

Gemeinsamer Nahverkehrsplan 2022 – 2026

Abschlussbericht Stadt Gera Dezember 2022,
gültig Stadt Gera ab 2023

von

Stadt Gera

und

Landkreis Greiz

Abschlussbericht Oktober 2021

Landkreis Greiz

Dr. Rathenau-Platz 11

07973 Greiz

www.landkreis-greiz.de

Stadt Gera

Kornmarkt 12

07545 Gera

www.gera.de

mit Unterstützung von

MOBILE ZEITEN Verkehrsplanung und -beratung

Fahrplangesellschaft B&B mbH



GERA
www.gera.de



**Landkreis
Greiz**



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Verzeichnis der Anhänge	III
1. Editorial	1
1.1. Veranlassung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans	1
1.2. Regelungsgegenstände	2
1.3. Zuständigkeit	3
1.4. Öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) und personenbeförderungsrechtliche Genehmigungen	4
1.5. Vision „202X“	7
2. Bestandsanalyse zum ÖPNV	12
2.1. Lage und zentralörtliche Gliederung	12
2.2. Einbindung in Netze des überörtlichen Verkehrs	13
2.2.1. Straßenverkehr	13
2.2.2. Eisenbahnverkehr	15
2.3. Analyse des straßengebundenen Nahverkehrs (Landkreis Greiz)	19
2.3.1. Entwicklung der Betriebsleistung und Verkehrsnachfrage	19
2.3.2. Liniennetz; Bedienzeiträume und -häufigkeiten	22
2.3.3. Verbindungsqualitäten	25
2.3.4. Verknüpfungspunkte; zeitliche/bauliche Verknüpfung	28
2.3.5. Erschließungswirkung von Haltestellen	31
2.3.6. Tarifsysteem	32
2.4. Analyse des straßengebundenen Nahverkehrs (Stadt Gera)	35
2.4.1. Entwicklung der Betriebsleistung und Verkehrsnachfrage	35
2.4.2. Umsteigehäufigkeiten; Verknüpfungsstellen	45
2.4.3. Verbindungsqualitäten; Erschließungsdefizite	50
2.4.4. Erschließungswirkung von Haltestellen	55
2.4.5. Tarifstrukturen	58
2.4.6. Zusammenfassung Stadt Gera	60
3. Analyse und zeitliche Entwicklung relevanter Strukturgrößen	62
3.1. Bevölkerungsentwicklung	62
3.2. Entwicklung von Schulstandorten und Schülerzahlen	65
3.3. Entwicklung von Erwerbspersonen und Pendlerverflechtungen	69
3.4. Handels-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen	74

4.	Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV	77
4.1.	Veranlassung und rechtliche Grundlagen	77
4.2.	Zielvorgaben und Zustandsbestimmung von Barrierefreiheit	79
4.2.1.	Herstellung von Barrierefreiheit im Haltestellenbereich	80
4.2.2.	Einordnung von Haltestellenbereichen im straßenräumlichen Umfeld; barrierefreie Zuwegungen	89
4.2.3.	Herstellung von Barrierefreiheit im Fahrzeugbereich	90
4.2.4.	Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich der Fahrgastinformations- und -kommunikationstechnik	94
4.2.4.1.	Information über barrierefreie (Verkehrs-)Angebote	94
4.2.4.2.	Barrierefreie Gestaltung von Informationssystemen und -kanälen	96
4.3.	Begleitdienst „MobilLotsen“	96
5.	Maßnahmenkonzept	98
5.1.	Maßnahmenkonzept im Zuständigkeitsbereich beider Aufgabenträger im Sinne der Zweckvereinbarung zwischen der Stadt Gera und dem Landkreis Greiz	98
5.2.	Maßnahmenkonzept im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Greiz	100
5.2.1.	Stadtbusverkehre	101
5.2.2.	RegioBus-Hauptnetz	104
5.2.3.	RegioBus-Ergänzungsnetz	111
5.2.4.	Verbesserung der Erschließungswirkung (StPNV-Zugangstellennetz)	115
5.2.5.	Verknüpfungsstellen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln	117
5.2.6.	Tarife & Marketing	118
5.3.	Maßnahmenkonzept im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Gera	122
5.3.1.	Konkretisierte Maßnahmenvorschläge im Stadtbusverkehr	123
5.3.2.	Maßnahmen im Straßenbahnnetz	134
5.3.3.	Verknüpfungsstellen und Mobilitätsstationen	138
5.3.4.	Einsatz automatisierter Fahrzeuge	140
5.3.5.	Tarif und Vertrieb	141
5.4.	Ausgestaltungsregelungen für gebündelte Bedarfsverkehre	143
5.5.	Qualitätskriterien im öffentlichen Verkehr	148
5.6.	Prognose der Verkehrsnachfrage	150
6.	Finanz- und Investitionsplanung	154
6.1.	Abschätzung der Entwicklung des Ausgleichsbedarfs	154
6.1.1.	Kostendeckung im straßengebundenen Nahverkehr	154
6.1.2.	Abschätzung des künftigen Ausgleichsbedarfs	156
6.1.3.	Maßnahmen zur Deckung des Ausgleichsbedarfs im Stadtgebiet Gera	164
6.2.	Investitionen	165
7.	Quellenverzeichnis	174

Anhänge

Verzeichnis der Anhänge

zu Kapitel 1:

(keine)

zu Kapitel 2:

- Anhang 2-1 Liniennetzpläne (Stadt Gera, Landkreis Greiz, Stadt Greiz, Stadt Weida)
- Anhang 2-2 Basisdaten Linienverkehr im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz
- Anhang 2-3 Analyse der Verbindungsqualitäten
- a) zwischen zentralen Orten im Landkreis Greiz
 - b) innerörtlich in der Stadt Gera
- Anhang 2-4 Defizite Haltestelleneinzugsbereiche in der Stadt Gera
- Anhang 2-5 StPNV-Defizitanalyse im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz
- a) Gesamtübersicht Landkreis Greiz
 - b) Detailuntersuchung Bad Köstritz
 - c) Detailuntersuchung Greiz
 - d) Detailuntersuchung Münchenbernsdorf
 - e) Detailuntersuchung Ronneburg
 - f) Detailuntersuchung Triebes
 - g) Detailuntersuchung Weida
 - h) Detailuntersuchung Zeulenroda
- Anhang 2-6 Linienbeförderungsfälle im Stadtverkehr Gera (Jahr 2019)

zu Kapitel 3:

- Anhang 3 Schwerpunkte der Verkehrserzeugung in der Stadt Gera

zu Kapitel 4:

- Anhang 4-1 Anforderungen zur Herstellung von Barrierefreiheit an Haltestellen
- a) Haltestellenzuwegung
 - b) Haltestellen im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz
 - c) Haltestellen im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Gera
- Anhang 4-2 Anforderungen zur Herstellung von Barrierefreiheit in ÖPNV-Fahrzeugen
- Anhang 4-3 Anforderungen zur Herstellung von Barrierefreiheit bei IuK-Einrichtungen
- Anhang 4-4 Haltestellensteckbrief (Stadt Gera) am Beispiel der Haltestelle „Gera, Südbahnhof“
- Anhang 4-5 Haltestellenkataster und Prioritätenliste zum barrierefreien Um- und Ausbau von Haltestellen
- a) im räumlichen Bereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz
 - b) im räumlichen Bereich des Aufgabenträgers Stadt Gera

zu Kapitel 5:

- Anhang 5-1 Zuordnung von Linienkategorien im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz
- Anhang 5-2 Bedienzeiträume und -häufigkeiten (Zielzustand 2025)
- a) im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz
 - b) im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Gera
- Anhang 5-3 Verknüpfungsstellen und maßgebende Umsteigebeziehungen im Liniennetz der Verkehrsunternehmen im Landkreis Greiz
- Anhang 5-4 Ermittlung des Bedarfs zur Neubeschaffung von Straßenbahnen in der Stadt Gera

zu Kapitel 6:

- Anhang 6 Investitionsplanung
- a) im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz
 - b) im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Gera

1. Editorial

1.1. Veranlassung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist ausweislich des § 2 (1) Satz 1 ThürÖPNVG eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, wobei die inhaltliche Ausgestaltung des Begriffs „Daseinsvorsorge“ im Weiteren durch den Landesgesetzgeber nicht erfolgt, sondern der Planungshoheit der jeweils zuständigen Aufgabenträger unterliegt. Dies folgt insbesondere aus § 3 (2) ThürÖPNVG, wonach „die Aufgabenträger [...] den ÖPNV im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit als Aufgabe im eigenen Wirkungskreis nach Maßgabe dieses Gesetzes zu planen, zu organisieren und zu finanzieren [haben]“, aber auch aus den Bestimmungen der §§ 2 (2) und 87 (2) ThürKO.

Die Aufgabenträger sind in diesem Zusammenhang für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zuständig und definieren hierfür den erforderlichen Umfang und die erforderliche Qualität des Verkehrsangebots (vgl. § 8 (3) PBefG). Hierzu bedienen sich die Aufgabenträger des Instruments des **NAHVERKEHRSPANS**. Dieser stellt die mittel- bis langfristigen Entwicklungsabsichten bezüglich des ÖPNV dar. Gemäß § 5 (1) ThürÖPNVG haben die jeweils zuständigen Aufgabenträger Nahverkehrspläne für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und bedarfsgerecht fortzuschreiben.

Die Stadt Gera und der Landkreis Greiz haben im Wissen um die vielfältigen verkehrlichen Beziehungen zwischen beiden Gebietskörperschaften seit 2008 die Nahverkehrsplanung stets gemeinsam betrieben; dies auch vor dem Hintergrund des unter § 4 (1) ThürÖPNVG verankerten Kooperations- und Abstimmungsgebots, wonach Aufgabenträger zur Erreichung der Ziele des ThürÖPNVG zusammenzuarbeiten und sich im Hinblick auf Fahrplanangebote und durchgehende, vertaktete Beförderungsketten abzustimmen haben. Unabhängig von dieser gesetzlichen Forderung ist eine Kooperation beider Gebietskörperschaften in Bezug auf den ÖPNV nicht zuletzt auch deshalb geboten, als dass mit der Umsetzung der „Zweckvereinbarung über die kommunale Gemeinschaftsarbeit auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs“ zum 01.12.2019 erstmals in signifikantem Umfang eine integrierte Bedienung von Stadt- und Regionalbusverkehren erfolgt und dadurch bei gleicher oder teilweise sogar verbesserter Bedienungsqualität eine deutliche Reduzierung der Aufwendungen beider Aufgabenträger für ÖPNV-Ausgleichszahlungen erzielt werden konnte.

Die letzte Fortschreibung des gemeinsamen Nahverkehrsplans datiert aus dem Jahr 2014 und hatte eine ursprüngliche Laufzeit bis einschließlich 2018. Infolge der Insolvenz der Geraer Verkehrsbetrieb GmbH im Jahr 2014 hatte die Stadt Gera den ihr Zuständigkeitsgebiet betreffenden Planungsteil im Zuge einer Teilfortschreibung im Jahr 2015 an die seinerzeitigen Umstände angepasst. Beide Gebietskörperschaften haben zudem Entscheidungen dahingehend getroffen, die aktuelle Fassung des Nahverkehrsplans auch über das Jahr 2018 hinaus zunächst weiterhin gelten zu lassen und nunmehr wiederum gemeinschaftlich fortzuschreiben.

► *Nahverkehrsplan als Instrument für mittel- bis langfristige Entwicklungsabsichten im ÖPNV*

► *gemeinsame Planung des Nahverkehrs aufgrund vielfältiger verkehrlicher Verflechtungen*

► *vgl. Stadtratsbeschluss 132/18 bzw. Kreistagsbeschluss 227/19*

1.2. Regelungsgegenstände

Der Begriff der „Daseinsvorsorge“ ist durch den Gesetzgeber in Bezug auf den ÖPNV nur rudimentär inhaltlich ausgestaltet worden, sodass es den Aufgabenträgern selbst obliegt, den für die Erfüllung des Planungsziels „Daseinsvorsorge“ erforderlichen, quantitativen und qualitativen Umfang öffentlicher Personenverkehrsdienstleistungen zu bestimmen. Dabei haben die Aufgabenträger eine Vielzahl von „Zielfunktionen“ (vgl. § 2 Abs. (1) bis (3) ThürÖPNVG), wie z. B.

- die Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen,
- die Verkehrssicherheit,
- der Umweltschutz,
- die Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit,
- die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen der täglichen Lebensgestaltung unter zumutbaren Bedingungen in allen Landesteilen,
- eine angemessene Anbindung von Wohngebieten an Arbeitsstätten, öffentliche, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie Erholungsgebiete,
- die Gewährleistung sozialverträglicher Tarife,
- eine angemessene Berücksichtigung der Belange von mobilitätseingeschränkten Personen oder
- die Erfüllung der Sicherheitsbedürfnisse der Nutzer

zu beachten, jedoch ohne dass der Landesgesetzgeber ausführt, was unter diesen „Zielfunktionen“ zu verstehen ist bzw. wann sie als erfüllt anzusehen sind und in welchem Verhältnis die teilweise konkurrierenden „Zielfunktionen“ zueinander stehen. Daher fällt nunmehr den (kommunalen) Aufgabenträgern die Funktion zu, im Rahmen der Nahverkehrsplanung die zuvor genannten „Zielfunktionen“ entsprechend zu gewichten und einen Ausgleich zwischen den verschiedenen Interessen herbeizuführen, der zeitlich und örtlich – angepasst an jeweilige, differenzierte Raumstrukturen – unterschiedlich ausfallen kann.

Das Planungsgebiet dieses Nahverkehrsplans umfasst unterschiedliche Gebietstypen; einerseits den Kernstadtbereich von Gera mit einer hohen Bebauungs- und Einwohnerdichte sowie der Überlagerung unterschiedlicher Nutzungsarten und andererseits im Hoheitsgebiet des Landkreises Greiz, aber auch im Stadtgebiet Gera typisch ländlich geprägte Gebiete, die sich durch eine disperse Siedlungsstruktur mit geringer Einwohnerdichte auszeichnen. Die Mittelzentren Greiz und Zeulenroda-Triebes weisen dabei Ansätze verdichteter Strukturen auf.

Gerade die Strukturen des ländlichen Raums stellen den ÖPNV vor große Herausforderungen, die mit den bisherigen, „klassischen“ Systemeigenschaften wie Linienlauf- und Fahrplangebundenheit vorwiegend aus ökonomischen Überlegungen heraus nicht mehr bewältigt werden können. Der ländliche Raum ist heute vielfach davon geprägt, dass – dem Konzept der „zentralen Orte“ folgend – Schulen, Einkaufsmöglichkeiten oder Einrichtungen der medizinischen Versorgung auf einzelne Standorte konzentriert sind, um deren Tragfähigkeit überhaupt zu sichern. Vor dieser Herausforderung steht auch der ÖPNV. Der stetige Einwohnerrückgang im Planungsgebiet, der zudem noch

► *Daseinsvorsorge beschreibt Zielfunktionen*

► *räumliche Konzentration von Funktionen der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum stellt den ÖPNV vor massive ökonomische Probleme*

überproportional in der besonders mobilen Altersgruppe „25-45 Jahre“ ausgeprägt ist, schwächt das Nachfragepotential des ÖPNV. Dieser kann aber eben gerade nicht mit einer räumlichen Konzentration – was gleichbedeutend mit der Aufgabe der Erschließung ganzer Landstriche wäre – reagieren. *„Der ÖPNV zur Gewährleistung der Erreichbarkeit vielfältiger Daseinsvorsorgefunktionen steht damit vor einem doppelten ökonomischen Problem: zur geringeren Nachfrage kommen steigende Distanzen. Pointiert betrachtet: weil sich andere Funktionen der Daseinsvorsorge aus der Fläche zurückziehen, muss der ÖPNV mehr leisten“* (zit. n. [16]).

Geringe Nachfrage bei gleichzeitig zunehmenden räumlichen Distanzen schwächt die Kostendeckung des ÖPNV. Wenngleich dieser immer auf nicht unerhebliche Zuschüsse der öffentlichen Hand angewiesen sein wird, kann und muss die Frage beantwortet werden, in welchem Umfang nachfrageschwache Verkehrsangebote subventioniert werden; insbesondere dann, wenn die Mittel zur Bereitstellung attraktiver Angebote auf nachfragestarken Linien fehlen, von denen deutlich mehr Nutzer profitieren könnten. Der gesetzliche Auftrag zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge kann daher nicht als Verpflichtung der Allgemeinheit interpretiert werden, flächendeckende ÖPNV-Angebote zur Befriedigung der Verkehrsinteressen Einzelner, verbunden mit hohem Zuschussbedarf durch die Allgemeinheit, vorzuhalten. Die Aufgabenträger werden mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan daher einerseits entscheiden müssen, auf welchen Achsen ein qualitativ und quantitativ hochwertiges ÖPNV-Angebot eingerichtet wird und andererseits, ob und in welchem zeitlichen Umfang und in welcher Organisationsform die zwischen den Achsen liegenden Räume durch öffentlich (mit-)finanzierte Verkehrsangebote bedient werden. Für die Stadt Gera erfolgt zudem eine Orientierung an dem Rahmenplan des Verkehrsverbunds Mittelthüringen (VMT).

1.3. Zuständigkeit

Verpflichteter zur Aufstellung und bedarfsgerechten Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist der **AUFGABENTRÄGER**; dies folgt aus § 8 (3) Satz 2 PBefG sowie § 5 (1) Satz 1 ThürÖPNVG. Wer als Aufgabenträger sachlich zuständig ist, ergibt sich entsprechend des § 8 (3) Satz 1 PBefG aus dem Landesrecht; § 3 (1) Nr. 2 ThürÖPNVG als entsprechende landesrechtliche Nachfolgeregelung definiert die kreisfreien Städte bzw. Landkreise als für den straßengebundenen, öffentlichen Personennahverkehr (StPNV) zuständigen Behörden. Gleichwohl ergibt sich aus den vorgenannten Rechtsnormen keine räumliche Zuständigkeit; diese ist vielmehr aus den Bestimmungen der §§ 2 (2) bzw. 87 (2) ThürKO abzuleiten. Danach obliegt die Aufgabenträgerschaft für den StPNV zunächst der Stadt Gera und dem Landkreis Greiz für ihren jeweiligen territorialen Hoheitsbereich (Pflichtaufgabe im eigenen Wirkungskreis). Sofern die Erfüllung dieser Pflichtaufgabe die Leistungsfähigkeit des jeweiligen Aufgabenträgers übersteigt, haben diese die Aufgabe verpflichtend auf dem Wege der kommunalen Gemeinschaftsarbeit zu erfüllen. Unabhängig davon können Gemeinden und Landkreise gemäß § 3 (1) ThürKGG zur Erfüllung von Aufgaben, zu welchen sie berechtigt oder verpflichtet sind, auf der Grundlage der Bestimmungen des ThürKGG zusammenarbeiten.

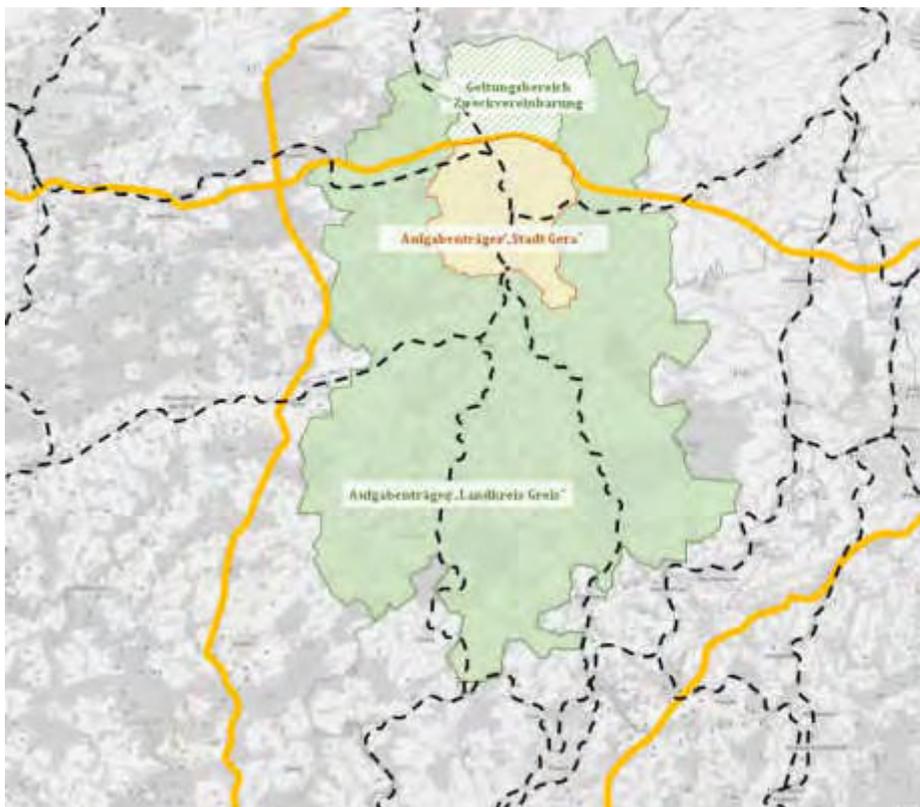
► öffentlicher Gewährleistungsauftrag endet dort, wo die daraus resultierenden (finanziellen) Belastungen der Gesellschaft unverhältnismäßig hoch ausfallen

► Daseinsvorsorge ist ein Gestaltungsauftrag an die Aufgabenträger

► sachliche Zuständigkeit

► räumliche Zuständigkeit

Die Stadt Gera und der Landkreis Greiz haben über die kommunale Gemeinschaftsarbeit auf dem Gebiet des ÖPNV eine Zweckvereinbarung abgeschlossen. Diese wurde durch das Thüringer Landesverwaltungsamt am 18.07.2019 genehmigt und im Thüringer Staatsanzeiger vom 12.08.2019 öffentlich bekannt gemacht. Auf deren Grundlage hat die Stadt Gera die ihr aus der Aufgabenträgerschaft erwachsenden Rechte und Pflichten für den Geltungsbereich der Zweckvereinbarung an den Landkreis Greiz übertragen. Folglich fallen die territorialen Grenzen und die Zuständigkeitsgrenzen beider Gebietskörperschaften in Bezug auf die Aufgabenträgerschaft für den StPNV auseinander. Eine Übersicht hierzu enthält die Abbildung 1-1.



► **Abb. 1-1:**
Zuständigkeitsbereiche der Aufgabenträger (Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende).

1.4. öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) und personenbeförderungsrechtliche Genehmigungen

Die Stadt Gera hat die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH (GVB) mit Wirkung ab dem 01.10.2016 für die Zeitdauer von 20 Jahren, d. h. bis zum Ablauf des 30.09.2036, mit der Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten im Stadtgebiet Gera betraut, wobei einzelne ausbrechende Linien auch den Landkreis Greiz berühren. Der zugrunde liegende ÖDA wurde im Wege einer Direktvergabe an einen internen Betreiber gemäß Art. 5 Abs. (2) VO (EG) 1370/2007 vergeben. Weitere ÖDA zur Erbringung von öffentlichen Verkehrsleistungen existieren im Zuständigkeitsbereich der Stadt Gera nicht.

► vgl. Stadtratsbeschluss 073/15
(3. Erg.)

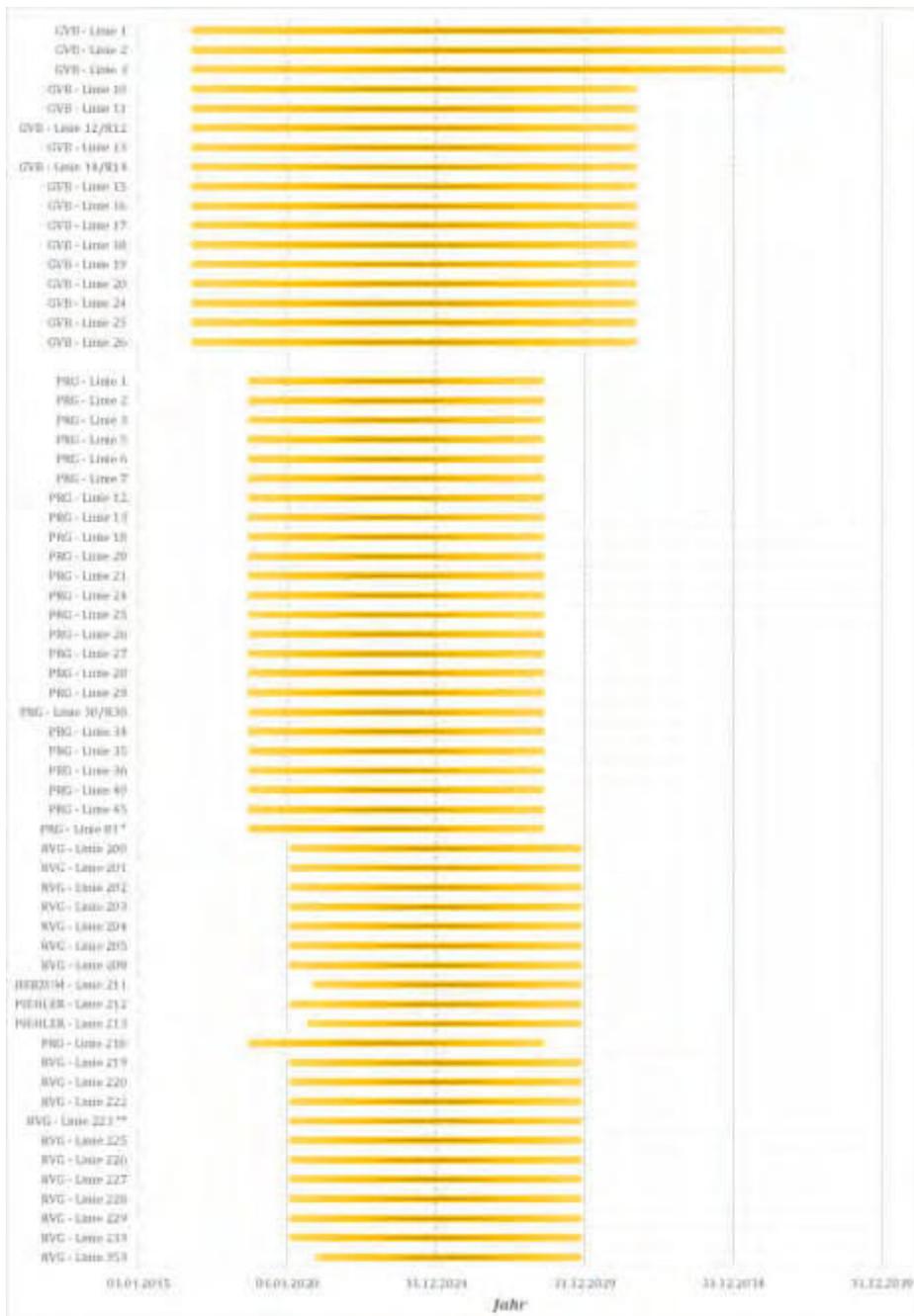
Im Auftrag des Landkreises Greiz erbringen vier Verkehrsunternehmen öffentliche Personenverkehrsdienste, wobei diese nicht nur das Gebiet des Landkreises Greiz, sondern darüber hinaus in Thüringen auch das Stadtgebiet Gera, den Saale-Holzland-Kreis, den Saale-Orla-Kreis und den Landkreis Altenburger Land, im Freistaat Sachsen den Vogtlandkreis sowie den Landkreis Zwickau und in Sachsen-Anhalt den Burgenlandkreis berühren. Die Vergabe der derzeit gültigen ÖDA durch den Landkreis Greiz erfolgte gestaffelt in den Jahren 2018 und 2019. Der ÖDA mit der PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz (PRG) trat zum 01.09.2018, jene mit der RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH (RVG), der Busbetrieb *PIEHLER* GmbH & Co. KG sowie dem Omnibusbetrieb *HERZUM* zum 01.12.2019 in Kraft. Alle vier ÖDA haben eine Laufzeit von jeweils zehn Jahren. An die beiden durch den Landkreis Greiz als alleinigem Gesellschafter gehaltenen Verkehrsunternehmen PRG und RVG erfolgte die Vergabe ebenfalls im Zuge einer Direktvergabe nach Art. 5 Abs. (2) VO (EG) 1370/2007, die Vergaben an die Unternehmen *PIEHLER* und *HERZUM* stellen sog. „KMU-Vergaben“ im Wege des Art. 5 Abs. (4) VO (EG) 1370/2007 dar. Für alle Verkehrsunternehmen, die im Auftrag des Landkreises Greiz tätig sind, übernimmt die GRZ Service- und Verwaltungsgesellschaft mbH Koordinierungs-, Service- und Dienstleistungsaufgaben; insbesondere nimmt sie die Aufgaben der Tarifverbundorganisation im Landkreis Greiz wahr.

ÖDA, die nach dem Art. 5 Abs. (2) oder (4) VO (EG) 1370/2007 vergeben wurden, müssen ausweislich des Art. 5 (1) Satz 2 VO (EG) 1370/2007 den Charakter einer **DIENSTLEISTUNGSKONZESSION** (DLK) annehmen; anderenfalls wäre der Anwendungsbereich der VO (EG) 1370/2007 gar nicht eröffnet. Einer DLK liegt streng genommen kein Beschaffungsvorgang der öffentlichen Hand zugrunde. Vielmehr schafft der Aufgabenträger durch die Gewährung von ausschließlichen Rechten und/oder Ausgleichszahlungen „nur“ die Voraussetzungen dafür, dass ein Unternehmen Verkehrsleistungen am Markt wirtschaftlich tragfähig anbieten kann, die es sonst überhaupt nicht oder nur zu deutlich schlechteren Konditionen (z. B. ein geringeres Fahrtenangebot oder zu viel teureren Fahrpreisen) anbieten würde. Dies bedeutet, dass durch die Intervention der öffentlichen Hand in Bezug auf die Gewährung ausschließlicher Rechte und/oder der Zahlung von Subventionen das wirtschaftliche Risiko des Betreibers zwar reduziert und damit beherrschbar wird, das verbleibende, überwiegende Risiko aus der Betätigung des Unternehmens aber bei diesem verbleiben muss. Praktisch äußert sich dies in den sehr strengen Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 in Bezug auf die Gewährung von (jeglichen) Zuwendungen. Hierfür sind gemäß Art. 4 Abs. (1) VO (EG) 1370/2007

- die von dem Betreiber zu erbringenden, gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie der geographische Geltungsbereich klar zu definieren sowie
- das Verfahren und die Parameter, anhand deren die Ausgleichsleistung berechnet werden soll, vor Vertragsschluss in objektiver und transparenter Weise zu bestimmen, wobei jede übermäßige Ausgleichsleistung zu vermeiden ist. Eine nachträgliche Erhöhung der Ausgleichsleistung ist verboten.

► vgl. Kreistagsbeschluss 278/19
bzw. 279/19

Die vorgenannten Anforderungen sind vor allem beihilferechtlich geprägt. So soll einerseits vermieden werden, dass eine Leistung, welche aufgrund der Direktvergabemöglichkeit dem Wettbewerb – und damit einer durch den Markt erfolgenden wettbewerblichen Überprüfung der Kostenstrukturen des (beabsichtigten) Betreibers – entzogen ist, in einem unbegrenzten Umfang durch Zahlungen der öffentlichen Hand subventioniert wird. Dies steht dem Grundsatz des wirtschaftlichen und sparsamen Mitteleinsatzes entgegen, denn das zuvor zu definierende Verfahren zur Berechnung der Ausgleichshöhe zwingt die Betreiber zu einer strengen Kostendisziplin. Andererseits soll durch die klare Definition der gemeinwirtschaftlichen – und damit ausgleichsfähigen – Verpflichtung in Abgrenzung zu eventuellen anderen Tätigkeiten des Betreibers verhindert werden, dass andere, möglicherweise unrentable Geschäftsfelder der Verkehrsunternehmen, mit denen sie sich am Markt behaupten müssen, durch Ausgleichszahlungen „*quersubventioniert*“ werden.



► **Abb. 1-2:**

Laufzeiten der Genehmigungen nach PBefG im Stadtverkehr Gera (GVB) bzw. im Landkreis Greiz (PRG, RVG, Herzum und Piehler)

* vormalig Linie 14

** Betriebsführer: Fa. Herzum

Während der Geltungsdauer des vorliegenden Nahverkehrsplans sind keine neuen oder weiteren Vergaben von ÖDA geplant. Die Wahrnehmung von aus der ÖPNV-Aufgabenträgerschaft resultierenden Rechten und Pflichten im Bereich grenzüberschreitender Verkehre zwischen dem Landkreis Greiz und dem Vogtlandkreis haben die Aufgabenträger Zweckverband ÖPNV Vogtland und Landkreis Greiz im Zuge einer Verwaltungsvereinbarung geregelt; diese betreffen die Linien 1, 2, 36 und 81 der PRG sowie die Linien 41 und 42 der Plauener Omnibusbetrieb GmbH (POB).

Die Gültigkeitsdauern der gemäß § 2 Abs. (1) Nr. 1 bzw. 3 PBefG erforderlichen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen sind, sofern rechtlich zulässig, auf die Laufzeiten der ÖDA abgestimmt. Abweichungen betreffen die durch die GVB betriebenen Stadtbushlinien, welche abweichend von der Laufzeit des ÖDA nur eine Geltungsdauer bis zum 30.09.2031 haben. Dies liegt darin begründet, dass im Rahmen des PBefG die europarechtlich die unter bestimmten Umständen zulässige Möglichkeit einer maximalen Laufzeit auch für Genehmigungen von Busverkehren von bis zu 22,5 Jahren nicht in nationales Recht überführt worden ist, sondern eine Verlängerung der Laufzeit von Genehmigungen für Linienbusverkehre über zehn Jahre hinaus nur mit dem Ausnahmetatbestand nach Art. 4 Abs. (3) Satz 2 VO (EG) 1370/2007 begründet werden kann und auch dann auf höchstens 15 Jahre begrenzt ist.

Einen Überblick über die Laufzeiten der aktuellen Liniengenehmigungen der durch die Stadt Gera und den Landkreis Greiz betrauten öffentlichen Personenverkehrsdienste enthält die Abbildung 1-2 auf der vorhergehenden Seite.

1.5. „Vision 202X“

ÖPNV BLEIBT EIN ZENTRALER TEIL DER GEWÄHRLEISTUNGSVERANTWORTUNG: Der öffentliche Verkehr erlebt in der zweiten Dekade des 21. Jahrhunderts einen tiefgreifenden Wandel in der Leistungserstellung. Gerade im ländlichen Raum abseits raumstrukturell bedeutsamer Achsen zwischen den zentralen Orten wird der „klassische“ ÖPNV mit seinen Systemeigenschaften der Linien- und Fahrplangebundenheit vielfach durch flexibilisierte Verkehrsformen abgelöst worden sein. Dabei bekennen sich die Aufgabenträger zu ihrer Gewährleistungsverantwortung für ausreichende Versorgung der Bevölkerung aller Landesteile mit öffentlichen bzw. öffentlich organisierten Verkehrsangeboten.

HÄUFIG, SCHNELL UND GUT VERNETZT – DER ÖPNV ALS TRÄGER DER „VERKEHRS- UND MOBILITÄTSWENDE“: Die Angebotsgestaltung ist in Abhängigkeit der verkehrlichen Funktionen differenziert ausgestaltet. In der Stadt Gera als Oberzentrum Ostthüringens wird weiterhin die Straßenbahn das Rückgrat des ÖPNV bilden und der Fokus der Planung und Abstimmung in Zukunft auf diese ausgerichtet. Alle Buslinien sind auf die Takte der Straßenbahn abgestimmt und ermöglichen es, an Verknüpfungspunkten mit kurzen Wartezeiten bzw. Übergangswegen ein engmaschiges Netz zu spinnen, wodurch alle innerstädtischen Ziele schnell und bequem erreicht werden können.

Auf den Hauptlinien des Regionalverkehrs zwischen den zentralen Orten finden Fahrgäste ein systematisiertes Angebot im Sinne eines „klassischen“ Linienverkehrs vor. Auf immer mehr Linien hat sich dabei der „PlusBus“-Standard etabliert. „PlusBus“ ist zu einer bekannten und geschätzten Premium-Marke des ÖPNV im ländlichen Raum geworden. Diese schließen den ländlichen Raum entlang raumstrukturell bedeutsamer Achsen schnell und im merkbaren Takt an die nächstgelegenen Mittel- und Oberzentren sowie wichtigen Verknüpfungspunkte anderer öffentlicher Verkehrsmittel an. Die Übergänge zwischen Bus, Straßenbahn und Zug sind zeitlich eng aufeinander abgestimmt; automatisierte Leitsysteme überwachen die Anschlussgewährleistung im Verspätungsfall. Diese Schnittstellen sind zu multimodalen „Mobilitätspunkten“ entwickelt worden – Fahrgäste haben hier Zugang zu Sharing-Angeboten (Mietfahrzeuge, Leihfahrräder o. Ä.). Flexibilisierte, auf individuelle Mobilitätsbedürfnisse zugeschnittene Angebote gewährleisten – ausgehend von diesen Mobilitätsschnittstellen – eine Feinverteilung ankommender Fahrgäste auch abseits der oben beschriebenen ÖPNV-Hauptlinien.



Der PlusBus. Ein Takt, mit dem Sie rechnen können.

Qualitätsmerkmale des PlusBus

- Direkter Linienverlauf mit konstanter Linienführung
- Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte (i.d.R. Bahnhöfe bzw. Busbahnhöfe)
 - max. 15 Minuten Wartezeit (ohne Umsteigewege)
- 15 vertaktete Fahrtenpaare (Stundentakt); in Ausnahmefällen 13 (notwendige Bedienungslücken nur in der Nebenverkehrszeit)
 - gleicher Fahrplan des Grundangebotes an Schul- und Ferientagen
- bedarfsgerecht vertaktetes Grundangebot im Tagesverkehr
 - Samstags: mind. 6 Fahrtenpaare
 - Sonntag und Feiertag: mind. 4 Fahrtenpaare
- Logos an Busanzeigen, Fahrplänen und Haltestellen

+BUS + S Zug = Attraktives ÖPNV Hauptnetz in der Region

► **Abb. 1-3 (oben links):**

Bildmotiv zur Bewerbung des „PlusBus“ als herausgehobenem Bedienungsstandard im Regionalbusverkehr (Quelle: [26]).

► **Abb. 1-4 (unten links):**

Die PRG-Linie 81 (Greiz – Reichenbach) ist die erste „PlusBus“-Linie im Landkreis Greiz. Seit der Angebotsausweitung im August 2018 sind die Fahrgastzahlen auf dieser Linie um 14% gestiegen (Bildquelle: PRG/Thierfelder).

► **Abb. 1-5 (rechts):**

Qualitätsmerkmale des „PlusBus“ (Quelle: [19]).

FLEXIBLE UND AUTOMATISIERTE BEDIENFORMEN SICHERN DIE ANBINDUNG DER FLÄCHE:

Für die Gewährleistung der Anbindung von Orten abseits der „PlusBus“-Linien stehen – neben in das ÖPNV-System integrierten Taxiangeboten – Klein- und Midibusse mit einer auf die geringere Nachfrage angepassten Beförderungskapazität zur Verfügung. Mehr und mehr setzen sich hierbei autonom fahrende Fahrzeuge durch. Sie verkehren nicht mehr auf festgelegten Linienläufen bzw. nach fest vorgegeben Fahrplänen, sondern stellen – zunehmend durch KI-Technologie selbstorganisierend – zeitlich und räumlich rein nachfrageorientierte Punkt-zu-Punkt-Verbindungen her („On-demand-Verkehre“). Haltestellen im klassischen Sinne existieren außerhalb des ÖPNV-Kernetzes nur noch selten – (nahezu) jeder Adresspunkt kann zu jeder Tageszeit ein Start- und Zielpunkt einer Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln sein. Die Kunden schätzen die gute Zugänglichkeit zum System „ÖPNV“, die bei Erfordernis Anschlüsse an das

übergeordnete ÖPNV-Netz herstellen, sowie deren durch die direktere Führung verkürzten Fahrtzeiten. Die Buchung dieser Verkehrsangebote erfolgt weitgehend über digitale und barrierefrei ausgestaltete Kommunikationswege, z.B. über eine neue, deutschlandweit nutzbare „*Mobility-App*“.



► **Abb. 1-6 bzw. 1-7:**
Autonom fahrender Kleinbusse im Testbetrieb im öffentlichen Verkehrsraum in Gera-Lusan (Bildquelle: GVB).

DER ÖFFENTLICHE NAHVERKEHR ERLEBT EINE „INVESTITIONSOFFENSIVE“: Der „*New Green Deal*“ und die „*Zero-Emission-Strategie*“ der Europäischen Kommission auch im Nutzfahrzeugbereich (Clean Vehicle Directive bzw. das „*Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz*“) hat dem öffentlichen Verkehr eine Vorreiterrolle bei der Einführung alternativer Antriebstechnologien eingeräumt. In dem Gesetz zur Umsetzung der Richtlinien (EU) 2019/1161 vom 20.06.2019 zur Änderung der Richtlinien 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge sowie zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften wurden verbindliche Mindestziele für emissionsarme und -freie PKW sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge – inklusive Bus/ÖPNV gesetzt.

Zwar prägen Busse mit Verbrennungsmotoren, die in der zweiten oder zu Beginn der dritten Dekade des 21. Jahrhunderts beschafft wurden, noch vielfach das Bild des ÖPNV, mittlerweile stehen aber auch praxistaugliche Busse unter Nutzung von synthetischen Kraftstoffen, batterieelektrischen Antrieben oder Brennstoffzellentechnologie (Wasserstoff) zur Verfügung. Durch die Abnahme in größeren Stückzahlen hat sich auch der Kaufpreis der Fahrzeuge von anfangs etwa 500.000 bis 600.000 EUR (!) deutlich reduziert. Dabei haben sich regional unterschiedliche Strategien zur Antriebstechnologie durchgesetzt: während in Städten mit bereits vorhandener Straßenbahninfrastruktur batterieelektrische Antriebe vorherrschen, überwiegen im Regionalbusverkehr Fahrzeuge auf Basis von Wasserstoff oder synthetischen Kraftstoffen.

Neben den fortlaufenden Investitionen in neue Fahrzeuge bzw. eine neue Antriebstechnologie haben die Straßenbaulastträger gemeinsam mit den Aufgabenträgern den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur, zunächst beginnend entlang der ÖPNV-Hauptachsen, vorangetrieben. Dies folgt vor allem aus der demographischen Entwicklung in der Region, in der ältere Menschen bzw. Personen mit Mobilitätseinschränkungen eine immer größer werdende Nachfragegruppe des öffentlichen Verkehrs bilden.

DER VERTRIEB IM ÖPNV IST DURCHGEHEND DIGITAL: Papierfahrtscheine existieren nicht mehr. Fahrgäste werden mittels Chipkarte in das System ÖPNV ein- und nach Verlassen auch wieder ausgecheckt oder checken per Smartphone mit

Hilfe einer App ein und beim Aussteigen wieder aus (Check-In/ Check-Out-System). Der Beförderungstarif wird nach dem „Best-Price-Verfahren“ am Ende des Monats automatisch vom Konto eingezogen. Die Chipkarte bzw. die App funktionieren aufgrund standardisierter Schnittstellen deutschlandweit in allen Verkehrsmitteln und -unternehmen. Für den Fahrgast senkt dies die Zugangsbarriere zum ÖPNV, da ein durchgehender Vertrieb ohne spezielle Kenntnis der unternehmensspezifischen Tarif- und Beförderungsbedingungen möglich ist; für die Unternehmen erlaubt dieses System im Hintergrund eine gerechte Zuschreibung der Fahrgelderlöse. Die Rolle der Verkehrsverbünde wird einen Wandel erfahren. Liegt heute noch ein Großteil der Arbeit in der Abstimmung von Tarifen und Aufteilung der Einnahmen, so kommt den Verbänden die Betreuung überbetrieblicher IT-Plattformen, die Funktion einer zentralen Clearingstelle, die Etablierung einheitlicher Fahrplanmedien sowie die Koordination der Aufgabenträger (bezogen auf die Stadt Gera) und Unternehmen über das gesamte Verbundgebiet hinweg zu.

Testweise eingeführte Tarifaktionen und -produkte wie das „1-Euro-Ticket“ oder der „kostenlose ÖPNV“ haben Zug, Bus und Bahn in das kollektive Bewusstsein gerückt, jedoch – für sich gesehen – nicht zu einer nachhaltigen Nachfragesteigerung geführt, welche die erheblichen Einnahmeverluste der Verkehrsunternehmen hätte auch nur ansatzweise kompensieren können. Es setzt sich die Erkenntnis durch, dass ein attraktives ÖPNV-Angebot „nicht zum Nulltarif zu haben ist“ und welches in einem ausgewogenen Verhältnis durch die Nutzer einerseits und die öffentliche Hand andererseits finanziert wird. Zunehmend berücksichtigen aber Investoren sowohl bei der Standortentscheidung für Firmen und Einkaufszentren, aber auch bei der Entwicklung von Wohnstandorten den Wert einer guten ÖPNV-Anbindung und leisten als Drittnutzer einen finanziellen Beitrag zur Vorhaltung eines attraktiven ÖPNV-Angebots.



DIE ÖPNV-UNTERNEHMEN SIND IN DER „ARBEITSWELT 4.0“ ANGEKOMMEN: Infolge der zunehmenden Digitalisierung und Flexibilisierung haben sich die beruflichen Anforderungen und die Arbeitsbedingungen in den Verkehrsunternehmen stark gewandelt. Die angespannte Bewerberlage auf dem Arbeitsmarkt, insbesondere in Bezug auf das Fahrpersonal, aber auch die höhere Wertschätzung von planbarer Arbeits- und Freizeit („Work-Life-Balance“) begründen für die Verkehrsunternehmen die Notwendigkeit der Gewährung neuer Arbeitszeitmodelle, welche den flexiblen Verfügbarkeitsanforderungen gerade von „On-

► **Abb. 1-8 (links):**

In Dresden wurde erstmalig in Deutschland das elektronische Ticketsystem mit Raumerfassung getestet. Das ALLFA-Ticket (als Karte) erkennt automatisch die Anwesenheit des Kunden in Bus und Bahn und bucht im Nachgang der Fahrt automatisch den Fahrpreis ab (Quelle: [18]).

► **Abb. 1-9 (rechts):**

Haltestelle „IKEA, Am Butzweilertshof“ an der Verlängerung der Kölner Stadtbahnlinie 5. Die Erweiterung kam maßgeblich auch deshalb zustande, weil sich IKEA und zwei weitere Firmen mit 5 Mio. EUR am Neubau u.a. von Haltestellen in dem erschlossenen Gewerbegebiet beteiligt hatten (Quelle: [1]).

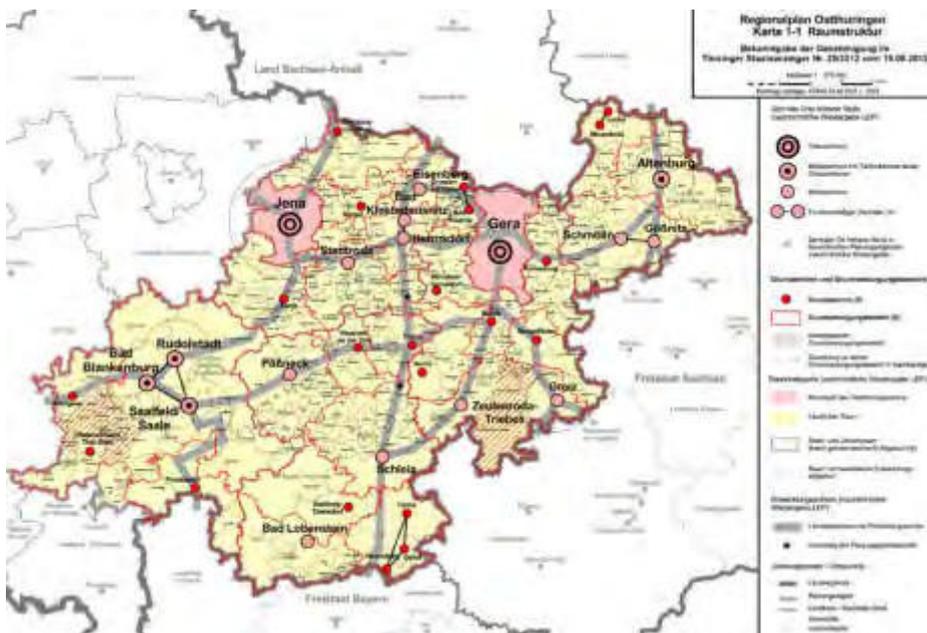
demand-Verkehren“ im ländlichen Raum entgegenstehen. Die schrittweise Einführung autonom agierender Fahrzeuge ist daher zur zentralen Voraussetzung geworden, um abseits der ÖPNV-Hauptlinien zu vertretbaren Aufwendungen für die Fahrgäste und Aufgabenträger die Versorgung mit öffentlichen Personenverkehrsdiensten noch gewährleisten zu können. In der Folge haben sich auch im Instandhaltungsbereich die Anforderungen an die dortigen Mitarbeiter geändert. Klassische, handwerkliche Kompetenzen spielen zwar weiterhin eine Rolle, treten aber zugunsten von speziellen Fähigkeiten auf den Gebieten der Informations- bzw. Kommunikationstechnik, Elektronik und Automatisierungstechnik mehr und mehr in den Hintergrund.

2. Bestandsanalyse zum ÖPNV

2.1. Lage und zentralörtliche Gliederung

Die Stadt Gera und der Landkreis Greiz liegen im Osten des Freistaats Thüringen. Dabei wird die Stadt Gera im Osten, Süden und Westen vom Landkreis Greiz umschlossen, woraus sich vielfältige Verflechtungen zwischen den beiden Gebietskörperschaften ergeben. Im Norden grenzt die Stadt Gera an den sachsen-anhaltinischen Burgenlandkreis, weist darüber hinaus im Nordwesten aber auch eine kurze gemeinsame Grenze mit dem Saale-Holzland-Kreis auf. Der Landkreis Greiz ist anno 1994 als Zusammenschluss der früheren „Altkreise“ Gera-Land (mit Ausnahme einiger Gemeinden im nördlichen Teil dieses Altkreises, welche der Stadt Gera angegliedert wurden), Greiz und Zeulenroda entstanden. Er weist im Osten eine gemeinsame Grenze mit dem Landkreis Altenburger Land sowie dem Landkreis Zwickau, im Süden mit dem Vogtlandkreis, im Westen mit dem Saale-Orla-Kreis und dem Saale-Holzland-Kreis sowie im Norden mit dem Burgenlandkreis auf.

► räumliche Einordnung



► **Abb. 2-1:**
 zentralörtliche Gliederung im
 Planungsgebiet (Übernahme aus
 Regionalplan Ostthüringen,
 2012)

innerhalb des Planungsgebiets	OZ	Gera
	MZ	Greiz, Zeulenroda
	GZ	Auma-Weidatal, BadKöstritz/Crossen, Berga (E.), Münchenbernsdorf, Ronneburg, Weida
benachbarte zentrale Orte außerhalb des Planungsgebiets	OZ	Hof, Jena, Leipzig, Plauen (V.), Zwickau (S.)
	MZ	Altenburg, Eisenberg, Hermsdorf /Bad Klosterlausnitz, Reichenbach (V.), Saalfeld (S.), Schleiz, Schmölln/Gößnitz, Werdau, Zeitz
	GZ	Triptis

Innerhalb des Planungsgebiets erfüllt die Stadt Gera die Funktion als Oberzentrum, wobei die südlichen Teile des Landkreises Greiz aufgrund deren räumlicher Nähe sowie aufgrund historisch gewachsener Beziehungen tendenziell eher eine Ausrichtung zu den sächsischen Oberzentren Plauen und Zwickau aufweisen. Aus diesem Grund existieren gerade zwischen dem Landkreis Greiz und dem westsächsischen Raum (Vogtlandkreis, Landkreis Zwickau) ausgeprägte verkehrliche Beziehungen bzw. Verflechtungen (↗ Kapitel 3.3.).

► zentrale Orte

Die Städte Greiz und Zeulenroda-Triebes nehmen die Funktionen von Mittelzentren wahr. Grundzentren innerhalb des Planungsgebiets sind die Städte Auma-Weidatal, Bad Köstritz (funktionsteilig mit Crossen), Berga, Münchenbernsdorf, Ronneburg und Weida.

Die verbleibenden Gemeinden innerhalb des Planungsgebiets, aber auch einzelne Orts- bzw. Gemeindeteile innerhalb der Stadtgrenzen zentraler Orte weisen einen typisch ländlichen Charakter auf. Wenngleich diese Gemeinden (bzw. Gemeindeteile) eine in sich kompakte Dorf- und Bebauungsstruktur aufweisen – was sich durchaus positiv auf die Erschließungswirkung der Haltestellen auswirkt – so sind sie doch im Planungsgebiet insgesamt sehr dispers verteilt. Dem aufgrund der niedrigen Einwohnerzahlen pro Gemeinde geringen Fahrgastpotential stehen andererseits deutlich erhöhte Aufwendungen hinsichtlich der Verkehrserschließung bzw. des Verkehrsangebots gegenüber, die notwendig sind, um dieses Potential überhaupt zu erreichen.

