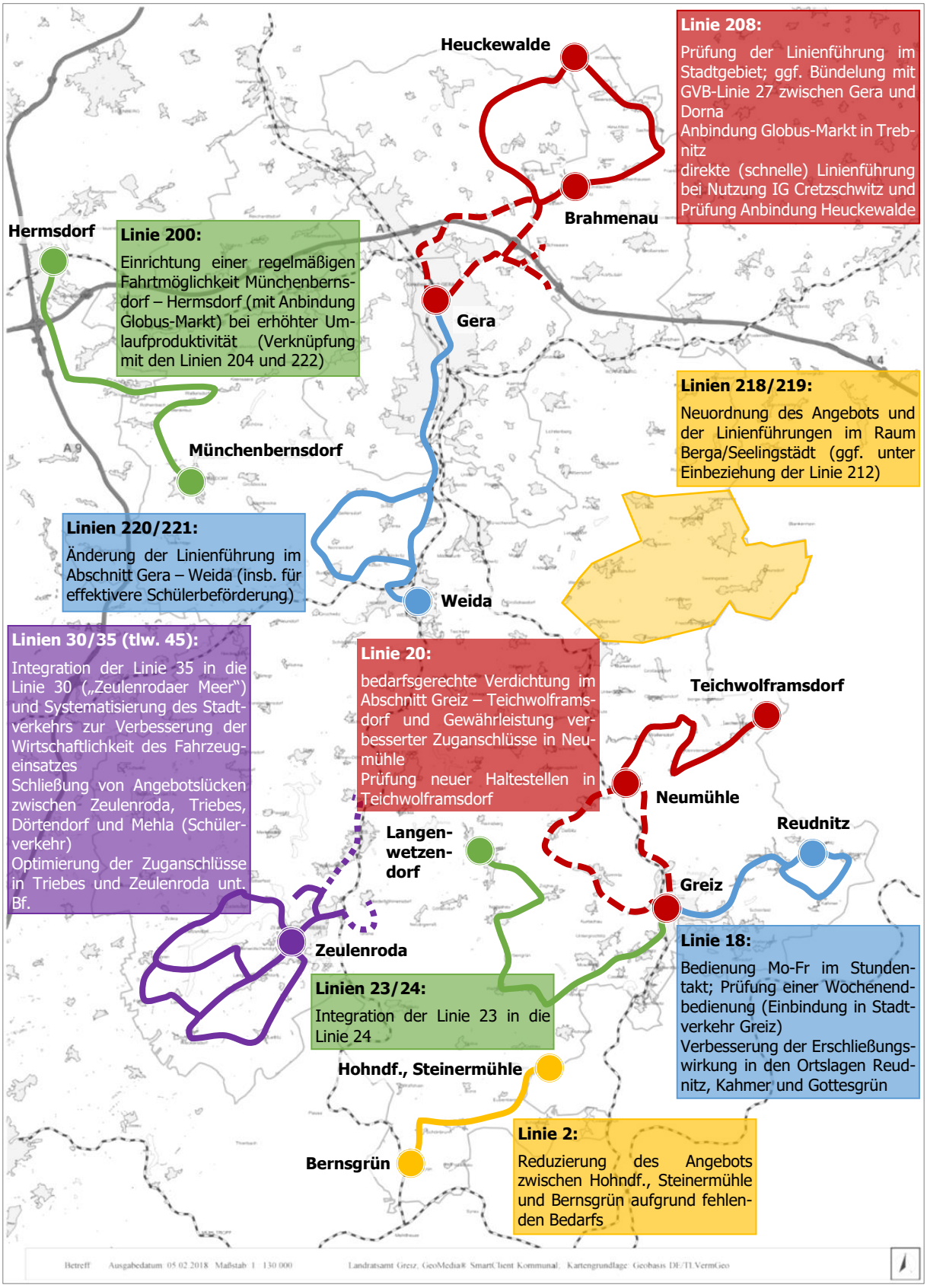


Abb. 12:

Übersicht zu geplanten Maßnahmen im Regiobus-Ergänzungsnetz.

Stadtverkehre

Stadtbussysteme sollen in der Kreisstadt Greiz sowie im Verdichtungsbereich der Stadt Zeulenroda-Triebes aufrecht erhalten werden. In Weida sollen die Funktionen der bisherigen Stadtbuslinie 217 perspektivisch durch vertaktete Angebote der Linien 27, 28, 225 und 227 mit einem ausgeweiteten Bedienzeitraum und einem Verknüpfungspunkt an der Haltestelle *„Weida, Neumarkt"* wahrgenommen werden (vgl. Seiten 10 f.).

- **Stadtverkehr Greiz**

Das Stadtbussystem in Greiz ist einerseits durch Linien, welche vergleichsweise dicht bewohnte Bereiche erschließen und in der Folge eine relativ hohe Verkehrsnachfrage aufweisen (PRG-Linien 1, 5, 6 und 12) und andererseits durch Linien mit einem vergleichsweise geringen Nachfragepotental (Linien 3, 7 und 13) geprägt. Abschnittsweise übernehmen auch Regionalbuslinien Verkehrs- und Erschließungsfunktionen im Stadtverkehr (Linien 2, 14, 18, 20, 21, 23/24, 25 und 27).

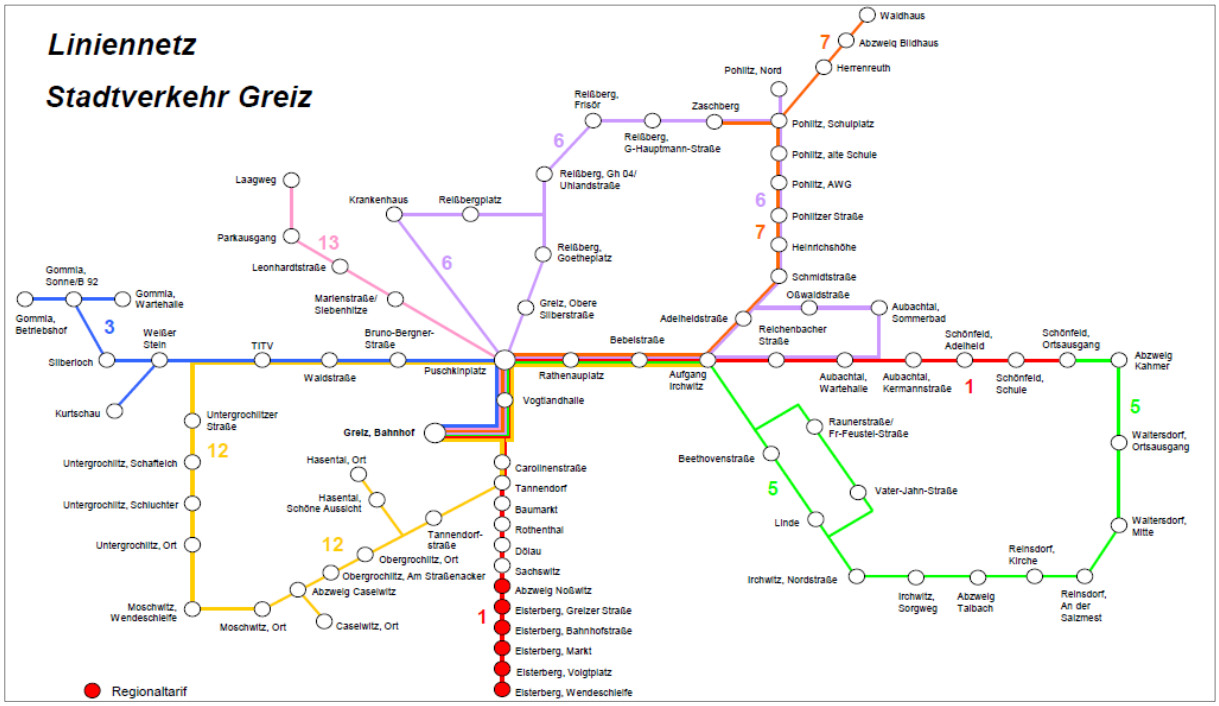


Abb. 13:

Übersichtsplan zum Liniennetz des Stadtverkehrs Greiz (gültig seit 13.08.2018).