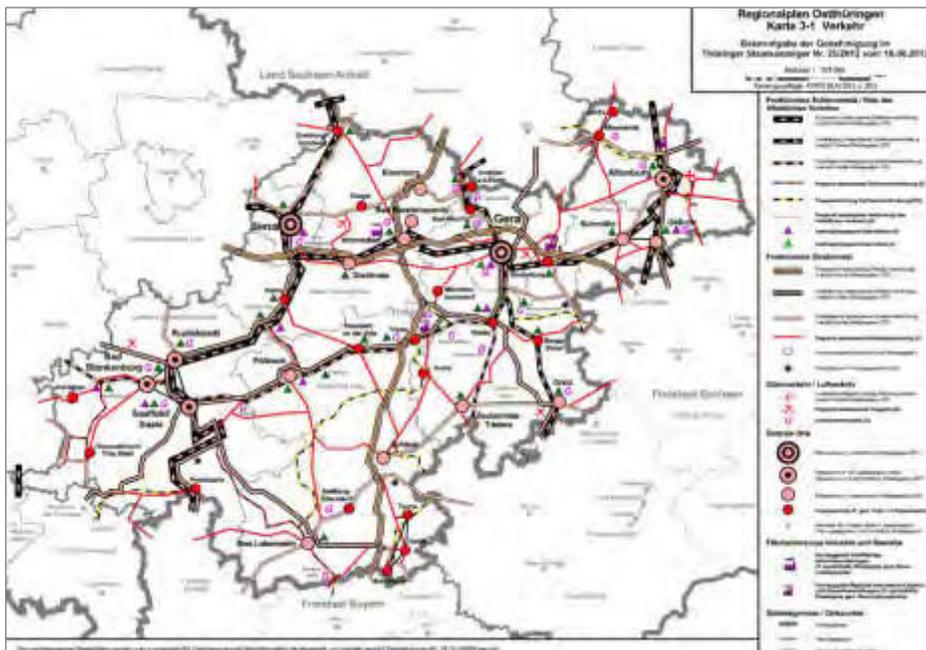
2.2. Einbindung in Netze des überörtlichen Verkehrs

2.2.1. Straßenverkehr

Das Planungsgebiet wird im Norden, Westen und Südosten durch die Bundesautobahnen (BAB) 4, 9 und 72 durch einen dreiecksförmigen Netzschnitt begrenzt. Insbesondere für die Stadt Gera sowie für die nördlichen und westlichen Teile des Landkreises Greiz besteht dadurch eine sehr gute bis gute Anbindung an das überregionale Fernstraßennetz. Im Weiteren wird das Planungsgebiet durch die Bundesstraßen (B) 2, 92, 94 und 175 erschlossen, welche über das Netz der Bundesautobahnen hinaus großräumige Verbindungsfunktionen sowie den Anschluss an das Netz der Bundesautobahnen herstellen. Entsprechend des Regionalplans Ostthüringen (↗ [20]) besitzen darüber hinaus die folgenden Landesstraßen (L) bedeutsame Verbindungsfunktionen:

► überörtliches Straßennetz

3. L 1076 (Gera – St. Gangloff – Hermsdorf/BAB 9),
4. L 1078 (Gera – Münchenbernsdorf – B 175 (– BAB 9)),
5. L 1081 ((B 2 –) Pölzig – Ronneburg/BAB 4 – Seelingstädt – B 175),
6. L 1082 (Gera/B 92 – L 1081),
7. L 1083 (Zeulenroda – Hohenölsen/B 92),
8. L 1086 (Greiz/B 92/94 – Werdau/B 175),
9. L 1087 (Zeulenroda – Auma-Weidatal – Triptis – BAB 9/B 281),
10. L 3002 (Gera – Auma-Weidatal – Schleiz),
11. L 3007 (Gera/BAB 4 – Bad Köstritz – Eisenberg – BAB 9).



► **Abb. 2-2:**
Darstellung (über-)regional bedeutsamer Verkehrsachsen innerhalb des Planungsgebiets (Übernahme aus Regionalplan Ostthüringen, 2012)

In den kommenden Jahren (Planungshorizont bis 2030) sind verschiedene Neu- bzw. Ausbaumaßnahmen (ohne reine Erhaltungsmaßnahmen) entsprechend der für die jeweilige Straßenklasse maßgebenden Planwerken vorgesehen, die sich zum Teil auch auf die Linienführung und Angebotsgestaltung des ÖPNV auswirken werden (↗ Kapitel 5):

lfd. Nr.	Straße/ Nummer	Maßnahme	Grundlage	Priorität	Stand
1	B 92	Neubau OU Wolfsgefäth	BVWP	WB	VE
2	B 92	bedarfsgerechter Neu-/Ausbau zwischen Gera-Lusan und südl. Stadtgrenze (Anbindung zur „Querspange Liebschwitz“)	RP-OT	VB	o.P.
3	B92/ K 113	Neubau zwischen BAB 4 (Anschlussst. Gera-Leumnitz) und L 1081 bei Korbußen/Großenstein	LSBP	VB	in Bau
4	B 94/ L 1087	Neubau OU Zeulenroda	BVWP/ LSBP	WB+/ VB	o.P.
5	B 175	Neubau OU Burkensdorf, Frießnitz und Großebersdorf	BVWP	VB	VE
6.1	L 1081	Ausbau zwischen Rückersdorf und Chursdorf	LSBP	WB	o.P.
6.2	L 1081	Neubau OU Rückersdorf und Chursdorf	LSBP	WB	o.P.
7.1	L 1081/ L 1362	Ausbau zwischen Baldenhain und Sachsenroda/Hartha	LSBP	VB	PF
7.2	L 1081/ L 1362	Neubau OU Baldenhain und Sachsenroda	RP-OT	VB	o.P.
8.1	L 1087/ L 3002	Ausbau zwischen Braunsdorf und Zeulenroda	LSBP	VB	o.P.
8.2	L 1087/ L 3002	Neubau OU Braunsdorf und Auma sowie Anschluss an B94/OU Zeulenroda (vgl. lfd. Nr. 4)	LSBP	VB	o.P.

► **Abb. 2-3:**
Übersicht zu geplanten Neu-, Aus- und Umbaumaßnahmen im überörtlichen Straßennetz mit Relevanz für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans (Quellen: [5], [15], [20]).

2.2.2. Eisenbahnverkehr

Das Planungsgebiet wird durch sechs verschiedene Kursbuchstrecken (KBS) mit dem Eisenbahnverkehr, auf welchen regelmäßige Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bedient werden, erschlossen (↗ Abbildung 2-4). Den zentralen Schnittpunkt aller im Planungsgebiet verlaufenden Kursbuchstrecken bildet der Geraer Hauptbahnhof. Als Knotenpunkt des integralen Taktfahrplans besteht immer zur vollen Stunde ein Anschluss zwischen Zügen aller Kursbuchstrecken. Einzig die Züge der RegionalBahn-Linie 21 (Erfurt – Weimar – Jena – Gera; betrieben durch die Erfurter Bahn) sind nicht in den Taktknoten am Geraer Hauptbahnhof integriert.

Das SPNV-Angebot im Planungsgebiet besteht im Wesentlichen aus Regional-Express- (RE) bzw. RegionalBahn-Verbindungen (RB) im Stundentakt; teilweise ergibt sich dieser aus der zeitlichen Überlagerung zweier, jeweils im Zweistundentakt verkehrender Linien. Eine Ausnahme bildet die KBS 546 (Gera – Zeulenroda – Mehltheuer – Hof), welche im Zweistundentakt bedient wird. Zwischen Gera Hbf und Weida besteht jedoch ein stündliches Angebot, ebenso zwischen Mehltheuer und Hof (Überlagerung von RE-Stundentakt und ergänzendem RB-Zweistundentakt). Auf der KBS 565 (Gera – Jena – Weimar – Erfurt) besteht das Verkehrsangebot aus einem stündlichen RE-Grundtakt, der alle zwei Stunden (in der Hauptverkehrszeit stündlich) durch die langsamere, aber dafür an allen Stationen haltende RB zu einem etwa halbstündlichen Angebot ergänzt wird. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 wurden drei der RE-Zugpaare zwischen Gera und Erfurt durch InterCity-Züge (IC) mit dem Laufweg Gera – Jena – Weimar – Erfurt – Kassel (– Ruhrgebiet) ersetzt, welche innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches des Verkehrsverbunds Mittelthüringen (VMT) aber auch mit Fahrkarten des Nahverkehrs nutzbar sind. Die Stadt Gera hat damit nach Einstellung der InterRegio-Züge (IR; zum 10.06.2001) bzw. des „Inter-Connex“ (zum 10.12.2006) erstmals wieder einen Anschluss an den Eisenbahnfernverkehr erhalten. Kritisch anzumerken bleibt hierbei jedoch, dass sich aufgrund der gegenüber den vormals verkehrenden RE-Zügen unverändert übernommenen Haltekonzeption bei gleichzeitig ungünstiger Fahrdynamik und fehlender Neigetechnik der lokbespannten IC-Züge die Fahrtzeit zwischen Gera und Erfurt um etwa zehn Minuten erhöht hat.

Neben den SPNV-Verbindungen innerhalb des Planungsgebiets besitzt auch die außerhalb des Planungsgebiets liegende, sog. „Sachsen-Franken-Magistrale“ (Dresden – Chemnitz/Leipzig – Zwickau – Plauen – Hof – Nürnberg), welche über die Verknüpfungsstelle zwischen Zug und Bus am Bahnhof Reichenbach (V.) ob. Bf. erreicht werden kann, eine hohe Bedeutung, da über diese schnell das nächstgelegene Oberzentrum Zwickau erreicht werden kann. Im Abschnitt Zwickau – Reichenbach – Plauen wird die „Sachsen-Franken-Magistrale“ sowohl durch die im Stundentakt verkehrenden RE-Züge Dresden – Chemnitz – Zwickau – Plauen – Hof und die ebenfalls stündlich verkehrende RB-Linie Zwickau – Werdau – Plauen – Bad Brambach (– Cheb/Eger) bedient. Mit Abschluss der Elektrifizierungsarbeiten zwischen Reichenbach und Hof im Jahr 2013 wurde der Betrieb der zuvor genannten RE-Linie – zulasten der bislang bestehenden, umsteigefreien Verbindung bis Nürnberg – auf elektrische Traktionsmittel umgestellt.

► Grundangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

► Angebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)



► **Abb. 2-4:**
 Übersicht über im SPNV bediente Eisenbahnstrecken im Planungsgebiet sowie zu den Bedienungsstandards (Fahrplanstand: Dez. 2020; Quelle: [12]). Die in der unten angehängten Tabelle unterstrichenen Orte kennzeichnen Stationen mit einem Taktwechsel.

SPNV-Linie	Verlauf	Zugfolgezeit
RE 1	Göttingen – Erfurt – Jena – Gera – Glauchau	120'-Takt
RE 3	Erfurt – Jena – Gera – Altenburg/Greiz	120'-Takt
RE 12	Leipzig – Zeitz – Gera – Weida – Saalfeld	120'-Takt
RE 13	(Leipzig –) Gera – Zeulenroda – Mehlth. – Hof	120'-Takt (+ V.)
RB 21	Erfurt – Jena – Gera	60'-/120'-Takt
RB 22	Leipzig – Zeitz – Gera – Weida – Saalfeld	120'-Takt
RB 4	Gera – Greiz – Plauen – Weischlitz	120'-Takt

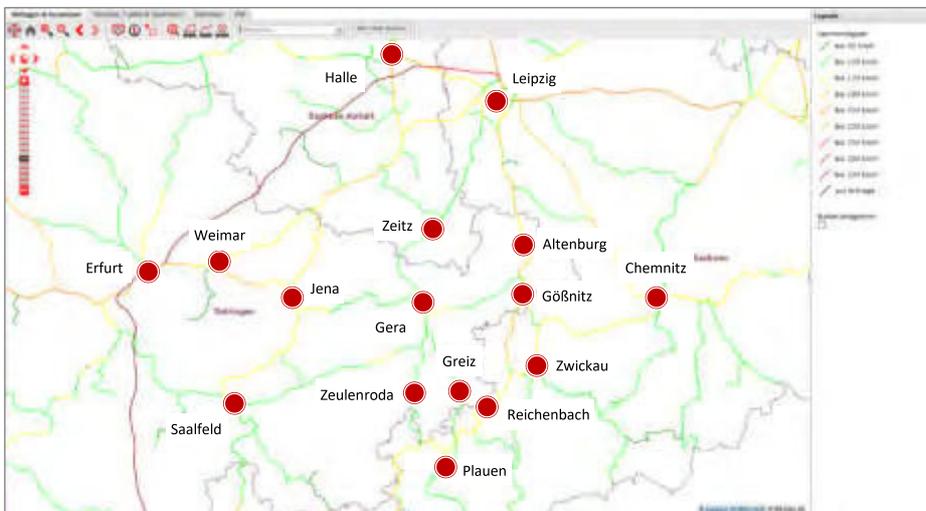
Der SPNV ist integraler Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs im Planungsgebiet. Auf einigen raumstrukturell relevanten Achsen im Planungsgebiet, entlang derer kein oder aus Gründen der Reisezeit kein zum MIV konkurrenzfähiges Angebot des StPNV besteht, nimmt der SPNV wesentliche Verbindungsfunktionen, teilweise in multimodalen Reiseketten (Zug/Bus) wahr. Dabei weisen die SPNV-Verbindungen im Planungsgebiet im Wesentlichen gute bis sehr gute Bewertungen der Angebotsqualität – bezogen auf die raumplanerisch relevanten Kennzahlen zur Einhaltung der Zeitgrenzen bis zum Erreichen des nächstgelegenen, zentralen Ortes, zur ÖPNV-Luftliniengeschwindigkeit (ausgehend von der komplexen Reisezeit) sowie zum Reisezeitverhältnis ÖPNV:MIV – auf (7 Kapitel 2.3.3.). Defizite konnten bezogen auf den SPNV nur auf den raumstrukturell relevanten Relationen zwischen den Oberzentren Gera und Zwickau, Gera und Plauen sowie Gera und Hof verzeichnet werden, wobei in allen Fällen maßgeblich die geringe Reisegeschwindigkeit im SPNV ursächlich hierfür ist.

KBS	Strecke / Abschnitt		RegionalExpress (RE)		Regionalbahn (RB)	
	Abschnitt	Länge	Fahrzeit*	v _z	Fahrzeit*	v _z
540	Gera - Altenburg	41,6 km	37 min.	67,5 km/h	---	---
	- TA: Gera - Lehnardt	32,1 km	26 min.	68,8 km/h	---	---
	- TA: Lehnardt - Altenburg	9,5 km	7 min.	81,4 km/h	2 min.	93,0 km/h
540.1	Gera - Glauchau	51,7 km	49 min.	63,3 km/h	---	---
	- TA: Gera - Gößnitz	35,4 km	26 min.	75,9 km/h	---	---
	- TA: Gößnitz - Glauchau	16,3 km	14 min.	69,9 km/h	14 min.	63,3 km/h
541	Gera - Plauen	51,9 km	---	---	60 min.	51,9 km/h
	- TA: Gera - Greiz	31,5 km	33 min.	57,3 km/h	33 min.	54,0 km/h
	- TA: Greiz - Plauen (Haltepunkt Mitte)	20,4 km	---	---	22 min.	55,6 km/h
546	Gera - Hof	83,9 km	---	---	83 min.	60,7 km/h
	- TA: Gera - Weida	12,0 km	---	---	11 min.	63,3 km/h
	- TA: Weida - Zeulenroda unt. Bf.	17,0 km	---	---	20 min.	51,0 km/h
	- TA: Zeulenroda unt. Bf. - Mehltheuer	17,9 km	---	---	18 min.	59,7 km/h
	- TA: Mehltheuer - Hof	37,0 km	---	---	34 min.	70,3 km/h
550	Gera - Leipzig	74,3 km	64 min.	69,7 km/h	65 min.	68,9 km/h
	- TA: Gera - Zeitz	28,1 km	23 min.	75,3 km/h	24 min.	70,7 km/h
	- TA: Zeitz - Leipzig	46,2 km	40 min.	69,3 km/h	40 min.	66,7 km/h
555	Gera - Saalfeld	67,1 km	55 min.	73,2 km/h	58 min.	69,4 km/h
	- TA: Gera - Weida	12,0 km	12 min.	60,0 km/h	11 min.	65,5 km/h
	- TA: Weida - Pölsneck ob. Bf.	37,5 km	29 min.	77,6 km/h	28 min.	71,6 km/h
	- TA: Pölsneck ob. Bf. - Saalfeld	17,6 km	14 min.	76,0 km/h	13 min.	70,4 km/h
565	Gera - Erfurt	89,2 km	62 min.	86,3 km/h	77 min.	69,5 km/h
	- TA: Gera - Jena (Westbahnhof)	45,3 km	32 min.	87,7 km/h	40 min.	68,0 km/h
	- TA: Jena (Westbahnhof) - Weimar	22,6 km	18 min.	86,3 km/h	18 min.	71,4 km/h
	- TA: Weimar - Erfurt	21,3 km	12 min.	100,1 km/h	19 min.	70,2 km/h

* kürzeste planmäßige Fahrzeit einschließlich Aufenthaltszeiten an Zwischenstationen innerhalb des Abschnitts

► Abb. 2-5:

Erzielte Reisegeschwindigkeiten im SPNV in Ostthüringen (Fahrplanstand: 13.12.2020). Zielwerte für Reisegeschwindigkeiten im SPNV werden fast ausschließlich nur im Segment des „langsamen“ SPNV (RB-Linien; $v_{Ziel} \geq 60 \text{ km/h}$) erreicht, im Segment des „schnellen“ Regionalverkehrs (RE-Linien; $v_{Ziel} \geq 90 \text{ km/h}$) jedoch verfehlt.



► Abb. 2-6 a-c:

(Fortsetzung nächste Seite)

Infrastrukturzustand des Eisenbahnnetzes im Planungsraum bzgl. verschiedener Parameter

a) max. zulässige Geschwindigkeit (ohne Neigetechnik)

b) Gleisanzahl

c) Traktionsart

(Quelle: [6])





Die weitgehende Einhaltung der raumplanerischen Zielwerte zur Erreichbarkeit nächstgelegener zentraler Orte ist aber nicht zuletzt auch der hohen räumlichen Konzentration zentraler Orte im Planungsgebiet bzw. dessen näheren Umfelds zuzuschreiben. Stellt man die im SPNV erreichten Reisegeschwindigkeiten den im Nahverkehrsplan für den SPNV des Freistaats Thüringen definierten Zielwerten gegenüber (→ Abbildung 2-5), so werden infrastrukturelle Defizite deutlich. Zudem erschweren – insbesondere auf der sog. „Mitte-Deutschland-Verbindung“ – das in Abschnitten fehlende zweite Gleis sowie die bestehende Elektrifizierungslücke zwischen Weimar und Gößnitz eine flexible bzw. – gerade im Hinblick auf den notwendigen Traktionswechsel für die zuvor genannten IC-Zugpaare zwischen Gera und dem Ruhrgebiet – wirtschaftliche Betriebsführung. Daher kommt dem weiteren Ausbau dieser Strecke entsprechend des im BVWP derzeit als „potentieller Bedarf“ vorgesehenen Umfangs aus Sicht der Aufgabenträger eine herausragende Bedeutung zu. Die in der Abbildung 2-7 enthaltene Tabelle enthält eine Übersicht über wesentliche Infrastrukturausbaumaßnahmen im Bereich des Schienennetzes (Planungshorizont bis 2030), deren Ergebnisse insbesondere hinsichtlich veränderter Reisezeiten sich perspektivisch auch auf die Planung des StPNV auswirken.

Ifd. Nr.	KBS	Maßnahme	Grundlage	Priorität	Stand
1.	501.5	ABS Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden hier: Streckenausbau und Anhebung der Geschwindigkeit auf bis zu 160 km/h Gößnitz – Lehndorf und Altenburg – Neukieritzsch; Knotenumbau Gößnitz	BVWP/BSWAG (L13)	L	in Bau
2.	540/565	ABS Weimar – Gera – Gößnitz hier: 2. Gleis (ohne Gera – Töppeln und Hermsdorf-Klosterlausnitz – Papiermühle) und Elektrifizierung Weimar – Gera – Lehndorf/Gößnitz	BVWP/BSWAG (P20)	PB	GE

► **Abb. 2-7:** Übersicht zu geplanten Ausbaumaßnahmen im Bereich des Schienennetzes (Quellen: [5], [14], [20]).

(Fortsetzung nächste Seite)

3.	541	sicherungstechnische Anpassungen (BÜ) im Abschnitt Berga – Greiz	DB Netz	(L)	in Bau/Planung
4.1.	546	Maßnahmen zur Anhebung der Geschwindigkeit auf bis zu 80 km/h Weida – Mehltheuer	DB Netz	(L)	in Bau/Planung
4.2.	546	bestandsangepasster Streckenausbau und ggf. Elektrifizierung Gera – Weida – Mehltheuer	RP-OT	WB	o. P.
5.	550	Maßnahmen zur Anhebung der Geschwindigkeit auf bis zu 120 km/h Leipzig-Knauthain – Zeitz	DB Netz	(L)	in Bau/Planung

In der Stadt Gera werden derzeit vier SPNV-Zugangsstellen bedient. Diese vier Zugangsstellen weisen folgende durchschnittliche Ein- und Aussteigerzahlen aus.

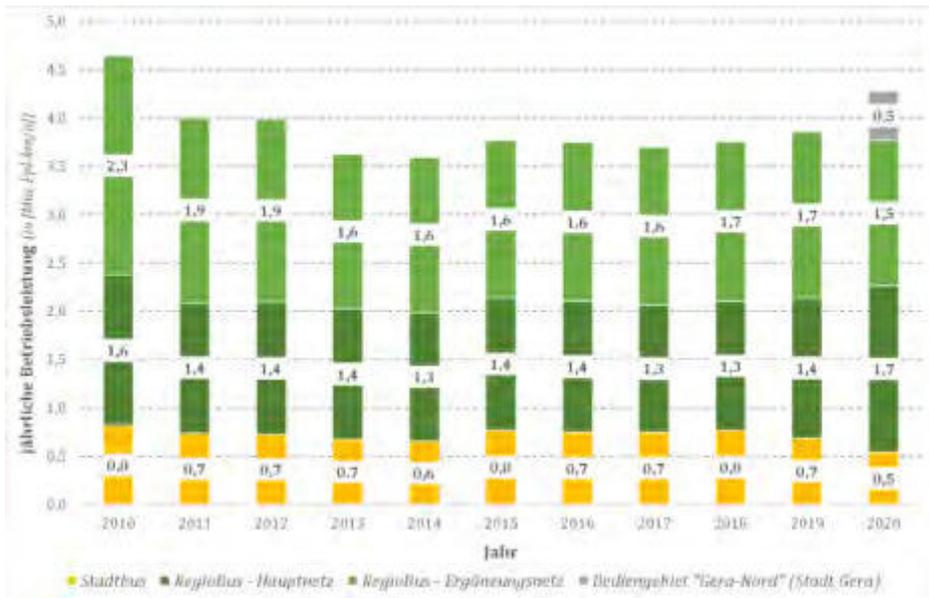


► **Abb. 2-8:** zeitliche Entwicklung der durchschnittlichen Ein- und Aussteigerzahlen an den vier SPNV-Zugangsstellen der Stadt Gera (Quelle: Landesamt für Bau und Verkehr, Verkehrsmodell Thüringen).

2.3. Analyse des straßengebundenen Nahverkehrs (Landkreis Greiz)

2.3.1. Entwicklung der Betriebsleistung und der Verkehrsnachfrage

Die vier im Auftrag des Landkreises Greiz tätigen Verkehrsunternehmen PRG Greiz, RVG Gera, Busbetrieb PIEHLER GmbH & Co. KG und Omnibusbetrieb HERZUM erbringen planmäßig eine Betriebsleistung von jährlich ca. 4,27 Mio. Fahrplankilometern, wobei etwa 0,51 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr im Bediengebiet der RVG Gera auf das Stadtgebiet Gera (Geltungsbereich der Zweckvereinbarung) entfallen, für welches die Stadt Gera die Aufgabenträgerschaft an den Landkreis Greiz delegiert hat. Die nachfolgende Abbildung 2-9 zeigt die zeitliche Entwicklung der Betriebsleistung zwischen 2010 und 2020, getrennt nach Betriebszweigen:

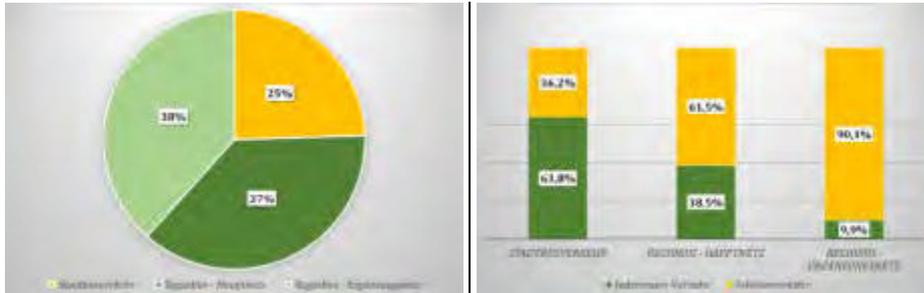


► **Abb. 2-9:** zeitliche Entwicklung der Betriebsleistung der Verkehrsunternehmen im Landkreis Greiz (ab 2020 einschließlich der Leistungen der RVG Gera/Land GmbH im Geltungsbereich der Zweckvereinbarung).

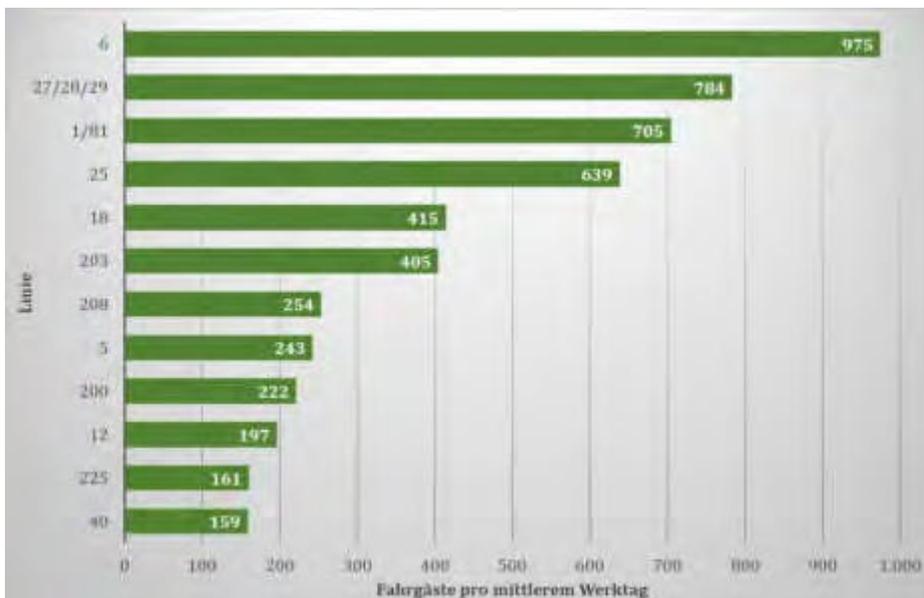
Nach umfangreicheren Angebotsreduzierungen bei den Fahrplanwechseln 2010/11 (Reduzierung des Angebots um etwa 0,63 Mio. Fpl-km/a) und 2012/13 (nochmalige Reduzierung des Angebots um etwa 0,35 Mio. Fpl-km/a) hat sich der Umfang der im Landkreis Greiz erbrachten StPNV-Leistungen seither auf etwa 3,6 – 3,8 Mio. Fpl-km/a eingeepegelt. Dabei liegt der kumulierte Anteil der Betriebszweige „Stadtbusverkehr“ und „RegioBus-Hauptnetz“ relativ konstant bei ca. 2,1 – 2,2 Mio. Fpl-km/a, währenddessen im Betriebszweig des „RegioBus-Ergänzungnetzes“ – vorrangig aufgrund einer in diesem Segment sehr geringen Verkehrsnachfrage – der Umfang der Betriebsleistung innerhalb der vergangenen zehn Jahre um etwa 0,8 Mio. Fpl-km/a (dies entspricht etwa –34% gegenüber dem Stand des Fahrplanjahres 2010) zurückgegangen ist.

Auf Grundlage der durch den Kreistag des Landkreises Greiz am 26.02.2019 und den Stadtrat der Stadt Gera am 07.03.2019 beschlossenen „Zweckvereinbarung über die kommunale Gemeinschaftsarbeit auf dem Gebiet des ÖPNV“ wurde dem Landkreis Greiz die Aufgabenträgerschaft für den Geltungsbereich der Zweckvereinbarung – dieser umfasst im Wesentlichen die Ortsteile Aga, Cretzschwitz/Söllmnitz, Hain, Hermsdorf, Langenberg, Roben, Röpsen und Rusitz (↗ Abbildung 1-1 in Kapitel 1.3) – übertragen. In der Folge hat der Landkreis Greiz die RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH mit der Erbringung der öffentlichen Personenverkehrsdienste in diesem Gebiet betraut. Seit Dezember 2019 werden durch die RVG im Geltungsbereich der Zweckvereinbarung etwa 0,5 – 0,6 Mio. Fpl-km/a erbracht. Berücksichtigt man, dass vor Inkrafttreten der Vereinbarung durch die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH und die RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH im Parallelbetrieb verschiedene Stadt- und Regionalbuslinien mit einem Leistungsumfang von 0,75 Mio. Fpl-km/a betrieben wurden, so wurde das mit der Zweckvereinbarung beabsichtigte Ziel – der Abbau von Parallelverkehren – bei zugleich deutlich verbesserter Bedienung im Abschnitt Gera ↔ Bad Köstritz erreicht. Beide beteiligten Gebietskörperschaften – die Stadt Gera und der Landkreis Greiz – profitieren von einem gesunkenen Zuschussbedarf für den öffentlichen Personennahverkehr und die Fahrgäste von einem gut verknüpften Angebot.

An einem mittleren Werktag nutzen etwa 9.700 Fahrgäste die Busse im Landkreis Greiz; dies entspricht einem Anteil des StPNV am ModalSplit von 4%, wobei zwischen den einzelnen Betriebszweigen deutliche Unterschiede zu verzeichnen sind. Bezogen auf die Anzahl der Beförderungsfälle bildet der Schülerverkehr mit 66% das Hauptnachfragesegment, wobei auch hier zwischen den einzelnen Betriebszweigen deutliche Abweichungen festzustellen sind:



► **Abb. 2-10:**
 Anteil der Betriebszweige an der StPNV-Verkehrsnachfrage im Landkreis Greiz sowie Verhältnis der Fahrgastnachfrage zwischen Schüler- und Jedermannverkehr (Stand: 2019).



► **Abb. 2-11:**
 Übersicht zur durchschnittlichen Verkehrsnachfrage an einem mittleren Werktag (Stand: 2019) auf ausgewählten Buslinien im Landkreis Greiz.

Insgesamt betrachtet hat die Liniennetz- und Angebotsreform im Netz der PRG Greiz (August 2018) zu einer Zunahme der Beförderungsfälle um +7,9% (bezogen auf das gesamte Bediengebiet) geführt. Besonders deutlich fällt der Nachfragezuwachs auf denjenigen Linien aus, die im Zuge der Angebotsreform eine Systematisierung (Vertaktung), Reduzierung der Umsteigevorgänge und konsequente Ausrichtung auf Anschlüsse zum Eisenbahnverkehr erfahren haben:

- Linie 1 Elsterberg ↔ Greiz ↔ Schönfeld + 14,4%
- Linie 6 Greiz ↔ Pohlitz ↔ Greiz + 2,9%
- Linie 18 Greiz ↔ Reudnitz + 8,6%
- Linie 25 Greiz ↔ Triebes ↔ Zeulenroda + 13,4%
- Linie 27/28 Greiz/Zeulenroda ↔ Weida ↔ Gera + 13,5%
- Linie 30 Stadtbus Zeulenroda + 7,6%
- Linie 40 Zeulenroda ↔ Auma ↔ Triptis + 12,5%
- Linie 81 Greiz ↔ Reichenbach +100,3%

In der Gesamtschau kann festgestellt werden, dass es – trotz eines weiterhin anhaltenden Bevölkerungsrückgangs im Bedienegebiet der PRG Greiz – erfreulicherweise gelungen ist, die Fahrgastzahlen im ÖPNV zu stabilisieren bzw. leicht zu steigern. Vergleichbare Angaben für das Netz der RVG Gera (Angebotsumstellung im Dezember 2019) liegen aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Fahrgastnachfrage noch nicht vor.

2.3.2. Liniennetz; Bedienzeiträume und -häufigkeiten

Mit der Liniennetzreform in den Jahren 2018 (im Netz der PRG) bzw. 2019 (im Netz der RVG) wurde das Angebot des StPNV im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Greiz als Aufgabenträger weitgehend neu geordnet und systematisiert. Im Zuge dessen wurde das Liniennetz in drei Kategorien gegliedert (↗ Linienübersicht im Anhang 2-2):

STADTBUSVERKEHR: In verdichteten, flächigen Siedlungsstrukturen übernehmen Stadtbuslinien die Erschließung der einzelnen Stadt- bzw. Ortsteile und binden diese an das Stadtzentrum sowie an wichtige Verknüpfungspunkte zum übergeordneten SPNV- bzw. Regionalbus-Hauptnetz an. Aufgrund des höheren Nachfragepotentials verkehren die Linien in der Regel vertaktet und in der Regel auch am Wochenende. Die Fahrplangestaltung – insbesondere im Hinblick auf die Bedienzeiträume und die Fahrtenhäufigkeit – erfolgt angebotsorientiert und soll die Nutzbarkeit des Stadtbusverkehrs für viele Nachfragezwecke ermöglichen. Dies schließt jedoch flexible Bedienformen in nachfrage-schwachen Zeiten nicht aus. Im Stadtbusverkehr gilt ein einheitlicher, d. h. entfernungsunabhängiger Beförderungstarif. Soweit möglich und sinnvoll, übernehmen auch Regionalbuslinien Aufgaben von Stadtbusverkehren. Gegenwärtig existieren im Landkreis Greiz Stadtbusverkehre in den Städten Greiz, Weida und Zeulenroda, wobei die Leistungen mit acht „reinen“ Stadtbuslinien sowie weiteren acht Regionalbuslinien, die auf Teilstrecken ihres Linienvverlaufs Funktionen des Stadtverkehrs wahrnehmen, erbracht werden. Ein dem Stadtbusverkehr entsprechender Bedienungsstandard konnte im Zuge der Neuordnung des Liniennetzes der PRG im Jahr 2018 auf der Verbindung zwischen den „Teilstädten“ Zeulenroda und Triebes erreicht werden: Hier wird seither durch die Überlagerung der jeweils stündlich verkehrenden Linien 25 und 28 ein annähernder 30-Minuten-Takt angeboten; am Wochenende besteht ein stündliches Verkehrsangebot. Die Karten im ↗ Anhang 2-5 geben einen Überblick über die Linienführungen und die Erschließungswirkung.

► *Netzebenen und deren verkehrliche Funktionen*

Im Hinblick auf die Zielstellung, eine Vielzahl an Nachfragezwecken mit dem ÖPNV bedienen zu können, verkehren die Stadtbuslinien mit ausgedehnten Bedienzeiträumen. Montags bis freitags soll die Bedienung mindestens im Zeitraum zwischen 5:00 Uhr und 20:00 Uhr erfolgen, wobei der Zeitraum zwischen 06:30 Uhr und 17:30 Uhr die Hauptverkehrszeit darstellt. Samstags soll die Bedienung mindestens das Zeitfenster zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr, sonntags bzw. feiertags zwischen 10:00 Uhr und 18:00 Uhr abdecken. Nachfrageorientierte Ausweitungen der Bedienzeiträume (z. B. im Spät- und Nachtverkehr), ggf. auch nur an einzelnen Wochentagen, sind möglich. Gleichwohl werden diese Zielstellungen insbesondere am Wochenende noch nicht vollständig erreicht:



► **Abb. 2-12:** Analyse der Bedienzeiträume von Stadtbuslinien im Landkreis Greiz (grün; Fahrplanstand: Dezember 2020). Rot gekennzeichnet sind Defizite im Hinblick auf eine fehlende zeitliche Verfügbarkeit von Stadtbusangeboten.

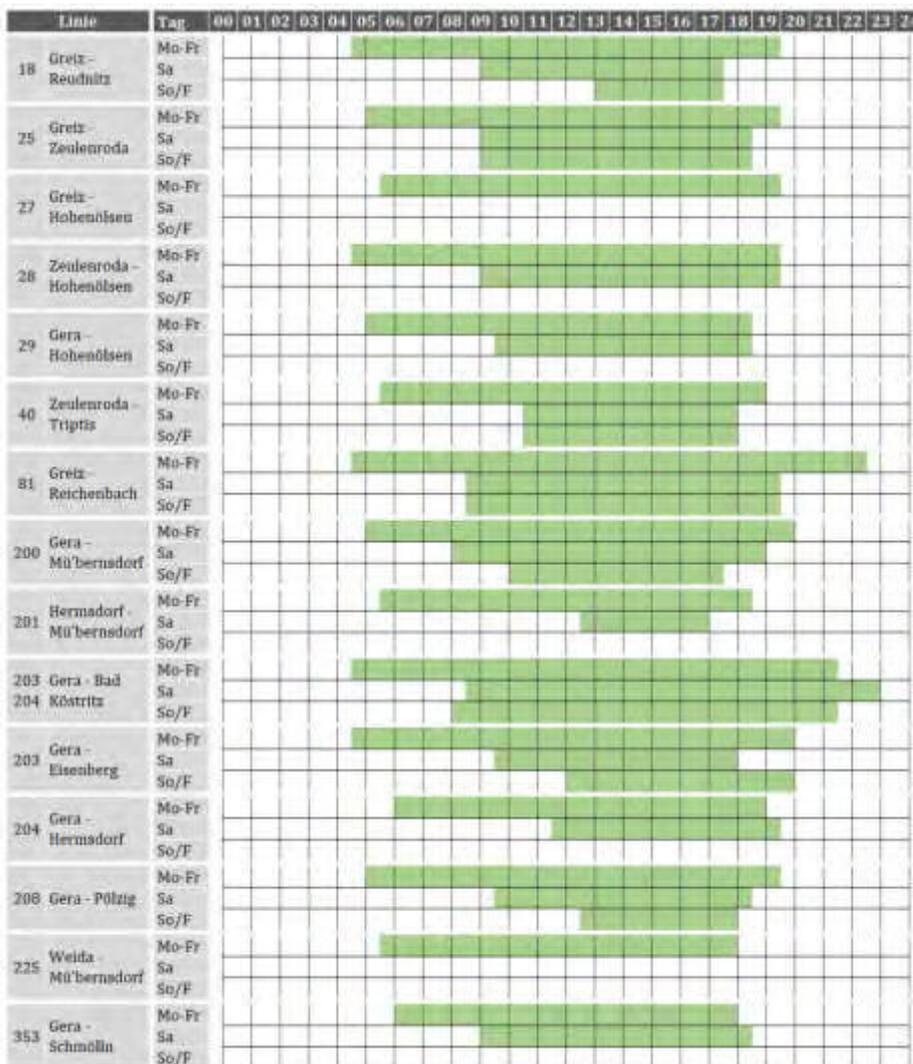
REGIOBUS – HAUPTNETZ: Gemeinsam mit dem SPNV bilden die Linien des Regionalbus-Hauptnetzes das „Rückgrat“ des öffentlichen Nahverkehrs im Landkreis Greiz. Sie verbinden die zentralen Orte – sowohl innerhalb des Planungsgebiets als auch in angrenzenden Landkreisen – untereinander und stellen an definierten Übergangsstellen die Anbindung an den SPNV mit fahrplanmäßig kurzen Übergangszeiten her. Montags bis freitags verkehren die Busse dieser Linien vertaktet mit ausgeweiteten Bedienzeiten; an Wochenenden erfolgt ein nachfragegerechtes Angebot. Damit deckt das Angebot des Regionalbus-Hauptnetzes – in Kombination mit dem SPNV-Angebot sowie den Stadtbusnetzen – zahlreiche Nachfragezwecke ab und soll als Alternative zum MIV entwickelt werden. Das RegioBus-Hauptnetz im Landkreis Greiz umfasst gegenwärtig 13 Buslinien. Auf den Linien bzw. Abschnitten Greiz – Reichenbach (PRG-Linie 81) und Gera – Bad Köstritz (RVG-Linien 203/204) verkehren die Busse nach dem sog. „PlusBus-Standard“, auf den vier Linien 25, 40, 200 und 353 wird der „TaktBus-Standard“ umgesetzt (↗ Abbildung 1-5). Die Linien 25, 40 und 81 sowie der Abschnitt Crossen – Eisenberg der Linie 203 sind Bestandteil des sog. „landesbedeutsamen Busnetzes Thüringen“, für deren Linien der Freistaat Thüringen den jeweils zuständigen Aufgabenträgern eine zusätzliche Förderung gewährt, sofern sie folgende Standards erfüllen:

► landesbedeutsames Busnetz

- Mo-Fr mindestens 8 vertaktete Fahrtenpaare, an Sa/So mindestens 4 vertaktete Fahrtenpaare,
- keine saisonalen Differenzen im Fahrplanangebot,
- Gewährung von Anschlüssen SPNV/StPNV an definierten Schnittstellen mit einer Übergangszeit zwischen 5 und 15 Minuten.

Dabei existiert seit der planmäßigen Verknüpfung der Linien 25, 40 und 81 der PRG Greiz im Zuge der Neustrukturierung des Verkehrsangebots im Jahr 2018 eine durchgehende, im Stundentakt (am Wochenende zweistündlich) bediente Ost-West-Verbindung zwischen Triptis, Auma, Zeulenroda, Langenwetzendorf Greiz und Reichenbach. Durch die Angebotsaufwertung auf den Linien 200 und 225 der RVG Gera sowie die neu geschaffene Buslinie 201 im Dezember 2019 wurde insbesondere die Einbindung der Stadt Münchenbernsdorf sowohl in Richtung des Oberzentrums Gera, aber auch nach Hermsdorf-Klosterlausnitz (mit Übergang in Richtung Jena/Erfurt) und Weida deutlich verbessert. Ebenfalls deutlich aufgewertet wurde im Zuge der Einbindung der RVG-Linien 203 und 204 in das Stadtverkehrskonzept „Gera-Nord“ die Anbindung von Bad Köstritz an Gera; auf dieser Relation besteht nunmehr montags bis freitags ein 30-Minuten-Takt, am Wochenende verkehrt stündlich ein Bus.

Im RegioBus-Hauptnetz soll die Bedienung montags bis freitags mindestens den Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 19:00 Uhr abdecken, wobei dieser Standard noch nicht auf allen Linien des RegioBus-Hauptnetzes umgesetzt wird. Die Wochenendbedienung erfolgt bedarfsgerecht.



► **Abb. 2-13:**
 Analyse der Bedienzeiträume von Linien des RegioBus-Hauptnetzes im Landkreis Greiz (Stand: Dezember 2020).

REGIOBUS – ERGÄNZUNGSNETZ: Linien des RegioBus-Ergänzungsnetzes binden die nicht bereits durch die Hauptbuslinien erschlossenen Gemeinden an wichtige Einrichtungen der Daseinsvorsorge (z. B. Schulstandorte) sowie die nächstgelegenen zentralen Orte an, wo Übergangsmöglichkeiten zum Netz des übergeordneten ÖPNV (Linien des SPNV bzw. des RegioBus-Hauptnetzes) besteht. Angeboten wird bislang in der Regel nur ein Grundangebot an Fahrten, was insbesondere auf die Anforderungen des Schülerverkehrs ausgerichtet ist.

Orte bzw. Ortsteile, welche nur über Linien des Regionalbus-Ergänzungsnetzes angebunden werden, haben in der Regel gegenwärtig nur einen zeitlich stark eingeschränkten Zugang zu Angeboten des ÖPNV (↗ Anhang 2-5); dies betrifft derzeit etwa 12% der im Landkreis Greiz lebenden Einwohner.

2.3.3. Verbindungsqualitäten

Der zentralörtlichen Gliederung liegt die ökonomisch geprägte Einsicht zugrunde, dass die notwendigen Einrichtungen zur Befriedigung sämtlicher Daseinsgrundfunktionen nicht an jedem Ort vorhanden sind. Vielmehr weisen innerhalb bestimmter Räume einzelne, sog. „zentrale Orte“ bestimmte Ausstattungsmerkmale (z. B. bestimmte Verwaltungs-, Handels-, Bildungs- und Dienstleistungseinrichtungen) auf, die an anderen Orten niedriger Zentralität fehlen. Damit weist ein zentraler Ort gegenüber anderen Orten in dem ihn umgebenden Einzugsbereich einen Bedeutungsüberschuss aus. Die raumplanerische Leitvorstellung „gleichwertiger Lebensverhältnisse“ (vgl. u. a. § 1 Abs. (2) ROG) erfordert daher, dass Bewohner von Orten niedriger Zentralitätsstufen einen angemessenen Zugang zu den Einrichtungen in den Orten höherer Zentralität erhalten. Hierbei wird im Allgemeinen die Überwindung räumlicher Entfernungen notwendig werden, was durch das Verkehrssystem als Gesamtheit von Infrastruktur und ggf. auch Verkehrsdiensten (z. B. öffentliche Personenverkehrsdienste) bewirkt wird. Ob eine angemessene Erreichbarkeit bzw. Verbindungsqualität zu den nächstgelegenen Orten höherer Zentralität besteht – als Grundvoraussetzung dafür, dass ländliche Räume als Gebiete mit Orten vorrangig niedriger oder gar fehlender Zentralität überhaupt noch als attraktive Wohnstandorte wahrgenommen werden – richtet sich v.a. nach dem zeitlichen Aufwand zur Überwindung räumlicher Distanzen.

Ein standardisiertes Verfahren zur Einschätzung der Erreichbarkeit bzw. hinsichtlich einer vergleichenden Bewertung von Verbindungsqualitäten zwischen konkurrierenden Verkehrsträgern bieten die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FSGV) herausgegebenen „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN 2008; ↗ [10]). Auf Basis des „Zentrale-Orte-Prinzips“ sowie der sich hieraus ableitenden funktionalen Gliederung des Verkehrsnetzes ermöglichen die RIN 2008 die Ermittlung angebots- und verbindungsbezogener Kennwerte der Qualität einzelner Verkehrssysteme. Deren Vergleich mit den Zielvorgaben der Raumplanung (↗ [13], [20]) sowie die Bildung von Verhältnissen der Kennwerte verschiedener Verkehrsträger gestatten die Zuordnung zu einer von sechs Stufen der Angebotsqualität (SAQ). Als Qualitätskriterium wird hierbei die Luftliniengeschwindigkeit $v_{L,ij}$ einer Verbindung zwischen der Quelle i und dem Zielpunkt j herangezogen (bzw. bei vergleichender

► Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV als Maß der Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs

Betrachtung verschiedener Verkehrssysteme das Verhältnis der Luftliniengeschwindigkeiten, welches in das Verhältnis der jeweiligen Reisezeiten übergeht). In die Luftliniengeschwindigkeit gehen wiederum die Luftlinienentfernung sowie die Reisezeit – mit ihren Einzelbestandteilen (Zugangs-, Warte-, Umsteige- und Abgangszeit) – sowie ein Zuschlag für die Umsteigehäufigkeit im öffentlichen Verkehr ein:

$$v_{L,MIV,ij} = \frac{60 \cdot s_{L,ij}}{t_{Zu,MIV,i} + t_{F,MIV,ij} + t_{P,j} + t_{Ab,MIV,j}}$$

$$v_{L,ÖV,ij} = \frac{60 \cdot s_{L,ij}}{t_{Zu,ÖV,i} + t_{W,ÖV,i} + t_{F,ÖV,ij} + f_U \cdot h_{U,ij} + t_{Ab,ÖV,j}}$$

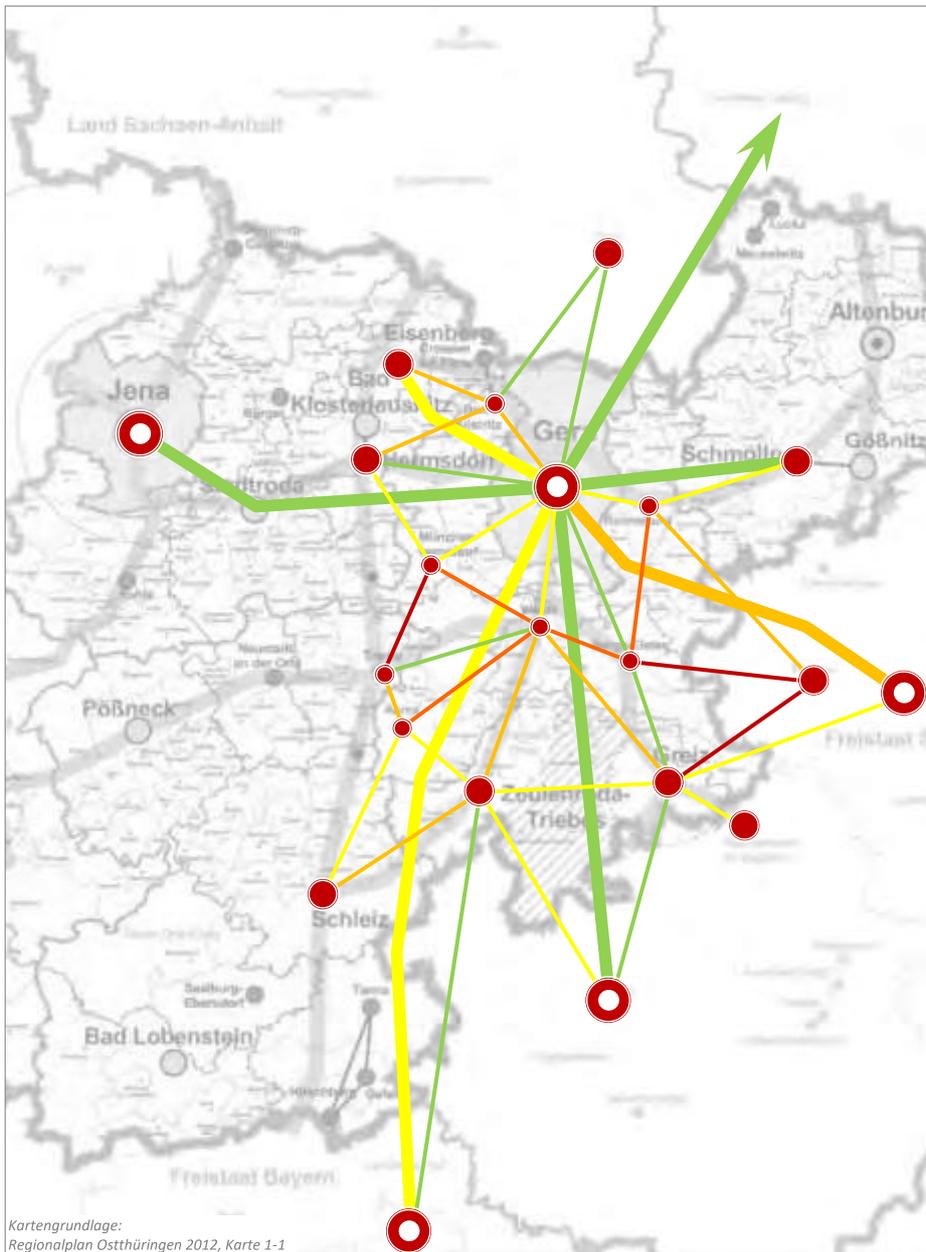
- mit:
- s_L = Luftlinienentfernung [km]
 - $t_{Zu,i}$ = Zugangszeit am Startort i [min]
 - $t_{W,i}$ = Startwartezeit am Startort i [min] (nur bei ÖPNV)
 - $t_{F,ij}$ = Fahrtzeit $i - j$ (bei ÖPNV inkl. Übergangszeiten) [min]
 - $t_{P,j}$ = Parkplatzsuchzeit am Zielort j [min] (nur bei MIV)
 - $t_{Ab,j}$ = Abgangszeit am Zielort j [min]
 - $h_{U,ij}$ = Anzahl Umsteigevorgänge (nur bei ÖPNV)
 - f_U = Zeitzuschlag pro Umsteigevorgang [min] (nur bei ÖPNV)

Stufen der Angebotsqualität:

SAQ-Stufe	Beschreibung
A	sehr gute Verbindungsqualität
B	gute Verbindungsqualität
C	befriedigende Verbindungsqualität
D	(noch) ausreichende Verbindungsqualität
E	mangelhafte Verbindungsqualität
F	sehr schlechte Verbindungsqualität oder fehlendes Angebot

Entlang bestehender SPNV-Verbindungen wird im Allgemeinen eine gute Verbindungsqualität durch die bestehenden öffentlichen Verkehrsangebote erreicht, was im Wesentlichen dadurch bedingt ist, dass der Eisenbahnverkehr über die längeren Distanzen des Regionalverkehrs eine adäquate Reisegeschwindigkeit (im Vergleich zum MIV) erreicht. Eine Ausnahme bilden hier lediglich die Verbindungen Gera – Zwickau (KBS 540) und Gera – Zeulenroda (KBS 546). Während die Verbindung Gera – Hof insbesondere unter dem Zeitverlust aufgrund des mittlerweile obligatorischen Umsteigezwangs in Gößnitz leidet, wirkt sich auf der KBS 546 die insgesamt geringe Fahrgeschwindigkeit des Eisenbahnverkehrs ungünstig auf das Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und MIV aus.

► zufriedenstellende Angebotsqualität des StPNV auf wichtigen Hauptrelationen



► **Abb. 2-14:**
 Stufe der Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs zwischen den zentralen Orten des Planungsgebiets sowie die nächstgelegenen zentralen Orte in benachbarten Regionen (bezogen auf das Reisezeitverhältnis ÖPNV:MIV) gemäß dem Bewertungsmaßstab der RIN 2008 (vgl. auch Anhang 2-3). Es bedeuten:

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- SAQ-Stufe A
- SAQ-Stufe B
- SAQ-Stufe C
- SAQ-Stufe D
- SAQ-Stufe E
- SAQ-Stufe F

Bezogen auf den StPNV konnte die Angebotsqualität auf wesentlichen Relationen durch die Maßnahmen in den Netzen der PRG Greiz (August 2018) und RVG Gera (Dezember 2019) als auch durch Angebotsaufwertungen im Bereich des benachbarten Aufgabenträgers Zweckverband ÖPNV Vogtland (ZVV) (Oktober 2019) verbessert werden. Hierdurch konnte auf den folgenden wichtigen Verbindungen eine SAQ-Stufe „C“ (befriedigende Angebotsqualität, d. h. $v_{L,MIV,ij} : v_{L,ÖV,ij} \leq 2$) erreicht werden:

- Greiz ↔ Reichenbach (PRG-Linie 81)
- Greiz ↔ Zwickau (über Reichenbach; PRG-Linie 81 und Zug)
- Greiz ↔ Zeulenroda (PRG-Linie 25)
- Zeulenroda ↔ Auma (PRG-Linie 40)
- Zeulenroda ↔ Plauen (POB-Linien 41/42)
- Münchenbernsdorf ↔ Gera (RVG-Linie 200)

- Münchenbernsdorf ↔ Hermsdorf (RVG-Linie 201)
- Eisenberg ↔ Gera (RVG-Linie 203)

Defizite in Bezug auf die Verbindungsqualität müssen gegenwärtig auf folgenden Relationen verzeichnet werden:

- Weida ↔ Greiz (PRG-Linie 27)
- Weida ↔ Zeulenroda (PRG-Linie 28)
- Zeulenroda ↔ Schleiz (Kombus-Linie 132)
- Auma ↔ Triptis (PRG-Linie 40)
- Ronneburg ↔ Werdau (PIEHLER-Linie 213)

URSACHE: zu lange Fahrtzeit (gegenüber dem MIV) trotz direkter Linienführung.

- Bad Köstritz ↔ Eisenberg (RVG-Linie 203)
- Bad Köstritz ↔ Hermsdorf (RVG-Linie 204)
- Bad Köstritz ↔ Gera (RVG-Linien 203/204)
- Münchenbernsdorf ↔ Weida (RVG-Linie 225)

URSACHE: Fahrtzeitverluste infolge umwegiger Linienführungen, welche andererseits jedoch die Erschließungswirkung des ÖPNV verbessern.

- Münchenbernsdorf ↔ Triptis (RVG-Linie 225 und Zug)
- Auma ↔ Weida (PRG-Linie 40 und Zug)

URSACHE: Umsteigezwang bei insgesamt vergleichsweise kurzer Distanz.

- Weida ↔ Berga/Elster
- Ronneburg ↔ Berga/Elster
- Berga/Elster ↔ Werdau
- Greiz ↔ Werdau

URSACHE: Angebotslücke (fehlende bzw. zu wenige Verbindungen).

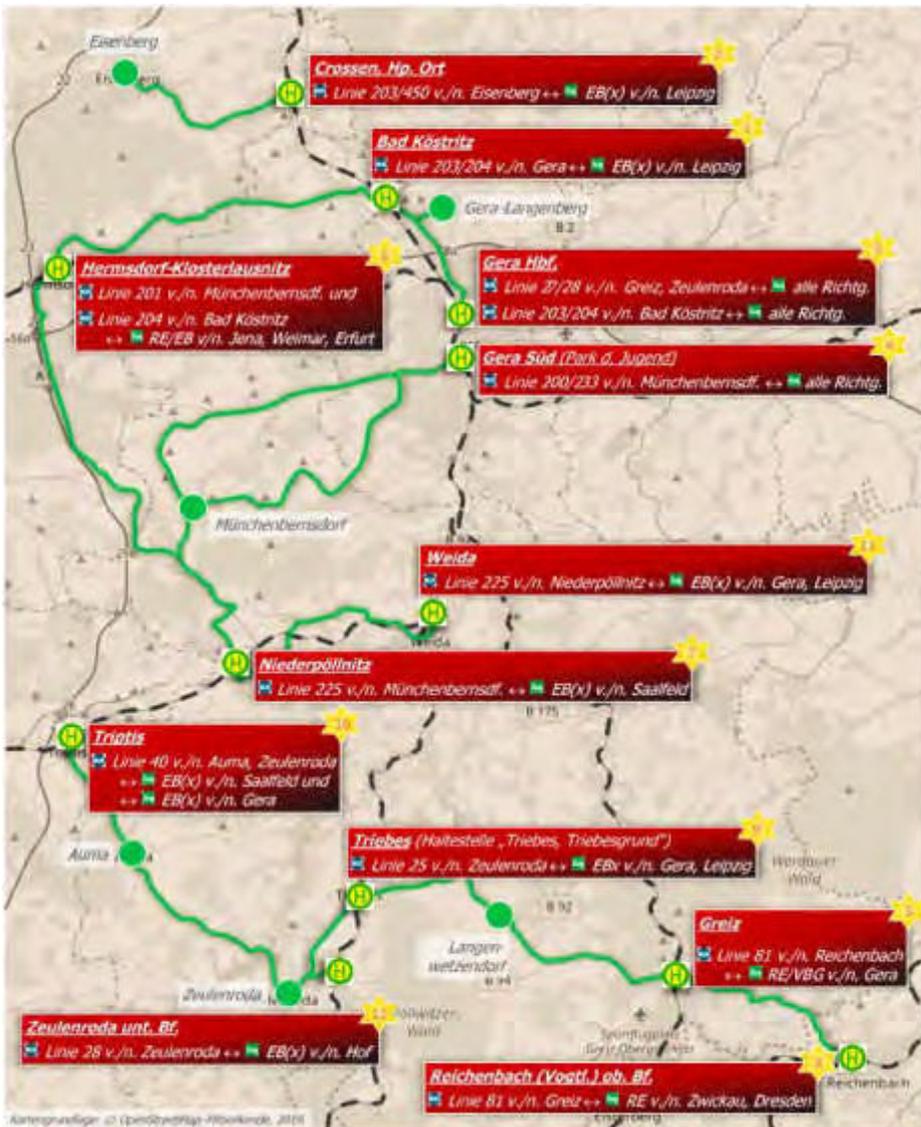
2.3.4. Verknüpfungspunkte; zeitliche/bauliche Verknüpfung

Im Zusammenhang mit der Neustrukturierung der Verkehrsangebote von PRG Greiz und RVG Gera wurde im Zuge der Fahrplangestaltung der Fokus u. a. auch auf eine stärkere Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem StPNV gelegt. An nunmehr zwölf Schnittstellen im Bediengebiet – davon sechs im Landkreis Greiz, zwei im Stadtgebiet Gera und vier in benachbarten Landkreisen – werden regelmäßige und planmäßige Übergänge zwischen Zug, Straßenbahn und Bus realisiert (↗ Abbildung 2-15). Durch diese Verknüpfung wird die überregionale Einbindung und Erreichbarkeit des Landkreises Greiz mit öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich verbessert. Darüber hinaus bestehen an zusätzlichen Verknüpfungsstellen des StPNV regelmäßige und planmäßige Anschlüsse zwischen verschiedenen Buslinien der PRG Greiz, der RVG Gera sowie von weiteren Verkehrsunternehmen:

► Defizite des StPNV hinsichtlich der Angebotsqualität

- Auma, Markt/Marktberg
- Gera, Duale Hochschule
- Gera, Heinrichstraße
- Greiz, Puschkinplatz
- Hohenölsen, Ort
- Mehla, Kreuzung
- Münchenbernsdorf, Karl-Liebknecht-Straße
- Weida, Neumarkt
- Zeulenroda, Post/oberer Bahnhof

In der Praxis sind entsprechende Verknüpfungen von Verkehrsträgern für den Nutzer stets mit Umsteigevorgängen verbunden, die in der Regel als Nachteil empfunden werden. Da jedoch nicht alle Verbindungen direkt und umsteigefrei realisierbar sind, kommt der attraktiven Verknüpfung eine große Bedeutung zu.



► **Abb. 2-15:** Verknüpfungsstellen mit regelmäßigen und planmäßigen Anschlüssen SPNV-StPNV im Bediengebiet der Verkehrsunternehmen des Landkreises Greiz (Stand: Dezember 2020).

Verknüpfungsstelle	Zug	Bus	Tram	barriere- frei	FGI	P&R- Plätze	B&R- Plätze
Auma, Markt/Marktbg.		X				X	
Bad Köstritz, Bahnhof	X	X			(Zug)		X
Crossen, Hp. Ort	X	X			(Zug)	X	
Gera, Du. Hochschule		X	X	X	X		
Gera, Hauptbahnhof	X	X	X	X	X	X	X
Gera, Heinrichstraße		X	X	X	X		X
Gera, Südbahnhof	X	X	X	X	X	X	X
Greiz, Busbahnhof	X	X		(Bus)	X	X	
Greiz, Puschkinplatz		X			X		
Hermsdorf, Bahnhof	X	X		X	X	X	X
Hohenölsen, Ort		X					
Mehla, Kreuzung		X					
Mübbf., K.-Liebkn.-Str.		X					
Niederpöllnitz, Bhf.	X	X			(Zug)		
Reichenbach, Bahnhof	X	X		X	X	X	X
Triebes, Triebesgrund	X	X			(Zug)	X	
Triptis, Bahnhof	X	X			(Zug)	X	
Weida, Bahnhofsvorpl.	X	X			(Zug)	X	X
Weida, Neumarkt		X					
Zeulenroda, ob. Bhf.		X					
Zeulenroda, unt. Bhf.	X	X		X	(Zug)	X	X

► **Abb. 2-16:**

Übersicht zur Ausstattung wichtiger Verknüpfungsstellen (die Angaben zu den Ausstattungsmerkmalen der SPNV-Zugangsstellen basieren auf Angaben von DB Station&Service).

Die Abbildung 2-16 verdeutlicht den dringenden Handlungsbedarf zur Schaffung adäquater baulicher Rahmenbedingungen, insbesondere an den Verknüpfungsstellen zwischen verschiedenen Buslinien im Landkreis Greiz, welche mit Ausnahme der Haltestelle „*Greiz, Bahnhof*“ (hier jedoch auch nur der Haltestellenbereich für die Busse) weder barrierefrei gestaltet sind als auch keine zeitgemäße Ausstattung zum Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsträgern (MIV, Fahrradverkehr) besitzen (↗ Kapitel 4.). Im Hinblick auf die Verknüpfung zwischen den SPNV- und StPNV-Angeboten besteht vorrangiger Handlungsbedarf an den Bahnhöfen Bad Köstritz, Niederpöllnitz, Weida und Triptis (Saale-Orla-Kreis).

Ein nicht zu unterschätzendes Hemmnis für die gemeinsame Nutzung von ÖPNV und Fahrrad über die Reisekette hinweg bilden derzeit die Bedingungen für eine Fahrradmitnahme im StPNV. Die eingesetzten Fahrzeuge verfügen nur über eine geringe Anzahl von Stellplätzen, die zudem mit Rollstuhlfahrern, Kinderwagen oder Rollatoren „*geteilt*“ werden müssen; zudem befinden sich an den Stellflächen keine Möglichkeiten zur Sicherung der Fahrräder gegen ungewolltes Rutschen (z. B. bei Bremsvorgängen).

Für die Mitnahme von Fahrrädern muss im StPNV eine Fahrradkarte gelöst werden. Im Geltungsbereich des Verbundtarifs des Landkreises Greiz kostet die Fahrradkarte aktuell 1,00 EUR und berechtigt den Inhaber, sein Fahrrad am gesamten Geltungstag auf allen Linien der Verkehrsunternehmen PRG Greiz, RVG Gera, Busbetrieb PIEHLER und Omnibusbetrieb HERZUM mitzunehmen.

Im Geltungsbereich des Verkehrsverbunds Mittelthüringen (VMT) muss für die Fahrradmitnahme im StPNV eine Fahrradkarte von aktuell 1,50 EUR gelöst werden (lediglich im Eisenbahnverkehr ist die Fahrradmitnahme kostenfrei mög-

lich). Diese besitzt – unabhängig von der Anzahl der befahrenen Zonen im Verbundgebiet Mittelthüringen (VMT) – eine Gültigkeitsdauer von sechs Stunden, d. h. für typische Wegekettens im Alltag (z. B. Wohnen – Arbeiten – Wohnen), die in der Regel länger als sechs Stunden dauern, wird der Kauf von zwei Fahrradkarten nötig.

Der Besitz von Zeitkarten berechtigt in beiden Verbundtarifen nicht zur kostenlosen Mitnahme von Fahrrädern.

2.3.5. Erschließungswirkung von Haltestellen

Neben der Bedienungshäufigkeit, der (reinen) Fahrtzeit und der Anzahl von Umsteigevorgängen sowie den damit verbundenen Wartezeiten wird die Qualität des ÖPNV-Angebots auch durch die notwendigen Zu- und Abgangszeiten zwischen Start- bzw. Zielpunkt der Fahrt und der Ein- bzw. Ausstiegshaltestelle bestimmt. Aus Kundensicht sollten dabei nach Möglichkeit kurze Zu- und Abgangswege – verbunden mit einer hohen Haltestellendichte – realisiert werden. Dieser Zielstellung laufen jedoch die gleichzeitigen Anforderungen nach einer hinreichend hohen Beförderungsgeschwindigkeit sowie der Vermeidung eines übermäßigen Fahrzeug- und Personaleinsatzes entgegen. Als Kompromiss zwischen diesen Zielkriterien werden u. a. in [8] die folgenden Empfehlungen hinsichtlich zumutbarer Zu- und Abgangszeiten gegeben, welche unter Berücksichtigung eines mittleren Umwegfaktors sowie der Gehgeschwindigkeit Rückschlüsse auf die Haltestelleneinzugsbereiche zulassen.

$$r_H = \frac{60 \cdot v_{Fu\beta} \cdot t_{Zu}}{3,6 \cdot u}$$

- mit: r_H = Haltestelleneinzugsbereich [m]
 $v_{Fu\beta}$ = (mittlere) Geschwindigkeit eines Fußgängers [km/h]
 t_{Zu} = zumutbare Zugangszeit zur Haltestelle [min]
 u = Umwegfaktor (gewählt: 1,25)

Zentralitätsstufe	zumutbare Zugangszeit	ermittelter Einzugsbereich
Oberzentrum (OZ)	5,0 ... 7,5 min.	260 ... 390 m (→ 300 m)
Mittelzentrum (MZ)		
Grundzentrum (GZ)	7,5 ... 10,0 min.	390 ... 520 m (→ 500 m)
ohne Zentrumsfunktion	8,5 ... 12,0 min.	442 ... 624 m (→ 500 m)

Aus dem Anhang 2-5 können diejenigen Orte bzw. Ortsteile, aber auch relevanten Einrichtungen (z. B. Gewerbe- und Handelsstandorte, Freizeiteinrichtungen) entnommen werden, die gegenwärtig räumlich nur unzureichend durch den öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Insgesamt 19 Gemeinden bzw. Gemeindeteile im Landkreis Greiz besitzen keinen Zugang zum ÖPNV, wobei die betroffenen Orte allesamt jeweils weniger als 200 Einwohner besitzen. Aufgrund des sehr geringen Fahrgastpotentials dürfte eine Einbindung in den regulären Linienverkehr schon allein aus wirtschaftlichen Gründen für gewöhnlich ausscheiden; hinzukommt, dass eine Anbindung an den ÖPNV häufig auch

aus infrastrukturellen Gründen scheitert (z. B. fehlende Wendemöglichkeit). Gegebenenfalls sollte perspektivisch geprüft werden, ob eine Einbindung in Bedienbereiche flexibler Betriebsformen (z. B. Linienbedarfsverkehr; ↗ Kapitel 5.2.3.) möglich ist. Vereinzelt existieren auch innerhalb der größeren Städte bzw. Gemeinden noch Erschließungsdefizite durch den öffentlichen Verkehr, welche sich – vorbehaltlich der verkehrsrechtlichen Zulässigkeit – in der Regel durch eine Verdichtung des Haltestellennetzes, d.h. ohne grundlegende Eingriffe in das Liniennetz oder den Fahrplan, beheben ließen:

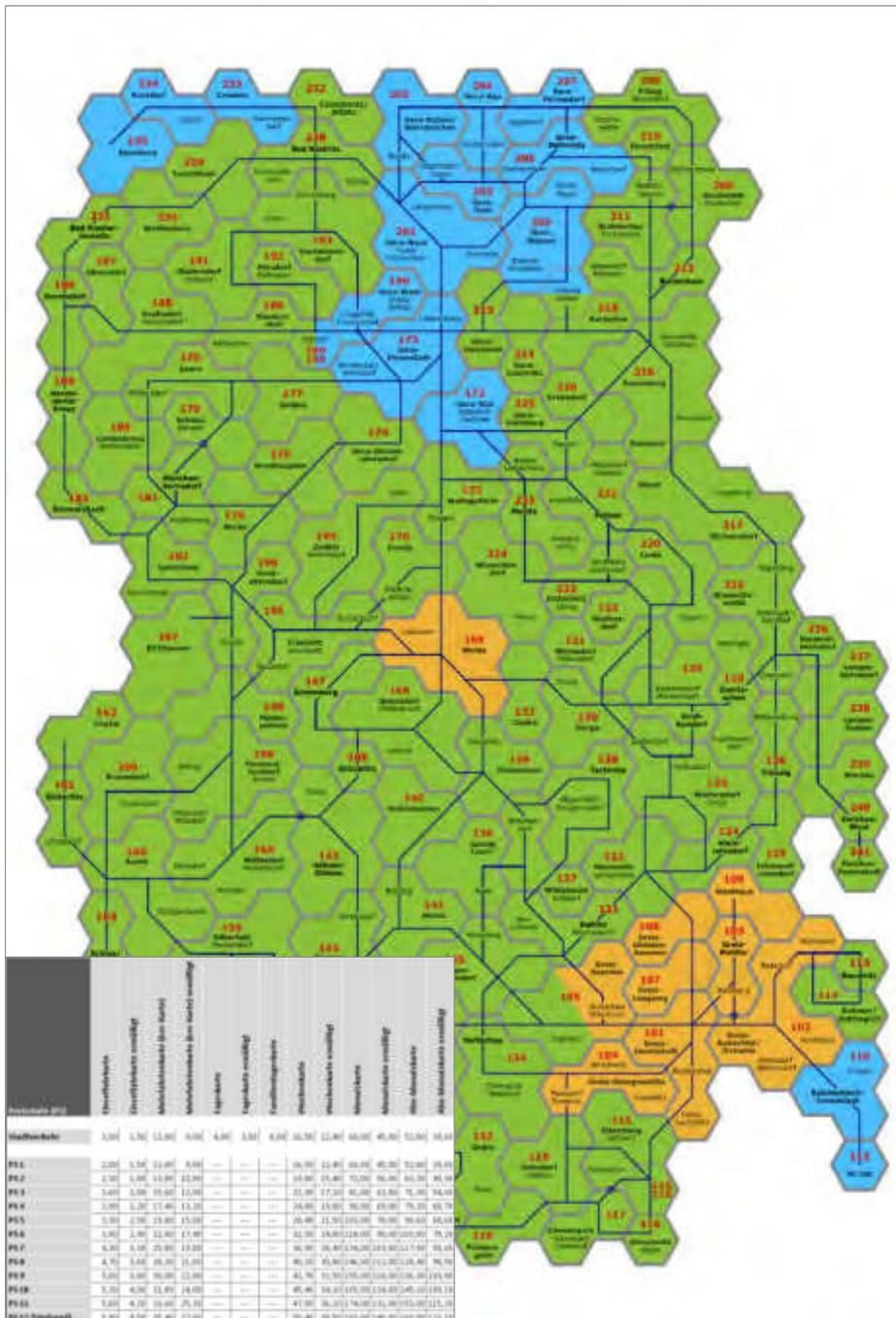
- Bad Köstritz, Gebindesiedlung
- Greiz-Dörlau, Wohngebiet „Am Butterberg/Am Ringelbach“
- Münchenbernsdorf, Jenaer Straße
- Triebes, Wohngebiete „Geraer Straße“ und „Kieferberg“
- Zeulenroda, Untere Haardt

Besonderer Handlungsbedarf ergibt sich hinsichtlich der verbesserten Erreichbarkeit von punktuellen Verkehrserzeugern, insbesondere von größeren Gewerbestandorten sowie relevanten Handels- und Freizeiteinrichtungen (↗ Anhang 2-5).

2.3.6. Tarifsysteem

Mit Wirkung ab dem 01.05.2021 wurde der bislang bestehende Gemeinschaftstarif der vier Verkehrsunternehmen im Landkreis Greiz zu einem Verbundtarif weiterentwickelt.

Der bisherige Gemeinschaftstarif war gekennzeichnet durch einen einheitlichen Grundpreis für die ersten drei Tarifkilometer (zuletzt 1,80 EUR); für jeden weiteren Tarifkilometer wurden jeweils 0,10 EUR mehr erhoben. Im Stadtverkehr galt – unabhängig von der Entfernung – ebenso der Grundtarif des Regionalverkehrs. Eine unternehmensübergreifende Tarifierung war nicht möglich; selbst beim Umstieg zwischen zwei Linien desselben Verkehrsunternehmens musste für jede Teilstrecke ein neuer Fahrschein – mit wiederholter Tarifierung des Grundpreises – gelöst werden. Eine tarifliche „Durchlässigkeit“, d. h. die gegenseitige Anerkennung durchgehend tarifierter Tickets, war nicht gegeben. Der Gemeinschaftstarif bestand lediglich darin, dass sich die vier betroffenen Verkehrsunternehmen auf gemeinsame Beförderungsbestimmungen sowie ein gemeinsames Fahrscheinsortiment und Tarifniveau verständigt hatten. Damit war das bisherige Tarifsysteem für den Fahrgast einerseits sehr unkomfortabel (aufgrund der fehlenden Durchtarifierung) und andererseits auch intransparent (da es für den Fahrgast ohne die – gewöhnlich nicht vorhandene – Kenntnis der Tarifkilometer nicht möglich war, den Fahrpreis im Vorfeld zu ermitteln). Zudem konnten zahlreiche Vorzüge der neuen Angebotskonzeptionen, wie z. B. zahlreiche umsteigefreie Verbindungen, nicht adäquat tariflich abgebildet werden.

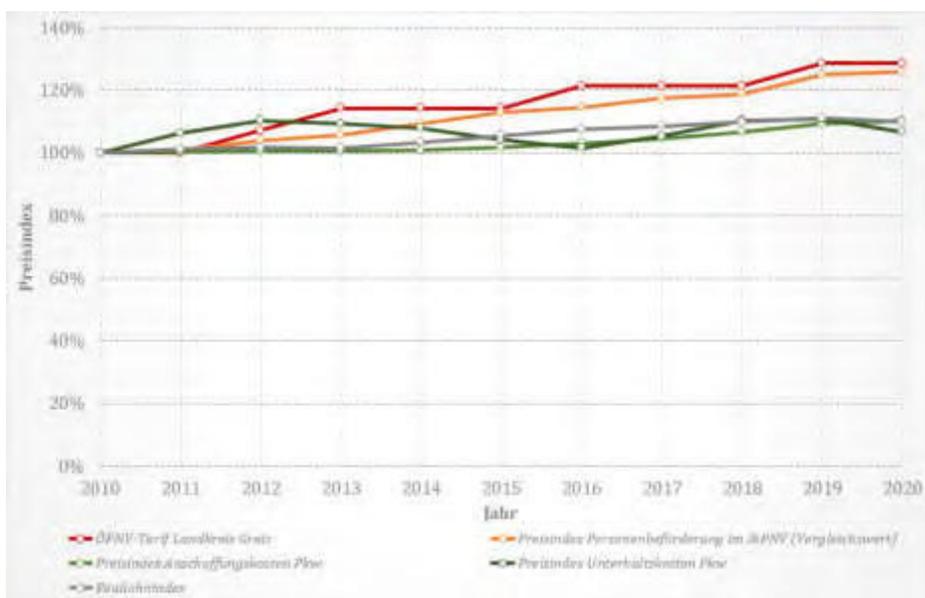


► **Abb. 2-17:**
 Tarifzonenplan und Preisübersicht zum Verbundtarif der Verkehrsunternehmen im Landkreis Greiz (Stand: Mai 2021).

Mit der im Mai 2021 erfolgten Umstellung des Tarifsystems wurde der bisherige, auf Tarifkilometern basierende Tarif durch einen Zonentarif abgelöst. Hintergrund war maßgeblich, die Transparenz der Preisbildung für den Fahrgast zu erhöhen. Da jedoch die Zusammenfassung mehrerer Haltestellen in einer Tarifzone – verbunden mit einer dann einheitlichen Tariffhöhe – mitunter zu gravierenden Abweichungen gegenüber dem bisherigen Fahrpreisniveau führen kann, wurde die Ausdehnung der Tarifzonen bewusst relativ klein gefasst ($\varnothing = \text{ca. } 4 \text{ km}$), um keine massiven Verwerfungen gegenüber dem Status quo zu generieren. Insgesamt wurde das komplette Bediengebiet der Verkehrsunternehmen PRG Greiz, RVG Gera, Busbetrieb PIEHLER und Omnibusbetrieb HERZUM in 132 Tarifzonen untergliedert; für die Stadtverkehrszonen in Greiz,

Weida und Zeulenroda gelten nach wie vor einheitliche, d. h. entfernungsunabhängige Tarife. Ebenso werden mit den neuen Abo-Produkten, speziellen Vergünstigungen für sog. „Job-Tickets“ (auf Basis der Gruppenrabattierung), den „City-Tarifen“ für die Stadtgebiete Gera und Greiz und einer klaren Systematisierung der Veranstaltungstickets Greiz neue Zielgruppen angesprochen. Zwischen den Verkehrsunternehmen, welche im Auftrag des Landkreises Greiz öffentliche Personenverkehrsdienste erbringen, ist nunmehr auch eine durchgehende Tarifierung aller denkbaren Start-Ziel-Relationen möglich, wodurch die Benutzung des ÖPNV deutlich vereinfacht wird. Zwar wurde das Fahrpreislevel in diesem Zusammenhang um ca. 7% (gewichtet) angehoben, doch profitieren insbesondere jene Fahrgäste besonders, welche Relationen mit Umstieg bzw. Linienwechsel zurücklegen, da die bisherige mehrfache Tarifierung des Grundpreises entfallen ist. Bei Fahrten, die in ausschließlichen Geltungsbereichen anderer Tarifverbünde stattfinden (z. B. innerhalb des VMT-Tarifs), kommt nur der jeweils dort geltende Tarif zur Anwendung.

Der Landkreis Greiz weist vielfältige verkehrliche Verflechtungen zu benachbarten Gebietskörperschaften auf (→ Kapitel 3.3.), wobei diese wiederum in verschiedenste Tarifstrukturen eingebettet sind. Relevante Verkehrsbeziehungen bestehen bzw. zeichnen sich ab zum Verkehrsverbund Vogtland (VVV), zum Mitteldeutschen Verkehrsverbund, zum Verkehrsverbund Mittelthüringen sowie perspektivisch auch zum Verkehrsverbund Mittelsachsen. Zum Abbau von Zugangshemmnissen zum ÖPNV sind die Möglichkeiten einer durchgehenden Tarifierung auch über die Grenzen des Verbundtarifs des Landkreises Greiz sowie der zuvor genannten Verbünde hinaus und die gegenseitige Tarifanerkennung zu prüfen. Dies setzt nicht zwingend die Anwendung eines einheitlichen Tarifs voraus (was aufgrund der vielfältigen o.g. Tarifsysteme eher unrealistisch erscheint); von entscheidender Bedeutung ist perspektivisch vielmehr die Realisierung einer technischen und organisatorischen Lösung, welche über die Grenzen verschiedenster Tarifsysteme hinweg eine durchgehende Tarifierung der kompletten Start-Ziel-Relation des Fahrgastes zulässt („Thüringer eTarif“, „Check-In/Check-Out“-Vertriebssysteme).



► **Abb. 2-18:** Fahrpreisentwicklung im Regionalbusverkehr des Landkreises Greiz zwischen 2010 und 2020 (am Beispiel „Einzelfahrkarte“) sowie zum Vergleich die Reallohnentwicklung sowie die Kostenentwicklung für die Anschaffung und den Betrieb von Kraftfahrzeugen (Quelle: statistisches Bundesamt).

Des Weiteren wird im Landkreis Greiz und in der Stadt Gera das EgroNet-Ticket anerkannt. Mit diesem Ticket können Ländergrenzen überschreitende ÖPNV-Verbindungen mit dem Schwerpunkt SPNV und daran anbindende ÖPNV-Angebote genutzt werden. Die ErgoNet-Region streckt sich über Sachsen, Thüringen, Bayern und Böhmen und umfasst 16 Kooperationspartner.

Im Zeitraum zwischen 2010 (Basisjahr) und 2020 sind die Beförderungstarife im Landkreis Greiz um etwa +29% angestiegen (bezogen auf den Preis einer Einzelfahrt); damit bewegt sich die Preisentwicklung etwa in der gleichen Größenordnung wie im gesamtdeutschen Durchschnitt (+26%). Die Tarifmaßnahmen dienen einerseits zum Ausgleich der Kostensteigerungen bei der Leistungserstellung (insbesondere Zuwächse bei den Personalkosten und den Kraftstoff- bzw. Energiepreisen), andererseits hat die Entwicklung der öffentlichen Zuwendungen nicht mit den Kostensteigerungen bei der ÖPNV-Leistungserstellung mitgehalten. Als problematisch erweist sich hierbei, dass die Fahrpreiserhöhungen einerseits über den Kostenzuwachsen für den Betrieb bzw. die Unterhaltung von Kraftfahrzeugen lagen und andererseits die Entwicklung der Reallöhne deutlich übersteigen, was in der Abbildung 2-18 ersichtlich ist. Vor dem Hintergrund der gestiegenen Erwartungen der Politik an die Rolle des öffentlichen Verkehrs hinsichtlich erwarteter Verhaltensadaptionen bei der Verkehrsmittelwahl einerseits, aber auch in Bezug auf die erwartete Umstellung der Antriebstechnologie, die neben erheblichen Investitionen in die Umrüstung der Fahrzeugflotte auch den Aufbau einer komplett neuen Ladeinfrastruktur erfordert, lassen sich künftige Tariferhöhungen nur dann auf ein für die Fahrgäste noch vertretbares Maß begrenzen, wenn die Bereitschaft der öffentlichen Hand zu einer auch langfristig verlässlichen Förderung der notwendigen Investitions- und Betriebskosten deutlich steigt.

2.4. Analyse des straßengebundenen Nahverkehrs (Stadt Gera)

2.4.1. Entwicklung der Betriebsleistung und der Verkehrsnachfrage

STRASSENBAHNVERKEHR: Aktuell wird das Straßenbahnnetz auf 19,1 km von drei Linien befahren. Die Linien 1 und 3 sind als Durchmesserlinien ausgebildet und bedienen die Haltestelle „Heinrichstraße“ als zentralen Kreuzungs- und Umstiegspunkt im Stadtzentrum. Die Linie 1 verbindet die Stadtteile Zwötzen und Untermhaus. Im Verlauf dieser Linie werden eine Vielzahl städtischer Ziele erschlossen, wie z. B. Finanzamt, Hauptbahnhof, Theater, Hofwiesenpark, Stadion der Freundschaft, Agentur für Arbeit, Stadtwerke, Landgericht und Kino. Die Linie 3 verkehrt zwischen den Wohngebieten Lusan im Süden und Bieblach-Ost im Nordosten der Kernstadt. Des Weiteren werden die Gebiete Debschwitz, Stadtmitte und Bieblach/Tinz ebenfalls von der Linie 3 bedient. Im Süden wird das vorhandene Netz durch die Querverbindung der Linie 2 zwischen dem Stadtteil Lusan und dem Bahnhof Zwötzen ergänzt.

Die Linie 1 verkehrt im Tagesverkehr im 15-min-Takt und in der übrigen Zeit alle 30 min. An den Wochenenden beträgt der Takt im Tagesverkehr 15 min und in den Schwachverkehrszeiten 30 min. Die Querverbindung der Linie 2 wird Montag bis Freitag alle 30 min bedient. Die Linie 3 verkehrt montags bis freitags in der Hauptverkehrszeit in einem Grundtakt von 7,5 Minuten. Dieser

► Die Analyse basiert auf den Stand von Oktober 2021.

wird an Schultagen zwischen 06:00 Uhr und 08:00 Uhr sowie 13:00 Uhr und 17:00 Uhr zu einem 5-min-Takt verdichtet (basierend auf ÖDA, Anlage 8 Nr. II.3). In den Abendstunden geht der Takt von 7,5 min zu 30 min in der Nacht über

(bis 00:30 Uhr; danach unregelmäßige Fahrzeugfolgezeit). Am Samstag beträgt der Takt im Tagesverkehr 10 min und in den Schwachverkehrszeiten 30 min. An Sonn- und Feiertagen wird bis Mittag in einem Takt von 30 min gefahren. Anschließend wird zu einem 15 min Takt übergegangen. Der Fahrplan in den Abend und Nachtstunden ist an allen Tagen annähernd gleich.

Die Betriebszeiten der Linien 1 und 3 erstrecken sich jeweils von Montag bis Sonntag bis nach Mitternacht. Die Linie 3 verkehrt durchgängig. Die Linie 2 verkehrt montags bis freitags bis in die Abendstunden. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen stellt die Linie 15 eine direkte Querverbindung zwischen Lusan und dem Bahnhof Zwötzen her.

Es existiert ein verdichtetes, attraktives Angebot in den Gebieten mit hoher Nutzungsdichte und ein der Nachfrage entsprechendes Angebot in den Randbereichen (↗ Anhang 2-6). Rückgrat des städtischen Nahverkehrs ist die Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger. Von besonders großer Bedeutung ist dabei die Verbindung zwischen Straßenbahn und Bus. Dies geschieht an zu meist dafür ausgebauten modernen Umsteigepunkten.

Der Straßenbahnpark der GVB wird zusehends älter. Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge betrug 2020 über alle Fahrzeuge 27,6 Jahre. Die Fahrzeuge vom Typ Tatra, welche über 2/3 der Fahrzeugflotte ausmachen, waren im Durchschnitt 34,3 Jahre alt. Die Tatra-Fahrzeuge verursachten im Jahr 2021 doppelt so viele Defekte wie die moderneren Niederflurgelenktriebwagen vom Typ NGT8G. Auch die „neuen“ Fahrzeuge vom Typ NGT haben 2020 bereits ein durchschnittliches Alter von 13,1 Jahren erreicht. Die Fahrzeuge haben ihre halbe Lebenszeit inzwischen erreicht, welches sich auch im Aufwand der Instandhaltung widerspiegelt (Inspektionskosten, Herstellung des Abnutzungsvorrates). Zur Erhaltung der Substanz des Straßenbahnbetriebes und zur Gewährleistung einer wirtschaftlichen Instandhaltung ist die Beschaffung neuer Fahrzeuge erforderlich. Zwei Anlässe machen die Beschaffung jetzt besonders dringlich:

- Die Pflicht zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV ab 01.01.2022 kann derzeit selbst dann nicht erfüllt werden, wenn alle Fahrzeuge der Werkstatt- und Betriebsreserve im Einsatz sind.
- Die Ersatzteilversorgung für die KT4DMC und KTNF8 ist aufgrund der Insolvenz des Lieferanten für die Steuerungstechnik nicht mehr gewährleistet. Sobald Komponenten ersetzt werden müssen, werden weitere Straßenbahnfahrzeuge stillgelegt und vergrößern den Fehlbestand.

Für den Straßenbahnbetrieb werden derzeit 24 Straßenbahnzüge benötigt (inklusive Werkstatt- und Betriebsreserve). Dabei besteht ein Straßenbahnzug aus maximal zwei Straßenbahnfahrzeugen. Die Anzahl ergibt sich aus dem Fahrplan und aus den erforderlichen Kapazitäten zur Sicherstellung einer akzeptablen Beförderung.

Aus der folgenden Tabelle geht hervor, dass mit den bestehenden Zügen die Anforderungen der Daseinsvorsorge im Rahmen der Barrierefreiheit nicht mehr gewährleistet werden kann. Zudem ist weiter zu erkennen, dass schon zum jetzigen Zeitpunkt ein Fehlbestand, aufgrund der technisch verschlissenen Tatratriebwagen (KT4DMC), vorhanden ist und in naher Zukunft dieser Fehlbestand auf 12 Straßenbahnzüge ansteigen wird. Im Jahr 2028 könnte der Fall eintreten, wenn bis dahin keine neuen, nach dem Stand der Technik, Straßenbahnfahrzeuge beschafft werden, dass keine Fahrzeuge mehr in einem „guten“ Zustand sind (Ablauf der wirtschaftlich optimalen Nutzungszeit). Bis zu einem vollständigen Ersatz der Tatratriebwagen durch moderne Niederflurgelenkswagen müssen diese mit einem großen finanziellen Aufwand instandgehalten werden.

Typ	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
KT4DMC/KT4DMC	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
KT4DMC/KTNF8	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
NGT8G	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
gut	12	12	12	12	12	12	12	0	0	0
akzeptabel	18	18	12	12	12	12	12	12	12	12
Fehlbestand	6	6	12	12	12	12	12	24	24	24
	a	b	c					d		

► **Abb. 2-19:**

Entwicklung des Bedarfs an neuen Straßenbahnzügen.

Legende:

KT4DMC + KT4DMC = 1 Straßenbahnzug ohne niederflurigen Mittelteil (nicht barrierefrei)

KT4DMC + KTNF8 = 1 Straßenbahnzug mit niederflurigen Mittelteil (barrierefrei); Nutzung der übrigen KT4DMC als Ersatzteilspender

a: aufgrund Probleme bei der Ersatzteilversorgung Betrieb mit vorhandenen Straßenbahnfahrzeugen möglich, aber mit Risiken bei der Verfügbarkeit

b: ab 01.01.2022 Barrierefreiheit erforderlich, 6 Züge aus KT4DMC gebildet und sind somit nicht barrierefrei

c: maximale Nutzungszeit der Tatra-Züge erreicht (22 Jahre nach Modernisierung)

d: NGT8G Niederflur-Straßenbahnfahrzeuge am Ende ihrer wirtschaftlich optimalen Nutzungszeit

STADTBUS: In der Stadt Gera existieren 14 Stadtbuslinien in Aufgabenträgerschaft der Stadt Gera, die hauptsächlich Stadtteile erschließen, die nicht von der Straßenbahn bedient werden. Die Stadtbuslinien weisen einen Takt zwischen 30 und 120 min auf. Die Linie 13 verkehrt ausschließlich an Schultagen. Auf den Stadtbuslinien werden heute bereits ausschließlich niederflurige Fahrzeuge eingesetzt. Die 30 Fahrzeuge umfassende Busflotte besteht aus 23 Standard-, fünf Gelenk- und zwei Kleinbussen. Das Durchschnittsalter betrug am 31.12.2020 9,5 Jahre. Alle Fahrzeuge weisen wichtige Ausstattungsmerkmale für den Einsatz im Stadtbusverkehr auf. Alle Standardbusse sind mit drei Fahrgasttüren sowie die Gelenkbusse mit insgesamt vier Fahrgasttüren für einen schnellen Fahrgastwechsel ausgestattet.

BEDARFSVERKEHRE: Das Angebot "Rufbus" beinhaltet eine bedarfsgesteuerte Bedienung einzelner Linien oder an Verkehrstagen mit geringer Nachfrage. Das Ziel ist eine Erschließung von Ortsteilen mit wenigen Einwohnern, wo somit eine geringe ÖPNV-Nachfrage erwartet werden kann. An Wochenenden wird

die Linie 12 zwischen Heinrichstraße und Zschippern, sowie an Sonn- und Feiertagen die Linie 26 zwischen Bieblach-Ost und Trebnitz als Rufbus bedient. Die telefonische Anmeldung muss jeweils 60 min vor Abfahrt erfolgen. Ein Zuschlag auf den Fahrpreis wird nicht erhoben.

In der folgenden Tabelle sind die Fahrtenhäufigkeiten der einzelnen Linien im Stadtverkehr, getrennt nach den verschiedenen Verkehrszeiten, aufgeführt. Die Auflistung bezieht sich auf das Fahrplanjahr 2019/20. Zu den für den Schülerverkehr relevanten Zeiten werden auf den Linien 11, 16, 17 und 18 vereinzelt zusätzliche Fahrten angeboten.

Linie	Route/Fahrtverlauf	Bedienhäufigkeiten [Fahrten/(h, Ri.)]								
		Mo - Fr			Sa			So/F		NaV Z
		HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NV Z	SVZ	NVZ	SVZ	
Betriebszweig „Straßenbahnverkehr“ (Konzessionsinhaber: GVB GmbH)										
1	Zwötzen – Unternhaus	4	4	2	4	2/4	2	2/4	2	e. F.
2	Bahnhof Zwötzen – Lusan/Zeulsdorf	2	2	---	---	---	---	---	---	---
3	Lusan/Zeulsdorf – Bieblach-Ost	6 ¹ /8 ² /12 ³	4	2	6	4	2	2/4	2	e. F.
Betriebszweig „Stadtbusverkehr“ (Konzessionsinhaber: GVB GmbH)										
10	Reuß-Park – Hammelburg	1/2 ⁴	1/2 ⁴	---	0,5	1/ 0,5 4	e. F.	1/0,5	1	e. F.
11	Reuß-Park – Weißig ⁵	0,5	0,5	---	0,5	0,5	---	0,5	---	---
12	Heinrichstraße – Zschippern ⁶	0,5	e. F.	---	0,25 ⁷	---	---	0,25 ⁷	---	---
13	Eiselstraße – Schafpreskeln	e. F.	---	---	---	---	---	---	---	---
14	Heinrichstr. – Ferberturm – Heinrichstraße	1 ⁸	---	---	---	---	---	---	---	---
15	Gewerbepark Keplerstr. ⁹ – Lusan/Laune	2	2	e. F.	2 ¹⁰	---	---	2 ¹¹	---	---
16	Bahnhof Zwötzen – Liebschwitz	2	2	2 ¹²	1/2 ¹³	2	2 ¹²	1	1 ¹²	---
17	Reuß-Park – Frankenthal	2	2	1/2 ¹⁴	2	1/2 14	1/2 ¹⁴	1/2 ¹³	1/2 ¹⁴	e. F.
18	Kauern – Kleinfalke (- Großfalke) ¹⁵	1	1	---	0,5	0,5	---	0,5	---	---
19	Heinrichstr. – Gewerbegebiet Trebnitz	1 ¹⁶	1	---	0,5	0,5	---	0,5	---	---
20	Fr.-Naumann-Platz – Harpersdorf ¹⁷	1	1	---	1	1	---	0,5/1	---	---
24	Unternhaus – Dr.-Th.-Neubauer-Str.	2	2	---	2	2	---	1/2	---	---
25	Heinrichstraße – Bahnhof Zwötzen	2	2	---	1	1	e. F.	1	e. F.	---
26	Heinrichstr. – Bieblach-Ost Kaufpark	2	2	e. F.	1	1	---	0,5 ¹⁸	---	e. F. 19

¹ Abschnitt Lusan/Zeulsdorf – Busse an Schultagen zwischen 6:00 – 8:00 Uhr und 13:00 – 17:00 Uhr
² zwischen 8:00 Uhr und 13:00 Uhr, sowie an Feiertagen
³ Abschnitt Brüte – Bieblach-Ost an Schultagen zwischen 6:00 – 8:00 Uhr und 13:00 – 17:00 Uhr an Schultagen
⁴ Teilweise verdrängtes Angebot
⁵ Abschnitt Weißig – Heinrichstraße Mo-Fr alle 2 h zusätzlich durch KOMBUS Linie 802
⁶ Bedienung der Haltestelle „Colla“ nur mit einzelnen Fahrten im Schülerverkehr, zzgl. einzelner zusätzlicher Fahrten im Schülerverkehr
⁷ Rufbus
⁸ Mo-Fr, ab September 2023
⁹ zwischen 8 und 13 Uhr Bedienung des Abschnitts Lusan/Laune – Gewerbepark Keplerstraße nur einmal pro Stunde
¹⁰ gekürzte Linienführung Bahnhof Zwötzen – Lusan/Laune
¹¹ gekürzte Linienführung Bahnhof Zwötzen – Lusan/Laune, erst ab ca. 12:25 Uhr
¹² nur Abschnitt Zwötzen – Liebschwitz
¹³ niedrigere Zahl bezieht sich auf den Abschnitt Bahnhof Zwötzen – Zwötzen
¹⁴ niedrigere Zahl bezieht sich auf den Abschnitt Heinrichstraße – Frankenthal
¹⁵ Abschnitt Kleinfalke – Großfalke nur einzelne Fahrten
¹⁶ Taktzeiten 6:00 Uhr, 10:00 Uhr und 17:00 Uhr
¹⁷ Taktverdrängung zwischen 5:30 – 8:00 Uhr und 14:00 – 16:00 Uhr
¹⁸ Rufbus zwischen Bieblach-Ost und Trebnitz
¹⁹ nur Abschnitt Heinrichstraße – Gewerbegebiet Trebnitz

► **Abb. 2-20:**

Fahrtenhäufigkeiten der einzelnen Linien im Stadtverkehr; getrennt nach den verschiedenen Verkehrszeiten (Fahrplanjahr 2019/20).

Aus den in der Tabelle aufgeführten Fahrtenhäufigkeiten ergeben sich folgende Taktmuster:

- 12 Fahrtenpaare pro Stunde → 5-Minuten-Takt
- 8 Fahrtenpaare pro Stunde → 7,5-Minuten-Takt
- 6 Fahrtenpaare pro Stunde → 10-Minuten-Takt
- 4 Fahrtenpaare pro Stunde → 15-Minuten-Takt
- 2 Fahrtenpaare pro Stunde → 30-Minuten-Takt
- 1 Fahrtenpaar pro Stunde → 60-Minuten-Takt
- 0,5 Fahrtenpaare pro Stunde → 120-Minuten-Takt

Hierbei zeigt sich jedoch, dass nicht alle Taktzeiten hinsichtlich direkter Anschlüsse miteinander kompatibel sind – insbesondere sind es der 10-Minuten-Takt und Takte größer als 30 Minuten. Bei einer dichten Taktfolge von weniger als 15 Minuten spielt dies allerdings keine Rolle.

Aus den „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs“ lassen sich die folgenden Mindestwerte für die Fahrtenhäufigkeiten ableiten, die jedoch nicht als starre Grenzen zu interpretieren sind, sondern auch in Abhängigkeit der Nachfrage variiert werden können. Die innerörtlichen Zentralitäten ergeben sich aus den Ausstattungsmerkmalen der einzelnen Stadt- bzw. Ortsteile mit Einrichtungen der verschiedenen Zentralitätsstufen. (↗ [23]).

Bezogen auf das Fahrplanjahr 2019/20 lassen sich in Bezug auf die Bedienungshäufigkeit keine Angebotsdefizite (gegenüber den Orientierungswerten der „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs“) feststellen. In Bezug auf den Bereich Pforten/südöstliche Innenstadt können die benannten Zielwerte durch die Fahrtenhäufigkeit auf der Straßenbahnlinie 1 eingehalten werden, die für die Bereiche entlang der Plauenschen Straße jedoch nur eine eingeschränkte Erschließungswirkung besitzt (↗ [23]).

- Achse Klinikum – Hammelburg (Linie 10):

Der Abschnitt Klinikum – Hammelburg wird derzeit im Wechsel alle 2 Stunden im 60-Minuten-Takt und 30-Minuten-Takt bedient, obwohl auch ein durchgehendes stündliches Fahrtenangebot ausreichend wäre. Ursache ist die zwei-stündliche Bedingung der Linie 11 nach Weißig. Um im Abschnitt Reuß-Park – Klinikum auch in diesen Zeiten, einen 15-Minuten-Takt anbieten zu können, in denen die Linie 810 die Bedienung von Weißig mit übernimmt, verkehrt die Linie 10 mit zwei Fahrten zwischen Reuß-Park und Hammelburg. Eine Reduzierung dieser Fahrten ausschließlich bis zum Klinikum ist, auch im Sinne der Fahrgäste, nicht zielführend (↗ [23]).

- Achse Zwötzen – Friedensbrücke (Linien 16 und 18):

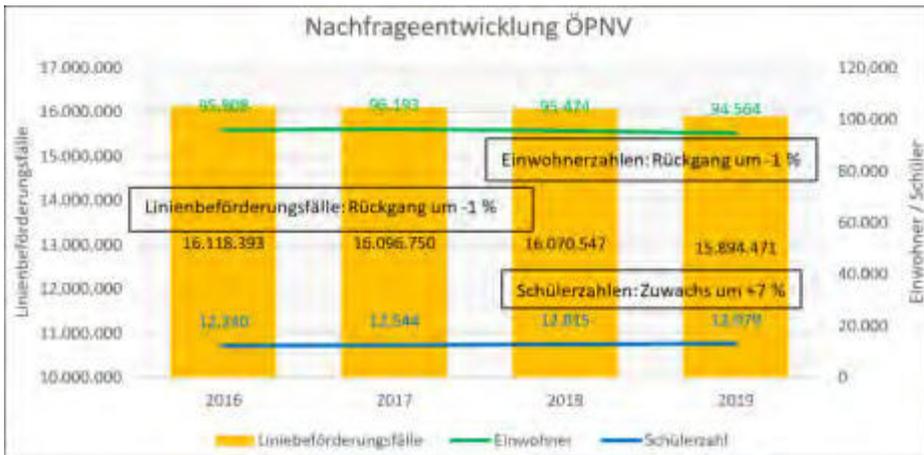
Der Abschnitt Zwötzen – Friedensbrücke wird durch die Linien 16 (30-Minuten-Takt) und 18 (Stundentakt) befahren, so dass sich in diesem Bereich eine Bedienungshäufigkeit von drei Fahrten pro Stunde und Richtung ergibt. Aufgrund der unterschiedlich langen Fahrtzeiten beider Linien, überlagern sich die Rückfahrten im Abschnitt Friedensbrücke – Zwötzen (↗ [23]). Die Linienführung und Fahrzeiten der Linie 18 sind zurzeit aufgrund des Straßenausbauzustandes alternativlos.

Demgegenüber bestehen auf den nachfolgenden Linien Angebotsdefizite zu den Vorgaben der Teilfortschreibung 2015 des Nahverkehrsplans:

- Linie 12 (Heinrichstraße – Zschippert/Collis),
- Linie 18 (Kauern – Falka; hier insbesondere die ca. vierstündige Bedienungslücke am Vormittag),
- Linie 19 (Heinrichstraße – Gewerbegebiet Trebnitz; hier die drei Taktlücken) und
- Linie 20 (Fr.-Naumann-Platz – Rubitz)

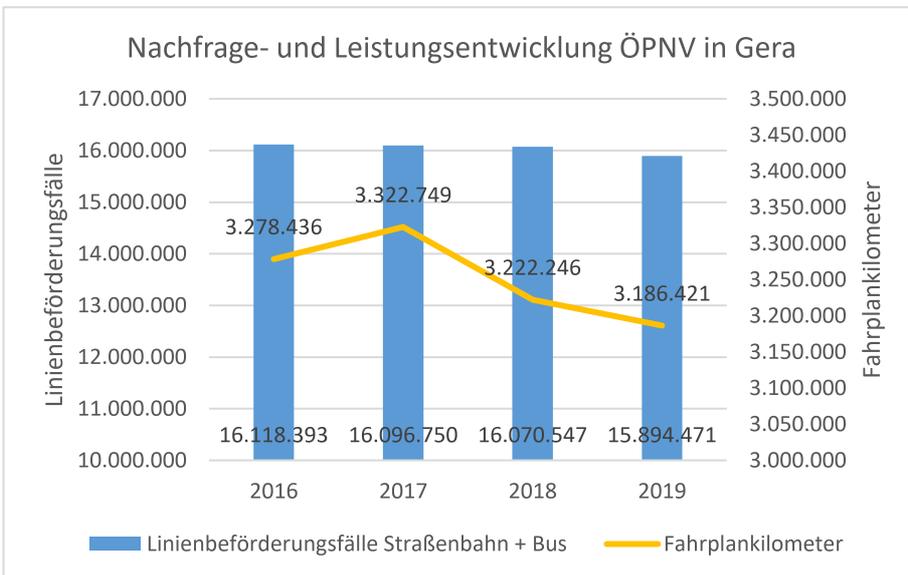
Für die Linie 11 (Heinrichstraße – Weißig), welche nur im Zweistundentakt bedient wird, besteht seit 2015 eine zusätzliche alternative Fahrtmöglichkeit mit der Regionalbuslinie 810 (Gera – Schleiz), wodurch sich in den Hauptverkehrszeiten ein nahezu stündliches Angebot ergibt (↗ [23]).

Weiterhin muss eingeschätzt werden, dass teilweise auch Taktzeiten größer als 30 Minuten im Tagesverkehr, auch auf Linien mit einer vergleichsweise geringen Nachfrage den Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienug, insbesondere hinsichtlich der Sicherstellung des Schülerverkehrs mit einer entsprechenden Heterogenität der Schulstandorte und Unterrichtszeiten, nicht gerecht wird.



► **Abb. 2-21:**

Entwicklung der Verkehrsnachfrage (Linienbeförderungsfälle) und des Verkehrsangebots (Betriebsleistung) zwischen 2016 und 2019 in der Stadt Gera (Quelle: GVB-eigene Erhebung).



► **Abb. 2-22:**

Verkehrsnachfrage nach Betriebszweigen in der Stadt Gera (Quelle: GVB-eigene Erhebung).