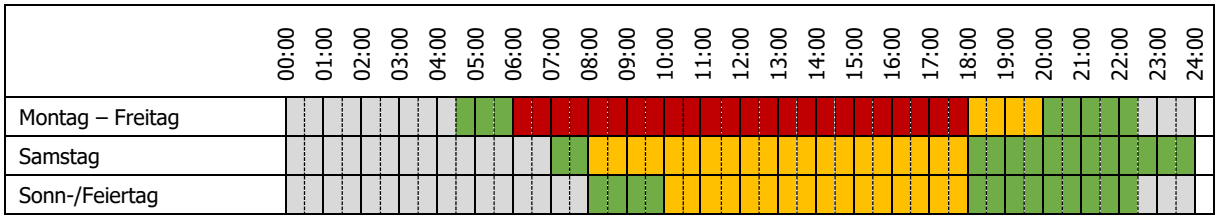


Abb. 14:

Verkehrs- bzw. Bedienungszeiträume im Stadtbusverkehr Greiz (Zielzustand). Es bedeuten: rot = Hauptverkehrszeit (HVZ), gelb = Nebenverkehrszeit (NVZ), grün = Schwachverkehrszeit (SVZ). Abweichungen sind in Einzelfällen möglich.

Linie	Mo-Fr			Sa		So/F		Bemerkungen
	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
1	2	1	e.F.	1	e.F.	1	e.F.	zw. Bahnhof und Schönfeld mit Linie 14
3	1	1	e.F.	e.F.	e.F.	e.F.	e.F.	ergibt sich aus Überlagerung L. 3/20/27
5	1	1	e.F.	0,5	e.F.	0,5	e.F.	
6	2	2	1	1	1	1	1	während der SVZ tlw. unvertaktet
7	e.F.	e.F.	---	(e.F.)	---	(e.F.)	---	Prüfung Rufbus an Sa/So/F
12	1	1	e.F.	0,5	e.F.	0,5	e.F.	
13	e.F.	e.F.	---	---	---	---	---	

Abb. 15:

Bedienungsstandards im Stadtverkehr Greiz (Zielzustand in [Fahrten/(h, Ri.)]; e.F. = einzelne Fahrten; bzgl. der Definition der Bedienungszeiträume vgl. Abb. 14).

Durch die abschnittsweise bestehende Überlagerung von Stadt- und Regionalbuslinien ergeben sich eine Vielzahl von möglichen Synergieeffekten:

- Die Linien 1 und 14 verkehren im Abschnitt Greiz, Bahnhof – Schönfeld, Ortsausgang parallel bei ebenso gleicher Haltestellenfolge. Infolge des künftigen Stundentakts auf der Linie 14 kann die Fahrtenfolge auf der Linie 1 halbiert werden (Stundentakt statt bisher 30-Minuten-Takt), ohne dass sich das Verkehrsangebot für den Fahrgast im Abschnitt Greiz, Bahnhof – Schönfeld, Ortsausgang verschlechtert; die Linien 1 und 14 bilden künftig jeweils im Wechsel den 30-Minuten-Takt.

- Die Linie 3 wird künftig weitgehend durch Fahrten der Regionalbuslinien 20 und 27 ersetzt; es verbleibt lediglich ein gesondertes Fahrtenpaar zwischen Greiz, Bahnhof und Gommla, Wartehalle am späteren Vormittag zur Schließung der zu diesem Zeitpunkt bestehenden Angebotslücke auf der Linie 27.