Linienbeförderungsfall:

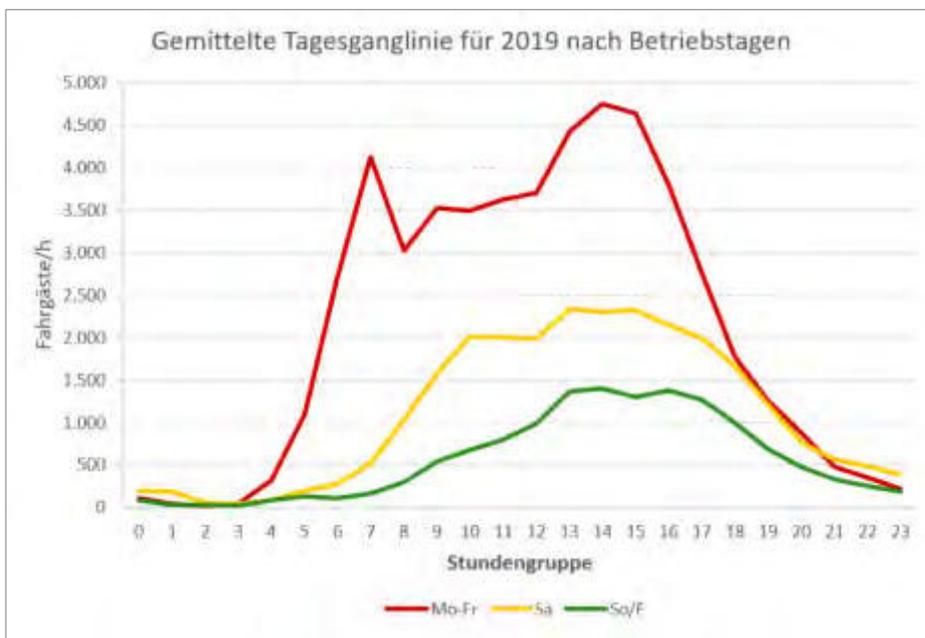
Ein Fahrgast kann mehrere Linienbeförderungsfälle generieren (bspw. durch Umstiege).

Die Abbildung 2-21 zeigt die Nachfrageentwicklung des ÖPNV in Gera unter Berücksichtigung der Einwohnerzahl und der Schülerzahl. In den Jahren 2016 bis 2019 ist die Zahl der Linienbeförderungsfälle um 1% von 16,1 Millionen auf 15,9 Millionen leicht gesunken. Für die Verluste im Jahr 2019 können als wesentliche Gründe folgende Faktoren genannt werden (↗ Anhang 2-6):

- Erhöhung der Fahrscheinpreise im April,
- teilweise Qualitätsverluste durch die Bautätigkeiten in der Wiesestraße.

Im selben Zeitraum ist die Einwohnerzahl um 1% zurückgegangen, jedoch die Schülerzahlen um 7% gestiegen. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Wiederanstieg zum Teil aus den Zuwanderungen junger Menschen und junger Familien in den Jahren 2015 und 2016 dazu beigetragen hat. Die Zuwanderung ist hierfür nicht der Auslöser, sondern lediglich ein Verstärker.

Die Abbildung 2-22 zeigt die Nachfrage- und Leistungsentwicklung für den Zeitraum 2016 bis 2019. Aufgrund von langfristigen und teilweise großräumigen Umleitungen im Busnetz, wurden in den Jahren 2016 und 2017 mehr Fahrplankilometer erbracht. Im Jahr 2018 waren die betreffenden Baumaßnahmen weitestgehend beendet. Hinzu kommt, dass zum Fahrplanwechsel im August ein geändertes Linienkonzept für die Buslinien 10, 11 und 17 sowie 19 und 26 umgesetzt wurde. Auch hierdurch konnten die Fahrplankilometer verringert werden.



► **Abb. 2-23:**

Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im ÖPNV nach Tagesarten (Quelle: GVB-eigene Erhebung).

Der überwiegende Teil der ÖPNV-Nachfrage wird auf den folgenden Linien abgedeckt (↗ Anhang 2-6):

- Linie 1 (Zwötzen – Heinrichstraße – Untermhaus),
- Linie 3 (Lusan/Zeulsdorf – Heinrichstraße – Bieblach-Ost) und
- Linien 10/11/17 (Hammelburg/Weißig/Frankenthal –) Klinikum – Heinrichstraße – Reuß-Park

Darüber hinaus weist auch der Abschnitt Ostviertel (Altenburger Straße) – Gewerbegebiet Trebnitz (Linie 26) eine erhöhte Verkehrsnachfrage auf (vgl.: Gemeinsamer Nahverkehrsplan der Stadt Gera und des Landkreises Greiz, Teilfortschreibung Stadtgebiet Gera 2015 – 2018). Der mit Abstand am stärksten belegte Abschnitt ist dabei jener der Linie 3 zwischen den Haltestellen „An der Spielwiese“ und „Heinrichstraße“, der im Zulauf auf das Stadtzentrum auch durch mehrere Buslinien (GVB-Linien 10, 11 und 17 sowie Regionalbus) überlagert wird. Demgegenüber stehen jedoch auch Linien (überwiegend in den

ländlich geprägten Ortsteilen), die eine tendenziell sehr schwache Fahrgastnachfrage aufweisen. Diese sind:

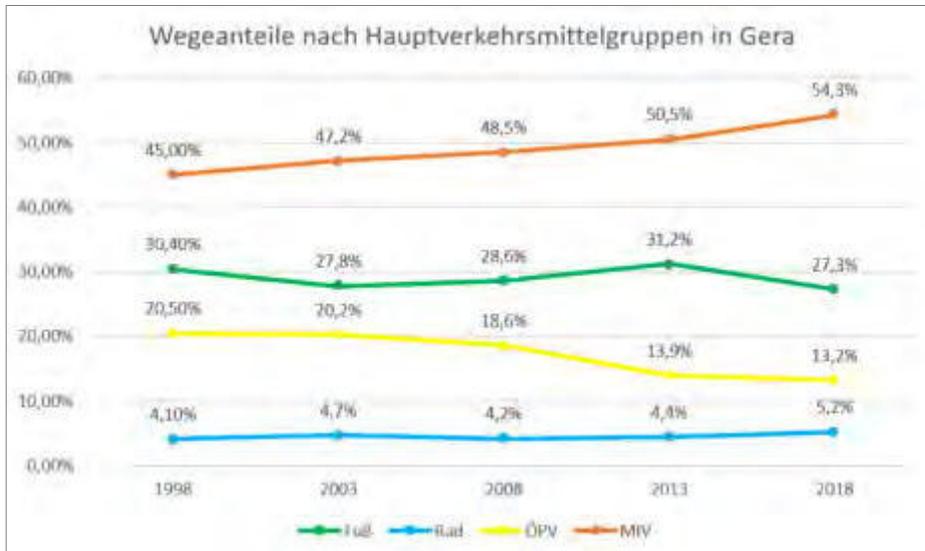
- Linie 10: Abschnitt Klinikum (Haupteingang) – Hammelburg,
- Linie 11: Heinrichstraße – Weißig,
- Linie 12: Heinrichstraße – Zschippert/Collis,
- Linie 13: Eiselstraße – Lusan/Laune – Schafpreskeln,
- Linie 18: Kauern – Zwötzen – Kleinfalke,
- Linie 19: Heinrichstraße – Gewerbegebiet Trebnitz und
- Linie 25: Abschnitt R.-Wagner-Straße – Bahnhof Zwötzen.

Auf der Straßenbahnlinie 1 überschreitet die Fahrt um 07:04 Uhr von Zwötzen nach Untermhaus regelmäßig die maximale Kapazität bzgl. der Verkehrsnachfrage. Aufgrund der Überschreitung des maximalen Fassungsvermögens wird das Platzangebot für die Fahrgäste in der Straßenbahn reduziert. In diesem Fall besteht die Gefahr das Fahrgäste nicht befördert werden können und warten auf die nächste Transportmöglichkeit. Oftmals betrifft dies Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Bei der zuvor genannten Fahrt wird an Schultagen abweichend von den planmäßig eingesetzten Fahrzeugen vom Typ NGT8G ein nicht barrierefreier Tatratriebwagen eingesetzt, um der Nachfrage gerecht zu werden.



► **Abb. 2-24:**
linienbezogene Nachfrage an einem mittleren Werktag im Netz der GVB (Stand: 2019; Quelle: GVB-eigene Erhebung)

Bei dem „System repräsentativer Verkehrsbefragung“ (SrV) werden Erhebungen im Sinne der Mobilität in Städten durchgeführt. Die folgende Abbildung 2-25 stellt die Wegeanteile nach Hauptverkehrsmittelgruppen im zeitlichen Ablauf seit 1998 dar.



► **Abb. 2-25:**
Wegeanteile der einzelnen Verkehrsträger im Binnenverkehr der Stadt Gera (Quelle: [24]).

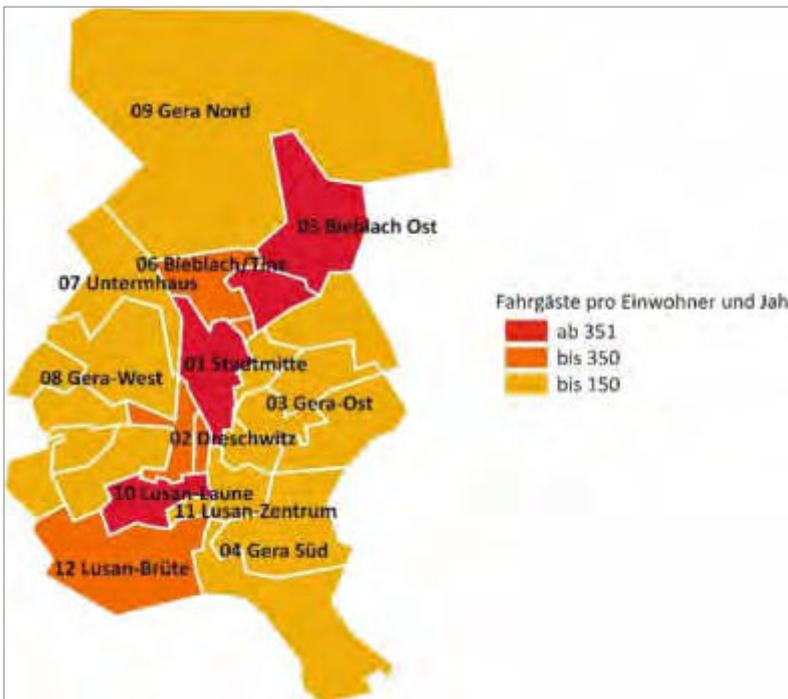
Aus dem Verlauf lassen sich nachfolgende Aussagen treffen:

- Der Fokus liegt seit den 1990er Jahren aus politischer, städtebaulicher und planerischer Sicht auf dem MIV. Hinzukommen die vergleichsweise günstige Anschaffung von Kfz und deren Betriebskosten, der gesellschaftliche Effekt der Freiheit und daraus folgenden Kohorten-Effektes des eigenständig mobilen nun älteren Teils der Gesellschaft mit dem Kfz. Aus diesen Gründen stieg bisher der Anteil des MIVs an.
- Der Anteil des Radverkehrs ist wahrscheinlich aufgrund der gesellschaftlichen Sensibilisierung zum Thema Umwelt, die Verbesserung der Radinfrastruktur und der Verbreitung sowie der Finanzierbarkeit des Pedelecs gestiegen.
- Der öffentliche Personenverkehr (ÖPV) sank im Gegenzug des MIVs und dessen Fokussierung.

In Zukunft muss die Priorität auf den Umweltverbund gesetzt werden. In naher Zukunft ist zu prüfen welche Auswirkungen die COVID-19-Pandemie und deren Einschränkungen auf das Mobilitätsverhalten haben wird, da in der Zwischenzeit vermehrt auf Fuß- und Radverkehr, aber auch wieder auf den Kfz gewechselt wurde. Um eine Änderung des Verkehrsverhaltens zu generieren, muss weiterhin der ÖPV gestärkt und dem MIV mit Restriktionen begegnet werden. Nur wenn der ÖPNV von Menschen als eine echte Alternative zum MIV wahrgenommen wird, kann er seine Position als umweltverträglicher Verkehrsträger für die Zukunft sichern und ausbauen.

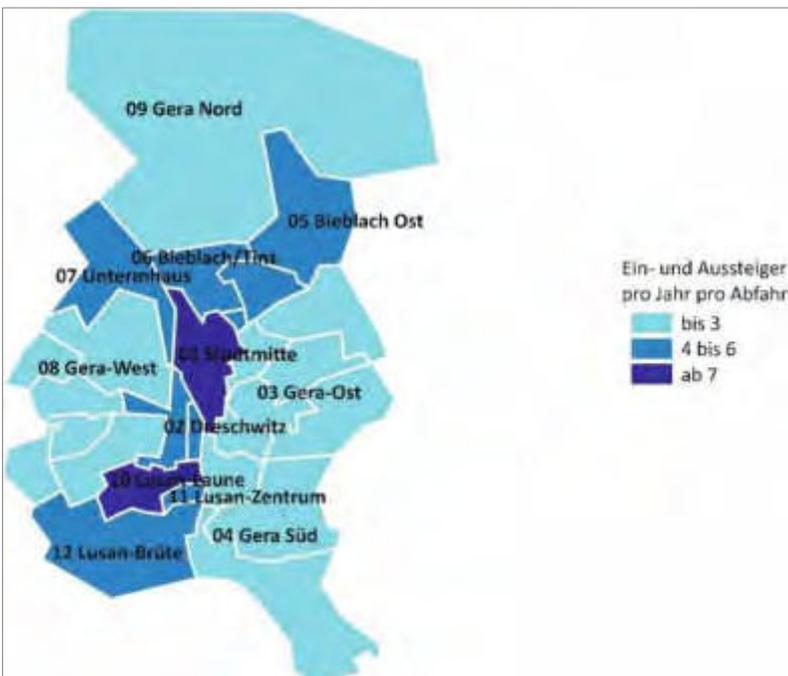
Die Versorgung bzw. Erschließung des Stadtgebietes von Gera ist unterschiedlich gut ausgeprägt. Deutlich wird dies an der Zahl der Fahrgäste pro Einwohner und Jahr. Während Stadtteile mit Straßenbahnanbindung eine vergleichsweise hohe Fahrgastzahl pro Einwohner und Jahr aufweisen, ist der Erfolg des ÖPNV in weniger erschlossenen Stadtteilen von Gera weniger groß ausgeprägt.

Beim Abgleich zwischen den Einwohnerzahlen und den angebotenen Bus- und Straßenbahnabfahrten fällt auf, dass in Verkehrszellen mit hoher Einwohnerdichte und hochwertigem Straßenbahnangebot die meisten Ein- und Aussteiger je angebotener Fahrplanfahrt gezählt werden können. Auffällig ist aber auch, dass pro angebotener Fahrplanfahrt in Bieblach Ost weniger Ein- und Aussteiger erreicht werden können als in den hochverdichteten Bereichen von Lusan und in der Innenstadt. Dies liegt offensichtlich daran, dass bei entsprechender Taktfolge (alle 5 Min. Verstärkerfahrten an Schultagen, alle 7,5 Min. in den Hauptverkehrszeiten) das Nachfragepotenzial von Bieblach Ost vergleichsweise geringer ist. Eine Differenzierung der Taktdichte der Straßenbahn könnte ein Lösungsansatz sein, der mit der heutigen Infrastruktur aber nicht sinnvoll zu realisieren ist (basierend auf ÖDA Anlage 8, Nr. III.5.). Die neu gewonnenen Arbeitskräfte (u. a. auch durch die absehbare Ansiedlung der Firma Bauerfeind AG) und die Stärkung von Bieblach-Ost als Wohngebiet können zu einer Regulierung der Fahrgastnachfrage führen, so dass die Taktdichte vertretbar ist.



► **Abb. 2-26:**

Fahrgäste pro Einwohner und Jahr (Erfolg des ÖPNV am Verkehrsmarkt; Quelle: GVB).



► **Abb. 2-27:**

Ein- und Aussteiger je Fahrplanfahrt (Quelle: GVB).

Mit Hilfe der Abfahrten pro Einwohner in den jeweiligen Stadtgebieten/Stadteilen lässt sich feststellen wie im gesamtstädtischen Kontext ein Gebiet mit dem ÖPNV versorgt ist.

	Abfahrten pro Einwohner
Stadtmitte	0,26
Debschwitz	0,21
Gera-Ost	0,17
Bieblach-Ost	0,26
Bieblach/Tinz	0,23
Lusan	0,13
Untermhaus	0,19
Westvororte	0,21
Zwötzen	0,24

Aus der Aufstellung lässt sich entnehmen, dass auf der Straßenbahnlinie 3 im Vergleich das Stadtgebiet Bieblach-Ost verhältnismäßig zum Stadtgebiet Lusan üerversorgt ist. Darüber hinaus bedarf es eine Verbesserung des Gebietes Gera-Ost.

2.4.2. Umsteigehäufigkeiten; Verknüpfungsstellen

Umsteigehäufigkeit bezogen auf relevante Verkehrsbeziehungen im Stadtgebiet	Stadtzentrum	Bieblacher Hang	Bieblach-Ost	Debschwitz	Lusan	Ostviertel/Reuß-Park	Pforten/südöstliche Innenstadt	Untermhaus	Zwötzen	Vororte Süd/Süd-West	Vororte West	Klinikum	Vororte Ost	Langenberg	Vororte Nord
Stadtzentrum	--	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
Bieblacher Hang		--	1	1	1	2	1	0	1	2	2	2	2	1	2
Bieblach-Ost			--	0	0	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1
Debschwitz				--	0	1	1	1	1,5	2	1	1	1	1	1
Lusan					--	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1
Ostviertel/Reuß-Park						--	1	1	1	2	0	0	1	2	2
Pforten/südöstliche Innenstadt							--	0	0	1	1	1	1	2	2
Untermhaus								--	0	1,5	1	1	1	0,5	2,5
Zwötzen									--	0	1	1	1	1	2
Vororte Süd/Süd-West										--	2	2	2	2	3
Vororte West											--	0	1	2	2
Klinikum												--	1	2	2
Vororte Ost													--	2	2
Langenberg														--	0
Vororte Nord															--

► **Abb. 2-28:** Umsteigehäufigkeit bezogen auf relevante Verkehrsbeziehungen im Stadtgebiet Gera. Auf einzelnen Beziehungen kann die Umsteigehäufigkeit in Abhängigkeit der Routenwahl variieren.

Auch wenn Umsteigevorgänge von Fahrgästen prinzipiell als nachteilig angesehen werden, so dass die Häufigkeit und die Qualität von Umsteige- und Anschlussprozessen maßgeblich die Akzeptanz und damit auch die Nutzungshäufigkeit des öffentlichen Verkehrs beeinflussen, so sind Umsteigevorgänge aus betrieblichen Gründen nicht zu vermeiden. Aus diesem Grund sollten (↗ [23]):

- die Umsteigehäufigkeit auf ein akzeptables Maß reduziert werden,
- die Übergangszeiten möglichst gering gehalten werden, aber auch gesichert sein (Sicherheit bezieht sich hierbei auf die Gewährleistung des Anschlusses im Verspätungsfall) und
- die Umsteigehaltestellen entsprechend baulich gestaltet und ausgerüstet (kurze, barrierefreie Wege; (dynamische) Fahrgastinformationssysteme) sein.

An allen Verknüpfungspunkten, an denen geplante Anschlüsse vorhanden sind betragen die Umsteigezeiten mindestens zwei Minuten. Diese können jedoch je nach Tageslage und Fahrplan variieren. Umsteigezeiten mit mehr als fünf Minuten sind nur an einzelnen Verknüpfungspunkten, mit größeren Wegezeiten vorhanden. Eine Ausnahme bilden dabei die Anschlüsse am Verknüpfungspunkt Duale Hochschule zwischen der Geraer Verkehrs- und Betriebsgesellschaft mbH und dem Regionalverkehr Gera/Land GmbH mit einer fahrplanbedingt längeren Übergangszeit von regulär sechs Minuten. Derzeit werden Anschlüsse, im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten, an den Verknüpfungspunkten Heinrichstraße, Zwötzen, Bahnhof Zwötzen, Friedrich-Naumann-Platz und Untermhaus sichergestellt.

Hinsichtlich einer Reduzierung der Umsteigehäufigkeit bestehen auf folgenden Relationen noch Defizite:

- Bioblacher Hang ↔ Ostviertel/Reuß-Park,
- Langenberg ↔ Ostviertel/Reuß-Park,
- Debschwitz ↔ Pforten/südöstliche Innenstadt,
- Lusan ↔ Zwötzen und
- Vororte Süd/Süd-West ↔ Vororte Nord.

Aufgrund der geringen Nachfragewahrscheinlichkeit der letztgenannten Relation wird die Umsteigehäufigkeit in diesem Fall in Kauf genommen. Auf einzelnen Relationen kann die Umsteigehäufigkeit je nach Routenwahl variieren.

Um gegenüber dem MIV eine Alternative zu bieten, sollen neben einer möglichst geringen Reisezeit auch umsteigefreie Verbindungen angeboten werden. Aufgrund der Vielfältigkeit der persönlichen Wege ist dies nicht für jede Verbindung möglich. Daher sind Umstiege an dafür geeigneten Punkten notwendig. In der Stadt Gera lassen sich die Verknüpfungspunkte in drei Kategorien einordnen:

- Verknüpfungspunkte zum SPNV,
- Verknüpfungspunkte mit geplanten Anschlüssen und
- Verknüpfungspunkte mit ungeplanten Anschlüssen.

Unter die Verknüpfungspunkte der 1. Kategorie fallen die Haltestellen Hauptbahnhof/Theater, Südbahnhof und Bahnhof Zwötzen. An diesen ist ein Übergang zwischen Straßenbahn, Bus und den Zügen des SPNV sowie an der Haltestelle Hauptbahnhof/Theater zu den Zügen des SPNV und zum Regional- und Fernbusverkehr möglich. An allen drei Haltestellen sind Park&Ride sowie

► Verknüpfungsstellen

Bike&Ride Plätze vorhanden. Größere Defizite gibt es nur am Bahnhof Zwötzen. Zum einen ist es aufgrund des derzeit gültigen Fahrplans nicht möglich Anschlüsse zu den Zügen von und nach Weida/Hof/Saalfeld herzustellen (die Wartezeiten betragen teilweise mehr als 15 Minuten). Zum anderen sind die Anschlüsse von und nach Greiz mit Übergangszeiten von teilweise unter einer Minute hinsichtlich der Anschlusssicherheit als kritisch zu bezeichnen. Aufgrund der betrieblichen Voraussetzungen, wie Anschlüsse, Fahrzeiten, Wendezeiten usw. lassen sich, sowohl im SPNV als auch im StPNV, die Defizite derzeit nicht lösen.

Die Kategorie zwei umfasst die Verknüpfungspunkte an welchen ein Übergang zwischen Bus und Straßenbahn möglich ist. Die Übergangszeiten zwischen den Verkehrsmitteln betragen zwischen zwei und sieben Minuten. Mit Ausnahme der Haltestellen Straße des Bergmanns, Bieblach-Ost, Lusan/Laune und Teilen der Haltestelle Friedrich-Naumann-Platz besteht an allen Verknüpfungspunkten die Möglichkeit eines Tür-zu-Tür Umstieges.

Defizite gibt es an den Haltestellen Lusan/Laune und Straße des Bergmanns. An beiden Haltestellen sind Fußwege von bis zu 100 Metern zwischen den Verkehrsträgern zurückzulegen. Dies stellt insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ein nicht zu unterschätzendes Hindernis in deren Reisketten dar.

In der dritten Kategorie „Verknüpfungspunkte mit ungeplanten Anschlüssen“ werden Verknüpfungspunkte aufgeführt an denen zwar ein umsteigen zwischen einer oder mehreren Linien möglich ist, Anschlüsse ergeben sich aber nur zufällig aufgrund ihrer Lage im Netz. Aus diesem Grund spielen Verknüpfungspunkte dieser Kategorie in der Planung eine untergeordnete Rolle.

Haltestelle	Zug	Tram	Bus	Park & Ride	Bike & Ride
Kategorie 1 - Verknüpfungspunkte zum SPNV					
Hauptbahnhof/Theater (DB: Gera Hbf)	x	x	Regionalbus	168	27
Südbahnhof (DB: Gera Süd)	x	x	x	75	20
Bf. Zwötzen (DB: Gera-Zwötzen)	x	x	x	4	10
Kategorie 2 - Verknüpfungspunkte mit geplanten Anschlüssen					
Heinrichstraße		x	x		12
Duale Hochschule		x	x		
Lusan/Laune		x	x	37	
Friedrich-Naumann-Platz		x	x		
Zwötzen		x	x		8
Straße des Bergmanns		x	x		
Bieblach-Ost		x	x		
Untermhaus		x	x	56	8
Kategorie 3 - Verknüpfungspunkte mit ungeplanten Anschlüssen					
Fußgängerbrücke		x			
Brüte		x			
Pforten		x			5
Klinikum, Haupteingang			x		
Leumnitz			x		

► **Abb. 2-29:**
 Liste der Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet Gera.

An den Stationen „Gera Hbf.“, „Gera Süd“ und „Gera-Zwötzen“ halten alle an diesen Zugangsstellen bedienenden Reisezüge. Als wichtiger Bahnknoten in Ostthüringen ist der Hauptbahnhof als Vollknoten in das Taktgefüge des Integralen Taktfahrplans (ITF) im Freistaat Thüringen integriert. Dabei verkehren zurzeit zur Minute 30 die Züge der RB Linie 21 Erfurt – Weimar – Jena – Gera. Alle anderen Linien verkehren jeweils zur vollen Stunde. Der Halt Gera-Langenberg wird durch die RB22 alle zwei Stunden bedient. Die Zugangsstellen „Gera Hbf.“, „Gera Süd“ und „Gera-Zwötzen“ sind als Verknüpfungsstellen zwischen Zug, Straßenbahn und Bus modern und weitgehend barrierefrei ausgebaut (↗ [23]).

VERKNÜPFUNG ZU ANDEREN VERKEHRSTRÄGERN: Den Anlass für eine intensivere Betrachtung der Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger bildet die Überlegung, durch die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel für einen Weg deren systemspezifischen Vorteile für einzelne Teilabschnitte miteinander zu verbinden (Schaffung von Wegekettensystemen → Intermodalität), sodass, bezogen auf die gesamte Reisekette, sowohl für den Verkehrsteilnehmer als auch Baulastträger der Infrastruktur sowie die Verkehrsunternehmen ein Optimum hinsichtlich des Zeit- als auch des Kostenaufwands erreicht werden kann.

Öffentliche Verkehrsmittel beispielsweise sind in der Lage, große Fahrgastmengen sicher und umweltfreundlich zu befördern, benötigen aber jedoch für einen wirtschaftlichen Betrieb stets eine gewisse Mindestnachfrage und sind – mit Ausnahme alternativer Bedienkonzepte – in ihrer zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit (Fahrplan- und Liniengebundenheit) nur eingeschränkt verfügbar.

Pkw oder Taxen gewähren dem Verkehrsteilnehmer eine hohe Individualität und Flexibilität und erreichen auch entlegene Bereiche. Sie sind aber bei ganzheitlicher Betrachtung, d. h. auch bei Berücksichtigung der Infrastruktur- und externen Kosten, in ihrer Anschaffung und in ihrem Unterhalt sowohl für den Nutzer als auch die Straßenbaulastträger vergleichsweise teuer. Hinzu kommt, dass der eigene Pkw in Ballungsbereichen mit einer hohen Verkehrsdichte häufig keine Reisezeitvorteile mehr bietet. Zudem werden die Begleiterscheinungen des Straßenverkehrs (Lärm, Luftschadstoffe, Flächenverbrauch) gerade in dicht besiedelten Bereichen zunehmend als störend empfunden (↗ [23]).

► *individualisierte Beförderung*

Aufgrund der nur punktuellen und zugleich nur temporären Einschränkungen der Verkehrsqualität des MIV im Hauptverkehrsnetz, sind bei einer Verlagerung von Teilen des Verkehrsaufkommens auf den ÖPNV für die (potentiellen) Nutzer keine nennenswerten Reisezeitvorteile (im Stadtverkehr Gera) zu erwarten. Vielmehr entstehen diesen Verkehrsteilnehmern durch den Umstieg sogar zeitliche Mehraufwendungen (Parkplatzsuche, Zeitdauer für Fahrscheinkauf, Wartezeit an der Einstieghaltestelle). Daher wird derzeit die Nutzung von Park & Ride im städtischen Verkehr als sehr gering eingeschätzt. Grund hierfür ist zum einen das an den Endhaltestellen die Stellplätze für den MIV ebenso wie ein entsprechendes Ticketing fehlen. Zum anderen sind die verfügbaren Stellplätze im Stadtgebiet zumeist im privaten Eigentum. Somit hat die Stadt keinen Einfluss auf die Parkgebühr bzw. die Gebühren des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum, bieten keinen Anreiz auf den ÖPNV umzusteigen (↗ [23]).

Das Fahrrad ermöglicht dem Reisenden ebenfalls eine hohe zeitliche und räumliche Verfügbarkeit und erreicht unter Umständen eine mit dem ÖPNV vergleichbare Reisegeschwindigkeit. Aufgrund der immer weiteren Verbreitung des Pedelecs, steigt zum einen der Komfort und zum anderen reduziert es die körperlichen Anstrengungen. Somit eignet sich das Fahrrad im alltäglichen Verkehr nicht nur für kurze Strecken, sondern ebenfalls für topographisch bergiges Gelände (↗ [23]). Daraus ergibt sich, dass das Fahrrad als Ergänzung zum Angebot des öffentlichen Verkehrs betrachtet werden kann, insbesondere dann, wenn von dem Startpunkt der Reise bis zur nächstgelegenen Zugangsstelle sowie von der Zielhaltestelle bis zum eigentlichen Endpunkt kein oder nur ein eingeschränktes ÖPNV-Angebot besteht. Voraussetzungen für die Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV sind im Wesentlichen:

- hinsichtlich ihrer Beschaffenheit nutzbare und sichere Wege zur Haltestelle (dies müssen nicht zwangsläufig separate Radverkehrsanlagen sein),
- ausreichend dimensionierte und funktional gestaltete Möglichkeiten zur Abstellung von Fahrrädern an den Haltestellen und/oder
- alternativ attraktive Angebote zur Fahrradmitnahme im ÖPNV, wenn die Nutzung des Fahrrads sowohl im Vor- als auch Nachlauf eingesetzt werden soll (Platzkapazitäten in den ÖPNV-Fahrzeugen, Tarifgestaltung; ↗ [23]).

In erster Linie kommt die Anlage von Verknüpfungsstellen zwischen ÖPNV und Fahrrad an Haltestellen in Betracht, die sich in räumlicher Nähe zu wichtigen Radverkehrsachsen befinden oder in Bereichen liegen, die gut mit dem Fahrrad aus Stadt- bzw. Ortsteilen zu erreichen sind, in denen nur ein eingeschränktes ÖPNV-Angebot vorgehalten wird. Darüber hinaus sollten an den Verknüpfungsstellen ÖPNV-Angebote mit einer dichten Fahrtenfolge bestehen (↗ [23]).

In der Praxis sind entsprechende Verknüpfungen von Verkehrsträgern für den Nutzer stets mit Umsteigevorgängen verbunden, dabei steigt die Akzeptanz, wenn die Umsteigewege möglichst kurz gehalten werden, eine ausreichend lange Zeit zum Umsteigen zur Verfügung steht und auch bei Verspätungen Anschlüsse erreicht werden können.

2.4.3. Verbindungsqualitäten; Erschließungsdefizite

Die Leichtigkeit des Reisens zwischen Ausgangs- und Zielhaltestelle wird durch die Verbindungsqualität beschrieben (siehe Kapitel 2.3.3 Verbindungsqualitäten, Seite 25 ff.). Auswertung der Stufen der Angebotsqualität im innerstädtischen, zusammenhängenden bebauten Kernbereich der Stadt (↗ Anhang 2-3b):

Stufen der Angebotsqualität																												
Stadtgebiet/Ortsteil	Haltestelle	Stadtgebiet/Ortsteil																										
		Stadtzentrum	Alt-Lusan	Alt-Untermhaus	Bieblacher Hang	Bieblach-Ost	Debschwitz Mitte	Debschwitz Nord	Debschwitz Süd	Ferberturm/Am Südhang	Hauptbahnhof/Theater	Langenberg	Leumnitz	Lusan-Laune	Lusan Brüte	Lusan Zeulsdorf	nördliche Innenstadt	Ostviertel	Ostviertel Altenburger Straße/ Straße des Bergmanns	Ostviertel Reußpark	Pforten	Roschütz	südliche Innenstadt	Tinz	Untermhaus	Wintergarten	Zwätzen	
Stadtzentrum	Gera, Heinrichstraße	...	A	F	F	C	A	A	B	F	D	C	C	A	A	A	B	C	C	D	F	D	F	F	C	C	F	A
Alt-Lusan	Gera, Fußgängerbrücke	A	...	D	F	C	A	A	B	F	D	C	C	A	A	A	B	C	C	D	F	D	F	F	C	C	F	A
Alt-Untermhaus	Gera, Conradstraße	E	D	...	F	E	E	E	D	F	D	F	D	D	D	E	F	D	D	F	D	F	F	E	F	D	D	D
Bieblacher Hang	Gera, Dr.-Theodor-Neubauer-Straße	E	D	E	...	F	E	D	D	F	D	F	D	D	D	E	F	D	D	F	D	F	F	E	F	D	D	D
Bieblach-Ost	Gera, Bieblach Ost	B	C	E	F	...	F	---	C	C	F	D	C	C	C	B	F	F	F	F	F	F	F	E	D	A	E	C
Debschwitz Mitte	Gera, Südfriedhof	B	A	E	F	D	C	...	---	C	A	F	C	D	C	A	A	A	B	D	C	D	E	F	E	B	D	E
Debschwitz Nord	Gera, An der Spielwiese	B	A	E	F	D	C	B	...	---	A	F	C	D	F	B	A	A	B	D	C	D	E	F	E	B	D	C
Debschwitz Süd	Gera, Keplerstraße	B	C	D	D	C	A	A	...	---	A	F	C	D	F	B	A	A	B	D	C	D	E	F	E	B	D	C
Ferberturm/Am Südhang	Gera, Ferberturm	E	F	F	F	F	F	F	...	---	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Hauptbahnhof/Theater	Gera, Hauptbahnhof/Theater	B	D	D	E	D	C	C	C	...	---	C	B	C	C	D	D	C	D	C	E	F	F	E	C	C	D	C
Langenberg	Gera, Langenberger Straße	C	D	F	E	C	D	D	C	...	---	F	C	D	D	D	C	D	D	E	F	D	F	E	C	E	D	C
Leumnitz	Gera, Naulitzer Straße/CJD	E	F	F	F	F	F	F	F	...	---	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Lusan-Laune	Gera, Lusan/Laune	A	A	D	D	C	A	A	A	...	---	F	C	D	D	---	A	D	B	C	C	D	E	F	D	B	C	D
Lusan Brüte	Gera, Lusan/Brüte	A	A	D	D	C	A	A	A	...	---	F	C	D	D	---	A	D	B	C	C	D	E	F	D	B	C	D
Lusan Zeulsdorf	Gera, Lusan/Zeulsdorf	A	A	D	D	C	A	A	A	...	---	F	C	D	D	---	A	D	B	C	C	D	E	F	D	B	C	D
nördliche Innenstadt	Gera, Herderstraße/Stadthaus	A	B	E	D	B	B	B	B	...	---	F	B	B	C	C	---	E	D	F	F	F	F	F	E	C	A	C
Ostviertel	Gera, Steinstraße	C	C	E	F	E	D	C	C	...	---	F	C	C	C	C	E	---	A	E	D	F	D	F	D	D	D	D
Ostviertel Altenburger Straße/ Straße des Bergmanns	Gera, Leumnitz	B	C	E	F	E	D	C	C	...	---	F	C	C	C	C	E	---	A	E	D	F	D	F	D	D	D	
Ostviertel Reußpark	Gera, Reußpark	D	D	F	F	F	F	F	F	...	---	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F
Pforten	Gera, Pforten	B	F	D	E	C	F	D	C	...	---	F	B	C	F	E	D	B	D	C	D	---	D	F	E	A	B	C
Roschütz	Gera, Roschütz	C	C	D	E	C	D	D	C	...	---	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
südliche Innenstadt	Gera, Erfurtstraße	C	C	D	E	D	D	D	C	...	---	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C
Tinz	Gera, Tinz	A	B	E	F	E	A	B	A	...	---	F	D	C	E	A	B	C	C	C	C	F	F	F	E	B	---	F
Untermhaus	Gera, Friedrich-Naumann-Platz	C	C	D	E	C	D	D	C	...	---	F	C	C	C	C	C	D	D	C	D	C	D	E	F	B	C	C
Wintergarten	Gera, Wintergarten	A	D	D	E	C	E	D	E	...	---	F	C	C	C	C	C	C	C	C	C	D	B	E	B	B	C	C
Zwätzen	Gera, Zwätzen	A	F	D	D	C	E	C	F	...	---	F	B	C	F	F	E	B	C	B	C	B	D	A	B	C	C	---

► **Abb. 2-30:** Stufen der Angebotsqualität im innerstädtischen, zusammenhängenden bebauten Kernbereich der Stadt Gera.

Anhand der Auswertung sind folgende Aussagen zu treffen:

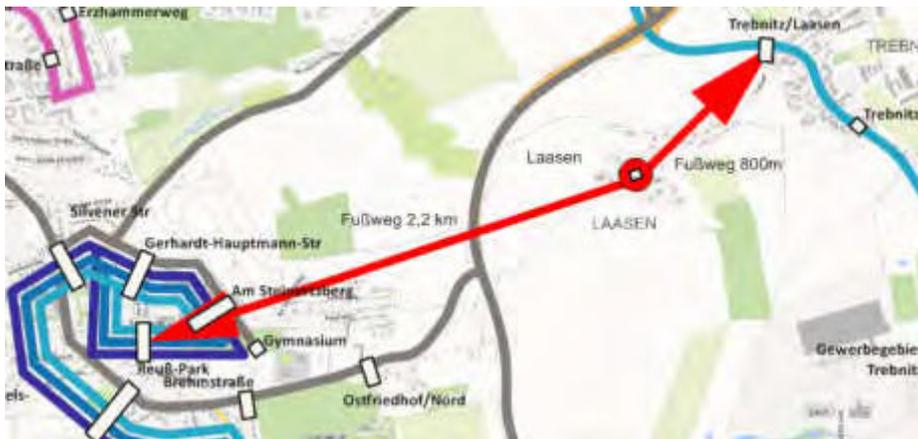
- Verbindungen zwischen Straßenbahnhaltestellen besitzen eine gute Verbindungsqualität.
- Signifikante unzureichende Qualitätsverbindungen im innerstädtischen Bereich bestehen bei den Haltestellen Ferberturm, Naulitzer Straße/CJD und Roschütz. Grund hierfür sind wahrscheinlich die Randlage im Stadtgebiet und dadurch die niedrige Frequentierung der Verkehrsmittel, trotz dessen das die einzelnen Haltestellen für die unmittelbare Bebauung eine zentrale Rolle einnehmen.
- Ausreichende Qualität zwischen der Haltestelle Heinrichstraße und der Haltestelle Reuß-Park, aufgrund der umwegbehafteten und damit zeitaufwändigen Anbindung über die Altenburger Straße und die Straße des Bergmanns.
- Fehlende Tangentialverbindung zwischen Reuß-Park/Ostviertel und den nördlichen bzw. westlichen Zielgebieten (Bieblacher Hang, Bieblach-Ost, Langenberg und Untermhaus).
- Außerhalb des Kernstadtbereichs ist die Haltestelle Klinikum/Haupteingang noch teilweise befriedigend bis ausreichend angebunden. Alle weiteren Haltestellen außerhalb des Kernstadtbereichs sind im Durchschnitt mangelhaft bis unzureichend angebunden.
- 6 Ortschaften sind mit dem ÖPNV nicht angebunden: Gorlitzsch, Laasen, Langengrobsdorf, Lietzsch, Poris-Lengefeld und Taubenpreskeln.

Trotz dessen das die ländlich geprägten Ortsteile außerhalb des Kernbereichs eine durchweg mangelhafte Qualität aufweisen, muss zugleich erwähnt werden, dass die Mehrheit der Bevölkerung den Zugang zum ÖPNV besitzt und somit die Sicherstellung der Daseinsvorsorge gewährleistet wird.

Erschließungslücken:

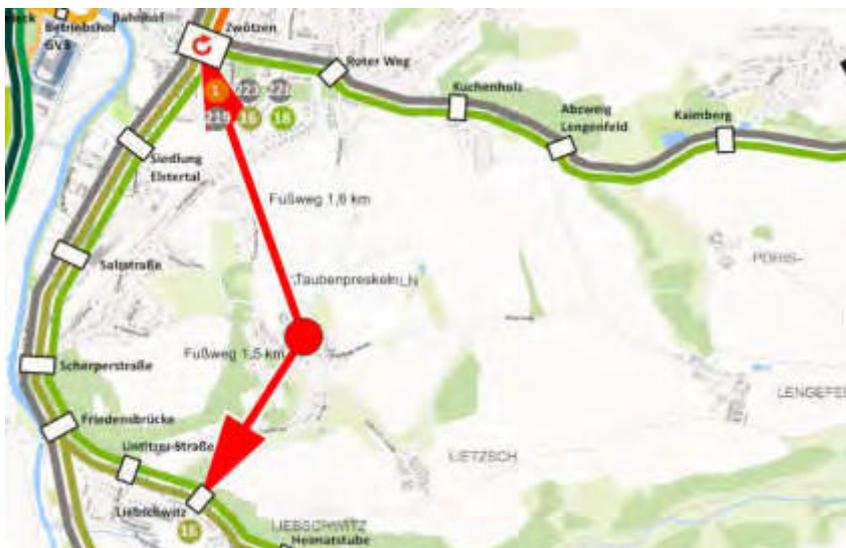
► Erschließungslücken

a) Laasen (Einwohner: 154 (Stand: 2019))



- Laasen ist nicht an den ÖPNV angebunden
- Fußweg nach Trebnitz (Haltestelle Trebnitz/Laasen) ca. 1 km entfernt; kein separater Fußweg
- Herstellung einer Anbindung von Laasen im Zuge der Linien 26 und 208 nicht ohne weiteres möglich
- Anbindung von Trebnitz an die Innenstadt mit Umweg
- Streckenlänge Trebnitz – Laasen - Ostfriedhof/Laasener Str. ca. 2,5 km
- Verknüpfung mit den Linien 10, 11, 17 sowie den Linien im Bereich Reuß Park/Silvener Straße nicht ohne Überarbeitung des Liniennetzes im größeren Umfeld möglich

b) Taubenpreskeln (Einwohner: 430 (Stand: 2021))



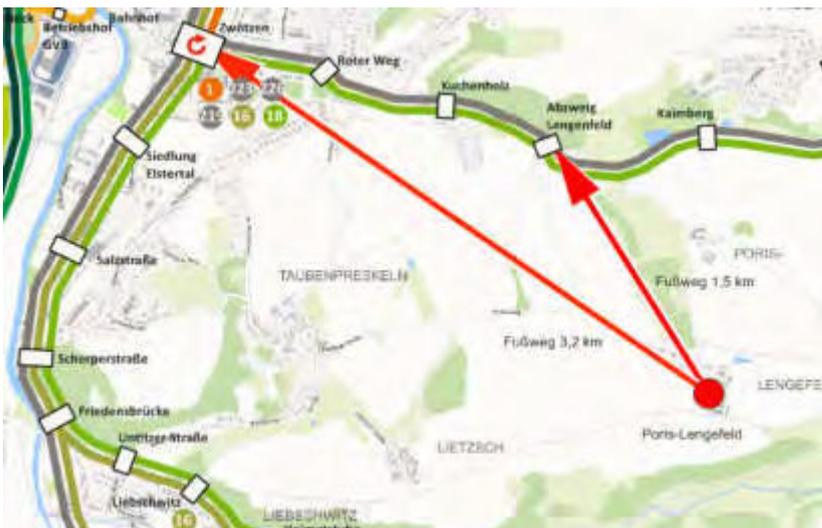
- Taubenpreskeln ist nicht an den ÖPNV angebunden
- keine Haltestelle um Umkreis von 1,5 km
- Herstellung einer Anbindung von Taubenpreskeln nach Gera-Zwötzen, um Anschluss an Straßenbahn- und Busnetz zu erhalten

c) Lietzsch (Einwohner: 29 (Stand: 2019))



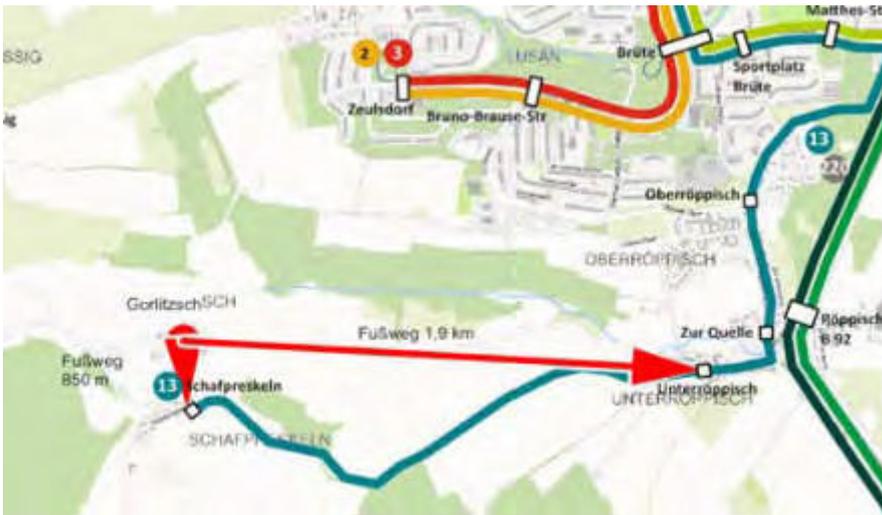
- Lietzsch ist nicht an den ÖPNV angebunden
- keine Haltestelle um Umkreis von 1,3 km
- Herstellung einer Anbindung von Lietzsch nach Gera-Zwötzen, um Anschluss an Straßenbahn- und Busnetz zu erhalten

d) Poris-Lengefeld (Einwohner: 60 (Stand: 2019))



- Poris-Lengefeld ist nicht an den ÖPNV angebunden
- keine Haltestelle im Umkreis von 1,5 km
- Herstellung einer Anbindung von Poris-Lengefeld nach Gera-Zwötzen, um Anschluss an Straßenbahn- und Busnetz zu erhalten

e) Gorlitzsch (Einwohner: 30 (Stand: 2019))



- Gorlitzsch ist nicht an das ÖPNV-Netz angebunden
- Herstellung einer Anbindung von Gorlitzsch nach Gera

f) Langengrobsdorf (Einwohner: 52 (Stand: 2021))



- Langengrobsdorf ist nicht an das ÖPNV-Netz angebunden
- nächste Haltestelle in Windischenbernsdorf bzw. Dürrenebersdorf
- Herstellung einer Anbindung von Langengrobsdorf nach Windischenbernsdorf und/oder Dürrenebersdorf, um Anschluss nach Gera zu bekommen

- g) Kaimberg (Einwohner: 271 (Stand: 2019))
- Kaimberg ist bislang nicht direkt an den ÖPNV angebunden
 - Haltestelle an der Hauptstraße – Anschluss an die 18/223 (teilweise bis zu 700 m entfernt)
 - Herstellung einer Anbindung von Kaimberg nach Gera-Zwötzen, um Anschluss an Straßenbahn- & Busnetz zu erhalten
- h) Schafpreskeln (Einwohner: 45 (Stand: 2019))
- täglich nur wenige Fahrten nach Schafpreskeln
 - Fußweg nach „Gera - Brüte“ 3,6 km
- i) Röppisch (Einwohner: 537 (Stand: 2021))
- täglich nur wenige Fahrten der Linie 13 durch Ober- & Unterröppisch (3 Fahrten an Schultagen); alternativ besteht ab der Haltestelle „Röppisch, B92“ mit der PRG-Linie 29 (mit Anwendung VMT-Tarif) ein Stundentakt bis zum Stadtzentrum und Hauptbahnhof
 - Fußweg nach „Gera - Brüte“ 1,5 km
 - Herstellung einer regelmäßigeren Anbindung insbesondere für den Bereich Oberröppisch
- j) Collis (Einwohner: 79 (Stand: 2019))
- täglich nur 4 Fahrten der Linie 12 von und nach Collis
 - Wochenendbedienung als Rufbus im Vierstundentakt
 - Fußweg zur „Richard-Wagner-Straße“ 2,2 km; nach „Pforten“ 2,1 km
- k) Thränitz (Einwohner: 326 (Stand: 2021))
- Taktlücken 8, 10 und 18 Uhr
 - Fußweg zum „Flugplatz“ 3,4 km
- l) Naulitz (Einwohner: 115 (Stand: 2021))
- Taktlücken 8, 10 und 18 Uhr
 - Fußweg zum „Flugplatz“ 2,7 km
- m) Großfalka (Einwohner: 45 (Stand: 2019))
- unregelmäßiger Takt, 2 Fahrten an Schultagen

2.4.4. Erschließungswirkung von Haltestellen

Die Qualität der Erschließung wird differenziert nach Gebietskategorien und Verkehrssystemen (räumlich) sowie nach Verkehrszeiten, Bedienungshäufigkeiten und Umsteigevorgänge vorgegeben.

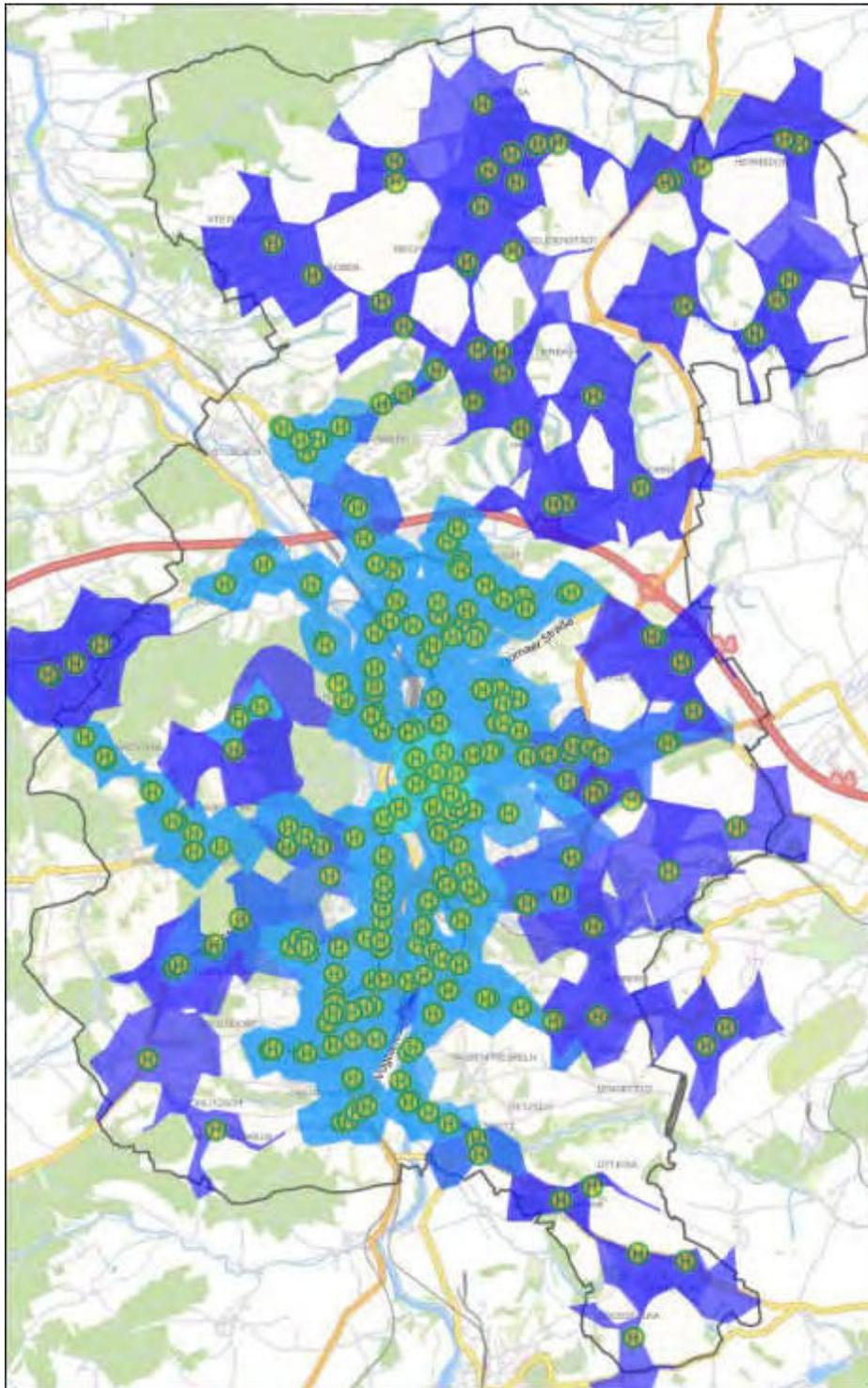
Aus Kundensicht sollten dabei nach Möglichkeit kurze Zu- und Abgangswege – verbunden mit einer hohen Haltestellendichte – realisiert werden. Dieser Zielstellung laufen jedoch die gleichzeitigen Anforderungen nach einer hinreichend hohen Beförderungsgeschwindigkeit sowie der Vermeidung eines übermäßigen Fahrzeug- und Personaleinsatzes entgegen (↗ [23]). Dabei gilt, dass alle Teilflächen, die mehr als 200 Einwohner oder ein entsprechendes Quell-/Zielpotenzial aufweisen, mit dem ÖPNV erschlossen werden sollen. Eine Teilfläche gilt als erschlossen, wenn sich 80% der Einwohner bzw. andere Potenziale in den fußläufigen Einzugsbereichen der Haltestellen von öffentlichen Verkehrsmitteln befinden. Die Haltestellen dienen als Zugangspunkte zum ÖPNV-System. In Abhängigkeit der Bedienung durch Straßenbahnen oder Busse sowie ihrer räumlichen Lage werden aus den „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs“ folgende Einzugsbereiche, die sich an die Richtwerte für Oberzentren orientieren (Luftlinienentfernung + Fußwegzeiten), zugelassen:

Kernbereich	300 m = 5 min
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	400 m = 7 min
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	600 m = 10 min
Sonstige Räume / ländlicher Raum	800 m = 14 min

Der Zugang zum System ÖPNV gewinnt zunehmend an Bedeutung. Das Vorhandensein, die Lage und die Erreichbarkeit der Haltestellen tragen dabei maßgeblich zur Akzeptanz des Nahverkehrs bei.

Folgende Haltestellen liegen im Kernbereich:

- An der Spielwiese
- Bauvereinstraße
- Hauptbahnhof/ Theater
- Heinrichstraße
- Leipziger Str.
- Puschkinplatz
- Schillerstraße
- Sorge/Markt
- Stadtgraben
- Südbahnhof



► **Abb. 2-31:**
Einzugsbereiche von StPNV-Haltestellen (in Minuten) im Stadtgebiet Gera.

Haltestellen Einzugsbereiche Zeit	
■	5 min
■	7 min
■	10 min
■	14 min

Auf das gesamte Stadtgebiet bezogen hat der Großteil der Bevölkerung die Möglichkeit eine Haltestelle des ÖPNV zu erreichen. Vereinzelt bestehen aber noch Erschließungsdefizite (↗ Anhang 2-4):

- Bereich Langenberg/Stublach (der stadtauswärtige Bereich in Langenberg/Stublach (Auenstraße, Stublacher Platz und Pöhlitzer Straße); Möglichkeit der Anbindung besteht über die Haltestelle der Deutschen Bahn Gera-Langenberg, da aufgrund des VMT-Tarifs die Fahrkarten ebenfalls auf den andienenden Bahnlängen gültig sind),

- Bereich im südlichen Bereich Am Speitewitz und Am Bieblacher Bach,
- Bereich östlich der Tinzer Straße (betrifft den Bereich östliche Ernst-M.-Jahr-Straße und östliche Jacob-A.-Morand-Straße; Grund der Problematik ist eine fehlende Haltestelle und dementsprechende ÖPNV-Bedienung),
- Bereich östliche Dehmelstraße (betrifft den Bereich östliche Dehmelstraße; Grund der Problematik ist eine fehlende ÖPNV-Bedienung und eine fehlende Wendemöglichkeit),
- Bereich Heinrichsgrün/Buga-Park (Mozartstraße, Franz-Liszt-Straße und nördliche Tschaikowskistraße),
- Bereich des südlichen Südhangs (Weg der Frau, Am Gräslein, An der Wendeltreppe und Eschenweg; kleinteilige Verkehrserschließung lässt kaum ÖPNV-Anbindung zu),
- Gewerbegebiet östlich des Elsterdamms (östlich des Elsterdamms und Straße Hinter dem Südbahnhof; besitzt aufgrund einer fehlenden Haltestelle und somit nicht vorhandenen ÖPNV-Linie keine Abdeckung eines Haltestellenbereichs),
- Bereich Klinikum (Bereich westlich des Klinikums im Dr.-Sammelweis-Weg. Der Verkehrsraum lässt kaum eine ÖPNV-Erschließung zu; eine Verlegung oder Erweiterung durch eine Haltestelle kann den Einzugsbereich verbessern, wird jedoch in der Verhältnismäßigkeit von Aufwand und Nutzen nicht gerecht),
- Bereich Windischenbernsdorf (westlicher Bereich von Windischenbernsdorf – Grund ist eine fehlende Wendemöglichkeit; es besteht jedoch eine Anbindung über die RVG-Linie 200 im Stundentakt, auf welcher jedoch der VMT-Tarif nicht anerkannt wird),
- Bereich Langengrobsdorf (komplettes Siedlungsgebiet Langengrobsdorf ist nicht mit dem ÖPNV erschlossen; eine Anbindung der Siedlung muss unter Beachtung des vorhandenen Verkehrsraums geprüft werden),
- Bereich Debschwitz West (der Bereich Am Wildacker kann aufgrund der topographischen Lage und des zu gering bemessenen Verkehrsraum zusätzlich ohne geeignete Wendemöglichkeit nicht mit dem ÖPNV angebunden werden),
- Bereich Gessental (der vorhandene Verkehrsraum und der bauliche Zustand der Gessentalstraße lassen eine ÖPNV-Erschließung nicht zu),
- Bereich Zwötzen-Ost (der östliche Bereich Roter Weg lässt eine Erschließung mit dem ÖPNV; aufgrund des vorhandenen Verkehrsraums, des baulichen Zustandes der Straße, einer nicht vorhandenen Wendemöglichkeit und des zusätzlichen Höhenunterschieds nicht zu),
- Bereich Östliche Salzstraße/Taubenpreskeln/Lietzsch/Lengefeld (zum einen besteht ein fehlender Einzugsbereich in Am Ziegenknoten und Zwötzener Weg östlich der Salzstraße und zum anderen sind die Ortschaften Taubenpreskeln, Lietzsch und Poris-Lengefeld nicht mit dem ÖPNV erschlossen),
- Bereich Lusan-Ost (sowohl im Bereich der Lusaner Straße als auch in der Zeulsdorfer Straße ist der Einsatz des ÖPNV aufgrund des vorhandenen Verkehrsraums, des baulichen Zustandes der Straße und einer nicht vorhandenen Wendemöglichkeit nicht umsetzbar).

2.4.5. Tarifstrukturen

Die Stadt Gera ist im Jahr 2010 dem Tarifgebiet des Verkehrsverbunds Mittelthüringen (VMT) beigetreten. Dementsprechend wurde der gemeinsame Tarif für Zug, Bus und Straßenbahn innerhalb des Verbundgebiets eingeführt. Das Stadtgebiet Gera wird dabei vollständig durch die Tarifzone 40 abgedeckt.

Zentrale Zielstellung eines Verbundtarifs ist es, durch eine Harmonisierung der Tarifsysteme auf Verbindungen mit Verkehrsmitteln mehrerer Unternehmen, für die zuvor unterschiedliche Tickets gelöst werden mussten, Zugangsbarrieren zum ÖPNV abzubauen. Profitieren können von dem Verbundtarif vorwiegend diejenigen Verkehrsteilnehmer, welche auf ihrer Fahrt das Stadtgebiet Gera verlassen und deren Start- oder Zielpunkt ebenfalls im VMT-Gebiet liegt. Sie benötigen für ihre Fahrt nur noch einen Fahrschein, dessen Entgelt in der Regel deutlich niedriger als zuvor die Summe der Fahrpreise mehrerer Unternehmen auf der Wegekette ist. Relevante Verkehrsbeziehungen bestehen zu meist mit dem Landkreis Greiz, jedoch zunehmend in Richtung Westthüringen mit den Städten Jena und Erfurt. Gerade als Wohnstandort ist Gera für Pendler geeignet, die unter Umständen von dem Verkehrsverbund profitieren können.

Zum Fahrausweissortiment im Tarifbereich Gera (Tarifzone 40) zählen:

Einzelfahrt	Kinder-Einzelfahrt
4-Fahrtenkarte	Kinder-4-Fahrtenkarte
Tageskarte	Gruppentageskarte
Wochenkarte	Wochenkarte Schüler/Azubi
Monatskarte	Abo Solo
Monatskarte Schüler/Azubi	Abo Schüler/Azubi-Monatskarte
Abo Mobil65	Abo Mobil65 Partnerkarte
Hunde-/Fahrradkarte	Abo Plus



► **Abb. 2-32:**

VMT-Verbundgebiet (Quelle: https://www.vmt-thueringen.de/fileadmin/user_upload/Verbunderweiterung/VMT_Verbunderweiterung_28Sek_HD.mp4).

Fast alle Verkehrsunternehmen in Thüringen, haben mit der Absichtserklärung „Thüringer eTarif und Vertriebssystem“ die Bereitschaft bekundet, einen gemeinsamen, thüringenweit gültigen eTarif unter organisatorischer Federführung dem VMT zu entwickeln. Dabei werden folgende Kernfragestellungen bearbeitet (Auszug):

- Tarif
 - Entwicklung eTarif (Preisbildung, Tarifniveau),
 - Ausgestaltung Rabattierungsmodelle (z. B.: Zeit, Nutzergruppen, Volumen, Entfernung),
 - Erarbeitung von Inhalten zur Erstellung von Tarifbestimmungen,
 - Strategien zur Entwicklung der bestehenden Tarife/des eTarifs.
- Vertrieb
 - Prüfung der Ertüchtigung des bestehenden Check-In/Check-Out-Systems
 - Ablösung/Abschaffung von Vertriebskanälen
- Rahmenbedingungen
 - Betrachtung der gesetzlichen Rahmenbedingungen (Fahrgastrechte, Informationspflichten zum Tarif und des Beförderers)
 - Betrachtung datenschutzrechtliche Bestimmungen
 - Berücksichtigung VMT-Vertragswerk
 - Kommunikation
 - Akzeptanz bei Technikgegnern, Akzeptanz bei Aufgabenträgern
 - Vermarktungsstrategie
- Einnahmeverteilung

Preisentwicklung zwischen 2010 und 2020:

Preisentwicklung	2010	2020	Verhältnis
Einzelfahrt	1,70 €	2,20 €	29,41%
Kinder-Einzelfahrt	1,30 €	1,60 €	23,08%
4-Fahrtenkarte	6,20 €	7,90 €	27,42%
Kinder-4-Fahrtenkarte	4,50 €	5,70 €	26,67%
Tageskarte	3,90 €	5,50 €	41,03%
Gruppentageskarte	8,80 €	10,70 €	21,59%
Wochenkarte	15,60 €	19,70 €	26,28%
Monatskarte	49,50 €	61,80 €	24,85%
Abo-Monatskarte	43,00 €	55,60 €	29,30%
9-Uhr-Abo-Monatskarte	35,70 €	50,40 €	41,18%
Schülerwochenkarte	11,70 €	14,80 €	26,50%
Schülermonatskarte	37,50 €	46,40 €	23,73%
Fahrradkarte	1,30 €	1,60 €	23,08%
Durchschnitt			28,01%

► **Abb. 2-33:**
 Preisentwicklung im VMT-Tarif
 (Zone 40 Gera) für verschiedene
 Fahrscheinsortimente

Die Liniennetz- und Fahrplaninformationen sind in der Stadt Gera sowohl in Form von Printmedien als auch über telefonische Auskünfte sowie Informationsplattformen via Internet verfügbar. Die Fahrpläne für den Stadtverkehr Gera sind in Fahrplanbüchern zusammengefasst. In den Straßenbahnen und Stadtbussen wird sowohl optisch als auch akustisch die nächste Haltestelle bekannt gegeben. In allen Fahrzeugen hängen Liniennetzpläne und Tarifinformationen aus. In der Stadt Gera existieren Haltestellen, die mit einem einheitlichen Informationssystem ausgestattet sind. Teilweise ist ein akustisches Informationssystem vorhanden. Die Verknüpfungspunkte verfügen über eine dynamische Fahrgastinformation.

Über die Kundenservicezentralen der GVB in der Zoitzbergstraße und in der Heinrichstraße 35 (StadtService H35) können Informationen zum ÖPNV sowohl persönlich als auch telefonisch eingeholt werden. Der VMT vermittelt Fahrplan- und Tarifinformationen über sein VMT-Servicetelefon und die GVB ist unter der GVB-Kundenhotline erreichbar. Informationen des VMT zu Linien, Fahrplänen, Tarifen sowie Fahrplanänderungen für alle Verkehrsmittel des SPNV und ÖPNV im Verbundgebiet sind im Internet abrufbar. Die GVB präsentiert sich ebenfalls im Internet. Die Seite beinhaltet eine Fahrplan- und Tarifauskunft sowie weitere Informationen des Unternehmens ([↗ \[23\]](#)). Des Weiteren informiert die GVB auch über die kostenfreie GVB App, die eine Fahrplan- und Tarifauskunft sowie wichtige News enthält.

2.4.6. Zusammenfassung Stadt Gera

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der bestehende Zustand des Verkehrsangebotes der Nachfrage gerecht wird. Der Großteil der Verknüpfungen und Umsteigebeziehungen sind ineinander schlüssig und praktikabel. Eine Erschließung der Stadtgebiete mit ihren wesentlichen Einrichtungen ist größtenteils gegeben ([↗ Anhang 2-3](#)).

Aufgrund des angemessenen Angebots in Relation zur urbanen Ausdehnung des Stadtgebietes deckt das Fahrplankonzept die Nachfrage gut ab. Selbstverständlich obliegt dem System ÖPNV teilweise Auswirkungen, die sowohl seitens der Stadt als Aufgabenträger als auch auf seitens des Verkehrsunternehmens nicht beeinflussbar sind, wie z. B. Bevölkerungsentwicklung, Entwicklung des Wirtschafts- und Finanzmarktes, nicht absehbare geopolitische (bspw. bewaffnete Konflikte) und umweltbedingte Einflüsse (Naturereignisse wie Hochwasser, Hitze, Niederschlag, etc. oder medizinische Auswirkungen).

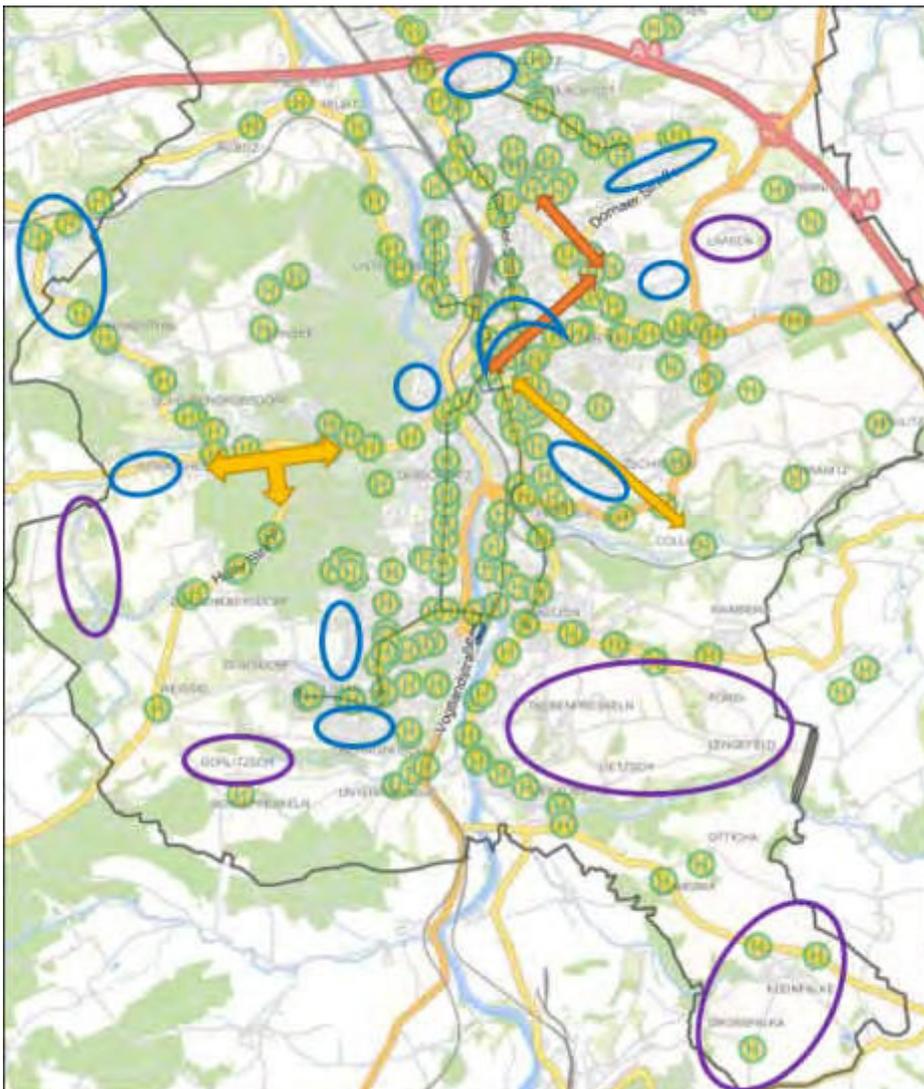
Aus den Erhebungen der bestehenden erstellten Nahverkehrspläne von 2013 und 2015 lässt sich erschließen, dass eine Angebotsreduzierung immer eine Reduzierung der ÖPNV-Nachfrage zur Folge hat. Aus diesem Grund muss diese Herangehensweise grundlegend hinterfragt werden, wenn das Ziel verfolgt wird die ÖPNV-Nachfrage zu steigern. Jedoch muss beachtet werden, dass Reduktionen nicht per se äquivalent mit der ÖPNV-Nachfrage sind. Denn Leistungsreduktionen können im Rahmen von Fahrplanoptimierungen sowie bei Anpassungen im nachfrageschwachen Raum weitgehend nachfrageneutral realisiert werden.

Basierend auf diesen Erhebungen müssen die künftigen Maßnahmen ausgerichtet werden. Im Allgemeinen bestehen Einflussgrößen, die entweder nachfrageerhöhende oder nachfragereduzierende Wirkungen besitzen. Außerdem wird die nachfragebestimmende Wirkung von sogenannten weichen (nicht eindeutig quantifizierbaren) Faktoren und Rahmenbedingungen in die Betrachtungen einbezogen.

Defizitanalyse

Folgende Defizite werden durch die Analyse festgehalten:

- Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, um Anteil des ÖPNV zu stärken
- ÖPNV-Anbindung Ortschaft Laasen
- ÖPNV-Anbindung Taubenpreskeln, Lietzsch und Poris-Lengefeld
- ÖPNV-Anbindung Langengrobsdorf
- ÖPNV-Anbindung Gorlitzsch
- Feinerschließung im Kernstadtbereich und den Großwohnsiedlungen bei diverser Topographie (durch verbesserte Gliederung der Haltestellen bzw. autonome Anbindung)
- Verbesserung der Luftliniengeschwindigkeit (Reisezeitverhältnisse)
- Minimierung von fehlenden Tangentialverbindungen
- Angleichung der ÖPNV-Versorgung in den Stadtgebieten (gleichwertige Verhältnisse)
- Lückenschluss zwischen Frankenthal und Töppeln (DB-Haltepunkt)



► **Abb. 2-34:**
kartografische Übersicht der Defizitanalyse

- violett = ÖPNV-Anbindung
- blau = Feinerschließung/
Haltestellenverteilg.
- rot = Tangentialverbindg.
- gelb = Angebotskonzeption

3. Analyse und zeitliche Entwicklung relevanter Strukturgrößen

3.1. Bevölkerungsentwicklung

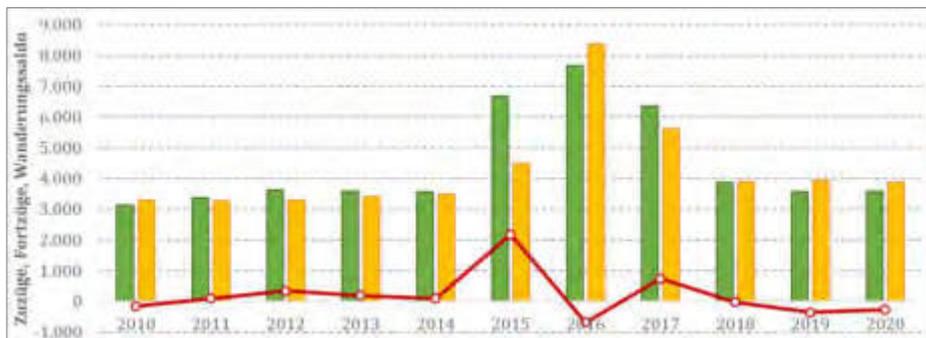
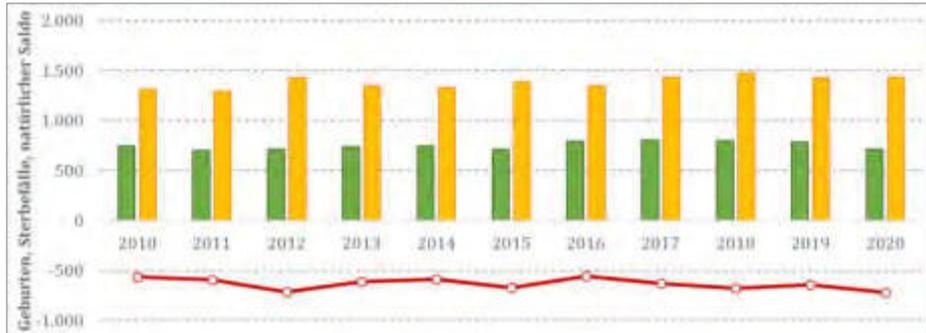
Beide Gebietskörperschaften waren in den vergangenen Jahren von einem Einwohnerrückgang sowie – zumindest relativ gesehen – von einer Zunahme des Anteils älterer Menschen geprägt.



► **Abb. 3-1:** zeitliche Entwicklung der Einwohnerzahlen in der Stadt Gera und dem Landkreis Greiz zwischen 2005 und 2020 sowie Prognose bis 2030 (Quelle: TLS Thüringen).

Zum Stichtag 30.06.2020 lebten ausweislich des Thüringer Landesamts für Statistik (TLS) in der Stadt Gera 92.570 Personen (Hauptwohnsitze) und im Landkreis Greiz 97.044 Personen (Hauptwohnsitze). Beiden Gebietskörperschaften gemein war seit der politischen bzw. gesellschaftlichen Wende im Jahr 1990 die überproportionale Abwanderung von Personen in den Altersstufen zwischen 18 und 49 Jahren (sowie damit verbunden auch der „*Kindergeneration*“, welche nunmehr als junge Erwachsene im typischen Alter für Familiengründungen fehlen). Zwar haben sich zu Beginn der zweiten Dekade des 21. Jahrhunderts die Geburtenzahlen stabilisiert oder sind zwischenzeitlich sogar wieder leicht angestiegen; es zeichnet sich jedoch ab, dass diese Entwicklung jedoch nicht von nachhaltiger Wirkung sein wird (1. Gemeindebevölkerungsvorausberechnung (1. GemBv); Quelle: TLS Thüringen). Zudem werden in beiden Gebietskörperschaften – wie bereits in den vergangenen Jahren – auch absehbar die Sterbefälle deutlich über den Geburtenzahlen liegen. Die in einzelnen Jahren zu verzeichnenden Wanderungsgewinne (d. h. mehr Zu- als Fortzüge) haben den negativen, natürlichen Bevölkerungssaldo bei Weitem nicht ausgleichen können (↗ Abbildungen 3-2 und 3-3); eine Ausnahme bildeten in der Stadt Gera lediglich die Jahre 2015 und 2017, welche von erheblichem Zuzug geprägt waren.

Bezogen auf das Basisjahr dieses Nahverkehrsplans (2020) werden langfristig daher in nahezu allen Altersgruppen Bevölkerungsrückgänge zu verzeichnen sein; ein auch langfristig stabiles Wachstum sowohl in absoluten als auch prozentualen Zahlen dürfte sich nur in der Generation „65 Jahre und älter“ einstellen. In der Konsequenz wird auch in Zukunft der negative Bevölkerungstrend weiter anhalten, wenn auch mit einer leicht abgeschwächten Dynamik. Nach gegenwärtigem Stand ließe sich allenfalls bei einer deutlichen und langanhaltenden Zuwanderung langfristig ein Ausgleich der natürlichen Bevölkerungsbe-
 wegungen und damit eine Stabilisierung der Einwohnerzahlen erreichen.



► **Abb. 3-2a und 3-2b:**
 natürliche Bevölkerungsentwicklung (oben) und Wanderungsbewegungen (unten) in der Stadt Gera zwischen 2010 und 2020 (Quelle: TLS Thüringen). Es bedeuten:

- = Geburten/Zuzüge
- = Sterbefälle/Fortzüge
- = Saldo

Stadt Gera	Altersgruppe	Jahr	
		2019	2030
	■ unter 06 J.	4.686	4.040
	■ 06 ... 09 J.	3.131	2.940
	■ 10 ... 17 J.	5.715	6.620
	■ 18 ... 29 J.	8.606	9.210
	■ 30 ... 49 J.	20.996	18.250
	■ 50 ... 64 J.	22.371	15.470
	■ 65 ... 74 J.	12.621	14.110
	■ 75 J. u. älter	14.999	16.010

► **Abb. 3-2c:**
 Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen zwischen 2019 und 2030; bezogen auf die Stadt Gera (Quelle: TLS Thüringen).



► **Abb. 3-3a und 3-3b:**

natürliche Bevölkerungsentwicklung (oben) und Wanderungsbewegungen (unten) im Landkreis Greiz zwischen 2010 und 2020 (Quelle: TLS Thüringen). Es bedeuten:

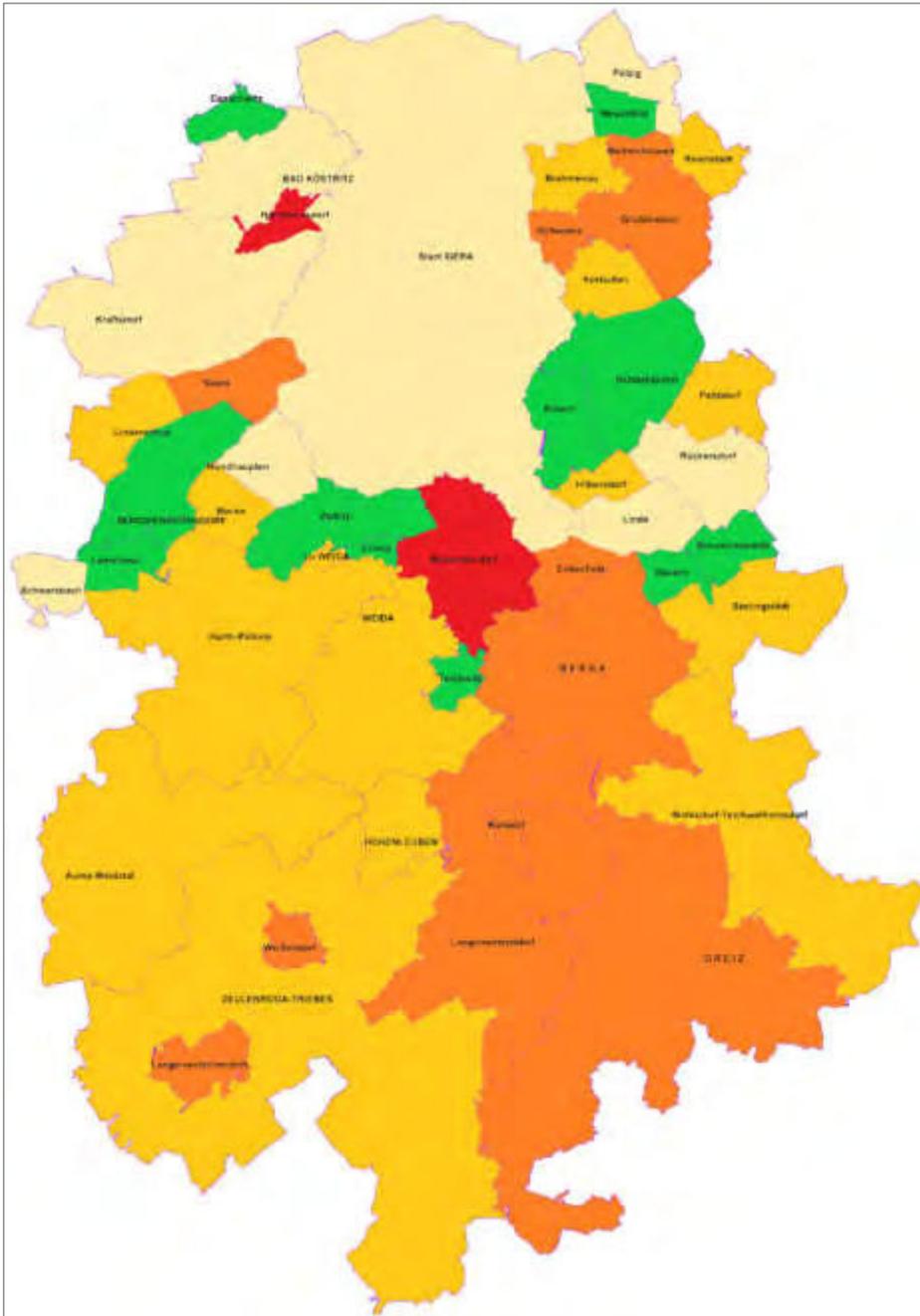
- = Geburten/Zuzüge
- = Sterbefälle/Fortzüge
- = Saldo

Landkreis Greiz	Altersgruppe	Jahr	
		2019	2030
	unter 06 J.	4.431	3.290
	06 ... 09 J.	3.169	2.660
	10 ... 17 J.	6.231	6.470
	18 ... 29 J.	6.696	6.580
	30 ... 49 J.	21.530	16.520
	50 ... 64 J.	26.243	17.860
	65 ... 74 J.	13.507	16.190
	75 J. u. älter	15.591	15.930

► **Abb. 3-3c:**

Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen zwischen 2019 und 2030; bezogen auf den Landkreis Greiz (Quelle: TLS Thüringen).

Die skizzierte Einwohnerentwicklung wird – aufbauend auf den Prognosedaten der 1. GemBv – in den Gemeinden des Planungsgebiets unterschiedlich ausfallen (↗ Abbildung 3-4). Für die größten Städte innerhalb des Planungsgebiets – Gera, Greiz und Zeulenroda-Triebes – werden Einwohnerrückgänge zwischen 8,0% und 13,9% gegenüber dem Stand von 2018 prognostiziert. Die stärksten Einwohnerrückgänge werden für die Gemeinden Hartmannsdorf (bei Bad Köstritz) und Wünschendorf erwartet (jeweils über 20%), ebenso werden nahezu flächendeckend die Gemeinden im südöstlichen Teil des Landkreises Greiz von überdurchschnittlichen Bevölkerungsrückgängen betroffen sein. Demgegenüber stehen – größtenteils im räumlichen Umfeld der Stadt Gera – aber auch Gemeinden, für welche eine stabile oder teilweise leicht steigende Einwohnerzahl prognostiziert wird.



► **Abb. 3-4:** gemeindespezifische Entwicklung der Einwohnerzahlen im Planungsgebiet des Nahverkehrsplans zwischen 2018 und 2030 (Quelle: TLS Thüringen). Es bedeuten:

- $\geq -5,0\%$
- $-10,0\% \leq \dots < -5,0\%$
- $-15,0\% \leq \dots < -10,0\%$
- $-20,0\% \leq \dots < -15,0\%$
- $< -20,0\%$

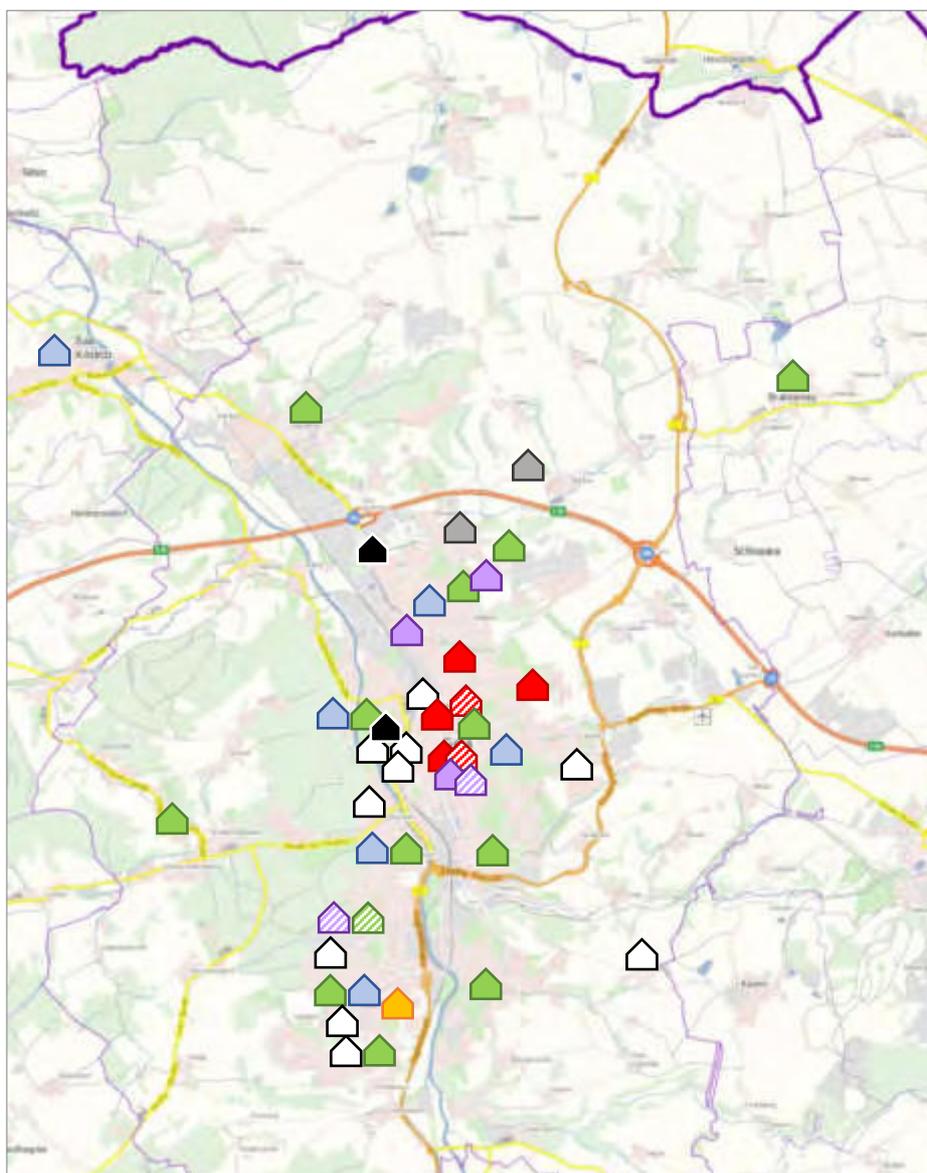
3.2. Entwicklung von Schulstandorten und Schülerzahlen



Neben der Entwicklung der Einwohnerzahlen im Allgemeinen wird die Verkehrsnachfrage im ÖPNV zu einem erheblichen Teil von der Entwicklung der Schülerzahlen sowie der Schulstandorte beeinflusst.

► **Abb. 3-5:** Entwicklung der Schüler- und Studierendenzahlen in Gera

In der Stadt Gera existieren im Schuljahr 2020/21 insgesamt 25 staatliche Schulen und zwei Hochschulen (davon elf Grundschulen, fünf Regelschulen, eine Gemeinschaftsschule, drei Gymnasien, eine Integrierte Gesamtschule, ein Förderzentrum sowie drei berufsbildende Schulen (an sechs Standorten)). Hinzu kommen sieben allgemeinbildende und fünf berufsbildende Schulen und ein Förderzentrum in freier Trägerschaft sowie das sich in der Schulträgerschaft des Landkreises Greiz befindende Osterlandgymnasium, welches aber auch teilweise von in der Stadt Gera wohnhaften Schülern besucht wird. Die Abbildung 3-6a zeigt – mit Ausnahme einiger weniger Grundschulen – eine starke Konzentration der Bildungseinrichtungen im Kernstadtbereich; insbesondere aus den ländlich geprägten Ortsteilen im Norden der Stadt Gera resultieren hieraus (auch im Vergleich zu anderen Ortsteilen) vergleichsweise lange Fahrtzeiten, wodurch die Zielstellungen des § 41d ThürSchulG hinsichtlich der Zeiten für den Schulweg in Einzelfällen nicht eingehalten werden können (betrifft Cretzschwitz/Söllmnitz → Regelschule „Bieblacher Schule“).

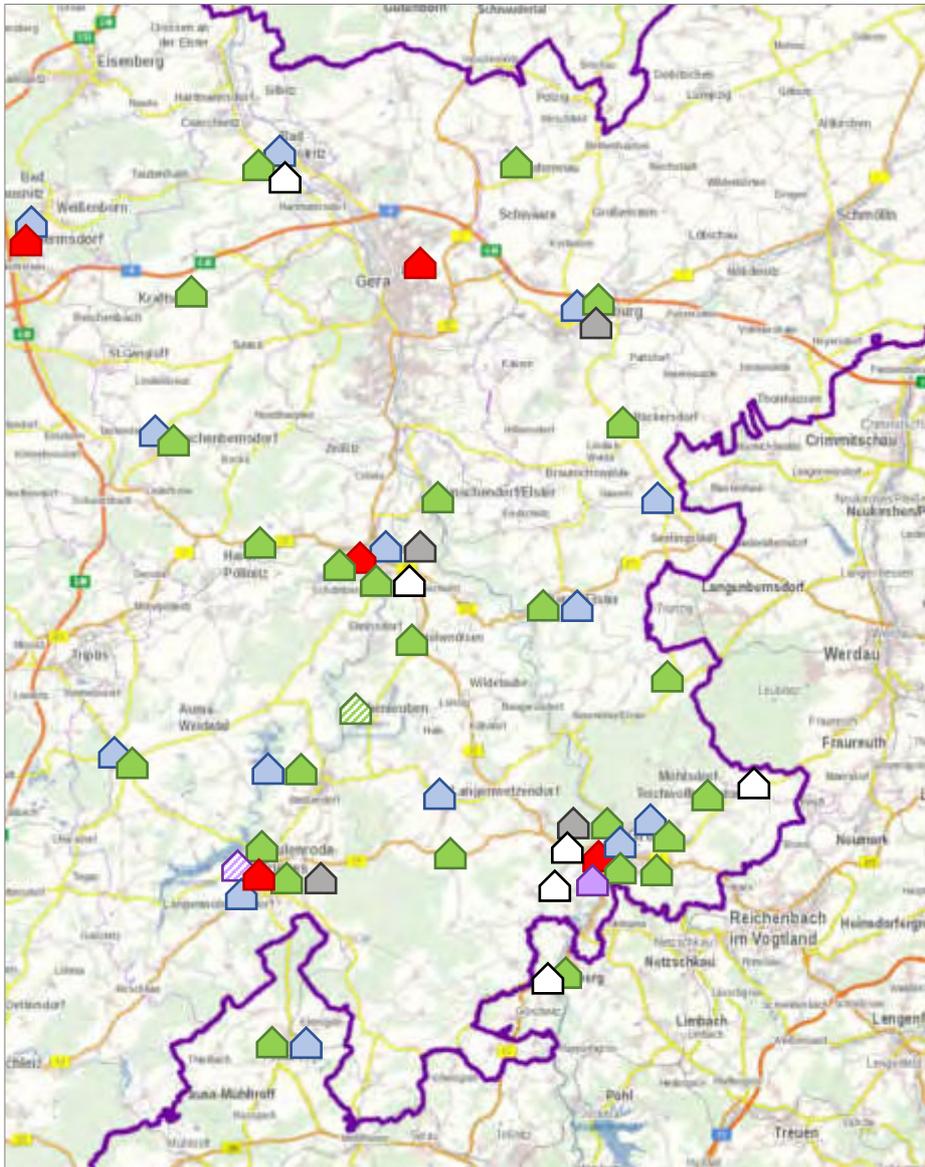


► **Abb. 3-6a:**

Standorte von Bildungseinrichtungen im Stadtgebiet Gera. Dargestellt sind auch Schulen in benachbarten Landkreisen, sofern sie für die Schülerbeförderung von Bedeutung sind (Stand: Schuljahr 2020/21). Es bedeuten:

-  = staatl. Grundschule
-  = staatl. Regelschule
-  = staatl. Gymnasium
-  = staatl. Gesamtschule
-  = staatl. Berufsschule
-  = Förderzentrum
-  = freie Schule
-  = Studieneinrichtung
-  = unselbstst. Schulteil

Im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Greiz (als Schulträger) befinden sich 39 allgemeinbildende Schulen; hinzu kommt eine berufsbildende Schule (mit zwei Standorten). Die Stadt Zeulenroda-Triebes übt ergänzend die staatliche Schulträgerschaft für drei Grund- und zwei Regelschulen in ihrem Stadtgebiet aus. Darüber hinaus existieren im Landkreis Greiz fünf Schulen in freier Trägerschaft.

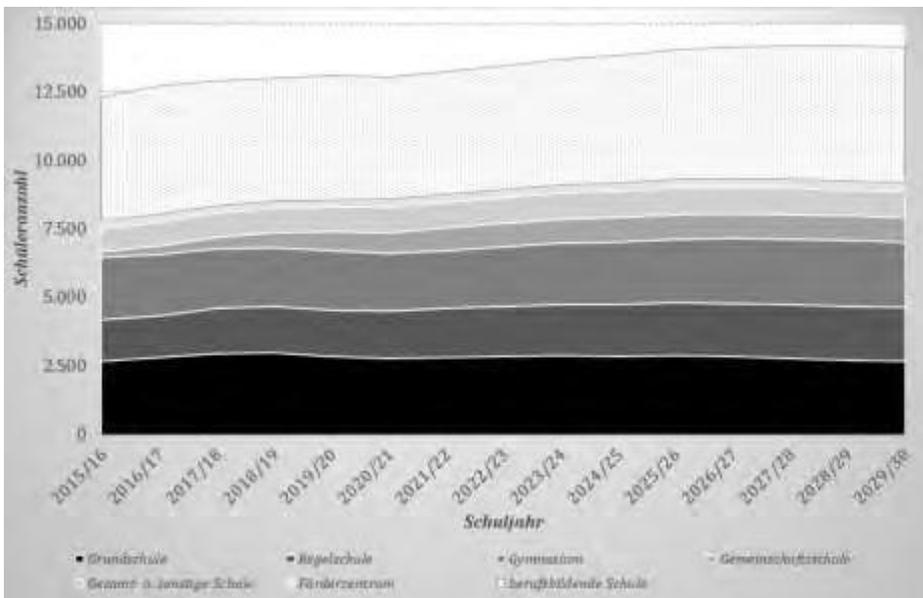


► **Abb. 3-6b:**
Standorte von Bildungseinrichtungen im Landkreis Greiz. Dargestellt sind auch Schulen in benachbarten Landkreisen, sofern sie für die Schülerbeförderung von Bedeutung sind (Stand: Schuljahr 2020/21). Es bedeuten:

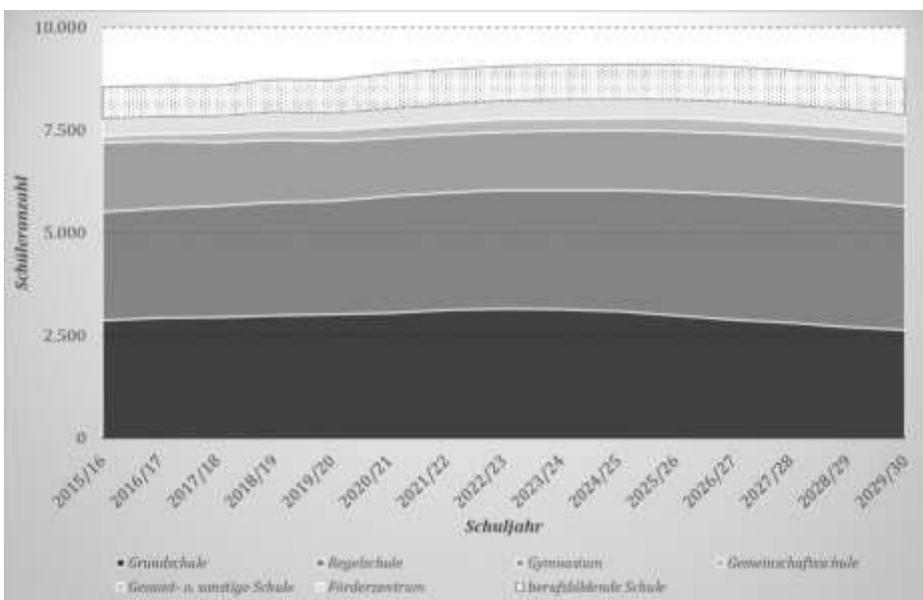
-  = staatl. Grundschule
-  = staatl. Regelschule
-  = staatl. Gymnasium
-  = staatl. Gesamtschule
-  = staatl. Berufsschule
-  = Förderzentrum
-  = freie Schule
-  = Studieneinrichtung
-  = unselbstst. Schulteil

Sofern sich die Schulstandorte abseits der vertakteten Haupt- bzw. Stadtbuslinien befinden, werden diese zu den für den Schülerverkehr relevanten Zeiten direkt durch zusätzliche, gezielt auf die Anforderungen der Schülerbeförderung ausgerichteten Fahrten oder durch Stichfahrten regulärer Linien bedient. Problematisch erweist sich dies beim Haus II des Zabelgymnasiums in Gera (K.-Keicher-Straße), da dieser Schulstandort für eine ÖPNV-Erschließung ungünstig gelegen ist. Zwar konnte mit der im Februar 2020 neu geschaffenen Bushaltestelle „Gagarinstraße“, welche durch die Fahrten der RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH bedient wird, eine verbesserte Zugänglichkeit geschaffen

werden, doch ist diese Haltestelle nur schwer in die regulären Linienläufe integrierbar. Darüber hinaus sind mit der direkten Anfahrt von abseits der regulären Linienverläufe liegenden Schulstandorten mitunter auch Probleme bei der praktischen Betriebsdurchführung verbunden, da die in diesem Zusammenhang zu nutzenden Straßen häufig durch Wohngebiete führen und so durch geringere Fahrbahnbreiten, enge Abbiegeradien sowie einen hohen Parkdruck von Anwohnern gekennzeichnet sind; hinzu kommen immer wieder deutliche Verspätungen infolge der Behinderung durch in Buswendestellen abgestellte Fahrzeuge von Eltern, die ihre Kinder per eigenem Pkw zur Schule bringen oder von dort abholen. Der Gewährleistung einer reibungslosen An- und Abfahrt der Busse zu den Schulen muss daher in Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen, den Schulträgern, den Verkehrs- und Ordnungsbehörden sowie den Schulen selbst künftig ein größeres Augenmerk gewidmet werden. Durch entsprechende Maßnahmen ließe sich zudem auch die Schulwegsicherheit für Kinder, welche zu Fuß oder per Fahrrad zur Schule kommen, erhöhen.



► **Abb. 3-7a:** zeitliche Entwicklung der Schülerzahlen zwischen 2015 und 2020 in der Stadt Gera sowie Prognose bis 2030 (Quelle: SIS Statistisches Informationssystem Bildung Thüringen).



► **Abb. 3-7b:** zeitliche Entwicklung der Schülerzahlen zwischen 2015 und 2020 im Landkreis Greiz sowie Prognose bis 2030 (Quelle: SIS Statistisches Informationssystem Bildung Thüringen).

Sowohl in der Stadt Gera als auch im Landkreis Greiz ist ausweislich der Prognosedaten der 1. GemBv bis zur Mitte der zweiten Dekade des 21. Jahrhunderts mit einer Zunahme der Schülerzahlen an den allgemeinbildenden Schulen zu rechnen, bevor diese anschließend nach derzeitigem Stand wieder sinken werden. Für die berufsbildenden Schulen wird zunächst eine Stagnation der Schülerzahlen etwa auf dem Niveau des Schuljahres 2019/20 erwartet, bevor die Zahlen erst gegen Ende der zweiten Dekade leicht ansteigen.

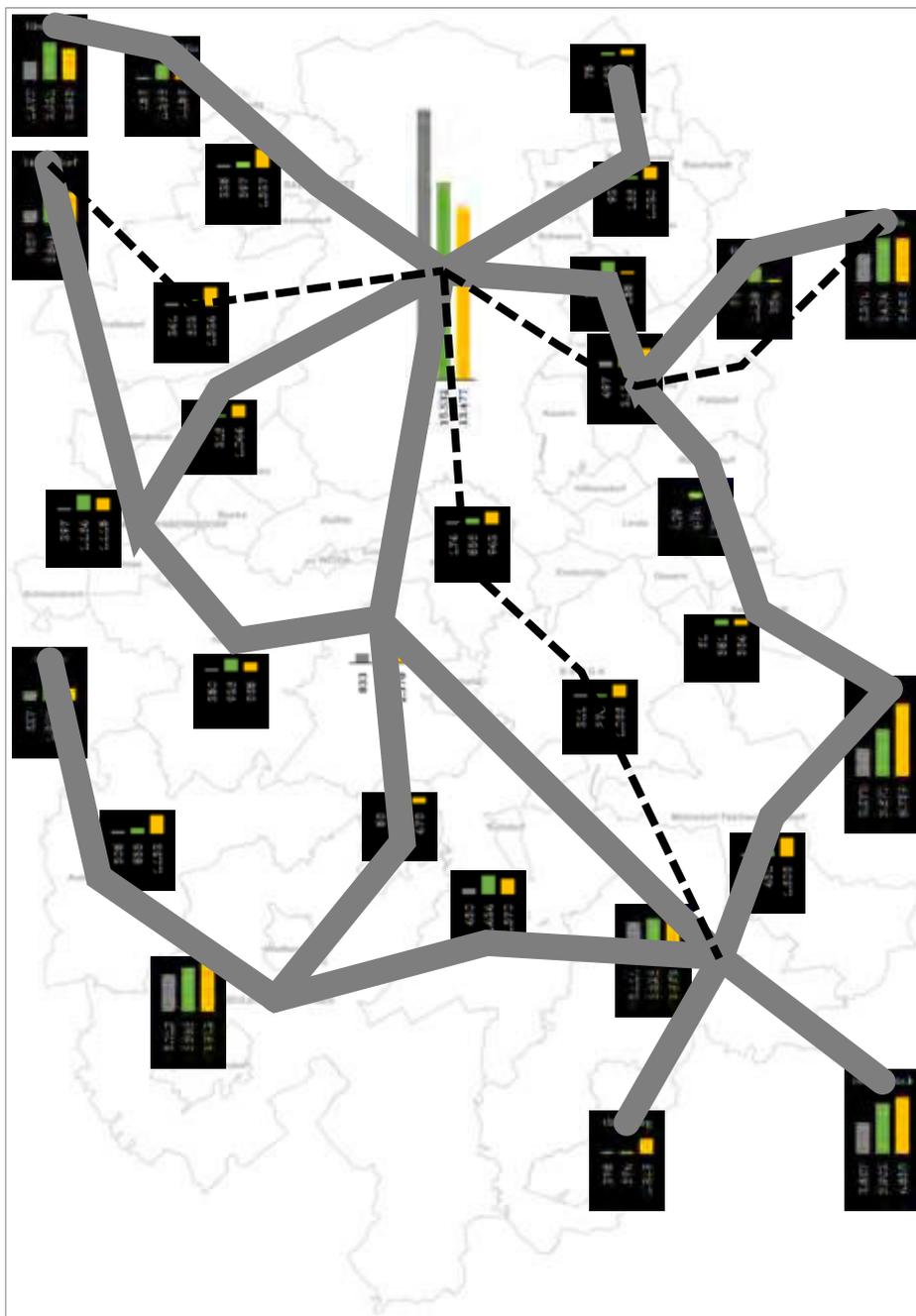
Die auf Basis der 1. GemBv zu erwartende – und aus demographischer Sicht auch erfreuliche – Konsolidierung der Schülerzahlen bei gleichzeitig weiterhin sinkender Gesamteinwohnerzahl – und damit auch insgesamt sinkendem Nachfragepotential – stellt den ÖPNV insbesondere in den Bereichen, in denen die Schülerbeförderung die Hauptnutzergruppe des öffentlichen Verkehrs bildet, absehbar vor das Problem eines sinkenden Kostendeckungsgrades, da dem allgemein zu erwartenden Rückgang der Gesamtnachfrage (aufgrund der prognostizierten demographischen Entwicklung) keine substantielle Reduzierung der Kapazitäten – und damit auch nicht der generierten Aufwendungen – entgegen gestellt werden kann, da die bisherige Kapazitätsvorhaltung für die bemessungsrelevanten Spitzenverkehrszeiten annähernd gleich bleibt.