- Aufgrund des Stundentakts auf der Linie 1 verkehrt die umlaufmäßig mit dieser Linie in Schönfeld, Ortsausgang verknüpfte Linie 5 ebenfalls nur noch einmal pro Stunde und Richtung. Durch die Verknüpfung der Linien 1 und 5 besteht dennoch auch weiterhin etwa jede halbe Stunde eine Fahrtmöglichkeit aus Irchwitz/Reinsdorf/Waltersdorf von bzw. nach Greiz, wobei die Fahrtzeit bei der indirekten Fahrtmöglichkeit zwischen fünf und 15 Minuten (je nach Haltestelle) länger dauert. Gleichwohl wird dieses Angebot für die bestehende Nachfrage als hinreichend eingeschätzt.

- Die Linie 12 verkehrt künftig im Stundentakt unter Integration der bisher zusätzlichen Linie 11 (Greiz, Bahnhof – Hasental). In Zeiten des Schülerverkehrs werden einzelne Fahrten in Richtung Tremnitz/Pansdorf/Wellsdorf/Erbengrün/Naitschau durchgebunden; dadurch entstehende Angebotslücken im Abschnitt Greiz, Bahnhof – Untergrochlitz – Moschwitz werden durch die Regionalbuslinie 2 aufgefüllt.

Die mit Abstand größte Bedeutung im Stadtbusverkehr weist die Linie 6 auf, welche die einwohnerstarken Gebiete Pohlitz und Zaschberg an das Greizer Stadtzentrum anbindet. Die Linie 6 wird als Ringlinie mit montags bis freitags vier Fahrten pro Stunde (zweimal im Uhrzeigersinn; zweimal entgegen des Uhrzeigersinns) bedient; am Wochenende bestehen stündliche Fahrtmöglichkeiten. Diese Fahrtenhäufigkeit soll weiterhin bestehen bleiben. Zur Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotentiale soll jedoch das Kreiskrankenhaus Greiz (mit ca.

600 Arbeitsplätzen (einschließlich benachbarter Einrichtungen)) deutlich besser angeschlossen werden (bisher mit nur zwei Fahrten pro Tag (Besucherverkehr)). Hierzu ist montags bis freitags eine stündliche Bedienung unter Berücksichtigung einer zu gewährenden An- und Abreise zu den Schichtwechselzeiten vorgesehen. Am Wochenende ist das Angebot bedarfsgerecht unter Berücksichtigung der Schichtwechsel- und Besucherzeiten auszulegen. Zur besseren Anbindung des Wohngebiets Pohlitz-Nord wird dieses neu in die Führung der Linie 6 aufgenommen.

Auf den Linien 7 (Greiz, Bahnhof – Waldhaus) und 13 (Greiz, Bahnhof – Laagweg) ist – anders als bei den übrigen Stadtbuslinien – keine Vertaktung der Fahrten, sondern lediglich ein bedarfsgerechtes Verkehrsangebot vorgesehen, wobei auf der Linie 7 der Schülerverkehr besonders zu berücksichtigen ist. Die bisher noch bestehende, reguläre Wochenendbedienung der Linie 7 ist im Hinblick auf die Fahrgastzahlen und die hierdurch erzielten Einnahmen kritisch zu hinterfragen, da die Nachfrage in Abhängigkeit der Witterung stark schwankt. Es wird empfohlen, die Einführung bedarfsorientierter Bedienformen (z.B. Rufbus, Anruftaxi) am Wochenende zu prüfen.

Der Spät-/Nachtverkehr auf den Linien 1 (bis Schönfeld, Adelheid), 3, 5 (Irchwitz), 6 und 12 in den Nächten von Freitag zu Samstag sowie Samstag zu Sonntag soll fortgeführt werden.

- **Stadtverkehr Zeulenroda-Triebes**

Gegenwärtig besteht der Stadtverkehr Zeulenroda aus verschiedenen Angebotsformen. Die innerstädtische Erschließung im Kernstadtbereich Zeulenroda übernimmt die Linie 30, welche montags bis freitags als reguläre Buslinie, am Wochenende – mit geänderter Linienführung – als Rufbus geführt wird. Die Linie ist von einer tendenziell schwachen Nachfrage gekennzeichnet. Darüber hinaus verkehrt vorwiegend als touristisches Angebot, allerdings ebenfalls mit der Bezeichnung als Linie 30 sowie mit Anerkennung des Stadtverkehrstarifs, eine Rufbuslinie im Zweistundentakt um die Talsperre Zeulenroda, welche teilweise mit den Angeboten auf den regulären Linien 35 und 45 konkurrenziert. Bezüglich des Angebots auf den Linien 30, 35 und 45 besteht dringender Handlungsbedarf zur Systematisierung des Angebots für die Kunden bei gleichzeitiger Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Leistungserstellung:

- Bildung von zwei Liniensystemen mit einer Umlaufzeit von jeweils weniger als 60 Minuten, welche im Zweistundentakt betrieben werden sollen. Dabei bildet eine Linie den bisherigen Stadtverkehr der Linie 30 ab, die zweite Linie stellt die Anbindung an die Talsperre Zeulenroda unter teilweiser Einbeziehung der Linie 35 her.

- Die Stadtverkehrslinie soll (unter der Voraussetzung, dass der Abschnitt Langenwetzendorf – Mehla – Triebes – Zeulenroda der Linie 25 nur noch zweistündlich bedient wird) alle zwei Stunden bis Triebes geführt werden; die Wendezeit in Triebes kann zur Schließung von Bedienlücken nach Mehla und Dörtendorf im Schülerverkehr genutzt werden.

- Die Stadtverkehrslinie soll in Zeulenroda, unterer Bahnhof den Anschluss zu den Zügen von bzw. nach Mehltheuer/Hof herstellen.

Im Rahmen der betrieblichen Randbedingungen ist zu entscheiden, ob die betroffenen Linien weiterhin als bedarfsorientiertes oder künftig als reguläres Angebot betrieben werden sollen.

Linie		Mo-Fr	Sa	So/F
30 (Stadtverkehr)	Bedienzeitraum	08:30 – 17:30	ggf. einzelne Fahrten	ggf. einzelne Fahrten
	Fahrtenhäufigkeit	0,5 Fahrten/(h, Ri.)		
30/35 (Talsp. Zeulenroda)	Bedienzeitraum	08:30 – 20:30	08:30 – 20:30	10:30 – 20:30
	Fahrtenhäufigkeit	0,5 Fahrten/(h, Ri.)	0,5 Fahrten/(h, Ri.)	0,5 Fahrten/(h, Ri.)

Abb. 16:
Bedienungsstandards im Stadtverkehr Zeulenroda (Zielzustand).

Zwischen der Kernstadt Zeulenroda und Triebes bestand bis zum Fahrplanwechsel am 13.08.2018 kein vertaktetes bzw. aufeinander abgestimmtes Verkehrsangebot; seit dem 13.08.2018 ergibt sich aus der Überlagerung der Linien 25 und 28 zwischen Triebes und Zeulenroda montags bis freitags nahezu ein 30-Minuten-Takt; an Wochenenden besteht etwa ein stündliches Angebot. Durch die letztgenannte Maßnahme konnte die Anbindung von Triebes an die Kernstadt Zeulenroda deutlich aufgewertet werden. Ebenso wurde die Führung der Linie 40 im Stadtgebiet Zeulenroda angepasst und ermöglicht nunmehr auch in bzw. aus Richtung Auma/Triptis die direkte Erreichbarkeit der zentral gelegenen Haltestelle *„Zeulenroda, Markt"* als nachfragestärkste Zugangsstelle im Stadtgebiet. Für die in diesem Zusammenhang entfallene Bedienung der Haltestelle *„Zeulenroda, Alte Gießerei"* wird ersatzweise die Haltestelle *„Zeulenroda, Aumaische Straße"* (mit Zugang zum Kaufland) eingerichtet.