3.3. Entwicklung von Erwerbspersonen und Pendlerverflechtungen

Zwischen der Stadt Gera und dem Landkreis Greiz bestehen vielfältige wirtschaftliche Verflechtungen als auch ausgeprägte Beziehungen hinsichtlich der gegenseitigen Nutzung von öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen. Dies ergibt sich bereits daraus, dass die Stadt Gera als Oberzentrum die Versorgungsfunktion für das Umland, hier insbesondere des nördlichen Teils des Landkreises Greiz, mit ober- als auch mittelzentralen Einrichtungen bzw. Ausstattungsmerkmalen übernimmt. Demgegenüber ist der südliche Teil des Landkreises Greiz auf die Mittelzentren Greiz, Reichenbach und Zeulenroda orientiert; hinsichtlich der oberzentralen Versorgung fallen die südlichen Teile des Landkreises Greiz eher in die Versorgungsbereiche der Städte Plauen und Zwickau. Hieraus resultieren ausgeprägte verkehrliche Verflechtungen zwischen den Gebietskörperschaften, welche in den nachfolgenden Abbildungen dargestellt sind (Quelle: [4], Stand: 30.06.2019):

sozialvers.-pfl. Beschäftigte am Wohnort „Gera“	34.636
– Auspendler	13.477
= Binnenpendler (Wohn- und Arbeitsort „Gera“)	21.159
+ Einpendler	15.532
= sozialvers.-pfl. Beschäftigte am Arbeitsort „Gera“	36.391

sozialvers.-pfl. Beschäftigte am Wohnort „Lkr. Greiz“	38.028
– Auspendler	18.785
= Binnenpendler (Wohn- und Arbeitsort „Lkr. Greiz“)	19.243
+ Einpendler	10.843
= sozialvers.-pfl. Beschäftigte am Arbeitsort „LK Greiz“	30.086

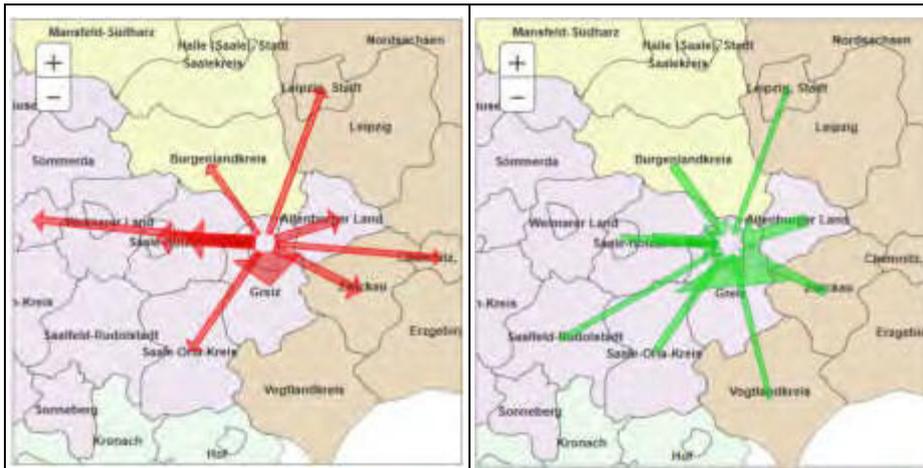


► **Abb. 3-8:**

StPNV-relevante Pendlerverkehrsaufkommen (Ein-, Aus- und Binnenpendler) der Gemeinden im Planungsgebiet (Stand: 06/2019; Quelle: [4]). Es bedeuten:

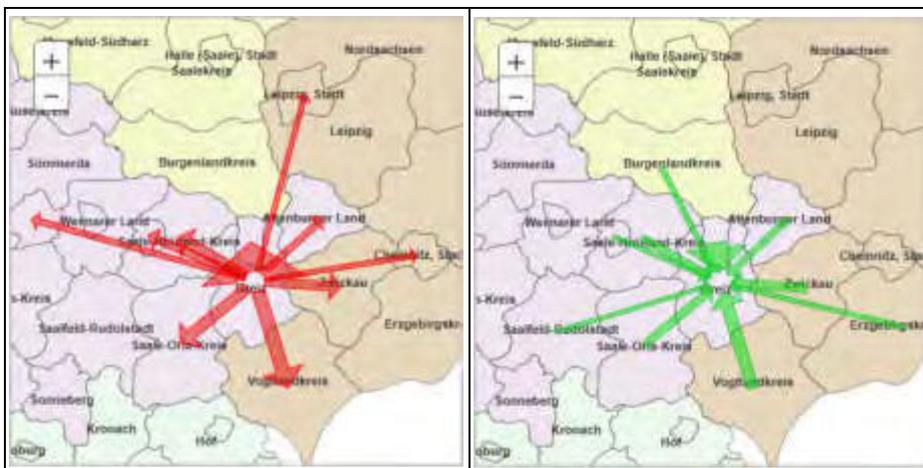
- = Binnenpendler
- = Einpendler
- = Auspendler
- = relevante StPNV-Achse
- - - = SPNV-Achse

Für eine bedarfsgerechte Angebotsplanung im StPNV – insbesondere bezogen auf den Landkreis Greiz – bleibt zu berücksichtigen, dass sich mit Beerwalde, Eisenberg, Hermsdorf, Reichenbach, Schmölln, Triptis und Werdau relevante Quell- und Zielverkehrserzeuger außerhalb des Kreisgebiets befinden. Daher kommt der adäquaten Ausgestaltung auch kreisgrenzübergreifender Verkehrsangebote auch in Zukunft eine besondere Rolle zu. Im Kontext der Zusatzförderung im Rahmen des „landesbedeutsamen Busnetzes Thüringen“ (↗ Kapitel 2.4.2) konnte bereits das Angebot auf der Achse Triptis – Auma – Zeulenroda – Langenwetzendorf – Greiz – Reichenbach deutlich ausgeweitet und attraktiver gestaltet werden. Derartige Angebotskonzepte konnten aber noch nicht überall realisiert werden, z.B. (noch) nicht auf den Achsen Gera – Korbußen – Ronneburg oder auch Greiz – Werdau.



► **Abb. 3-9a und 3-9b:**
 Darstellung der jeweils zehn wichtigsten Pendlerbeziehungen zwischen der Stadt Gera (oben) bzw. dem Landkreis Greiz (unten) und anderen Landkreisen bzw. kreisfreien Städten (Stand: 06/2019; Quelle: [4]).

Auspendler (von Gera nach ...)		Einpender (von ... nach Gera)	
Landkreis Greiz	3.455	Landkreis Greiz	6.705
Saale-Holzland-Kreis	1.668	Saale-Holzland-Kreis	1.523
Jena	1.279	Altenburger Land	1.475
Altenburger Land	801	Burgenlandkreis	934
Landkreis Zwickau	785	Landkreis Zwickau	728
Erfurt	641	Saale-Orla-Kreis	657
Saale-Orla-Kreis	424	Jena	496
Leipzig (Stadt)	409	Vogtlandkreis	220
Burgenlandkreis	328	Leipzig (Stadt)	220
Chemnitz	212	Lkr. Saalfeld-Rudolst.	174
sonstige Kreise	3.475	sonstige Kreise	2.400
Auspendler gesamt	13.477	Einpender gesamt	15.532
Pendlerquote	38,9%	Pendlersaldo	+2.055



Auspendler (von LK Greiz nach ...)		Einpender (von ... nach LK Greiz)	
Gera	6.705	Gera	3.455
Vogtlandkreis	2.190	Vogtlandkreis	1.661
Saale-Orla-Kreis	1.542	Landkreis Zwickau	974
Saale-Holzland-Kreis	1.444	Saale-Orla-Kreis	851
Landkreis Zwickau	1.198	Saale-Holzland-Kreis	820
Jena	826	Altenburger Land	716
Altenburger Land	587	Burgenlandkreis	435
Erfurt	434	Jena	154
Leipzig (Stadt)	250	Lkr. Saalfeld-Rudolst.	131
Chemnitz	189	Erzgebirgskreis	128
sonstige Kreise	3.420	sonstige Kreise	1.518
Auspendler gesamt	18.785	Einpender gesamt	10.843
Pendlerquote	49,4%	Pendlersaldo	-7.942

Die in den Abbildungen 3-8, 3-9a und 3-9b enthaltenen Angaben bilden eine wesentliche Grundlage für Netz- und Angebotsgestaltung insbesondere im regionalen bzw. überregionalen Verkehr; stellen doch die Pendlerverflechtungen ein nicht unwesentliches Nachfragepotential für den SPNV und damit im Vor- bzw. Nachlauf oder – wo SPNV-Leistungen nicht bestehen – auch im straßengebundenen ÖPNV dar. Infolge der Angebotsumstellungen in den Netzen der PRG Greiz (August 2018) und der RVG Gera (Dezember 2019) wurde das RegioBus-Hauptnetz mittlerweile zum überwiegenden Teil auf das sich aus der Abbildung 3-8 ergebende Hauptachsennetz ausgerichtet; gleichwohl bestehen gegenwärtig noch folgende Defizite:

- Achse Gera – Korbußen (– Ronneburg):

Aufgrund des (noch) fehlenden, direkten Lückenschlusses zwischen der BAB4-Anschlussstelle Gera-Leumnitz und dem Gewerbegebiet Korbußen werden die Busse im Abschnitt Gera – Ronneburg (Linien 211, 212, 213 und 353) derzeit über die Landesstraße L1362 (ehemalige B7) geführt. In der Folge besteht gegenwärtig keine direkte Anbindung des Gewerbegebiets Korbußen in/aus Richtung Gera. Mit Fertigstellung der Baumaßnahme zum direkten Anschluss des Gewerbegebiets an die BAB4-Zufahrt Gera-Leumnitz (↗ Abbildung 2-3, Maßnahme lfd. Nr. 3) – voraussichtlich im Jahr 2022 – kann die Linienführung jedoch so angepasst werden, dass das Gewerbegebiet Korbußen aus Richtung Gera direkt erreicht werden kann.

- Achse Greiz – Werdau:

Zwischen Greiz und Werdau besteht seit der Einstellung der zuletzt verbliebenen Anschlussverbindungen mit Umstieg in Fraureuth (Fahrplanjahr 2011/12) keine ÖPNV-Verbindung mehr; die PRG-Linie 18 endet gegenwärtig in Reudnitz, das sächsische Pendant (Linie 166 der RVW Regionalverkehr Westsachsen) in Fraureuth. Reisende zwischen Greiz und Werdau müssen gegenwärtig bis Reichenbach mit der Linie 81 und anschließend mit dem Zug (Vogtlandbahn-Linie VB 2) weiterfahren, wobei die Übergangszeit in Reichenbach derzeit 41 Minuten beträgt.

Neben den bereits bestehenden gewerblichen Nutzungen bilden künftige Ansiedlungen gewerblicher Nutzungen ein mögliches Potential zur Erhöhung der Nachfrage im öffentlichen Nahverkehr. Im Hinblick auf eine Potentialabschätzung wird auf die regionale Raumplanung (Regionalplan Ostthüringen, Entwurfsstand 11/2018) als auch die Gewerbeflächenkataster der Gebietskörperschaften herangezogen; eine entsprechende Übersicht enthalten die Abbildungen 3-10a und 3-10b. Zur Abschätzung der potentiellen Verkehrsnachfrage wurde auf das Berechnungsverfahren aus den von der FGSV e.V. herausgegebenen „Hinweisen zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (Ausgabe 2006; vgl. [9]) zurückgegriffen. Eine Einbindung in das ÖPNV-Netz erfolgt abhängig von der Nutzungsaufnahme und -intensität.

► Netzlücken

lfd. Nr.	Gemeinde	Name	baul. Nutzg.	Fläche (br.)	Arb.-plätze
1	Braunichswalde	GG Morgensonne	GE	1,4	100
2	Gera	GG Am Vogelherd	GE	6,0	540
3	Gera	IG Cretzschwitz (einschl. AMAZON)	GI	38,0	1.710
4	Gera	GG Rusitz	GE	2,6	130
5	Gera	GG Am Lerchenberg	GE	5,0	370
6	Gera	GG Tinzer Straße	GE	4,5	400
7	Gera	GG Am Trebnitzer Kreuz	GE	1,4	120
8	Gera	GG An der Beerweinschänke II	GE	33,0	820
9	Gera	GG Unteres Rodeland	GE	8,0	360
10	Gera	GG Leibnizstraße	GE	1,9	170
11	Gera	GG Leumnitz-Süd	GE	2,0	140
12	Harth-Pöllnitz	GG Niederpöllnitz	GE	13,6	610
13	Korbußen	GG Korbwiesen	GE	11,9	830
14	Langenwetzendorf	GG Daßlitzer Kreuz	GE	0,8	70
15	Pölzig	GG Pölzig	GE	0,9	80
16	Ronneburg	GG Grobsdorfer Straße	GE	2,1	180
17	Ronneburg	GG Ronneburg-Ost	GE	7,8	700
18	Ronneburg	IG Ronneburg/Löbichau	GI	300,0	8.000
19	Weida	GG In den Nonnenfeldern	GE	5,4	480
20	Weida	GG Nord (OT Hohenölsen)	GE	1,9	130
21	Zeulenr.-Triebes	GG Triebeser Straße II	GI	3,1	140

► **Abb. 3-10a:**

Übersicht wichtiger Potentialflächen für gewerbliche Nutzungen im Planungsgebiet (Stand: 12/2020).



► **Abb. 3-10b:**

Übersichtskarte der Gewerbegebiete über das gesamte Stadtgebiet der Stadt Gera (Stand: 12/2020).

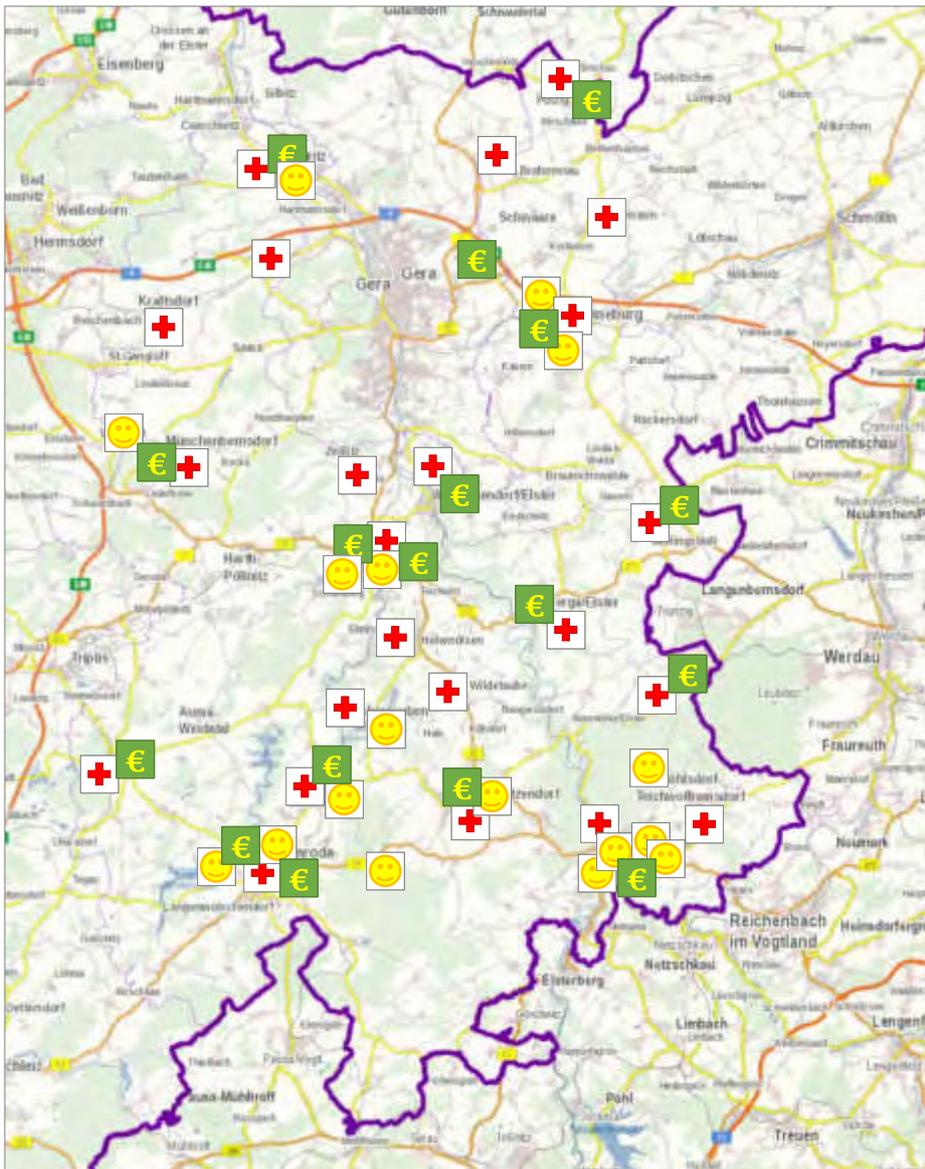
Im Bereich der Stadt Gera ist in den vorhandenen Industrie- und Gewerbegebieten das Potenzial der freien Flächen in weiten Teilen ausgeschöpft. Freie Kapazitäten bestehen im Gewerbegebiet „Leumnitz Süd“, Gewerbegebiet Trebnitz II („An der Beerweinschänke II“), Gewerbegebiet Trebnitz III („Unteres Rodeland“) und Gewerbegebiet „Lerchenberg“.

3.4. Handels-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen

Im **LANDKREIS GREIZ** nehmen die Grund- und Mittelzentren die ihnen zugeordnete Funktion der Bevölkerung mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs, in den Städten Greiz und Zeulenroda-Triebes ergänzt um das erweiterte Waren- und Dienstleistungsangebot der mittelzentralen Versorgungsstufe wahr. Die Nahversorgung – spiegelbildlich im ländlichen Raum gleichzusetzen mit der grundzentralen Versorgungsstufe – wird im Wesentlichen über Handelseinrichtungen mit einer Verkaufsfläche von bis zu 800m² realisiert. Spezialisierte Angebote und Sortimente finden sich in den großflächigen Einzelhandelseinrichtungen in Greiz (Kaufland; Standort: A.-Bebel-Straße) und Zeulenroda-Triebes (Kaufland; Standort: Aumaische Straße); analog gilt dies auch für die medizinische Grundversorgung. Neben dem Kreiskrankenhaus Greiz existieren medizinische Versorgungszentren als „Sammelpunkte“ allgemein- und verschiedener fachärztlicher Kompetenzen in Greiz, Zeulenroda-Triebes und Ronneburg. Die Stadt Gera bietet die mittel- und oberzentralen Versorgungsfunktion für den nördlichen Teil des Landkreises Greiz. Während dabei der überwiegende Teil der Handelseinrichtungen im Innenstadtbereich konzentriert ist, liegt der GLOBUS-/ SELGROS-Markt in Gera-Trebnitz nicht in einer integrierten Lage, sondern am östlichen Stadtrand; er bildet aber aufgrund seiner Sortimentsstruktur einen wichtigen Verkehrserzeuger für die StPNV-Linien aus dem östlichen Teil des Landkreises Greiz (Linien 208, 211, 212, 213 und 353). Zielstellung für die Planung des ÖPNV-Netzes bleibt, dass der nächstgelegene Ort mit grundzentralen Versorgungseinrichtungen (Grundschule, Nahversorger, medizinische Grundversorgung) möglichst umsteigefrei erreicht werden kann.

Innerhalb der **STADT GERA** konzentrieren sich die Versorgungseinrichtungen für Handelseinrichtungen vornehmlich auf den Innenstadtbereich. Diese dienen der Bevölkerung neben der Versorgung mit den Waren des täglichen Bedarfs, auch der oberzentralen Versorgungsfunktion für die Stadt Gera sowie des Umlandes. Darüber hinaus bestehen Schwerpunkte des Einzelhandels in den Stadtteilen Gera-Ost/Trebnitz (GLOBUS und SELGROS-Märkte), in Bieblach-Ost („Bieblach-Center“) sowie in Lusan (Kaufland, LIDL- und REWE-Markt; dienen aber überwiegend der Nahversorgung).

Die Versorgungseinrichtungen für Gesundheit und Soziales, wie zum Beispiel Apotheken, Ärzte und Begegnungszentren, konzentrieren sich weitgehend auf einer Nord-Süd-Achse. Wesentliche Ausnahmen bilden die Kitas, die über das Stadtgebiet verteilt sind, und das SRH Waldklinikum Gera.



► **Abb. 3-11:**
 Standorte relevanter Einkaufs-,
 Versorgungs- und Freizeitstand-
 orte im Landkreis Greiz. Es be-
 deuten:

- € = Einzelhandel
- 😊 = Freizeiteinrichtung
- ✚ = mediz. Versorgung



► **Abb. 3-12:**
 Standorte relevanter Freizeitein-
 richtungen in der Innenstadt von
 Gera (einschließlich angrenzen-
 der Stadtteile).

Die Tabelle im ↗ Anhang 3 die Schwerpunkte der Verkehrserzeugung über das gesamte Stadtgebiet Gera dar. Ferner gibt es wichtige singuläre Verkehrserzeuger, für die eine entsprechende hochwertige Anbindung und Erreichbarkeit durch den ÖPNV sicherzustellen ist. Das Angebot sollte sich dabei an den unterschiedlichen Nutzungen und nachgefragten Zeitbereichen orientieren. Wesentliche singuläre Verkehrserzeuger im Geraer Stadtgebiet sind:

- Hauptbahnhof
- SRH Waldklinikum
- Gewerbegebiete Bieblach-Ost, Tinz, Langenberg, Hermsdorf, Leumnitz-Zoche
- Einkaufszentrum Gera-Arcaden, Bieblach-Ost, Gewerbegebiet Trebnitz
- Einkaufsmeile "Sorge" mit Amthor-Passage
- Otto-Dix-Passage (zukünftig)

Im Allgemeinen ergibt sich folgender Zusammenhang bei den Verflechtungen. Es bestehen starke Verkehrsbeziehungen zwischen dem Stadtzentrum und allen städtisch geprägten Stadtteilen (Lusan, Debschwitz (inkl. Klinikum), Bieblach/Tinz, Bieblach-Ost, Untermhaus, Zwötzen, Pforten/südöstliche Innenstadt und Ostviertel) auf. Auf den besagten Achsen erreicht der ÖPNV insbesondere aufgrund des gut ausgebauten Angebots eine überdurchschnittliche Inanspruchnahme.

Ebenfalls überdurchschnittliche ÖPNV-Verflechtungen erreichen u. a. die Verbindungen zwischen den westlichen Vororten, den östlichen Ortsteilen sowie Langenberg und dem Stadtzentrum.

Eine insgesamt geringe ÖPNV-Verflechtung weisen die ländlich geprägten Ortsteile auf, in welchen – überwiegend aus wirtschaftlichen Aspekten – nur ein Verkehrsangebot, welches der Daseinsvorsorge dient, vorgehalten wird (↗ [23]).

► *zentral- und innerörtliche und gebietsübergreifende Verflechtungen*

4. Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV

4.1. Veranlassung und rechtliche Grundlagen

Am 13.12.2006 hat die Generalversammlung der Vereinten Nationen das „Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ (UN-Behindertenrechtskonvention) verabschiedet. Der Deutsche Bundestag hat mit Beschluss des „Gesetzes zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13.12.2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen sowie zu dem Fakultativprotokoll vom 13.12.2006 zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ vom 21.12.2008 die UN-Behindertenrechtskonvention in nationales Recht überführt, deren Inhalte am 26.03.2009 in Kraft getreten sind. Darauf aufbauend haben die verschiedenen Ebenen staatlicher Gewalt mit unterschiedlichen Rechtsnormen die Zielstellungen bzw. Anforderungen, welche sich aus der UN-Behindertenrechtskonvention ergeben, in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich weiter ausgestaltet bzw. konkretisiert. Bezogen auf den straßengebundenen, öffentlichen Personennahverkehr innerhalb des Planungsraums dieses Nahverkehrsplans sind hierbei insbesondere folgende Rechtsquellen von Bedeutung:

- das Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- das Thüringer Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (ThürÖPNVG) und
- das Thüringer Gesetz zur Inklusion und Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (ThürGIG).

► maßgebende gesetzliche Grundlagen

Darüber hinaus spielen schon allein aus rein praktischen Gründen auch die durch den Freistaat Thüringen in seiner Funktion als fördermittelgebende Stelle bei Investitionen im Bereich des ÖPNV (z.B. bei der Erneuerung von Fahrzeugen oder der Infrastruktur) aufgestellten Checklisten „*Mindeststandards für Barrierefreiheit*“ eine entscheidende Rolle, da diese im Allgemeinen Voraussetzung für die Gewährung von Investitionszuschüssen und damit zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung von Investitionsvorhaben sind.

► vgl. auch Kapitel 4.2.

Die zentrale Ausgangsbestimmung in Bezug auf die thematische Behandlung der besonderen Anforderungen von Menschen mit Behinderungen in den Nahverkehrsplänen stellt § 8 Abs. (3) Satz 3 PBefG dar:

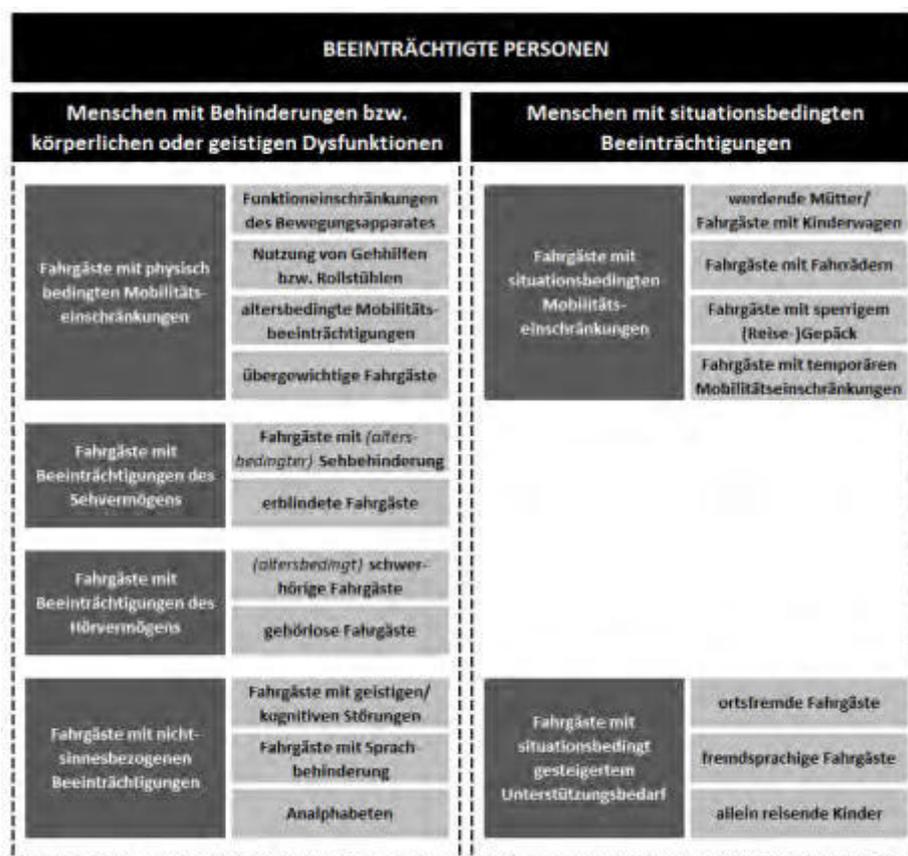
„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“

Von der o.g. Anforderung sind jedoch Ausnahmen gemäß § 8 Abs. (3) Satz 4 PBefG zulässig:

„Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.“

Grundlegend ist zunächst festzuhalten, dass § 8 Abs. (3) Satz 3 PBefG die Aufgabenträger nicht verpflichtet, ab dem 01.01.2022 alle Barrieren im ÖPNV tatsächlich abgebaut zu haben. Vielmehr verfolgt der Gesetzgeber mit der o.g. Rechtsnorm die Vorgabe, dass die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger – und in der Folge auch die darauf aufbauenden Umsetzungsmaßnahmen – auf die Zielstellung ausgerichtet sind, (spätestens) ab dem 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen. Maßnahmen, insbesondere Investitionen in die Infrastruktur und neues Rollmaterial, welche ab dem 01.01.2022 getätigt werden, müssen folglich den Anforderungen an eine „vollständige Barrierefreiheit“ (im Sinne des PBefG) genügen, sofern keine Ausnahmen gemäß § 8 Abs. (3) Satz 4 PBefG benannt und begründet werden.

Der ÖPNV versucht einer Vielzahl unterschiedlichster Anforderungen und Bedürfnisse von Fahrgästen, welche zumindest im erweiterten Sinne dem Kreis „beeinträchtigter Personen“ zugeordnet werden können, gerecht zu werden.



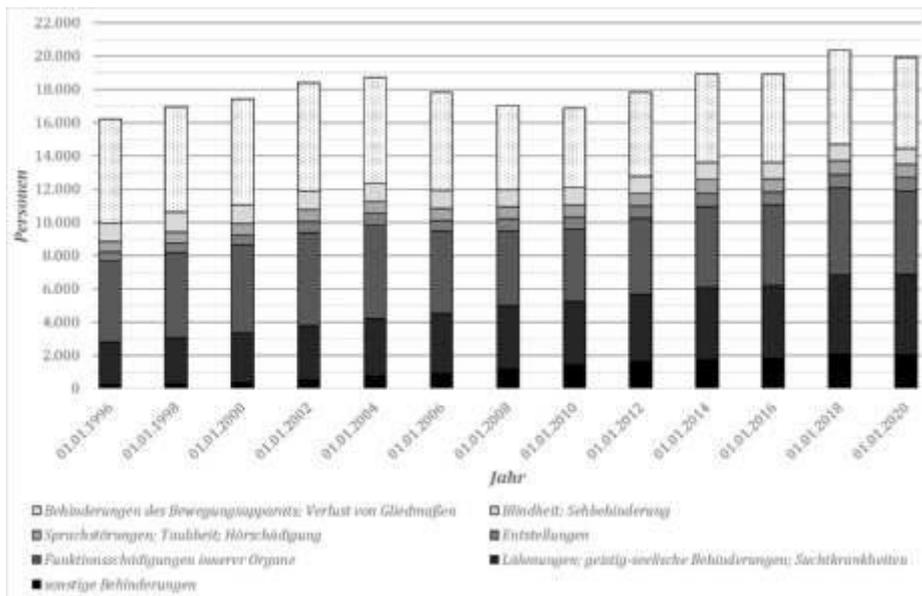
► **Abb. 4-1:**
 Erweiterte Übersicht über beeinträchtigte Fahrgastgruppen im ÖPNV (eigene Darstellung; in Anlehnung an [2]). Die Definition behinderter Personen im Sinne des § 8 Abs. (3) PBefG umfasst Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkungen sowie jene mit sensorischen Dysfunktionen (Schwächung des Seh- und/oder Hörvermögens). Gleichwohl umfasst die Menge beeinträchtigter Fahrgäste auch Personen mit anderen Arten von Beeinträchtigungen (z.B. kognitive Störungen, aber auch ortsfremde oder fremdsprachige Reisende), die im weiteren Sinne bei der Nutzung von Angeboten des ÖPNV beeinträchtigt und damit auf Unterstützung angewiesen sind.

Die personenbeförderungsrechtliche Anforderung zur Herstellung von Barrierefreiheit bezieht sich ausweislich des Wortlauts des § 8 Abs. (3) Satz 3 PBefG nicht auf alle in der Abbildung 4-1 genannten Personengruppen, sondern vielmehr auf „in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen“, für deren Anforderungen an eine Nutzung des ÖPNV der vorliegende Nahverkehrsplan Vorgaben in Bezug auf die Herstellung von Barrierefreiheit entwickelt. Der ausgehend von dem Behindertengleichstellungsgesetz (BBG) entwickelte Leitgedanke des „Designs für alle“ berücksichtigt zusätzlich auch die besonderen

Bedürfnisse jener Personengruppen, die – unabhängig von einer physischen oder sensorischen Mobilitätseinschränkung – aufgrund ihrer besonderen persönlichen Situation auf besondere Hilfestellungen zur Nutzung des ÖPNV angewiesen sind und bewirkt damit eine Erhöhung der Nutzerfreundlichkeit und Attraktivität des ÖPNV:

„Der Abbau von physischen Barrieren kommt allen Menschen zugute. Barrierefreiheit ist für 10% der Bevölkerung notwendig, für 30% hilfreich und für alle anderen Menschen komfortabel. Sie schafft langfristig und nachhaltig ein hohes Maß an Lebensqualität“ (zit. n. [25]).

Vorrangiges Ziel beider Aufgabenträger ist daher der schrittweise, aber kontinuierliche Abbau von Barrieren im Rahmen anstehender Bau- oder Erneuerungsmaßnahmen bei Fahrzeugen und der (Haltestellen-)Infrastruktur. Trotz der bisherigen Anstrengungen von Aufgabenträgern und den vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen sind diese Anforderungen ohne die Bereitstellung deutlich erhöhter personeller, sächlicher und finanzieller Ressourcen durch den Bund bzw. den Freistaat Thüringen auch langfristig nicht leistbar. Aufgabenträger, Baulastträger und Verkehrsunternehmen benötigen eine zusätzliche Mittelbereitstellung in einem Umfang, der die praktische Umsetzung der politischen Zielbestimmung des Begriffs „Barrierefreiheit“ auch zeitnah ermöglicht.



► **Abb. 4-2:** Schwerbehinderte Menschen (GdB ≥ 50) in der Stadt Gera und dem Landkreis Greiz nach Art der jeweils schwersten Behinderung (Quelle: TLS Thüringen).

4.2. Zielvorgaben und Zustandsbestimmung von Barrierefreiheit

Die Zielstellung zur Gewährung eines barrierefreien ÖPNV erfordert eine ganzheitliche Betrachtung aller für den Fahrgast relevanten Prozesse im Zusammenhang mit der (beabsichtigten) Nutzung des ÖPNV. Dies umfasst:

- die **INFRASTRUKTUR** mit den Zugangs- und Verknüpfungsstellen, Zuwegungen sowie den Serviceeinrichtungen,
- die **FAHRZEUGE** sowie
- die **INFORMATIONSEN- UND KOMMUNIKATIONSEINRICHTUNGEN** und -angebote.

Eine einheitliche Definition, was „barrierefrei“ ist bzw. wann ein „barrierefreier Zustand“ erreicht ist, gibt es nicht; vielmehr existieren in Abhängigkeit persönlicher Situationen sehr verschiedene Vorstellungen bzw. Anforderungen an die Barrierefreiheit. Dabei wird klarstellend festgehalten, dass „vollständige Barrierefreiheit“ im Sinne des PBefG keinen Anspruch auf eine Freiheit von Hemmnissen für alle möglichen bzw. denkbaren Formen von Behinderung begründet. Als Anhaltspunkt können hier jedoch die §§ 5, 10 Abs. (5) ThürGIG dienen.

Als „barrierefrei“ im Sinne einer konzeptionellen Ausgestaltung dieses Begriffs durch den Aufgabenträger sollen Verkehrsanlagen, Verkehrsmittel sowie Informations- und Kommunikationseinrichtungen gelten, wenn sie für die in § 8 Abs. (3) Satz 3 PBefG angesprochenen Personenkreise in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Die Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit wird hinreichend vermutet, wenn Verkehrsanlagen, Verkehrsmittel sowie Informations- und Kommunikationseinrichtungen nach Maßgabe der geltenden Rechtsnormen sowie dem allgemein anerkannten technischen Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) e.V. gestaltet sind. Im Wesentlichen sind dies

- die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) in Verbindung mit der Richtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001,
- die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) bzw. den Betrieb von Kraftomnibussen im Personenverkehr (BOKraft),
- die die Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) sowie
- die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H-BVA).

Darüber hinaus finden auch die Checklisten „*Mindeststandards für Barrierefreiheit*“ des für Verkehr zuständigen Ministeriums des Freistaats Thüringen und – soweit in einer der o.g. Rechtsquellen bzw. Regelwerke darauf verwiesen wird – auch die maßgebenden DIN (insbesondere DIN 18040-3 und 32984) entsprechende Berücksichtigung.

4.2.1. Herstellung von Barrierefreiheit im Haltestellenbereich

Die Haltestellen tragen mit ihrer Lage, dem Erscheinungsbild, dem Umfang und der Qualität der Ausstattung wesentlich zur Gestaltung des Straßenraumes, des Stadtbildes und zur Attraktivität des ÖPNV bei. Eine barrierefreie Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ist nur möglich, wenn die Maßnahmen in den verschiedenen Bereichen aufeinander abgestimmt sind. Insbesondere zwischen den eingesetzten Fahrzeugen und der Haltestelleninfrastruktur bestehen enge Wechselwirkungen. Auf dieser Basis werden mit diesem Nahverkehrsplan Mindestanforderungen für Haltestellen der einzelnen Verkehrsträger formuliert oder Regelausführungen benannt. Aufgrund unterschiedlicher Randbedingungen hinsichtlich des Fahrzeugeinsatzes wurden für die jeweiligen Zuständigkeitsbereiche der Stadt Gera und des Landkreises Greiz in deren Funktion als Aufgabenträger teilweise unterschiedliche Anforderungskataloge entwickelt.

► Begriffsbestimmung „Barrierefreiheit“

Das konzeptionell verbindende Element zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur stellt die jeder Haltestelle zugewiesene (höchststrangige) Bedienungskategorie dar (↗ Kapitel 5). Darauf aufbauend werden der eingesetzte Fahrzeugtyp und damit für den Haltestellenbau relevante Fahrzeugabmessungen abgeleitet. Daher ist jeder Bedienungskategorie eine bestimmte (Standard-)Entwurfslösung (sog. „Entwurfsklasse“; EKL) zugeordnet. Das Schema, mit dessen Hilfe die maßgebende EKL für die barrierefreie Haltestellengestaltung ermittelt werden kann, enthält die Abbildung 4-3. Auf Linien der Bedienungskategorien S-I (Stadt Gera) kommen perspektivisch Gelenkbusse, auf den Linien der Kategorien S-II, R-I und R-II wird von dem Einsatz von Standardbussen mit mindestens zwei Fahrgasttüren (einmal vorn und einmal etwa mittig im Fahrzeugbereich) ausgegangen. Demgegenüber ist für Linien der Bedienungskategorien S-III und R-III mittelfristig eine weitgehende Umstellung der Fahrzeugflotte auf Klein- bzw. Midibusse vorgesehen, die in der Regel nur eine Fahrzeugtür aufweisen. Entsprechend variieren die Gestaltungsanforderungen in Abhängigkeit der Bedienungskategorie, was sich in den unterschiedlichen EKL widerspiegelt. Während die Zuordnung der EKL maßgeblich bedingt ist durch die höchststrangige Bedienungskategorie der an dieser Haltestelle verkehrenden Linien und damit direkten Bezug nimmt zu den Abmessungen der auf dieser Linie eingesetzten Fahrzeugtypen, wird bei der Ermittlung der Prioritätsstufe ihre Nutzung bzw. das ihr innewohnende Potential sowie die jeweilige verkehrsplanerische Funktion bewertet. Ziel dieser Vorgehensweise ist es, in Anbetracht der gegenwärtig und auch zukünftig nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehenden Ressourcen eine zeitliche Priorisierung zum barrierefreien Um- bzw. Ausbau genau derjenigen Haltestellen zu treffen, durch deren Nutzung ein vergleichsweise großer Teil der Fahrgäste profitiert. Im Folgenden wird zunächst die Bewertungsgrundlage für den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers **LANDKREIS GREIZ** dargestellt:

► Entwurfs- und Gestaltungsvorgaben für Haltestellen → Anhang 4-1

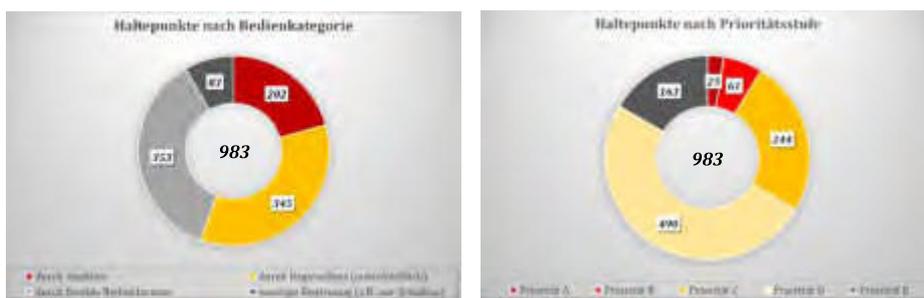
		Prioritätsstufe				
		A	B	C	D	E
Bedienungskategorie	S-II	EKL - I	EKL - I	EKL - I	EKL - III	X X X X X
	R-I/R-II	EKL - II	EKL - II	EKL - II	EKL - III	
	S-III	EKL - III	EKL - III	EKL - III	EKL - III	
	R-III	EKL - III	EKL - III	EKL - III	EKL - III	
	Sonstige					
		vorrangiger Um-/Ausbau		weiterer Bedarf		

► **Abb. 4-3:** Schema zur Ermittlung der maßgebenden Entwurfslösung für den barrierefreien um- bzw. Ausbau von StPNV-Zugangsstellen

Ermittlung der Gesamtpunktzahl für jede Haltestelle:		Zuordnung der Prioritätsstufe:		
$\text{Punktzahl} = \sum_{i=1}^5 (w_i \cdot d_i)$		4,0 < ... ≤ 5,0 Punkte	= Prioritätsstufe A	
		3,0 < ... ≤ 4,0 Punkte	= Prioritätsstufe B	
		2,0 < ... ≤ 3,0 Punkte	= Prioritätsstufe C	
		1,0 < ... ≤ 2,0 Punkte	= Prioritätsstufe D	
		0,0 < ... ≤ 1,0 Punkte	= Prioritätsstufe E	
Kriterium 1 (w ₁ =0,2)	Kriterium 2 (w ₂ =0,2)	Kriterium 3 (w ₃ =0,2)	Kriterium 4 (w ₄ =0,2)	Kriterium 5 (w ₅ =0,2)
Punktzahl in Abhängigkeit der höchststrangigen Bedienungskategorie der an der Hal. verkehrenden Linien	Punktzahl in Abhängigkeit der Lage der Hal. in unmittelbarer Nähe zu Siedlungsstrukturen	Punktzahl in Abhängigkeit der Funktion der Hal. als Verknüpfungspunkte des ÖPNV	Punktzahl in Abhängigkeit der durchschnittlichen Ein- und Ausstiegszahl an einem mittleren Werktag	Punktzahl in Abhängigkeit der Nutzung der Hal. durch die am nächsten gelegenen Einrichtungen mit folgenden Nutzungen ist:
0 Kategorie "Sonstige" 1 Kategorie "R-III" 2 Kategorie "S-III" 3 Kategorie "R-II" 4 Kategorie "R-I" 5 Kategorie "S-II"	0 außerhalb Bebauung 1 in der Nähe zur Bebauung	0 kein Verknüpfungspunkt 1 ÖV-Verknüpfungspunkt	0 weniger als 1 Fg./Tag 1 1 ... 5 Fg./Tag 2 6 ... 10 Fg./Tag 3 11 ... 50 Fg./Tag 4 51 ... 100 Fg./Tag 5 über 100 Fg./Tag	0 keine Nutzung erfüllt 1 Schule/Verwaltung 2 Einkaufsrichtung 3 medizin. Einrichtung 4 relativ Freizeinrichtung 5 Senioren-/Pflegeheim

► **Abb. 4-4:** Kriterien und Bewertung zur Ermittlung der Prioritätsstufe für den barrierefreien Um- bzw. Ausbau von StPNV-Zugangsstellen

Haltestellen der Prioritätsstufen „A“ und „B“ weisen dabei eine sehr hohe bzw. hohe Nutzungsintensität auf, sodass durch eine barrierefreie Gestaltung dieser Haltestellen für viele Nutzer ein Vorteil erreicht werden kann; sie sollen daher in der zeitlichen Einordnung von (Bau-)maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit vorrangig berücksichtigt werden. Als weiterer Bedarf folgen Haltestellen der Prioritätsstufen „C“ und anschließend „D“. Haltestellen der Prioritätsstufe „E“ weisen ein so geringes Nutzungspotential auf (durchschnittlich weniger als 1 Fahrgast (Summe von Ein- und Aussteigern) pro Tag), dass absehbar ein barrierefreier Umbau im Hinblick auf einen zielorientierten Mitteleinsatz nicht zu rechtfertigen ist.



► **Abb. 4-5:**

Im Landkreis Greiz existieren gegenwärtig 557 Haltestellen mit insgesamt 983 Haltepunkten (Gesamtanzahl der Bussteigkanten). Die Abb. 4-5 zeigt die quantitative Differenzierung der Haltepunkte im Landkreis Greiz nach Bedienkategorien (links) bzw. nach der jeweils auf Basis des Verfahrens gemäß Abb. 4-4 ermittelten Prioritätsstufe für einen barrierefreien Ausbau.

Der Zuordnung von EKL zu den haltestellenspezifischen Einstufungen in jeweils eine Bedienkategorie und eine Prioritätsstufe liegt ein Verfahren zugrunde, welches in Abhängigkeit der Fahrgastnutzung bzw. des ermittelten Fahrgastpotentials abgestufte Ausbaustandards vorsieht. Dadurch soll erreicht werden, dass der unbestritten notwendige Aus- bzw. Umbau von Haltestellen unter dem Gesichtspunkt der Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV nicht an überdimensionierten und damit teuren Gestaltungsanforderungen scheitert, ohne dass diese im Einzelfall überhaupt erforderlich wären. Analog zur Beseitigung von Benachteiligungen im Allgemeinen ist auch bei der Ermöglichung einer autonomen Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs das Prinzip der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

In der **STADT GERA** gibt es 199 Haltestellen mit 392 Haltestellensteigen. Davon sind 310 Bussteige und 82 Straßenbahnsteige (einschließlich acht kombinierte Haltestellensteige für Bus und Straßenbahn). Die 82 Bushaltestellensteige im Geltungsbereich der Zweckvereinbarung zwischen der Stadt Gera und dem Landkreis Greiz, welche in die Aufgabenträgerschaft des Letztgenannten fallen, sind in den Ausführungen zum Landkreis Greiz berücksichtigt und werden daher nachfolgend nicht betrachtet.

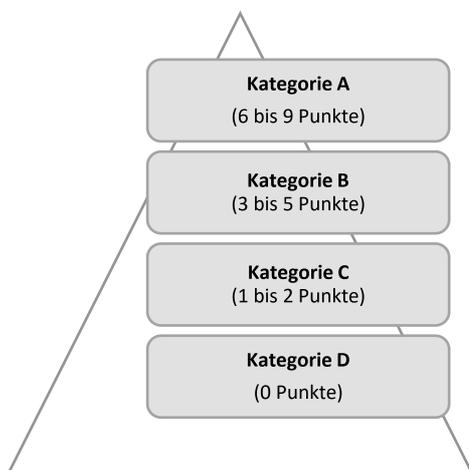
► Die Daten basieren auf den Stand von Oktober 2021.

Um dauerhafte Erkenntnisse über Ausbau- und Ausstattungsstand jeder Haltestelle zu gewinnen, wurde – wie auch im Landkreis Greiz für dessen Zuständigkeitsbereich – ein Haltestellenkataster entwickelt. Mit der Erhebung wurde bereits ein erster, entscheidender Schritt hin zur systematischen Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit geleistet. Erfasst wurden unterschiedlichste Merkmale aus dem Bereich Bauart, Bordsteinhöhe, Blindenleitsystem, Wartebereich mit baulichen Merkmalen und Ausstattung, Information und Indikatoren zur Analyse (vgl. hierzu den Steckbrief zu einer Haltestelle im ↗ Anhang 4-4). Anhand des Datensatzes kann die Einhaltung der wesentlichen Vorgaben

zur Barrierefreiheit überprüft sowie die Priorisierung hinsichtlich des weiteren Ausbaus von Haltestellensteigen erfolgen. Unabhängig vom Verkehrsmittel Bus oder Straßenbahn wurde zunächst die verkehrsplanerische Bedeutung jedes einzelnen Haltestellensteiges ermittelt. Folgende Merkmale wurden dabei als Indikator für die verkehrliche Bedeutung der Haltestellen herangezogen:

- Nutzerfrequenz (eruiert durch die durchschnittlichen Ein- und Aussteiger-Zahlen an einem mittleren Werktag (2019)),
- Umsteigehaltestelle, also die Funktion als Verknüpfungsstelle im ÖPNV (ja/ nein) sowie
- Anzahl wichtiger Einrichtungen (points of interest; POI) innerhalb eines 300m-Einzugsradius der Haltestelle.

Die Ausprägung der Merkmale wurde mit entsprechenden Punkten kodiert. Die Summe der Punkte ergibt schließlich die Bewertung der Haltestellen.

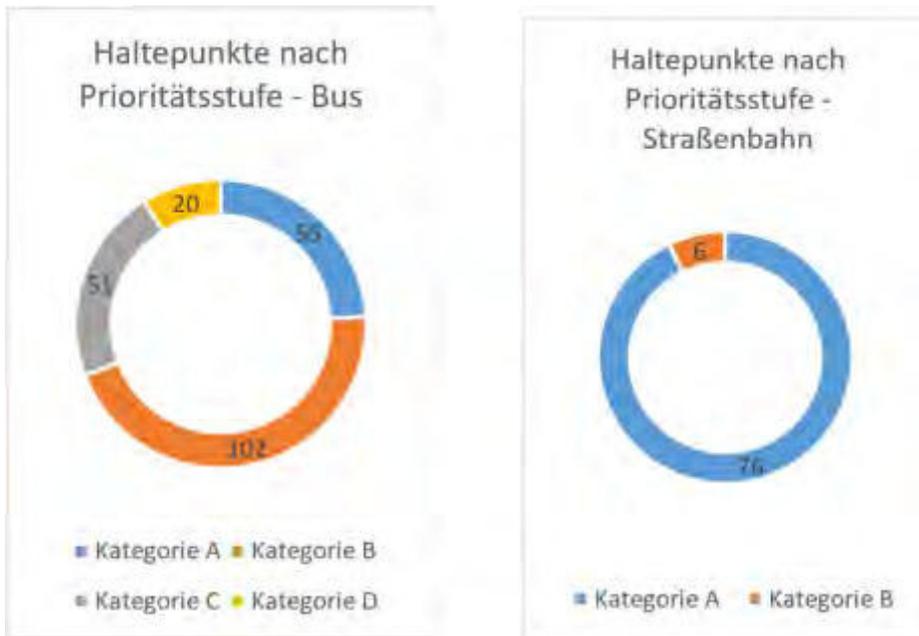


Je höher die Punktzahl aus den ermittelnden Kriterien in der Summe ausfällt, desto höher die Bedeutung der Haltestelle und damit die Priorität ihres barrierefreien Ausbaus. Haltestellen der Prioritätskategorie „A“ und „B“ weisen dabei eine sehr hohe bzw. hohe Nutzungsintensität, auf, sodass viele Fahrgäste durch eine barrierefreie Gestaltung dieser Haltestellen profitieren. Diese sind zudem meist an Orten von öffentlichem Interesse, wie beispielsweise Institutionen/Verwaltung, Einkaufszentren, Ärzte, Apotheken, Museen, Freizeiteinrichtungen und Unternehmen.

In Kategorie „A“ sind 55 (24%) der Bushaltestellen der Stadt Gera eingestuft. 102 (45%) sind in Kategorie „B“ verortet. Als weiterer Bedarf werden die 51 Bushaltestellen der Kategorie „C“ angesehen. 20 (9%) der Bushaltestellen wurden der Kategorie „D“ zugeordnet und weisen ein geringeres Nutzungspotenzial auf. Bushaltestellen der Kategorie „A“ und „B“ sollen in der zeitlichen Einordnung von Bau- und/oder Sanierungsmaßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit vorrangig berücksichtigt werden. Als weiterer Bedarf folgen Haltestellen der Kategorie „C“ und danach Kategorie „D“. Straßenbahnhaltestellen wurden entsprechend der Punktzahl ausschließlich Kategorie „A“ und „B“ zugewiesen (↗ Anhang 4-5).

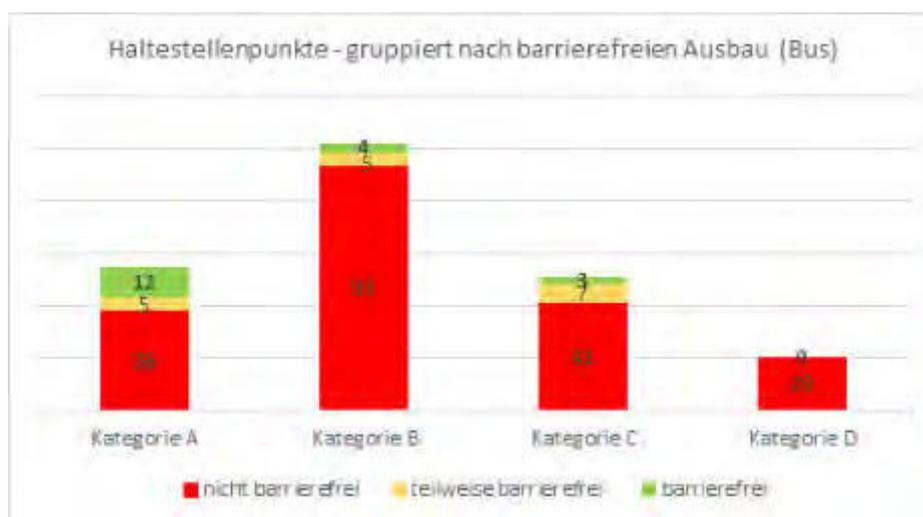
► **Abb. 4-6:**

Ermittlung der Prioritätsstufen für den barrierefreien Um- und Ausbau von Haltestellen in der Stadt Gera aufgrund ihrer Bewertung.



► **Abb. 4-7:**
 Ergebnis der Kategorisierung der Haltestellen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Gera bzgl. ihrer Priorität für einen barrierefreien Ausbau.