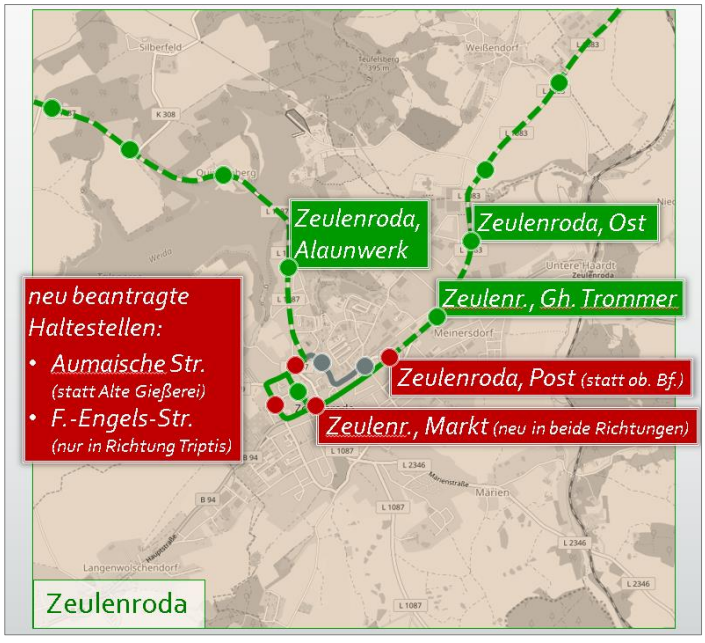


Abb. 17:
Anpassungen der Linienführung und Neuanlage von Haltestellen im Kernstadtbereich Zeulenroda *(Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende)*.

Vergaben von Verkehrsleistungen und Kooperationsräume

Auf Grundlage des Art. 3 (1) VO (EG) 1370/2007, diese zuletzt geändert durch die VO (EU) 2016/2338, kann der Landkreis Greiz als Aufgabenträger und zuständige Behörde im Sinne des Art. 2 lit. b) VO (EG) 1370/2007 i.V.m. § 8a (1) PBefG und § 3 (1) Nr. 2 ThürÖPNVG ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nur im Zuge eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewähren. Dabei steht es dem Landkreis Greiz gemäß § 8a (3) PBefG frei, derartige öffentliche Dienstleistungsaufträge nach den Bestimmungen des Art. 5 (2) oder (4) VO (EG) 1370/2007 auch direkt zu vergeben.

Mit dem Beschluss-Nr. 2807/2016 vom 29.11.2016 hat der Kreistag des Landkreises Greiz entschieden, dass öffentliche Dienstleistungsaufträge an die PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz sowie die RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH im Zuge einer Direktvergabe an sog. *„interne Betreiber"* gemäß Art. 5 (2) VO (EG) 1370/2007 und an die Omnibusunternehmen Fa. Herzum und Fa. Piehler im Zuge einer Direktvergabe an kleine bzw. mittlere Unternehmen gemäß Art. 5 (4) VO (EG) 1370/2007 vergeben werden sollen. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag des Landkreises Greiz an die PRG ist mit Beginn des 01.09.2018 in Kraft getreten. Für die übrigen Unternehmen sind hiervon abweichende Laufzeiten der neuen öffentliche Dienstleistungsaufträge vorgesehen:

- RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH: 01.12.2019 – 30.11.2029
- Omnibusbetrieb Fa. Piehler: 01.02.2020 – 30.11.2029
- Omnibusbetrieb Fa. Herzum: 01.11.2020 – 30.11.2029

Die entsprechenden, gemäß Art. 7 (2) VO (EG) 1370/2007 erforderlichen Vorabbekanntmachungen wurden am 29.05.2018 (RVG), 25.07.2018 (Fa. Piehler) und 26.07.2018 (Fa. Herzum) im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Neben der Gewährung von Ausgleichszahlungen ist durch den Landkreis auch die Gewährung sog. *„ausschließlicher Rechte"* zur Vermeidung konkurrenzierender Angebote Dritter vorgesehen, um die Aufteilung der Fahrgastpotentiale und damit die Verschlechterung der Erlössituation für die Betreiber zu vermeiden.

Zur Bedienung von Verkehrsbedürfnissen, welche die Grenzen des Landkreises Greiz überschreiten, aber auch im Hinblick auf eine wirtschaftlichere Leistungserstellung durch eine sinnvolle Arrondierung von Liniennetzen und Verkehrsräumen, bedarf es verschiedener Abstimmungen zur Intensivierung von verkehrlichen und/oder tariflichen Kooperationen mit benachbarten Aufgabenträgerorganisationen:

- Mit dem Zweckverband ÖPNV Vogtland hat der Landkreis Greiz eine Kooperationsvereinbarung zur jeweils eigenständigen Wahrnehmung von Rechten und Pflichten der Aufgabenträgerschaft bei kreisgrenzenüberschreitenden Linien geschlossen. Auf dieser Grundlage hat der Landkreis Greiz die PRG mit der Erbringung durchgehender Verkehre von Greiz ausgehend über den Bahnhof Reichenbach hinaus bis in das Reichenbacher Stadtgebiet sowie zum Gewerbegebiet *„Kaltes Feld"* beauftragt. Im Gegenzug kann der Zweckverband ÖPNV Vogtland durchgehende Verkehrsleistungen auf der Achse Plauen – Pausa – Zeulenroda ausschreiben. Die Leistungsanteile im jeweils benachbarten Aufgabenträgergebiet sind dabei annähernd gleichhoch.

- Mit dem Zweckverband ÖPNV Saale-Orla sollen Möglichkeiten insbesondere zur Anpassung des Linienlaufs der KomBus-Linie 810 (Gera – Schleiz) geprüft werden. In Frage kommt hierbei eine Führung über Auma, Niederpöllnitz und Münchenbernsdorf, wodurch bei annähernder Halbierung des Aufwands für die Leistungserstellung der RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH ein verbessertes Angebot im Abschnitt Gera – Münchenbernsdorf erzielt werden kann. Zu klären sind neben der Einbindung einer im Verlauf geänderten Linie 810 in die Umsteigeknoten der KomBus Aspekte einer tariflichen Kooperation und der Einnahmeaufteilung.