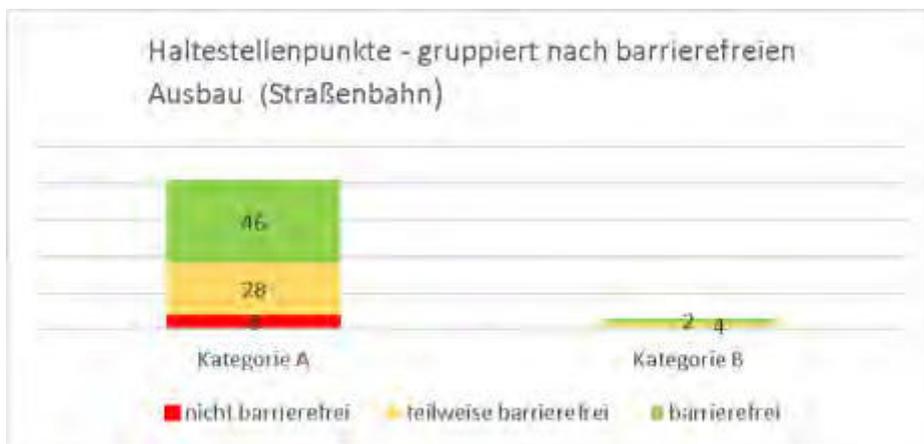
Im Rahmen der Priorisierung werden bauliche Merkmale aller Haltestellen anhand einer Nutzwertanalyse bewertet und die Haltestellen so auf Basis objektiver Indikatoren vergleichbar gemacht und priorisiert. In Zusammenarbeit mit dem Landkreis wurden Ausbaustandards festgelegt bzw. Ausnahmen definiert. Von 228 Bushaltestellensteigen sind 19 in dem Gebiet der Stadt Gera vollständig barrierefrei ausgebaut (8%; vgl. ↗ Abbildung 4-8a). Betrachtet man die Bushaltestellen, welche eine geeignete Bordhöhe haben und das Blindenleitsystem fehlend ist, entspricht dies 17 Haltestellensteigen. Diese Haltestellen sollen nach Möglichkeit zukünftig überprüft werden, ob dort durch nachrüsten von einem Blindenleitsystemen Barrierefreiheit im Haltestellenbereich hergestellt werden kann. Und somit der Komfort des ÖPNV weiter gestärkt wird.



► **Abb. 4-8a:**
 Stand des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Gera.

Auch Straßenbahnhaltestellen wurden unter Beachtung der städtischen Regelbauweise zum barrierefreien Bauen hinsichtlich der vorhandenen Bordhöhe ausgewertet, die Regelbordhöhe beträgt hier 23 cm. So können an dieser Stelle

85% der Straßenbahnhaltestellen als barrierefrei zugänglich genannt werden. Immerhin 56 % der Straßenbahnhaltestellen sind vollständig barrierefrei, was Abbildung 4-8b verdeutlicht. Im Zuge der Baumaßnahmen in der Wiesestraße werden voraussichtlich auch weitere Straßenbahnhaltestellensteige in diesem Bereich künftig den Bedingungen der vollständigen Barrierefreiheit angepasst.



► **Abb. 4-8b:**

Stand des barrierefreien Ausbaus von Straßenbahnhaltestellen im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Gera.

Unabhängig von der Entwurfsklasse EKL-0, welche als Standard für ÖPNV-Verknüpfungsstellen vorgesehen ist, erfolgt in Anlehnung an die vorgenannten Checklisten „*Mindeststandards für Barrierefreiheit*“ eine Differenzierung nach:

- Straßenbahnhaltestellen (vgl. Vorgaben gemäß Anhang 4-1c)
- Bushaltestellen in städtischen Verdichtungsbereichen (EKL-1),
- Bushaltestellen außerhalb städtischer Verdichtungsgebiete mit klassischer Linienbedienung (EKL-2) sowie
- Bushaltestellen, für die aufgrund ihrer geringen Nutzung bzw. ihres geringen Fahrgastpotentials oder der (geplanten) Bedienung mit Klein-/ Midibussen ein **REDUZIERTER AUSBAUSTANDARD** (EKL-3) ausreichend ist.

Für Haltestellen in der **ZUSTÄNDIGKEIT DES LANDKREISES GREIZ** als Aufgabenträger, die auch perspektivisch keine regelmäßige Bedienung erfahren (z. B. Haltestellen nur für den Schülerverkehr, Ersatzhaltestellen bei Baustellen) oder deren Bedienung aufgehoben werden soll (Kategorie „sonstige Haltestellen“), wird das Ziel eines barrierefreien Ausbaus zunächst zurückgestellt und keine Entwurfslösung definiert. Gleiches gilt für Haltestellen, die nur eine äußerst geringe Nutzung aufweisen (Prioritätsstufe „E“) oder die in Bereichen liegen, für die eine Bedienung mit flexiblen Betriebsformen unter Aufhebung ortsfester Haltestellen vorgesehen ist; bei letztgenannter Betriebsform mit annähernder „Tür-zu-Tür-Bedienung“ wird der (Aus-)Bau von Haltestellen schon allein aus konzeptionellen Gründen obsolet.

► *Ausnahmeregelungen für nur schwach frequentierte Haltestellen (Landkreis Greiz)*

Abweichend von den zuvor genannten Regelungen wird für den **ZUSTÄNDIGKEITSBEREICH DER STADT GERA** als Aufgabenträger festgesetzt, dass folgende Arten von Haltestellen auch dauerhaft nicht barrierefrei ausgebaut werden sollen:

► *Ausnahmeregelungen für nur schwach frequentierte Haltestellen (Stadt Gera)*

- Haltestellen, die vom Linienverkehr nicht regulär, sondern nur im Falle von Schienenersatzverkehr bzw. als Ersatzhaltestellen einmalig bei Baumaßnahmen oder Sperrungen mit einer Dauer von nur wenigen Tagen genutzt werden,
- Haltestellen, bei denen ein Ausbau entsprechend der EKL aus verkehrlichen, bau- oder sicherheitstechnischen Gründen oder aufgrund von Restriktionen im Haltestellenumfeld nicht möglich ist (z. B. wenn aufgrund von Einfahrten, eingeschränkten Gehbahnbreiten, o. Ä. ein Hochsteig nicht auf ganzer Länge realisierbar ist). In diesem Fall ist zu prüfen, ob eine weitgehende Barrierefreiheit hergestellt werden kann. Solche Sonderlösungen sind dem Behindertenbeauftragten vorzustellen und bestätigen zu lassen,
- Haltestellen mit geringer Nutzerfrequenz (Schwellenwert: weniger als kumuliert 5 Ein- und Aussteiger pro Werktag an Richtungshaltestellen), da hier der Umbauaufwand in einem Missverhältnis zu dem Nutzen der Maßnahme steht sowie
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist.

► Baustellen

► Topographie

► Frequenz

Unabhängig von der Zuordnung bzw. einer Prioritätsstufe sollen folgende **GRUNDSÄTZE** zur Anwendung kommen:

- Haltestellen, denen – ggf. auch erst perspektivisch – eine Verknüpfungsfunktion zwischen verschiedenen Verkehrsträgern des ÖPNV zugewiesen ist, sollen abweichend von der in der Abbildung 4-3 enthaltenen Matrix nach Maßgabe der EKL-0 ausgebaut werden. Hierbei ist auf eine durchgehend barrierefreie Wegeführung zwischen den Ein-/Aussteigsbereichen aller Verkehrsträger zu achten. Die Anzahl der Bussteige für den StPNV ist in jedem Einzelfall anhand des Fahrplans bzw. des verkehrlichen Konzepts zu ermitteln.
- Werden durch grundhafte Straßenbaumaßnahmen auch bestehende Haltestellenbereiche erfasst, so soll für die betroffenen Haltestellen unabhängig von ihrer Prioritätsstufe ein Ausbau entsprechend der EKL erfolgen, wie sie sich aus der Abbildung 4-3 ergibt.

Für die Neuanlage von Haltestellen (ohne vorherige straßenbauliche Maßnahmen) wird durch beide Aufgabenträger die folgende **AUSNAHMEREGLUNG** festgesetzt:

► Ausnahmeregelungen im Falle der Neueinrichtung von Haltestellen

- Es wird eine bedarfsgerechte Verdichtung des Haltestellennetzes angestrebt, um die Zugangswege zu Haltestellen des StPNV zu reduzieren – wovon insbesondere auch mobilitätseingeschränkte Personen profitieren – und damit Nutzungshemmnisse abzubauen. Für eine zeitnahe und insbesondere auch ökonomisch vertretbare Verdichtung des Haltestellennetzes muss es daher möglich bleiben, neue Haltestellen auch ohne die Voraussetzung eines vorherigen, barrierefreien Ausbaus einrichten zu können (Einfachbauweise mit Bord, befestigter Auftrittfläche, Mast, Haltestellenschild und Fahrplanaushang). Auf diesem Wege

neu eingerichtete Haltestellen sind im Zuge künftiger Fortschreibungen des Nahverkehrsplans, jedoch frühestens drei Jahre nach ihrer Einrichtung, entsprechend des in diesem Kapitel beschriebenen Verfahrens hinsichtlich ihrer Priorität zu bewerten bzw. zeitlich einzuordnen. Anderenfalls ist abzusehen, dass die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen und damit die Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖPNV vor dem Hintergrund der für die jeweiligen Baulasträger nicht mehr kalkulierbaren finanziellen Aufwendungen für den kurzfristigen Neubau von Haltestellenbereichen praktisch zum Erliegen kommen würde.

- Ermittlung der Prioritätsstufe und EKL für neu eingerichtete Haltestellen nach drei Jahren, um sog. „Einschwingphase“ des Nutzungsverhaltens abzuwarten

Anbaustandard (EKL)	Haltestellen insgesamt	davon barrierefrei ausgebaut	Um-/Ausbaubedarf an Haltestellen			
			Priorität 'A'	Priorität 'B'	Priorität 'C'	Priorität 'D'
EKL - 0 (Verknüpfungsstellen)	30 (103)	1 (77)	0 (25)	17 (21)	4 (77)	
EKL - 1 (Stadtbushaltestellen)	66 (127)	—	—	0 (19)	58 (106)	
EKL - 2 (Regionalbahnhaltstellen)	49 (227)	3 (9)	—	5 (7)	61 (199)	
EKL - 3 (Standard für 93ein-/Mobibus)	122 (200)	3 (9)	—	1 (2)	12 (18)	106 (170)
ohne Um-/Ausbaubedarf	278 (471)	1 (1)				
Summe	565 (801)	8 (20)	0 (0)	31 (39)	135 (240)	106 (170)

(Die Zahlen in Klammern geben die Anzahl der zugewiesenen Haltestellen (in Rot eingetragene) an.)

- **Abb. 4-9:** Gegenwärtiger Umsetzungsstand des barrierefreien Ausbaus von StPNV-Haltestellen im Landkreis Greiz sowie Quantifizierung des künftigen Ausbaubedarfs

Von den 565 Haltestellen im **LANDKREIS GREIZ** sind gegenwärtig nur acht – und damit gerade einmal 1% – barrierefrei ausgebaut. Weitere 277 Haltestellen (49%) sind im Ergebnis des Bewertungsverfahrens so klassifiziert worden, dass für sie gegenwärtig kein Ausbauziel definiert ist; aufgrund des künftigen Bedienungskonzepts wird ein solcher Ausbau obsolet oder die hierfür erforderlichen Aufwendungen wären vor dem Hintergrund einer zu geringen Nutzung der Haltestelle sowie eines nicht ausreichenden Fahrgastpotentials nicht zu rechtfertigen.

Im **STADTGEBIET GERA** sind gegenwärtig von 82 Straßenbahnhaltestellensteigen 46 barrierefrei ausgebaut. Von den 228 Bushaltestellensteigen sind 19 in dem Gebiet der Stadt Gera vollständig barrierefrei ausgebaut. Somit existieren 209 Bushaltestellensteige, die einen barrierefreien Aus- oder Umbau benötigen. Zunächst liegt der Schwerpunkt der barrierefreien Gestaltung auf den Zugangsstellen, welche der Kategorie „A“ und „B“ zugeordnet wurden. Dies umfasst vordringlich derzeit 38 Haltestellensteige der Kategorie „A“ sowie 93 Bushaltestellensteige der Kategorie „B“. Als „weiterer Bedarf“ gelten 61 Haltestellensteige der Kategorie „C“ und „D“ welche langfristig den Anforderungen der vollständigen Barrierefreiheit angepasst werden sollen. Ein barrierefreier ÖPNV sichert Teilhabe auf einem zentralen Feld städtischen Lebens und kommt neben Menschen mit Behinderungen auch jenen Menschen zu Gute, die reise- oder altersbedingt Einschränkungen in ihrer Mobilität haben.

Bezogen auf den **ZUSTÄNDIGKEITSBEREICH DES LANDKREISES GREIZ** als Aufgabenträger liegt das Hauptaugenmerk kurz- bis mittelfristig auf einer barrierefreien Gestaltung der in die Prioritätsstufen „A“ und „B“ eingeordneten Zugangsstellen; dieser „vordringliche Bedarf“ umfasst 39 Haltestellen (7%). Hiervon umfasst sind die meisten ÖPNV-Verknüpfungsstellen – dies begründet mit der

Zielstellung zur weitgehenden Schaffung durchgehend barrierefreier Reiseketten – sowie diejenigen Haltestellen, die eine hohe Fahrgastnachfrage aufweisen und/oder bei denen aufgrund der Umfeldnutzungen mit einem erhöhten Aufkommen mobilitätseingeschränkter Personen zu rechnen ist. Durch diese Fokussierung soll – wie eingangs beschrieben – kurzfristig bei begrenzter Mittelverfügbarkeit für einen Großteil der Fahrgäste ein barrierefreier Zugang zum ÖPNV gewährleistet werden.

Der sogenannte „*weitere Bedarf*“ umfasst die barrierefreie Gestaltung von insgesamt 241 weiteren Haltestellen (43%) der Prioritätsstufen „C“ und „D“, wodurch im Zuge fortschreitender, komplexer Straßen- bzw. Verkehrsbaumaßnahmen das Netz ortsfester Haltestellen im kompletten Stadtbus- sowie dem Regionalbus-Hauptnetz langfristig den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Reisender entsprechend ausgebaut werden soll. Eine zeitliche Einordnung geplanter Baumaßnahmen der jeweiligen Baulastträger enthält die Abbildung 4-9. Gleichwohl kann der barrierefreie Um- und Ausbau von Haltestellen durch den Aufgabenträger nicht verbindlich vorgegeben werden, da die Verantwortlichkeit hierfür sowie für die entsprechende Finanzierung bei den jeweils zuständigen Trägern der Straßenbaulast liegt und im Übrigen nicht unwesentlich von der Bereitstellung von Fördermitteln durch den Bund bzw. Freistaat Thüringen abhängig ist.

Die **STADT GERA** hat in ihrem Zuständigkeitsbereich als Aufgabenträger, jährlich einen frei disponiblen Betrag in Höhe von ca. 100.000 EUR, welcher im Planungszeitraum insbesondere für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen verwendet werden soll. Investive Maßnahmen der Stadt Gera stehen aber immer unter dem Finanzierungsvorbehalt, der durch städtische Gremien vorgenommen wird. Für den barrierefreien Ausbau soll entsprechend einer objektiven Prioritätenbildung eine zeitliche Reihung der Bearbeitung festgelegt werden, wofür auch die Mobilitätserfahrungen von Nutzern mit einbezogen werden. Hierfür besteht in der Stadtverwaltung Gera u. a. die Arbeitsgruppe „*Barrierefreiheit im öffentlichen Raum*“, über welche Vertreter verschiedener Verbände (z. B. Blinden- und Sehbehindertenverband, Initiative Barrierefreiheit für Gera, Sozialverband VdK, Vertreter des Seniorenbeirats und die Behindertenbeauftragte der Stadt Gera) in den Prozess der Planung und Prioritätenbildung integriert sind. Änderungen der Prioritätensetzung können sich durch Sonderförderprogramme ergeben; in diesem Fall sollen Maßnahmen priorisiert werden, welche schnell – ohne langen Vorlauf – umgesetzt werden können. Zudem ist bei Bekanntwerden von sog. „*Härtefällen*“ für betroffene Haltestellen zu prüfen, ob ein vorrangiger Um- bzw. Ausbau möglich ist. Haltestellen mit besonderem Bedarf an Barrierefreiheit werden in Zusammenarbeit mit dem Behindertenbeauftragten des jeweils zuständigen Aufgabenträgers bestimmt.

4.2.2. Einordnung von Haltestellenbereichen im straßenräumlichen Umfeld; barrierefreie Zuwegungen

Eine barrierefreie Nutzung von Bahnhöfen und Haltestellen setzt voraus, dass diese auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen **AUFFINDBAR** und **PHYSISCH ERREICH- UND NUTZBAR** sind. Neben der Gestaltung des Haltebereichs selbst,

d. h. des Warte- und Einstiegsbereiche für die Fahrgäste, ist die räumliche Einordnung der Haltestelle im Straßenverlauf – ggf. im Zusammenspiel mit verkehrsorganisatorischen Regelungen – ein entscheidendes Kriterium für die Herstellung von Barrierefreiheit, insbesondere in Bezug auf die Anfahrbarkeit von Haltestellen. Abgesehen von bestimmten, von übrigen Kraftfahrzeugverkehr räumlich separierten Sonderhaltestellen, wie z. B. an Busbahnhöfen, stehen dabei folgende Grundformen zur Verfügung:

- Haltestellen am (unverzogenen) Fahrbahnrand,
- Haltestellen mit Busbucht,
- Haltestellen mit vorgezogenem Seitenraum (sog. „Buskap“) oder
- Haltestellen in Mittellage (sog. „Inselhaltestellen“).

Letztgenannte stellen insbesondere hinsichtlich der Zuwegung und der Separierung des Wartebereiches besondere Anforderungen und spielen im Regionalbusbereich innerhalb des Planungsgebiets des Aufgabenträgers Landkreis Greiz praktisch keine Rolle. Ebenso im Regionalbusverkehr zu vernachlässigen ist die aber mitunter im Straßenbahnverkehr anzutreffende Haltestellenform des Einstiegs von der Fahrbahn (mit oder ohne Fahrbahnanhebung), bei welcher zwischen dem am Fahrbahnrand befindlichen Wartebereich und dem Einstieg in die Bahn noch die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs liegt. Mitunter wird der Fahrgastwechsel signaltechnisch durch sog. „Zeitinseln“ (zweifeldrige Lichtsignalanlage mit der Signalfolge Dunkel – Gelb – Rot – Dunkel) gesichert. Nachfolgend sollen jedoch nur die ersten drei der zuvor genannten Haltestellenformen betrachtet werden.

	Haltestelle am (unverzogenen) Fahrbahnrand	Haltestelle mit vorgezogenem Seitenraum („Buskap“)	Busfahrbucht
Haltestellenform			
Vorteile	- geringer baulicher Herstellungs-/Instandhaltungsaufwand	- geradlinige Anfahrbarkeit problemlos möglich - geringer Längsbedarf (insbesondere für innerörtliche Straßen mit seitensbegleitendem Parken vorteilhaft) - erhöhter Fahrkomfort für Fahrgäste, da keine Seitenbeschleunigung beim Anfahren und Bremsen - Separierung des Wartebereichs vom Fußgängerlangverkehr (keine Behinderung des Gehwegs durch feste Einbauten)	- geringe Beeinträchtigung des fließenden Kfz-Verkehrs - geradlinige Anfahrbarkeit des Haltebereichs möglich (Voraussetzung: richlinienkonformer Ausbau)
Nachteile	- Behinderung des fließenden Kfz-Verkehrs, daher nur anwendbar, wenn: - geringe Kfz-Verkehrsstärke (< 750 Kfz/h) - hohe ÖV-Fahrzeugfolgezeit (max. 4 Busse/h) - geringe Fahrgastwechselzeiten des ÖPNV - Beeinträchtigung des Fahrkomforts für Fahrgäste aufgrund von Seitenbeschleunigungen beim Anfahren bzw. Bremsen - nicht empfohlen in Kombination mit seitensbegleitendem Parken (Parkverbot auf langen Distanzen zur Gewährung der Ein- und Ausfahrtlänge für geradlinige Anfahrbarkeit erforderlich; dadurch Wegfall vieler Stellflächen und häufig regelmäßiges Bearbeiten der Ein- und Ausfahrbereiche) → besser: Haltestellenkap	- Behinderung des fließenden Kfz-Verkehrs, daher nur anwendbar, wenn: - geringe Kfz-Verkehrsstärke (< 750 Kfz/h) - hohe ÖV-Fahrzeugfolgezeit (max. 4 Busse/h) - geringe Fahrgastwechselzeiten des ÖPNV	- großer Längen-/Flächenbedarf und hoher (baulicher) Herstellungsaufwand; ggf. Grunderwerb nötig - Beeinträchtigung des Fahrkomforts für Fahrgäste aufgrund von Seitenbeschleunigungen beim Anfahren bzw. Bremsen

► **Abb. 4-10:** Übersicht zu Haltestellengrundformen und Einsatzbereichen bzw. -grenzen (in Anlehnung an [21]).

Die Wahl der Haltestellengrundform wirkt sich unmittelbar auf das horizontale Spaltmaß und damit die Gewährung von Barrierefreiheit aus. Eine geradlinige und möglichst nahe Anfahrbarkeit der Haltestelle ist die zentrale Voraussetzung, um den Restspalt zwischen Haltestellenkante und dem Fahrzeugeinstieg zu minimieren. Aus diesem Grund sind die in der Abbildung 4-10 genannten Einsatzkriterien und Abmessungen zwingend einzuhalten. In städtischen Bereichen

► Auswahl einer geeigneten Haltestellengrundform zur Gewährleistung einer geradlinigen Anfahrbarkeit der Haltestelle

mit hohem Parkdruck empfiehlt sich häufig die Anlage von sog. „Haltestellenkaps“ als Haltestellenrundform mit geringem Platzbedarf und – gerade auch im Hinblick auf die Herstellung von Barrierefreiheit – hoher Funktionalität. Busbuchten kommen – unter der Maßgabe eines richtlinienkonformen Ausbaus – immer dann in Betracht, wenn Haltevorgänge des ÖPNV den Verkehrsablauf des fließenden Kfz-Verkehrs erheblich beeinträchtigen (z. B. bei geringen ÖV-Fahrzeugfolgezeiten, langen Fahrgastwechselzeiten oder anderweitig langen Aufenthaltszeiten des ÖPNV, beispielsweise in Fällen der Anschlussgewährung). In den übrigen Fällen bieten sich Fahrbahnrandhaltestellen als verkehrstechnisch geeignete und zugleich mit geringem Aufwand implementierbare Haltestellen an.

Neben der Wahl einer geeigneten Haltestellenrundform wird die Minimierung des horizontalen Spaltmaßes durch die Gestaltung der Haltestellenkante beeinflusst. Hierzu sollten spezielle Formsteine (sog. „Kasseler Bord“) zum Einsatz kommen. Durch ihre Formung ermöglichen sie eine besonders eng an die Haltestellenkante angelehnte Spurführung des Busses im Haltestellenbereich bei zugleich minimalem Radverschleiß. Um die Bildung von Spurrillen zu vermeiden und damit eine optimale Einstieghöhe dauerhaft zu gewährleisten, ist bei der Wahl von Fahrbahnbelägen – insbesondere bei Haltestellen mit hoher ÖPNV-Fahrtendichte – auf eine hohe Festigkeit der Beläge zu achten.

Neben der Einordnung der Haltestelle in den Verkehrsweg des Kfz-Verkehrs ist die barrierefreie Zugänglichkeit der Haltestelle durch die Fahrgäste zu beachten. Dies umfasst einerseits die Einordnung der Haltestelle in den Gehwegbereich sowie angrenzende Querungsmöglichkeiten (↗ Anhang 4-1a). Die Zuwegung zu einer Haltestelle muss stufenlos sein und kann entweder über den angrenzenden Gehweg erfolgen (dies ist der Regelfall) oder aber über separate Rampen.

4.2.3. Herstellung von Barrierefreiheit im Fahrzeugbereich

Wie bereits in Kapitel 4.2.1. dargelegt, bestehen im Hinblick auf die Zielstellung eines barrierefrei nutzbaren ÖPNV enge Wechselwirkungen zwischen der Haltestelleninfrastruktur und den eingesetzten Fahrzeugen. Für eine passgenaue Gestaltung der sich ergebenden Schnittstelle wurde als maßgebendes Kriterium die Bedienungskategorie der (höchststrangigen) Linie, welche die jeweilige Haltestelle bedient, definiert. Dementsprechend variieren auch die Anforderungen an die Fahrzeuge, welche zur Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten eingesetzt werden, in Abhängigkeit der Linienkategorie.

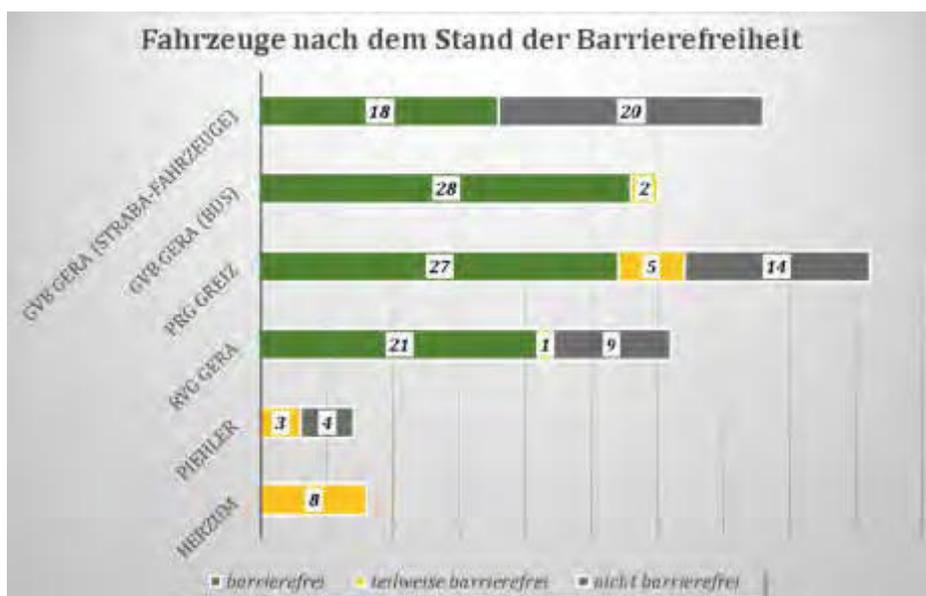
Im Hinblick auf den zeitlichen Umsetzungshorizont soll – unter prinzipieller Berücksichtigung der üblichen Abschreibungs- bzw. Einsatzzeiträume von Fahrzeugen des ÖPNV – eine Priorisierung des Einsatzes barrierefreier Fahrzeuge auf denjenigen Linien erfolgen, die aufgrund der ihnen jeweils zugewiesenen raum- und verkehrsplanerischen Funktion sowie ihrer tatsächlichen Inanspruchnahme zeitnah für einen möglichst großen Kreis von Fahrgästen Barrierefreiheit verfügbar machen. Der Ersatz von Fahrzeugen, welche ausschließlich oder überwiegend auf Linien/Fahrten zum Einsatz gelangen, deren Funktion

► *Sonderborde („Kasseler Bord“)
zur Minimierung des horizontalen
Restspalts*

► *barrierefreier Verkehrsweg zum
Bussteig*

sich im Wesentlichen auf die räumliche Feinerschließung (ohne Verbindungsfunktion) und den Schülerverkehr beschränken, durch barrierefreie Alternativen tritt in der Priorität zugunsten vorgenannter Linien zurück.

Gegenwärtig (Stand: 01/2021) werden durch die Verkehrsunternehmen, welche im Auftrag der beiden Aufgabenträger öffentliche Personenverkehrsdienste erbringen, 38 Straßenbahnen und 122 Busse (einschließlich Reservefahrzeuge) eingesetzt. Straßenbahnleistungen werden nur im Zuständigkeitsbereich der Stadt Gera erbracht. Hierfür setzt die beauftragte GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH zwölf barrierefreie Neubautriebfahrzeuge des Typs NGT8G, sechs modernisierte Tatra-Triebfahrzeuge mit niederflurigem Mittelteil (Typ KTNF8) sowie 20 modernisierte, jedoch nicht barrierefreie Tatra-Triebfahrzeuge des Typs KT4D ein. Mit diesem Straßenbahnfuhrpark lassen sich 18 Züge, die den Anforderungen an die Barrierefreiheit gerecht werden, bilden. Insgesamt werden 122 Busse im Linienverkehr eingesetzt (im Landkreis Greiz teilweise auch gemischt im Linien- und Reisebusverkehr). Sowohl durch betriebliche Maßnahmen einerseits, wie z. B. eine Optimierung der Fahrzeugumläufe, als auch durch eine Verstetigung der Neu- bzw. Ersatzinvestitionen im Fahrzeugbereich konnte der Bestand an barrierefreien Fahrzeugen auf 76 Busse sowie an teilweise barrierefreien Fahrzeugen auf 19 Busse erhöht werden (insgesamt 95 Busse; entspricht 78%). Die seitens der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH eingesetzten Busse sind fast vollständig barrierefrei. Im Bereich beider Aufgabenträger existieren auch Busse die nur teilweise barrierefrei sind. Als teilweise barrierefrei werden Busse angesehen, die beispielsweise einen niveaugleichen Einstieg (ggf. mit Einstiegshilfe) ermöglichen, aber noch nicht mit Fahrgastinformation entsprechend des sog. „Zwei-Sinne-Prinzips“ ausgerüstet sind und damit nicht den Anforderungen sensorisch eingeschränkter Personen genügen.



► **Abb. 4-11:**
 Übersicht zum Einsatzbestand barrierefreier Fahrzeuge im Zuständigkeitsbereich beider Aufgabenträger (Stand: 01/2021).

Von den eingesetzten 38 Straßenbahnfahrzeugen sind 20 (entspricht 52,6%) nicht barrierefrei; im Busbereich sind bei beiden Aufgabenträgern insgesamt

27 eingesetzte Fahrzeuge (entspricht 29%) nicht barrierefrei. Dies sind überwiegend Hochbodenfahrzeuge, die vorrangig während der Spitzenverkehrszeiten im Schülerverkehr eingesetzt werden, oder Altfahrzeuge, die als Reserve vorgehalten werden. Auf Linien, auf denen – über vergleichsweise kurze Zeiträume hinweg – Verstärkerfahrten, z. B. im Schülerverkehr angeboten werden, bleibt es aus Gründen eines wirtschaftlichen Fahrzeugeinsatzes unabdingbar, Fahrzeuge kombiniert sowohl im Linien- als auch im Reise- bzw. Gelegenheitsverkehr einsetzen oder in Bezug auf Verstärkerfahrzeuge von den strikten und kostenintensiven Anforderungen für eine vollständige Barrierefreiheit abweichen zu können. Dieser Sachverhalt muss bei der Vorgabe fahrzeugbezogener Anforderungen hinreichend Berücksichtigung finden.

Für den Einsatz und die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung im öffentlichen Personennahverkehr (mit Ausnahme des auf Grundlage der §§ 46 – 50 PBefG genehmigten Gelegenheitsverkehrs) gelten folgende **GRUNDSÄTZE**:

- Straßenbahnfahrzeuge, die nicht (vollständig) barrierefrei sind, können weiterhin eingesetzt werden. Dabei dürfen auf einer Linie bzw. einem Streckenabschnitt im Regelfall nicht ausschließlich Hochbodenfahrzeugen eingesetzt werden; es ist auf einen angemessenen Anteil von Niederflurfahrten (mindestens alle 30 Minuten) zu achten. Beim operativen Einsatz sind nicht barrierefreie Fahrzeuge bevorzugt auf Schüler- und Verstärkungskursen in der Hauptverkehrszeit einzusetzen.
- Für Linien der **KATEGORIEN S-II UND R-I** sollen künftig nur noch Busse beschafft werden, die barrierefrei im Sinne des ↗ Anhangs 4-2 sind. Ausdrücklich nicht erforderlich ist, dass das Fahrzeug über seine gesamte Länge hinweg im Inneren stufenlos bzw. barrierefrei konstruiert ist. Vielmehr sind neben reinen Niederflurbussen auch sogenannte „LowEntry-Busse“ zulässig.

Die Verkehrsunternehmen sollen gewährleisten, dass spätestens im Jahr 2026 ggf. noch auf Linien der Kategorien S-II und R-I eingesetzte, nicht barrierefreie Fahrzeuge durch Busse, welche den vorgenannten Bedingungen genügen, abgelöst werden können. Ausnahmen sind dann nur noch für Fahrten zulässig, die ergänzend zu dem Grundtakt als Verstärker (z.B. während der Spitzenzeiten im Schülerverkehr) oder als Reservefahrzeuge bei Störungen verkehren.

- Auf Linien der übrigen Kategorien bleibt der Einsatz nicht barrierefreier Fahrzeuge, insbesondere auch von Hochbodenbussen, zulässig, wobei das durchführende Verkehrsunternehmen dann jedoch mindestens ein Drittel barrierefreier Busse (bezogen auf den Umfang der im Linienverkehr eingesetzten Flotte) vorhalten und gewährleisten muss, dass – unbeschadet des Einsatzes auf Linien der Kategorien S-II bzw. R-I – Nachfragewünsche von mobilitätseingeschränkten Personen nach barrierefreier Beförderung auf Anforderung innerhalb einer angemessenen Vorlaufzeit auch realisiert werden können.

► *Standards für barrierefreie Straßenbahnen und Linienbusse → Anhang 4-2*

► *Ausnahmeregelungen bzgl. des Einsatzes nicht barrierefreier Fahrzeuge*

- Das Fahrpersonal als integrativer Teil des ÖPNV ist zur besonderen Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen und ggf. Hilfeleistung (z. B. beim Ein- und Aussteigen, Nutzung technischer Hilfsmittel, Fahrgastinformation) anzuweisen und entsprechend zu schulen. Die Schulungen sind regelmäßig zu wiederholen.

Dies erscheint insbesondere vor dem Hintergrund gerechtfertigt, dass im Ergebnis der Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus jene, welche der **BEDIENKATEGORIE R-II** zugeordnet sind, ausschließlich in die Prioritätsstufen „C“, „D“, oder „E“ – und damit in den weiteren Bedarf – fallen. Somit ist auch mittelfristig nicht mit dem barrierefreien Um-/Ausbau eines relevanten Anteils von Haltestellen dieser Kategorie zu rechnen, so dass den Aufwendungen der Unternehmen für eine kurzfristige Erneuerung des Fuhrparks keine adäquate Haltestelleninfrastruktur gegenübersteht.

Für Linien bzw. Bedienräume, für welche die Planungen des Aufgabenträgers eine perspektivische Neuorganisation des Verkehrsangebots durch **FLEXIBLE BEDIENFORMEN** unter Auflösung der Bindung an feste Linienverläufe und ortsfeste Zugangsstellen vorsieht („Linienbedarfsverkehr oder gebündelter Bedarfsverkehr“; vgl. §§ 44 und 50 PBefG), sollen auch Klein-, Midibusse und Fahrzeuge der Klasse M1 kommen können, die z. T. konstruktionsbedingt nur eingeschränkt eine Barrierefreiheit gewährleisten können (z. B. in Bezug auf den Transport von E-Rollstühlen bzw. E-Scootern). Diese Fahrzeugtypen ermöglichen einen flexiblen Einsatz u. a. auch auf Straßenverbindungen, die konstruktionsbedingt nicht von „regulären“ (Standard-)Bussen befahren werden können und schaffen damit überhaupt erst die Voraussetzung für eine Erschließung des gesamten Bedienegebietes. Hinzu kommt, dass ein Konzept mit flexiblen Zugangsstellen – was durch die Vermeidung langer Zu- und Abgangswege häufig sogar einen Vorteil für mobilitätseingeschränkte Personen bietet – dem Ansatz eines barrierefreien Haltestellenausbaus entgegensteht, sodass das zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit notwendige, infrastrukturseitige Pendant fehlt. Daher soll auch in diesem Segment an einer Quotenregelung festgehalten werden.

Außenwerbung an Fahrzeugen ist grundsätzlich zulässig und stellt einen nicht unwesentlichen Beitrag zur Deckung der Aufwendungen der Leistungserstellung dar. Im Rahmen der Akquise von bzw. der Abstimmung mit Werbekunden sollten die Verkehrsunternehmen versuchen, darauf hinzuwirken, dass Fensterflächen – bezogen auf die gesamte Fensterfläche des Busses – nur bis zu 50% beklebt werden (mit perforierter Folie) und Türbereiche von Außenwerbung weitgehend freigehalten werden. Es ist darauf zu achten, dass notwendige Sichtbeziehungen im Fahrzeuginneren durch die Anbringung von Werbung nicht über Gebühr verschattet oder anderweitig beeinträchtigt werden.

Historische Fahrzeuge sind von den Anforderungen eines barrierefreien Umbaus ausgenommen. Ihr Einsatz ist bei anlassbezogenen Sonderfahrten (anstelle von Regelfahrzeugen) zulässig (z. B. Stadtfeste o. Ä.), da sie in der Öffentlichkeit eine positive Wahrnehmung des ÖPNV generieren können.

► *besondere Vorgaben und Ausnahmeregelungen für Fahrzeuge, welche für flexible Bedienkonzepte zum Einsatz gelangen*

► *Ausnahmeregelungen für den Einsatz historischer Fahrzeuge*

4.2.4. Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich der Fahrgastinformations- und -kommunikationstechnik

Neben der barrierefreien Ausgestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen bildet eine hindernisfreie Gestaltung von Informationssystemen, -angeboten und Kommunikationseinrichtungen die dritte wesentliche Säule zur Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr. Diesbezüglich sind zwei wesentliche Funktionalitäten bzw. Anforderungen zu berücksichtigen:

- einerseits die Information über barrierefreie (Verkehrs-)Angebote bzw. Wegekettenselbst als auch
- andererseits die barrierefreie Gestaltung von Informationsangeboten, -systemen und Kommunikationseinrichtungen.

4.2.4.1. Informationen über barrierefreie (Verkehrs-)Angebote

Insbesondere die Bereitstellung von Informationen über barrierefreie Verkehrsangebote und Wegekettenselbst soll ausweislich des § 3a PBefG bundesweit gesetzlich einheitlich geregelt werden, sodass Nutzer über eine standardisierte Schnittstelle Informationen zu barrierefreien Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs abfragen können. Die Verpflichtung von Verkehrsunternehmen soll dabei die Bereitstellung folgender Informationen an einen Nationalen Zugangspunkt (National Access Point; NAP) umfassen:

- statisch:
 - (Soll-)Fahrplandaten mit Haltestellen, An- und Abfahrtszeiten sowie Anschlüssen;
 - Bedienggebiete mit flexibilisierten Betriebsformen;
 - Betriebstagekalender und Betriebszeiten;
 - Liniennetz;
 - Tarifprodukte, Fahrpreise, Sondertarife und Angaben über Vertriebsmöglichkeiten;
 - eingesetzte Fahrzeuge mit Angaben zu Barrierefreiheit und Umweltstandards;
 - Geokoordinaten der Haltestellen;
 - Angaben zu Bahn-/Bussteigen, Zugänglichkeit (Treppen, Aufzüge, Barrierefreiheit), Vertriebsstellen/Ticketautomaten
- dynamisch:
 - Abweichungen vom regulären Linienlauf (z. B. bei Baumaßnahmen, Störungen, Umleitungen, etc.);
 - Verspätungen mit voraussichtlichen An-/Abfahrtszeiten (in Echtzeit);
 - Einschränkungen bei der Verfügbarkeit von Haltestellen (z. B. Veränderungen bei Bahn-/Bussteigen, gesperrte oder defekte Treppen, Aufzüge, o. Ä.)

Die Umsetzung der gesetzlichen Verpflichtung zur Bereitstellung der genannten Informationen an den National Access Point (NAP) ist bereits prozessual vorbereitet.

Auf Grundlage dieser Daten ist es möglich, auch für die verknüpfte Nutzung mehrerer öffentlicher Verkehrsmittel Informationen über den Grad von Barrierefreiheit zu erlangen und damit durchgehend – soweit verfügbar – barrierefreie Reiseketten zu planen. Es zeigt dem Nutzer aber auch die Bedingungen transparent auf, welche er entlang seiner geplanten Reiseroute vorfinden wird und ermöglicht ihm eine Einschätzung, inwieweit er die Angebote im Rahmen seiner persönlichen Möglichkeiten nutzen kann.

Eine wesentliche Nutzeranforderung ist der einfache, jederzeit mögliche Zugang zu aktuellen Informationen. Dies gilt einerseits bei der Fahrtvorbereitung, andererseits aber noch viel mehr in Fällen mit Abweichungen vom Regelbetrieb. Durch die verpflichtende Bereitstellung der auf Grundlage des § 3a PBefG erhobenen Daten entsteht erstmals ein bundesweit standardisierter und einheitlich geregelter, öffentlicher Zugang zu relevanten (Echtzeit-)Informationen über Verkehrsangebote im straßengebundenen, öffentlichen Personenverkehr. Diese Datenplattform kann zugleich genutzt werden, um Fahrgästen ortsungebunden alle notwendigen Informationen zur Verkehrsdurchführung in Echtzeit zur Verfügung zu stellen. Die Verkehrsunternehmen sollen die technischen Möglichkeiten dafür schaffen, dass haltestellenspezifische Informationen zu den an der Haltestelle verkehrenden Linien in Echtzeit mit folgenden Daten via internet- oder app-basierter Lösungen (z. B. mittels haltestellenspezifischer QR-Codes) abgerufen werden können:

- Linienummer
- Zielort (ggf. mit relevanten Zwischenhaltestellen)
- fahrplanmäßige Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit
- Angaben zur Verspätungslage
- bei Busbahnhöfen bzw. Mehrfachhaltestellen: Abfahrtssteig
- Barrierefreiheit der eingesetzten Fahrzeuge

Zentrale Anlaufstellen zur Fahrgastinformation und Mobilitätsberatung bilden in erster Linie die Servicebüros. Darüber hinaus existieren personenbediente Informationsstellen auch an den Einsatzstellen der Verkehrsunternehmen, in Reisebüros oder Agenturen. Nicht nur ältere Menschen schätzen eine personengebundene Beratung bzw. personengebundenen Verkauf; daher sind die Möglichkeiten hierfür weiterhin in angemessenem und wirtschaftlich vertretbarem Umfang vorzuhalten und im Sinne einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätszentrale zu qualifizieren. Dies kann auch über beauftragte Serviceagenturen (z. B. Tourismuszentrale, Reisebüros, Bürgerbüros) erfolgen. Technische Möglichkeiten zur Verbesserung der räumlichen und zeitlichen Verfügbarkeit (z. B. virtuelle Ansprechstellen) sollen geprüft werden.

Ein funktionierender, barrierefreier ÖPNV erfordert ebenso entsprechende Fachkenntnis des Personals im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen und deren besonderen Bedürfnissen bzw. Anforderungen. Daher sind alle Beschäftigten, die regelmäßig in Kontakt mit Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen kommen können, entsprechend der im ÖPNV anwendbaren Bestimmungen der „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.02.2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004“ (VO (EU) 181/2011) zu schulen.

► flächendeckende Echtzeitinformation im Regionalbusverkehr auf Grundlage web- bzw. app-basierter Lösungen

4.2.4.2. Barrierefreie Gestaltung von Informationssystemen und -kanälen

Dem Fahrgast stehen sowohl während der Vorbereitung als auch während seiner Fahrt verschiedenste Informationskanäle zur Verfügung, welche jeweils unterschiedliche Anforderungen an die Herstellung von Barrierefreiheit stellen. Zentrale Anforderung ist die Gewährleistung des sog. „Zwei-Sinne-Prinzips“, d. h. die Gestaltung von Informations- und Kommunikationsmitteln bzw. -medien in der Form, dass mindestens zwei Sinne (i. d. R. das Hören und das Sehen) mit gleicher Funktionalität angesprochen werden und damit ggf. bestehende sensorische Einschränkungen von Fahrgästen durch den anderen Sinneskanal kompensiert werden können.

Informations- und Kommunikationseinrichtungen sollen als barrierefrei gelten, wenn sie den im ↗ Anhang 4-3 genannten Anforderungen bzw. Gestaltungsvorgaben genügen. Dabei lassen sich bestimmte Vorgaben bereits kurzfristig umsetzen, andere Projekte bedürfen investiver Maßnahmen sowohl im Rahmen der Beschaffung von Fahrzeugen bzw. Ausrüstungsgegenständen oder von komplexer IT-Technik in den jeweiligen Verkehrsunternehmen. Um diese bereitstellen zu können, müssen die Unternehmen in die Lage versetzt werden, die Finanzierung der benötigten Investitionen durch die Bereitstellung von Eigenmitteln sowie die Beantragung von Fördermitteln zu sichern, sodass hierfür längere Realisierungszeiträume vorgesehen sind. Prinzipiell kann die Umsetzung der mittel- bis langfristig geplanten Maßnahmen nur unter der Voraussetzung gewährter Investitionsförderungen, insbesondere des Freistaats Thüringen, erfolgen. Im Rahmen der Einordnung von Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Informations- und Kommunikationseinrichtungen sind folgende Zeithorizonte geplant:

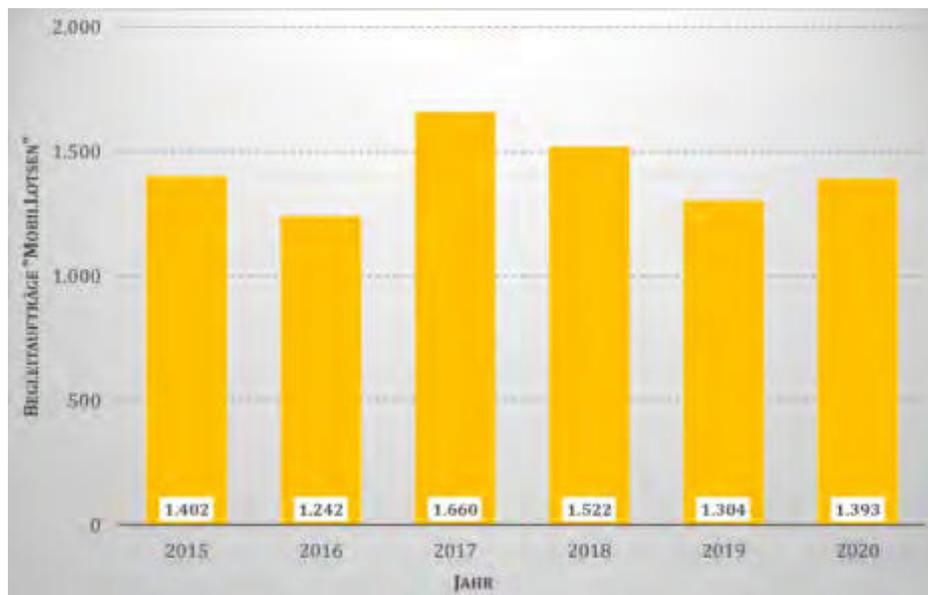
- kurzfristig = bis zum Ablauf des Jahres 2023
- mittelfristig = während der Fortschreibungsperiode des NVP
- langfristig = über die Fortschreibungsperiode des NVP hinaus

4.3. Begleitdienst „MobilLotsen“

Im Jahr 2010 entstand in gemeinschaftlicher Initiative des Blinden- und Sehbehindertenverbandes Thüringen e. V., der Stadt Gera, des Jobcenters, der Arbeitsförder- und Berufsbildungszentrum GmbH Ostthüringen/Gera (OTEGAU) sowie des seinerzeitigen Geraer Verkehrsbetriebs GmbH das Projekt der „MobilLotsen“. Dieser Service ist darauf ausgerichtet, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, aber auch Senioren auf den Fahrten mit dem ÖPNV zu begleiten und zu unterstützen. Von den Nutzern sind etwa 60% seh- oder gehbehindert; etwa 32% zählen zu der Gruppe der sog. „unsicheren Nutzer“. Die MobilLotsen begleiten Betroffene bei Wegen zu öffentlichen Einrichtungen, Arztpraxen, Pflege- und Altenheime oder zu kulturellen Einrichtungen unter der Voraussetzung, dass öffentliche Verkehrsmittel benutzt werden. Zum weiteren Leistungsumfang gehören Hilfestellungen auf dem Weg von der eigenen Wohnung zu den Einrichtungen/Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, beim Kauf eines Fahrscheins, beim Betreten und Verlassen des Busses oder der Straßenbahn, während der Fahrt sowie auf dem Weg zum eigentlichen Ziel.

► Gewährleistung des sog. „Zwei-Sinne-Prinzips“ als zentralem Gestaltungsgrundsatz von Barrierefreiheit

Die Anmeldung zu diesem Service ist sowohl telefonisch als auch persönlich im Kundenservice oder online über ein Kontaktformular möglich. Speziell geschulte MobilLotsen, welche zugleich auch als Disponenten fungieren, melden sich dann beim Kunden zurück und erörtern die Daten zum Begleitwunsch. Der Begleitdienst, welcher derzeit über neun Mitarbeiter verfügt, ist derzeit für die Kunden kostenlos. Die begleiteten Personen müssen lediglich einen gültigen Fahrausweis besitzen und generell in der Lage sein, Busse und Bahnen autonom zu nutzen. Im Jahr 2020 wurden durchschnittlich 116 Begleitaufträge pro Monat ausgeführt. Dies entspricht etwa dem Mittelwert der letzten fünf Jahre, wie die Abbildung 4-12 verdeutlicht. Betrachtet man die Inanspruchnahme dieser Dienstleistung über die zurückliegenden Jahre, so lässt sich schlussfolgern, dass sich die angebotene Leistung durchaus bewährt hat. Sogar vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie konnten sich die Aufträge 2020 im Vergleich zum Vorjahr moderat erhöhen. Der Begleitdienst ermöglicht Fahrgästen, die sich alleine zu unsicher fühlen oder aus sonstigen Gründen nur eingeschränkt alleine mobil sind, die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und reduziert diesbezüglich Barrieren. Die Finanzierung des Projekts ist durch eine Vereinbarung zwischen der Stadt Gera, der OTEGAU und der GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH zunächst bis zum 30.06.2024 gesichert. Dieser Service ist beizubehalten, wenn nötig auszubauen sowie eine dauerhafte Finanzierung zu sichern.



► **Abb. 4-12:**
Inanspruchnahme des Begleitdienstes „MobilLotsen“ (Quelle: GVB-eigene Erhebung).

5. Maßnahmenkonzept

5.1. Maßnahmenkonzept im Zuständigkeitsbereich beider Aufgabenträger im Sinne der Zweckvereinbarung zwischen der Stadt Gera und dem Landkreis Greiz

GM1: ÖPNV-ANBINDUNG DES INDUSTRIEGEBIETS CRETZSCHWITZ

PROBLEMSTELLUNG: Infolge der Ansiedlung eines Logistikzentrums der Firma AMAZON im Industriegebiet Gera-Cretzschwitz (langfristig mit voraussichtlich ca. 2.000 Arbeitsplätzen) wird eine Neuordnung der Anbindung des Industriegebiets Cretzschwitz und des unmittelbar benachbarten Gewerbegebiets Gera-Hermsdorf („Am Vogelherd“) erforderlich. Perspektivisch ist mit der Ansiedlung weiterer Unternehmen im Gewerbegebiet Gera-Cretzschwitz zu rechnen. Auf der Fläche der Firma AMAZON wurde eine Haltestelle neu errichtet, welche sich unmittelbar am Werkseingang befindet.

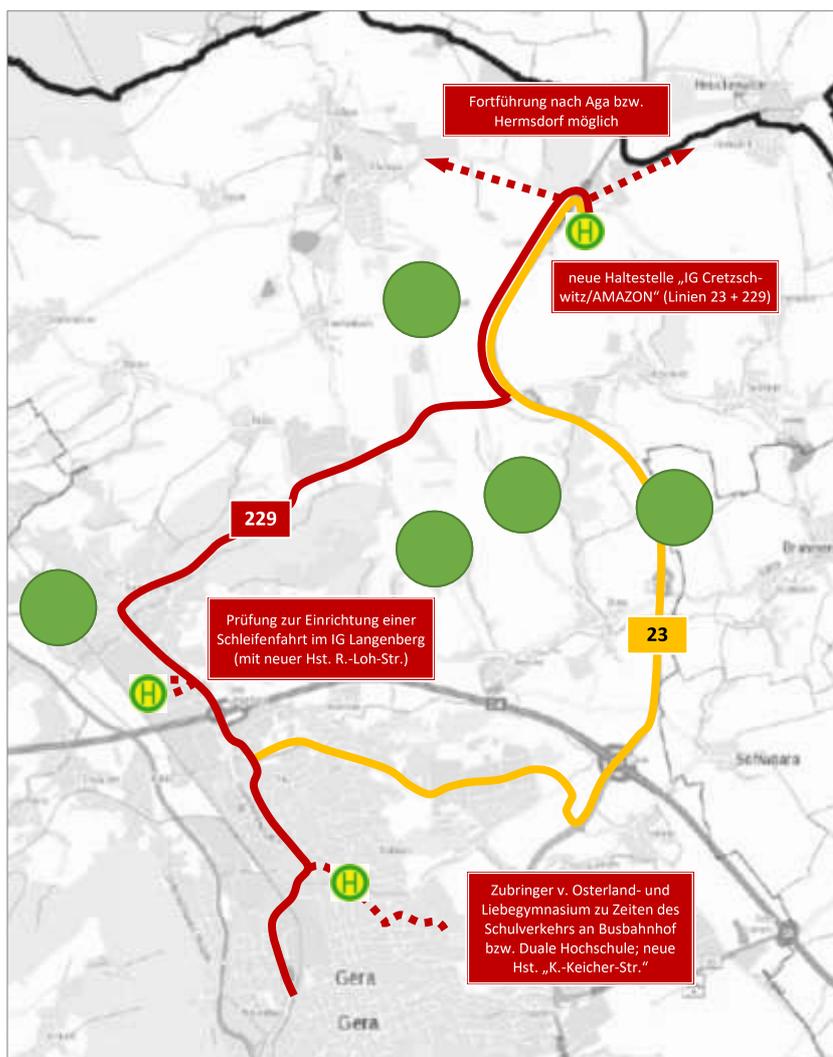
ZIELSTELLUNG: Beide Aufgabenträger sichern durch ihre beauftragten Verkehrsunternehmen gleichberechtigt die Anbindung des IG Cretzschwitz und setzen die nachfolgenden Teilmaßnahmen GM1-a und GM1-b um. Grundlegend steht dabei eine zielführende und zugleich direkte Anbindung im Sinne der Arbeitskräfte an erster Stelle. Die Teilmaßnahmen sind bei maßgeblicher Änderung struktureller Rahmenbedingungen zu evaluieren und vor dem Hintergrund einer ökologisch-nachhaltigen und wirtschaftlichen Ausgestaltung der Angebote zu optimieren.