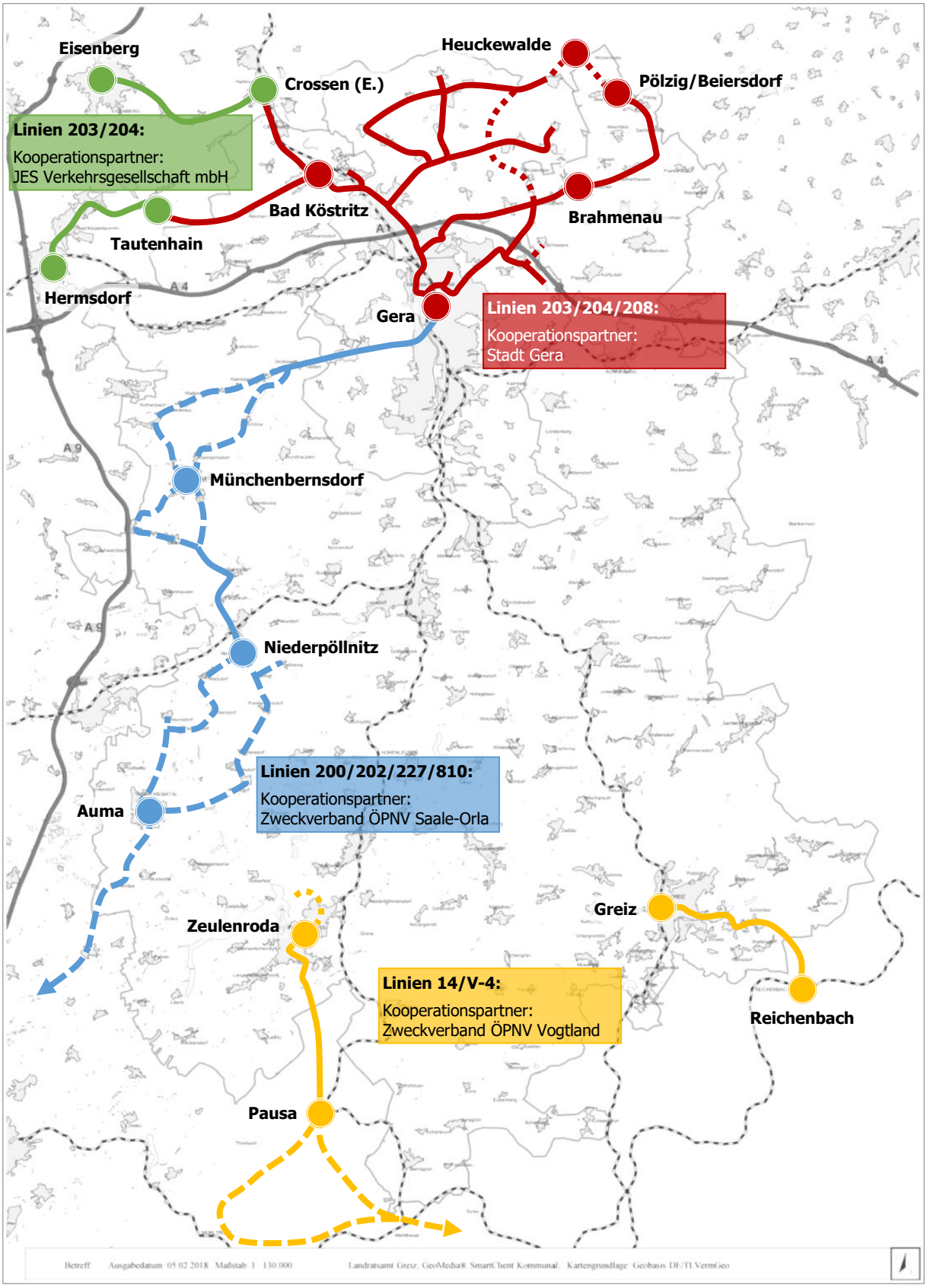


Abb. 18:

Übersicht zu Verkehrsräumen bzw. Linien, für welche verkehrliche und/oder tarifliche Kooperationen mit benachbarten Aufgabenträgern bzw. Verkehrsunternehmen vorgesehen sind.

- Mit den vergangenen Fortschreibungen eines Gemeinsamen Nahverkehrsplans haben sich sowohl die Stadt Gera als auch der Landkreis Greiz zu einer vertieften verkehrlichen und tariflichen Kooperation auf dem Gebiet des ÖPNV bekannt; gegenwärtig besteht jedoch nur auf der Ebene zwischen den Verkehrsunternehmen (RVG, GVB) vertragliche Beziehungen dahingehend, dass die RVG als Nachauftragnehmer der GVB Verkehrsleistungen in den nördlichen Ortsteilen der Stadt Gera erbringt (GVB-Linien 22, 24, 27, 28, 29 und S-27). Bedingt durch das sog. *„Gebietstreuegebot"* i.S.d. Art. 5 (2) lit. b) VO (EG) 1370/2007 bedarf es ab Dezember 2019 einer geänderten Rechtsgrundlage. Angestrebt wird dabei entweder eine Übertragung von Zuständigkeiten, um durch eine direkte Beauftragung der RVG durch den Landkreis Greiz und eine Integration von Stadt- und Regionalbusverkehren eine wirtschaftlichere Leistungserstellung und damit die Höhe der erforderlichen Ausgleichszahlungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit der beiden Aufgabenträger anpassen zu können, ohne Abstriche bei der Quantität des Verkehrsangebots hinnehmen zu müssen. Vielmehr könnten in diesem Zusammenhang sogar neue Verbindungen und Verkehrsbeziehungen angeboten werden. Maßgebend hierfür ist die abschließende Klärung der Tarifanerkennung und Einnahmeaufteilung.

- Die Kooperation auf den Abschnitten Crossen – Eisenberg (RVG-Linie 203) und Tautenhain – Hermsdorf (RVG-Linie 204) stellt in erster Linie eine Form der Zusammenarbeit auf Ebene der Verkehrsunternehmen (RVG, JES) dar. Kernpunkte sind die Koordination von Angeboten, die Vermeidung von Parallelverkehren, der Vertrieb und die gegenseitige Anerkennung von Fahrscheinen.