TEILMASSNAHME GM1-a: Die GVB betreibt eine Buslinie 23, welche an der Dualen Hochschule beginnt und über die Haltestellen Heidecksburgstraße, Hilde-Coppi-Straße, Ernst-Abbe-Straße, Bieblach-Ost und Otto-Hahn-Straße zur Endstelle IG Cretzschwitz/AMAZON (bzw. zurück) verkehrt. Die Linie 23 verkehrt zu den Schichtwechselzeiten im IG Cretzschwitz und ist an der Haltestelle Duale Hochschule auf die Anschlüsse von/zur Straßenbahnlinie 3 ausgerichtet.

TEILMASSNAHME GM1-b: Die RVG betreibt – angelehnt an den Linienlauf der Buslinie 229 – zusätzliche Busfahrten (entsprechend der Zweckvereinbarung), beginnend ab dem Busbahnhof über die Zwischenhaltestellen Duale Hochschule, Autobahn, Am Lerchenberg, Langenberger Straße, Schoßbachstraße, Langenberg Markt zu den Haltestellen IG Cretzschwitz/AMAZON und Am Steingarten (bzw. zurück). Ausgehend vom IG Cretzschwitz ist eine Verlängerung nach Klein-/Großsaga oder Hermsdorf möglich. Die zusätzlichen Fahrten verkehren zu den Schichtwechselzeiten im IG Cretzschwitz und sind am Busbahnhof auf die Anschlüsse von/zur Straßenbahnlinie 1 und an der Dualen Hochschule auf die Anschlüsse von/zur Straßenbahnlinie 3 ausgerichtet. Die RVG prüft, ggf. eine Schleifenfahrt im IG Langenberg in die genannten Zusatzfahrten mit aufzunehmen (↗ Maßnahme M2).

Zur Absicherung der Schülerbeförderung betreibt die RVG ausgehend vom Osterlandgymnasium über eine neue Haltestelle im Bereich der Fußgänger-LSA an der Straße des Bergmanns/Kurt-Keicher-Straße (Liebegymnasium) einzelne Fahrten (morgens zu Unterrichtsbeginn sowie nachmittags nach dem Unterrichtsende der 6., 7. und 8. Stunde) zur Anbindung an die Duale Hochschule (Umstieg u. a. zu den Linien 203/204/228/229) sowie zum Busbahnhof (Umstieg u. a. zu den Linien 200/205/222).

Für die Ortsteile Stublach, Seligenstädt, Negis, Hain (an Wochenend- und Feiertagen) sowie Wüstenhain wird abseits des Schülerverkehrs eine Bedienung im Linienbedarfsverkehr mit Übergang zum „regulären“ ÖPNV in Langenberg oder an der Dualen Hochschule geplant.



5.2. Maßnahmenkonzept im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz

Grundlage für die Angebotskonzeption des StPNV in der Zuständigkeit des Landkreises Greiz bleibt die bereits auf Grundlage des Kreistagsbeschlusses 267/2018 vom 27.11.2018 eingeführte Hierarchisierung des Liniennetzes in drei Stufen (↗ auch Kapitel 2.3.2). Eine Gesamtübersicht über die Einsatzgebiete der verschiedenen Linientypen ist im ↗ Anhang 5-1 enthalten.

STADTBUSVERKEHR (LINIENTYP S-II): In verdichteten, flächigen Siedlungsstrukturen übernehmen Stadtbuslinien die Erschließung der einzelnen Stadt- bzw. Ortsteile und binden diese an das Stadtzentrum sowie an wichtige Verknüpfungspunkte zum übergeordneten SPNV- bzw. RegioBus-Hauptnetz an. Die Linien verkehren vertaktet; in der Regel erfolgt auch eine vertaktete Bedienung an Wochenenden bzw. an Feiertagen. Dabei können – soweit möglich und sinnvoll – auch Regionalbuslinien Aufgaben des Stadtbusverkehrs mit übernehmen. Die Fahrplangestaltung (Bedienungszeiträume, Fahrtenhäufigkeit) erfolgt angebotsorientiert und soll die Nutzbarkeit des Stadtbusverkehrs für viele Nachfragezwecke ermöglichen. Um auch in Neben- bzw. Schwachlastzeiten (z. B. in den Abendstunden) ein Angebot aufrechterhalten zu können, sind auch flexible Bedienformen nicht ausgeschlossen. Im Stadtbusverkehr gilt ein einheitlicher, d. h. entfernungsunabhängiger Beförderungstarif. Es kommen in der Regel nur niederflurige Fahrzeuge zum Einsatz.

REGIOBUS-HAUPTNETZ (LINIENTYP R-I): Die Linien des RegioBus-Hauptnetzes verbinden zentrale Orte untereinander entlang raumstrukturell bedeutsamer Entwicklungsachsen bzw. gewährleisten die Anbindung zentraler Orte an wichtige Zugangs- bzw. Umsteigestellen des öffentlichen Verkehrs. Zur Gewährleistung der zentralörtlichen Funktionen ist die Linienführung so auszugestalten, dass wichtige verkehrliche Zielpunkte in den zentralen Orten umsteigefrei erreicht werden (z. B. in Gera die Haltestellen Heinrichstraße und Busbahnhof). Gemeinsam mit den Angeboten des Eisenbahnverkehrs gewährleisten sie damit eine attraktive Anbindung der Region an Einrichtungen aller Daseinsgrundfunktionen, d. h. auch über den Schülerverkehr hinaus. Das Fahrtangebot auf den Linien des RegioBus-Hauptnetzes erfolgt in der Regel vertaktet und deckt einen ausgeweiteten Bedienzeitraum ab; am Wochenende bzw. an Feiertagen erfolgt eine nachfrage- und potentialabhängige Bedienung, insbesondere zur Anbindung touristisch relevanter Einrichtungen. Sofern wirtschaftlich vertretbar, wird das Verkehrsangebot nach den PlusBus- und TaktBus-Standards entwickelt (↗ Abbildung 5-1); die Ausschöpfung von gewährten Zusatzförderungen (z. B. gemäß Förderung für „landesbedeutsame Buslinien“) ist anzustreben. Zur Gewährleistung von möglichst durchgehenden Reiseketten im öffentlichen Verkehr und damit einer möglichst weitreichenden Mobilität auch ohne eigenes Auto sollen an Schnittpunkten mit Eisenbahn-, Straßenbahn- und/oder anderen Hauptbuslinien regelmäßige Anschlüsse mit kurzen Übergangszeiten realisiert werden. Auf den Linien des RegioBus-Hauptnetzes kommen bevorzugt Fahrzeuge mit Niederflurbereich und Klimatisierung zum Einsatz.

REGIOBUS-ERGÄNZUNGSNETZ (LINIENTYPEN R-II UND R-III): 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 Ausrichtung des Angebots erfolgt nachfragegerecht und in erster Linie zur Gewährleistung der Schülerbeförderung. Durch den Einsatz flexibilisierter Bedienformen wird perspektivisch eine deutlich verbesserte zeitliche und räumliche Verfügbarkeit des StPNV angestrebt, wodurch sich auch für abseits von Stadt- und Hauptbuslinien eine höhere Attraktivität des ÖPNV-Angebots ergibt.

5.2.1. Stadtbusverkehre

Stadtbusverkehre werden in den Städten Gera (Geltungsbereich der Zweckvereinbarung), Greiz, Weida und Zeulenroda-Triebes vorgehalten. Eine Übersicht zu den geplanten Linienführungen, Bedienzeiträumen und Mindestbedienhäufigkeiten enthält ↗ Anhang 5-2, sodass auf eine textliche Wiedergabe an dieser Stelle verzichtet wird. Im Ergebnis der Neuordnung der Angebotskonzepte bei der PRG Greiz (August 2018) und RVG Gera (Dezember 2019) konnte im Bereich der Stadtbusverkehre eine Angebotssystematik erzielt werden, die prinzipiell auch zukünftig beibehalten werden soll.

Auf mehreren Abschnitten übernehmen Regionalbuslinien die Funktionen von Stadtverkehren mit; dies betrifft:

- die PRG-Linie 18 (Greiz – Reudnitz) zur Anbindung der Stadtteile Raasdorf und Aubachtal (teilweise) an das Stadtzentrum von Greiz,
- die PRG-Linien 20 (Greiz – Teichwolframsdorf – Seelingstädt) und 27 (Greiz – Hohenölsen (– Gera)) im Abschnitt Greiz – Gommla,
- die PRG-Linien 25 (Greiz – Langenwetzendorf – Zeulenroda) und 28 (Zeulenroda – Hohenölsen (– Gera)) im Abschnitt Zeulenroda – Triebes,
- die PRG-Linie 29 ((Greiz/Zeulenroda –) Hohenölsen – Gera) und die RVG-Linie 225 (Weida – Münchenbernsdorf) im Stadtgebiet Weida,
- die PRG-Linie 81 (Greiz – Reichenbach) im Abschnitt Greiz – Schönfeld, welche hier die Ergänzung der Fahrtangebote auf der Stadtbuslinie 1 zum 30-Minuten-Takt (an Mo-Fr) bzw. 60-Minuten-Takt (am Wochenende bzw. feiertags) herstellt,
- die RVG-Linien 203 (Gera – Bad Köstritz – Crossen – Eisenberg) und 204 (Gera – Bad Köstritz – Hermsdorf) im Abschnitt Gera – Langenberg, welche hier in Ergänzung zu Angeboten der RVG-Stadtbuslinien 228 und 229 im Abschnitt Duale Hochschule – Langenberg den 15-Minuten-Takt (an Mo-Fr) bzw. 30-Minuten-Takt (am Wochenende bzw. feiertags) herstellt und
- die RVG-Linie 208 (Gera – Brahmenau – Pölzig) im Abschnitt Gera – Dorna.

Durch die Integration der Regionalbuslinien in die Stadtbusverkehre konnten Parallelverkehre abgebaut werden, ohne dass sich hieraus eine Verschlechterung der Angebotsqualität auf den betroffenen Abschnitten ergeben hat.

Aufgrund der zwischenzeitlich erreichten Angebotsqualität sind im Bereich der Stadtbusverkehre nur vereinzelte Maßnahmen vorgesehen:

► Maßnahmen im Stadtbusnetz

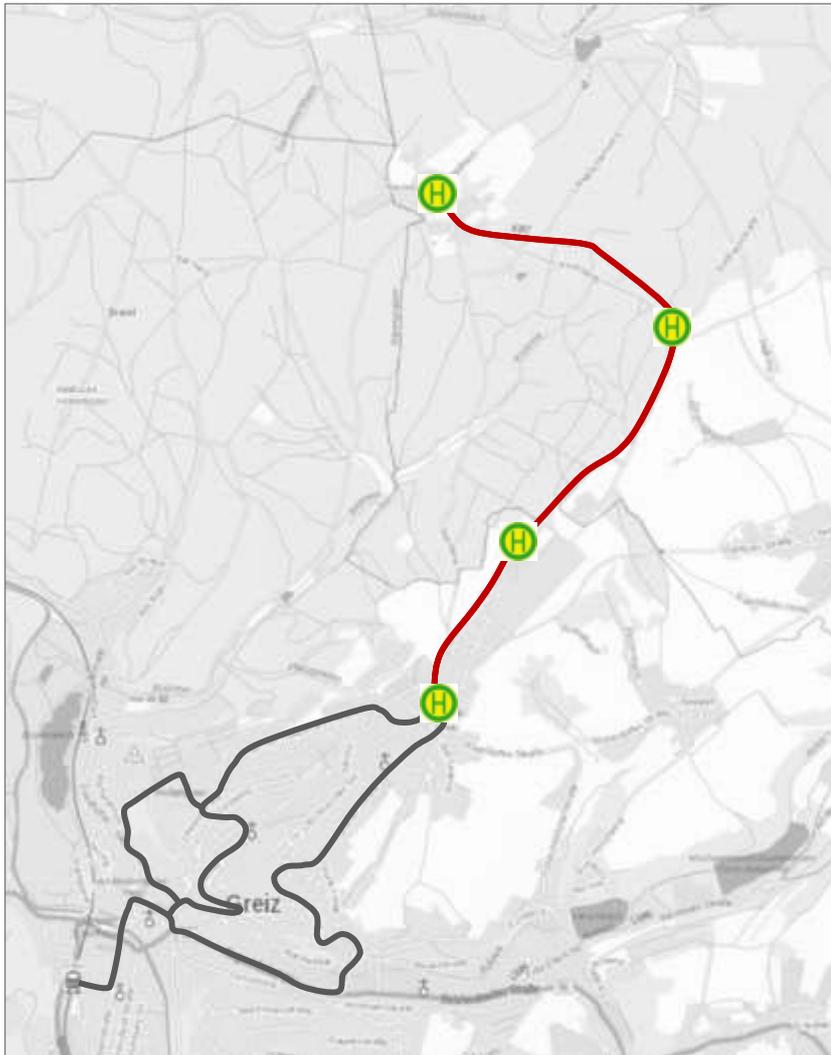
M2: ÖPNV-ANBINDUNG DES INDUSTRIEGEBIETS GERA-LANGENBERG



Das Industriegebiet Gera-Langenberg ist Sitz zahlreicher Unternehmen (u. a. Bauunternehmen MAX BÖGL, STAHL Stahlservice GmbH & Co. KG, MELEGHY Automotive GmbH & Co. KG). Die Anbindung an das ÖPNV-Netz erfolgt derzeit über die Haltestelle „Gera, Am Lerchenberg“, welche durch die RVG-Linien 203, 204, 228 und 229 im 15-Minuten-Takt (an Mo-Fr) bzw. im 30-Minuten-Takt (am Wochenende bzw. an Feiertagen) bedient wird. Die Haltestelle liegt von den zuvor genannten Firmen jedoch etwa 550 m entfernt, was ein Zugangshemmnis für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs darstellt. Mit einer Schleifenfahrt durch die M.-Bögl-Straße und R.-Loh-Straße kann eine zu den genannten Firmen nähergelegene Haltestelle bedient werden; demgegenüber steht jedoch eine generelle Fahrtzeitverlängerung von etwa drei Minuten. Es ist daher zu prüfen, wie ggf. eine verbesserte Erreichbarkeit der im Industriegebiet Gera-Langenberg angesiedelten Firmen erreicht werden kann, indem einzelne Fahrten zu den für den Schichtwechsel relevanten Zeiten in ihrem Verlauf entsprechend angepasst werden.

M3: WOCHENENDBEDIENUNG DES NAHERHOLUNGSGEBIETS „WALDHAUS“

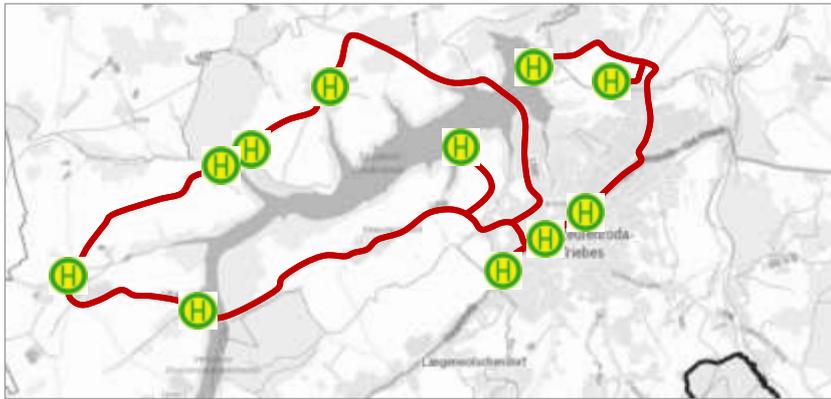
Das Naherholungsgebiet Waldhaus/Bildhaus stellt ein relevantes Naherholungsgebiet (Wanderungen, Tierpark) insbesondere für Bewohner der Stadt Greiz dar. Montags bis freitags wird das Gebiet über die PRG-Buslinie 7 mit sechs Fahrtenpaaren per Kleinbus (max. acht Fahrgäste) bedient, wobei die Fahrtzeiten morgens und am Nachmittag insbesondere auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind; am Wochenende ruht die Bedienung. Es ist daher zu prüfen, wie an Wochenenden und Feiertagen eine bedarfsgerechte Bedienung – ggf. auch mittels flexiblen Bedienformen – realisiert werden kann. Zu beachten ist hierbei die witterungsbedingt schwankende Nachfrage: Während an regnerischen Tagen mitunter überhaupt keine Fahrgäste zu verzeichnen sind, lassen sich an warmen, sonnigen Tagen auch größere Wander- bzw. Reisegruppen verzeichnen.



M4: WOCHENENDBEDIENUNG DES NAHERHOLUNGSGEBIETS „ZEULENRODAER MEER“

Das Umfeld der Talsperre Zeulenroda – unter dem Begriff „Zeulenrodaer Meer“ vermarktet – hat in den vergangenen Jahren an touristischer Bedeutung gewonnen. Das Strandbad Zeulenroda lädt zum Baden ein, ein Qualitätswanderweg führt 45 km um die Ufer der Talsperre und ermöglicht wunderbare Aussichten und die Beobachtung seltener Tier- und Pflanzenarten. Zudem wurde die touristische Infrastruktur (Bio-Seehotel, Ferienhausvermietung, Bootsverleih, Minigolfanlage, Hochseilgarten, gastronomische Einrichtungen) deutlich ausgebaut.

Montags bis freitags wird das Strandbad Zeulenroda über die Stadtbuslinie 30 angebunden; an Wochenenden verkehren fünf Fahrten auf der Linie 35 (etwa Zweistundentakt) als Ringverkehr um die Talsperre Zeulenroda, wobei an diesen Tagen im Stadtgebiet Zeulenroda nur die Haltestellen entlang der Bundesstraße B94 bedient werden. Die Wochenendbedienung der touristisch relevanten Einrichtungen soll systematisiert werden und den Bedienzeitraum zwischen 10 und 20 Uhr mit 6 vertakteten Fahrten (Ringverkehr) abdecken.



5.2.2. RegioBus-Hauptnetz

In den vergangenen Jahren wurde sukzessive ein Netz an RegioBus-Hauptlinien bei den Unternehmen PRG Greiz und RVG Gera aufgebaut, welches gemeinsam mit den Angeboten des Eisenbahnverkehrs die Verbindung zwischen den zentralen Orten im Landkreis Greiz sowie darüber hinaus kreisgrenzenüberschreitend zu wichtigen zentralen Orten benachbarter Gebietskörperschaften (z. B. Crossen, Eisenberg, Hermsdorf-Klosterlausnitz, Reichenbach und Triptis) gewährleistet, wobei eine Unterscheidung zwischen Schul- und Ferientagen weitgehend vermieden wird. Darüber hinaus werden an definierten Schnittstellen regelmäßig wiederkehrende Anschlüsse von/zum Eisenbahnverkehr mit kurzen Übergangszeiten hergestellt.

Kriterium	 PlusBus®	 TaktBus®
Fahrtenangebot <i>(Mindesthäufigkeit)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Mo-Fr: 15 Fahrtenpaare zwischen 5 und 21 Uhr (Reduzierung auf 13 Fahrtenpaare bei zwei Taktlücken zulässig) Sa: 6 Fahrtenpaare So/F: 4 Fahrtenpaare gleicher Fahrplan an Schul- wie an Ferientagen 	<ul style="list-style-type: none"> Mo-Fr: 7 Fahrtenpaare Sa: 4 Fahrtenpaare So/F: keine Vorgaben gleicher Fahrplan an Schul- wie an Ferientagen
Linienweg	<ul style="list-style-type: none"> direkter und gleichbleibender Linienweg innerhalb der Verkehrstagegruppen (vereinzelte Abweichungen zulässig bei Zielen, bei denen sachlich begründet keine ganztägige Bedienung möglich bzw. sinnvoll ist (z.B. Schulen)) 	<ul style="list-style-type: none"> direkter und gleichbleibender Linienweg innerhalb der Verkehrstagegruppen (vereinzelte Abweichungen zulässig bei Zielen, bei denen sachlich begründet keine ganztägige Bedienung möglich bzw. sinnvoll ist (z.B. Schulen))
Takt	<ul style="list-style-type: none"> exakter Takt innerhalb der Verkehrstagegruppen, wobei Mo-Fr ein 60-Minuten-Takt anzubieten ist (2. Fahrzeitprofil in der NVZ/SVZ ist zulässig; ebenso einzelne Abweichungen, soweit diese aus der Bedienung von Schulen oder abweichenden Zuganschlüssen resultieren) einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende (ohne Abweichungen) 	<ul style="list-style-type: none"> exakter Takt innerhalb der Verkehrstagegruppen, wobei Mo-Fr ein 120-Minuten-Takt anzubieten ist (2. Fahrzeitprofil in der NVZ/SVZ ist zulässig; ebenso einzelne Abweichungen, soweit diese aus der Bedienung von Schulen oder abweichenden Zuganschlüssen resultieren) einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende (ohne Abweichungen)

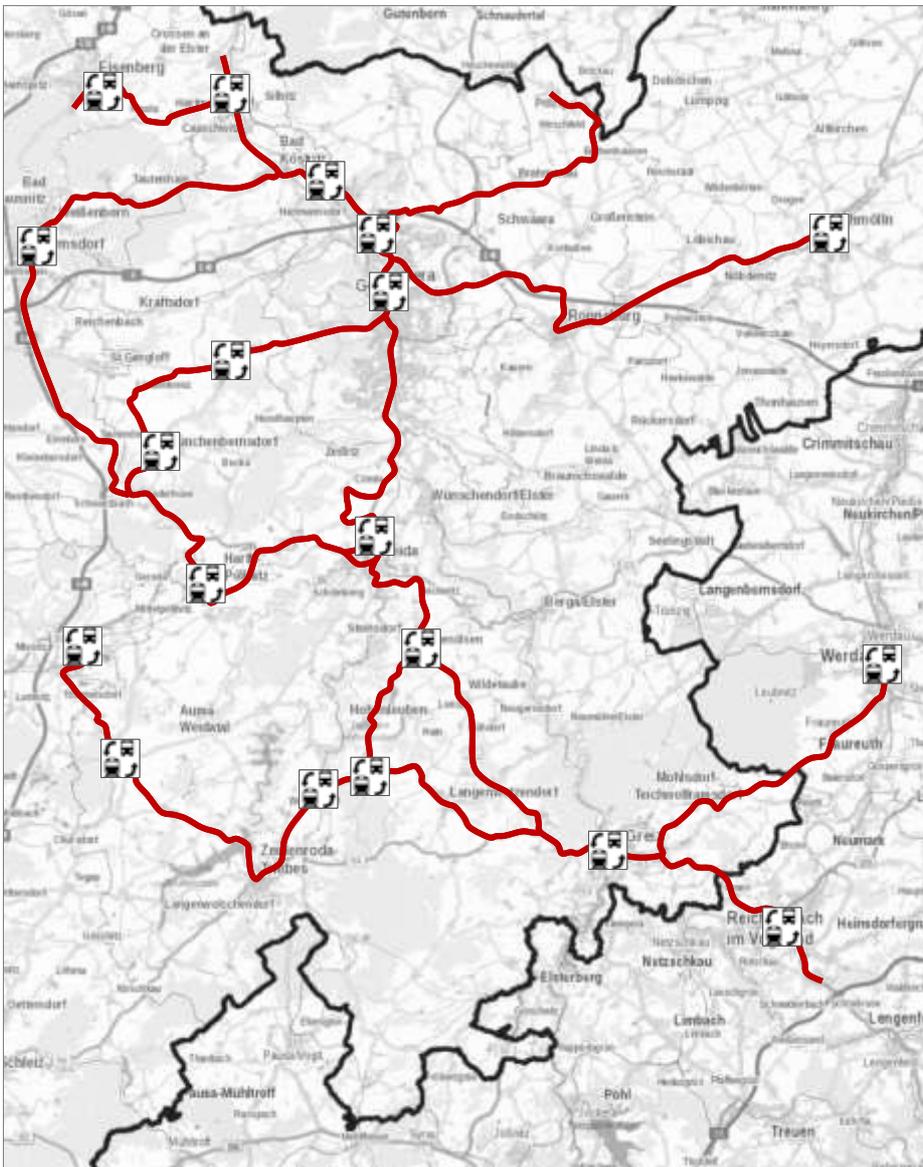
► **Abb. 5-1:**

Qualitätsparameter der durch den MDV Mitteldeutschen Verkehrsverbund geschützten Markennamen „PlusBus“ und „TaktBus“ (Quelle: [19]).

(Fortsetzung nächste Seite)

Verknüpfungspunkte	<ul style="list-style-type: none"> • Bedienung wichtiger Verknüpfungspunkte (z.B. Bahnhöfe, Busbahnhöfe) muss gegeben sein • zulässige Wartezeit (d. h. nach Abzug von Wegezeiten) max. 10 – 15 Minuten bei Taktlagen 	<ul style="list-style-type: none"> • Bedienung wichtiger Verknüpfungspunkte (z.B. Bahnhöfe, Busbahnhöfe) muss gegeben sein • zulässige Wartezeit (d. h. nach Abzug von Wegezeiten) max. 10 – 15 Minuten bei Taktlagen
RufBus-Einsatz	<ul style="list-style-type: none"> • im Grundangebot nicht zulässig 	<ul style="list-style-type: none"> • im Grundangebot nicht zulässig

Das RegioBus-Hauptnetz umfasst perspektivisch die folgenden Relationen mit den ihnen zugeordneten Funktionen:



► **Abb. 5-2:**
Übersicht zum Liniennetz der RegioBus-Hauptlinien im Landkreis Greiz mit wichtigen Verknüpfungspunkten SPNV/StPNV und StPNV/StPNV, an denen die in Kapitel 5.1.5. benannten Anschlussbeziehungen realisiert werden sollen.

In Abhängigkeit der Verkehrsnachfrage bzw. des Nachfragepotentials wird montags bis freitags entweder ein Stunden- oder ein Zweistundentakt als Grundangebot vorgesehen, wobei mindestens der Zeitraum zwischen 06 Uhr

► *Mindestbedienstandards im RegioBus-Hauptnetz*

und 18 Uhr abgedeckt werden soll; bei hinreichendem Nachfragepotential oder sofern bestimmte Nachfragezwecke (z. B. Schichtwechselzeiten in Gewerbegebieten, Anschlüsse zum Eisenbahnverkehr) dies erfordern, können die Bedienzeiträume auch ausgeweitet werden (05 – 23 Uhr). Der Umfang der Wochenendbedienung ist abhängig vom linienspezifischen Nachfragepotential. Eine Übersicht zu den geplanten Linienführungen, Bedienzeiträumen und Mindestbedienhäufigkeiten enthält die ↗ Anlage 5-2.

- Gera – Bad Köstritz – Crossen – Eisenberg/Hermsdorf-Klosterlausnitz:

Im Zuge der Angebotsumstellung im Netz der RVG Gera (Dezember 2019) konnte eine attraktive Angebotsgestaltung unter Einbeziehung der Stadtbusverkehre im Abschnitt Gera, Busbahnhof – Langenberg und der Linie 450 der JES Verkehrsgesellschaft mbH, Eisenberg, zwischen Crossen und Eisenberg umgesetzt werden. Dabei verkehren die Linien 203 zwischen Gera und Eisenberg bzw. 204 zwischen Gera und Hermsdorf-Klosterlausnitz jeweils zweistündlich, sodass sich zwischen Gera und Bad Köstritz eine Überlagerung zum Stundentakt ergibt. Dieser Stundentakt wird im Abschnitt Gera – Bad Köstritz um eine weitere, ebenfalls stündlich verkehrende Decklinie ergänzt, die für die Herstellung des 15-Minuten-Taktes im Stadtgebiet Gera zwischen der Dualen Hochschule und Langenberg erforderlich ist und in der Folge ein halbstündliches Verkehrsangebot zwischen Gera und Bad Köstritz ermöglicht. Damit ist das ÖPNV-Angebot auf dieser Relation deutlich attraktiver geworden. Durch die Änderung des Zielpunkts der Linie 204 (vormals Eisenberg; jetzt Hermsdorf) musste die Linie 203 bis zu den Waldkliniken Eisenberg verlängert werden, um diesen Nachfrageschwerpunkt weiterhin abdecken zu können.

- Gera – Brahmenau – Pölzig – Beiersdorf (– Hermsdorf):

Die Achse Gera – Brahmenau – Pölzig – Beiersdorf profitiert von ihrer Integration in den Stadtverkehr Gera (im Abschnitt Gera, Duale Hochschule – Dorna) und der daraus resultierenden Verdichtung des Fahrtenangebots auch auf dem im Landkreis Greiz liegenden Abschnitt. Während der morgendlichen und nachmittäglichen Schulverkehrszeiten wird die Linie im 60-Minuten-Takt, ansonsten im der Nachfrage entsprechenden Zweistundentakt bedient. Die Bedienzeiträume der Linie 208 wurden am Abend ausgedehnt; neu ist die Wochenendbedienung für Brahmenau und Pölzig eingeführt worden. Durch die temporäre Einbindung der Haltestelle „*Trebnitz, Gewerbegebiet*“ konnte die Erreichbarkeit des GLOBUS-Marktes zu Zwecken des Einkaufs bzw. der Versorgung sowohl aus den Ortsteilen Dorna, Röpsen und Roschütz als auch aus dem Raum Brahmenau verbessert werden.

- Gera – Ronneburg – Schmölln:

siehe Beschreibung zu den **MASSNAHMEN M6** und **M7**.

- Gera – Münchenbernsdorf – Hermsdorf-Klosterlausnitz:

Das Angebot zwischen Gera und Münchenbernsdorf wurde neu geordnet und damit systematisiert. Zwischen Gera und Münchenbernsdorf wurde eine stündliche Bedienung (an Mo-Fr) geschaffen, wobei der Schwerpunkt der

durchgehenden Verbindungen auf der RVG-Linie 200 (über Lindenkreuz) liegt; für die Ortsteile Schöna, Kanada sowie die Gemeinden Bocka und Hundhaupten wird ein Zubringerdienst zu den Übergangsstellen in Münchenbernsdorf und Großsaara geschaffen (↗ Kapitel 5.1.3., Maßnahme M8).

Das Verkehrsangebot auf der Linie 200 soll auf den PlusBus-Standard (↗ Abbildung 5-1) ergänzt und eine Durchbindung bis zum Gewerbegebiet „Hopfenberg“ realisiert werden, um eine möglichst attraktive Verbindung auch für Beschäftigte aus dem Raum Gera zu ermöglichen.

- Gera – Weida – Hohenölsen – Greiz/Zeulenroda:

Die PRG-Linien 27 (Greiz – Hohenölsen) und 28 (Zeulenroda – Hohenölsen) werden im Grundtakt jeweils zweistündlich gefahren und bilden auf dem gemeinsam bedienten Abschnitt zwischen Hohenölsen und Gera (als Linie 29 bezeichnet) 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 (morgens und nachmittags im Schüler- und Berufsverkehr) wird das Angebot auch auf den Ästen Greiz – Hohenölsen und Zeulenroda – Hohenölsen jeweils auf einen Stundentakt verdichtet. Im Gegenzug zu dem Stundentakt zwischen Gera und Weida wird der parallele Verkehr auf der unvertakteten RVG-Linie 220 auf ein notwendiges Maß beschränkt; die Bedienung von Crimla und Köckritz wird durch die Linie 29 mit gewährleistet.

- Weida – Münchenbernsdorf:

Die Linie 225 verkehrt im Zweistunden-Grundtakt, der im morgendlichen und nachmittäglichen Schülerverkehr auf ein stündliches Angebot verdichtet wird. Dabei nimmt die Linie neben der Verbindung zwischen den Grundzentren Weida und Münchenbernsdorf verschiedene, abschnittsweise unterschiedliche Verkehrsfunktionen wahr:

- Anbindung des Gewerbebestands „Hopfenberg“ (Münchenbernsdorf/ Lederhose) aus Richtung Gera (Durchbindung von der Linie 200) und Weida,
- Anschluss von/zum Eisenbahnverkehr in Niederpöllnitz (Eckverbindung Münchenbernsdorf – Triptis/Neustadt (Orla)) und
- Stadtverkehr Weida im Abschnitt zwischen Weida, Am Schafberge und Weida, Bahnhofsvorplatz.

In Weida bestehen Anschlüsse von/zur PRG-Linie 29 in/aus Richtung Greiz bzw. Zeulenroda sowie zum Eisenbahnverkehr in/aus Richtung Gera bzw. Leipzig.

- Greiz – Fraureuth – Werdau:

siehe Beschreibung zur **MASSNAHME M5**.

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

Die RegioBus-Hauptnetzachse stellt die umlauftechnische und damit für den Fahrgast umsteigefreie Verknüpfung der bestehenden PRG-Linien 81 (Greiz – Reichenbach), 25 (Greiz – Langenwetzendorf – Triebes – Zeulenroda) und 40 (Zeulenroda – Auma – Triptis) 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 seit Oktober 2019 (im Zusammenhang mit der Neukonzeption des „Vogtlandnetzes 2019“ in Aufgabenträgerschaft des ZV ÖPNV Vogtland) bis zu dem Gewerbegebiet „Kalttes Feld“ mit ca. 1.300 Arbeitsplätzen.

Auf weiteren Achsen, die sich aus der Verbindung zentraler Orte ergeben, wird kein oder nur ein gegenüber den zuvor genannten 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 541)
- Gera – Hermsdorf: paralleler SPNV (KBS 565)
- Weida – Triptis: paralleler SPNV (KBS 555)
- Zeulenroda – Plauen: wird durch POB-Linien 41/42 bedient
- Zeulenroda – Schleiz: wird durch Kombi-Bus-Linie 132 bedient

Angebote des Regionalbusverkehrs mit einem teilweise parallelen Verlauf zu Linien des SPNV sollen nur auf den Abschnitten eingerichtet bzw. aufrechterhalten 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 verkehrt die PRG-Linie 29 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 Bahnhofpunkt bereits im Jahr 2000 verloren hat. Der Parallelverkehr im Zulauf auf die Stadt Gera ist durch die topographische Situation unvermeidbar.

► Parallelverkehre SPNV/StPNV

- Weida – Zeulenroda:

Zwischen Weida und Zeulenroda stellt die PRG-Linie 28 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 zwei 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 (Fa. HERZUM), 212, 213 (jeweils Fa. PIEHLER) und 353 (RVG/THÜSAC) sowie den Zügen der 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.

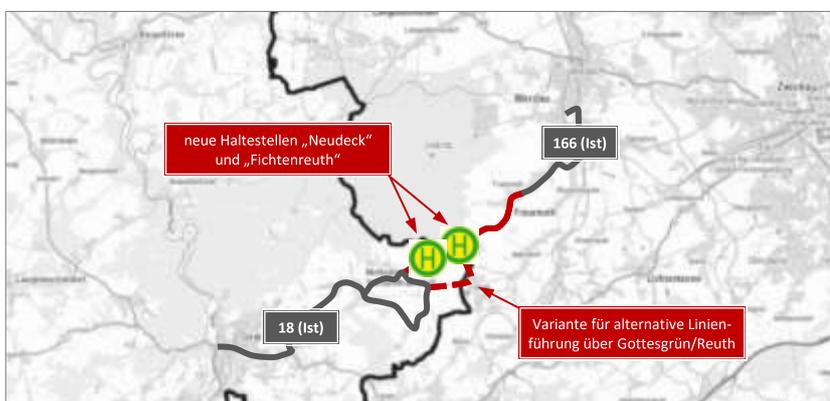
- Weida – Niederpöllnitz:

Zwischen Weida und Niederpöllnitz verkehrt die Linie 225 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.

In Ergänzung der zwischenzeitlich erreichten Angebotsqualität sind im Bereich des RegioBus-Hauptnetzes noch folgende Maßnahmen vorgesehen:

► Maßnahmen im RegioBus-Hauptnetz

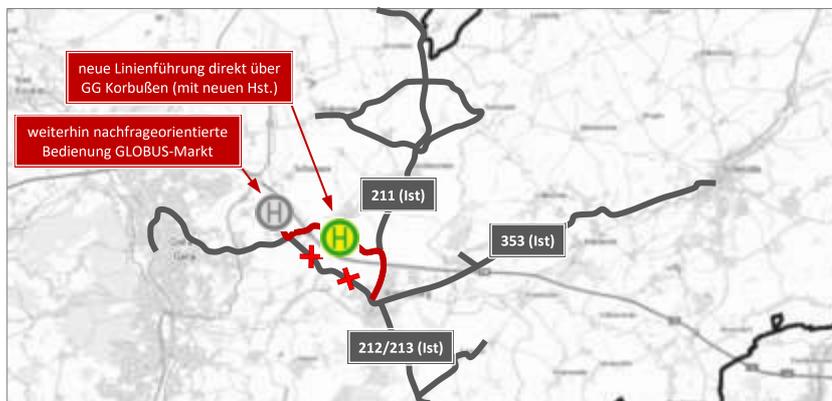
M5: NEUE REGIOBUS-HAUPTNETZACHSE GREIZ – FRAUREUTH – WERDAU



Die PRG Greiz bedient gegenwärtig die Linie 18 im thüringischen Abschnitt Greiz – Reudnitz im Stundentakt; auf der westsächsischen Seite betreibt die RVW Regionalverkehr Westsachsen die ebenfalls im Stun-

dentakt bediente Linie Werdau – Fraureuth, welche in Fraureuth gegenwärtig eine Wendezeit von knapp 40 Minuten aufweist. Zwischen den beiden Linienendpunkten in Reudnitz und Fraureuth besteht eine etwa 5 km lange Netzlücke, welche durch die Verknüpfung der Linien 18 und 166 geschlossen werden soll. Damit entsteht eine durchgehende Buslinie zwischen den beiden Mittelzentren Greiz und Werdau, welche montags bis freitags stündlich; an Wochenend- bzw. Feiertagen sollen – vorbehaltlich einer Aufnahme in die StPNV-Finanzierungsrichtlinie des Freistaats Thüringen – mit 4-6 Fahrtenpaaren bedient werden soll. Bei paritätischer Bedienung der Gesamtstrecke durch die beiden beteiligten Verkehrsunternehmen PRG und RVW lässt sich das Angebot (mit Ausnahme der zusätzlichen Betriebsleistung infolge des Lückenschlusses zwischen Reudnitz und Fraureuth) ohne zusätzlichen Fahrzeug- bzw. Personalbedarf realisieren; Anpassungen bedürfen die Bedienungen von Kahmer und Gottesgrün. Die Fahrplangestaltung ist so auszurichten, dass in Greiz die Anschlüsse von/nach Gera und in Werdau die Express-S-Bahn-Linie in/aus Richtung Altenburg bzw. Leipzig erreicht werden. Unter Berücksichtigung förderrechtlicher Bestimmungen ist zwischen den beteiligten Verkehrsunternehmen zu prüfen, ob die Verkehre durch eine Änderung bestehender Konzessionen oder durch eine Gemeinschaftskonzession genehmigungsrechtlich umgesetzt werden müssen.

M6: LINIENFÜHRUNG UND ANGEBOTSSYNCHRONISATION GERA – RONNEBURG



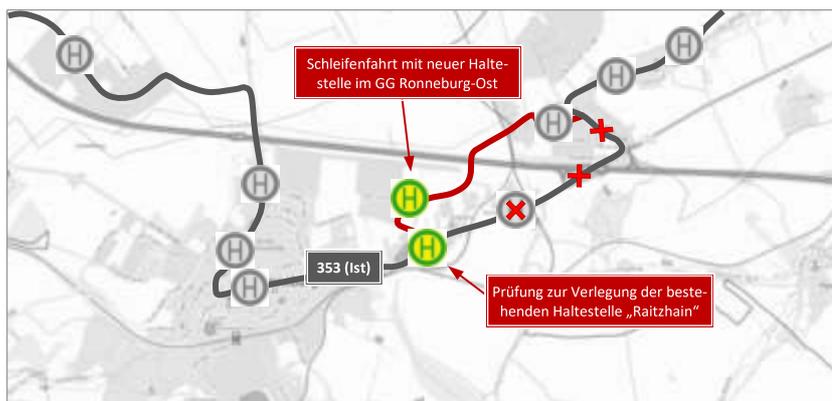
Der Abschnitt zwischen Gera und Ronneburg wird gegenwärtig durch die Linien 211 (Fa. HERZUM), 212, 213 (jeweils Fa. PIEHLER) und 353 (Gemeinschaftskonzession RVG/THÜSAC) bedient. Die verschiedenen Fahrplanangebote sind gegenwärtig nicht koordiniert, d. h. nicht zu einem erkennbaren Takt zwischen Gera und Ronneburg verdichtet. Darüber hinaus besteht gegenwärtig (noch) keine direkte Erreichbarkeit des Gewerbegebiets Korbußen in/aus Richtung Gera; die hierfür notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen werden jedoch derzeit durch die Baumaßnahme zum direkten Anschluss der Gewerbegebietserschließungsstraße an die BAB4-Anschlussstelle Gera-Leumnitz geschaffen und sollen voraussichtlich 2022 abgeschlossen sein.

Im Ergebnis dessen sollen die Buslinien im Abschnitt Gera – Ronneburg regulär den Linienweg über das Gewerbegebiet Korbußen nehmen,

welches dadurch eine deutlich verbesserte ÖPNV-Anbindung erhält. Durch die dann nicht mehr erforderliche, bislang zeitraubende Stichfahrt in das Gewerbegebiet ist zu prüfen, ob die Fahrtzeitreserven auch für die reguläre Bedienung der Haltestelle „Trebnitz, Gewerbegebiet“ (GLOBUS-Markt) ausreichend sind; ggf. kommt hier auch eine alternierende Bedienung des Gewerbegebiets Korbußen und des GLOBUS-Marktes in Trebnitz in Betracht. Ebenso kann von der geänderten Linieneinführung das Freibad Ronneburg profitieren, welches dann eine zusätzliche Wochenendbedienung und eine Erreichbarkeit per ÖPNV aus verschiedenen Richtungen erhält.

Die Fahrtzeiten auf den einzelnen Linien sind so zu synchronisieren, dass mindestens eine stündliche, nach Möglichkeit vertaktete Anbindung des Gewerbegebiets Korbußen in/aus Richtung Gera besteht, wobei die Betriebszeiten die typischen Arbeits- und Schichtzeiten im Gewerbegebiet Korbußen abdecken sollen. Die Aufrechterhaltung vertakteter Verkehre (z. B. auf der Linie 353) sind bei der Angebotsabstimmung im Hinblick auf den Erhalt der Vertaktung besonders zu berücksichtigen.

M7: ÖPNV-ANBINDUNG DES GEWERBEGEBIETS RONNEBURG-OST



Das Gewerbegebiet Ronneburg-Ost (nordwestlich der Ortslage Raitzhain gelegen) besitzt gegenwärtig keinen ÖPNV-Anschluss; die nächstgelegene Haltestelle innerhalb der Ortslage Raitzhain befindet sich ca. 950 m von dem Gewerbestandort entfernt. Im Zuge der verbesserten Ausrichtung der ÖPNV-Anbindung für das benachbarte Gewerbegebiet in Beerwalde – insbesondere hinsichtlich der Verkehrszeiten der Linie 353 – soll eine zeitlich verbesserte Anbindung auch des Gewerbegebiets Ronneburg-Ost zu den für den Schichtverkehr in/aus Richtung Gera sowie in/aus Richtung Schmölln relevanten Zeiten realisiert werden.

5.2.3. 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. Gleichwohl unterliegt auch die Gewährleistung der Schülerbeförderung, welche vorzugsweise im öffentlichen Linienverkehr und nur in Ausnahmefällen über den nicht-öffentlichen Schülerspezialverkehr (freigestellter Schülerverkehr nach § 1 Nr. 4 lit. d) FrStllgV) abgewickelt werden sollen, dem Gebot einer für das durchführende Verkehrsunternehmen möglichst wirtschaftlichen Leistungserstellung. Durch die Abstimmung von Schulstandorten, Schuleinzugsbereichen, Fahr- und Unterrichtszeiten (auch mit weiteren Schulen, welche durch die gleichen Linien mitbedient werden) haben die Schulträger sowie die Entscheidungs- und Vertretungsorgane der Schulen selbst gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen auf eine wirtschaftliche Durchführung der Schülerbeförderung hinzuwirken.

Neben der Schülerbeförderung dienen die RegioBus-Ergänzungslinien auch der Erreichbarkeit der nächstgelegenen Orte, welche wesentliche Einrichtungen der grundzentralen Versorgungstufe bieten, sowie dem Zugang zu den Netzen des SPNV und/oder des RegioBus-Hauptnetzes. Zur Gewährleistung einer auch qualitativ ausreichenden Versorgung der durch die RegioBus-Ergänzungslinien erschlossenen Gebiete mit Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs ist jedoch ein grundlegender Wandel hinsichtlich der Leistungserstellung erforderlich.

Aufgrund der ohnehin bereits geringen Einwohnerzahl in den genannten Ortsteilen besteht auch nur ein vergleichsweise geringes und darüber hinaus naturgemäß noch räumlich und zeitlich divergierendes Fahrgastpotential für den ÖPNV. Mit seinen typischen Systemeigenschaften als kollektives Beförderungsmittel mit einer starren Fahrplan- und Liniengebundenheit ist der „klassische“ ÖPNV nicht in der Lage, die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung des Planungsgebiets zu bedienen. Unter Berücksichtigung dieser Nutzungshäufigkeiten zeigt sich, dass schon die dauerhafte Vorhaltung des gegenwärtigen Angebots mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden ist; geschweige denn eine Ausweitung des Verkehrsangebots hin zu einer Fahrtendichte denkbar ist, bei welcher der ÖPNV als Mobilitätsalternative zum Individualverkehr wahrgenommen würde. Letzteres ist im Hinblick auf den Erhalt des ländlichen Raums als Wohnstandort, aber auch als prägenden Kulturraum, besonders problematisch: zurück bleiben diejenigen, die nicht (mehr) Autofahren können und/oder dürfen und in der Folge in ihrer Mobilität und damit in der selbstbestimmten Bewältigung ihres Alltags stark eingeschränkt sind. Zur Verbesserung der ÖPNV-technischen Erschließung dieser Gebiete ist vorgesehen, aufbauend auf der im Zuge der Novellierung des PBefG neu geschaffenen Betriebsform des „Linienbedarfsverkehrs“ (§ 44 PBefG (neu)) die bisherige Anbindung mit einzelnen, fahrplangebundenen Fahrten – außerhalb des Schülerverkehrs – einzustellen und stattdessen auf eine sowohl hinsichtlich der Fahrtzeiten als auch des Fahrtwegs flexibilisierte ÖPNV-Bedienung („Rufbus“) umzustellen. Damit sind folgende Bedienmerkmale verbunden:

- Innerhalb des festgelegten „Rufbus“-Bediengebiets wird nur bei bestehender Nachfrage gefahren; Fahrgäste müssen – ähnlich wie bei einem Taxi – ihre Fahrt vorher anmelden (z. B. bis zu 30 oder 60 Min. vorher). Dabei existieren im Endzustand keine konkreten Fahrplanvorgaben

► *Notwendigkeit einer Flexibilisierung des ÖPNV-Angebots in der Fläche als Voraussetzung einer auch langfristig gesicherten Daseinsvorsorge*

mehr, d. h. der Fahrgast ist mit seinem Fahrtwunsch innerhalb der Betriebszeiten flexibel. Gleichwohl erfolgt durch die Voranmeldefrist und die gebündelte Beförderung von ähnlichen Fahrgastwünschen eine Abgrenzung zum Taxigewerbe entsprechend der durch das PBefG gesetzten Rahmenbedingungen.

- Bedient werden nur diejenigen Orte, für die auch tatsächlich ein Fahrtwunsch angemeldet wurde. Dies vermeidet Leer- bzw. Umwegfahrten und reduziert dadurch die Fahrtzeit für die Mitreisenden, aber auch die Umweltbelastung durch Abgasemissionen.
- Zum Einsatz gelangen Klein- oder Midibus, der aufgrund seiner Fahrzeugabmessungen wendiger und damit bei der Wahl des Fahrtweges flexibler ist. Zudem weist er gegenüber Standardbussen eine bessere Fahrdynamik auf. Durch den Einsatz von Klein- bzw. Midibussen bei gleichzeitiger Aufhebung der Liniengebundenheit, wird – sofern es die infrastrukturellen Verhältnisse zulassen – ein Zu- und Ausstieg auch abseits der eigentlichen Haltestellen und damit in unmittelbarer Nähe des Start- und Zielorts der Fahrgäste möglich; hierdurch verringern sich die Zu- und Abgangswege zu den Haltestellen, was insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen zugutekommt. Die Festlegung des Bedienraums bzw. die Bemessung der Fahrzeugkapazitäten sollen sich an der Nutzbarkeit des Fahrzeugs auch für die Schülerbeförderung in dem Bedienraum richten.

Gleichzeitig wird mit dieser Betriebsform der barrierefreie Ausbau von Haltestellen in dem Bedienegebiet weitgehend obsolet, da (nahezu) jeder Adresspunkt eine Zugangsstelle sein kann. Entscheidend ist vielmehr, dass das Fahrzeug so konzipiert ist, dass typischerweise in den Ortslagen vorzufindende, infrastrukturelle Mängel (z. B. fehlende Gehwege) durch fahrzeugseitige Vorkehrungen (z. B. Rampen, Hublifte) ausgeglichen werden können – und damit weitgehende Barrierefreiheit hergestellt werden kann.

Im RegioBus-Ergänzungsnetz sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

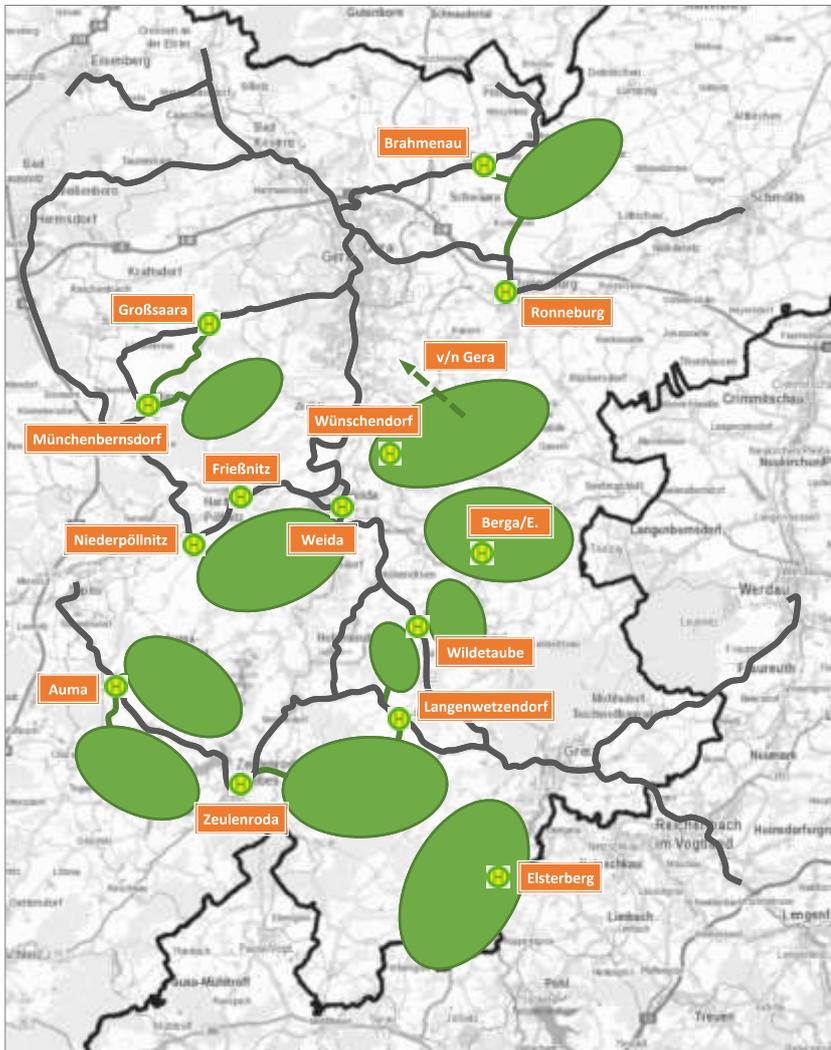
M8: UMSETZUNG FLEXIBLER BEDIENKONZEPTE

Die schrittweise Umsetzung flexibler Bedienkonzepte ist für die folgenden Linien bzw. Bedienbereiche geplant:

- Linie 2 mit Anbindepunkt Elsterberg,
- Linie 24 mit den Anbindepunkten Langenwetzendorf und Zeulenroda,
- Linie 26 mit den Anbindepunkten Langenwetzendorf und Wildetaube,
- Linie 34 mit Anbindepunkt Weida,
- Linien 35/45 mit den Anbindepunkten Auma und Zeulenroda,
- Linie 202 mit den Anbindepunkten Münchenbernsdorf und Großsaara,
- Linie 211 mit den Anbindepunkten Ronneburg und Brahmenau,
- Linie 218 mit Anbindepunkt Berga,

► *Maßnahmen im RegioBus-Ergänzungsnetz*

- Linien 219/226 mit den Anbindepunkten Wünschendorf und ggf. Gera,
- Linie 227 mit den Anbindepunkten Niederpöllnitz und Frießnitz sowie
- Linie 233 mit Anbindepunkt Münchenbernsdorf.



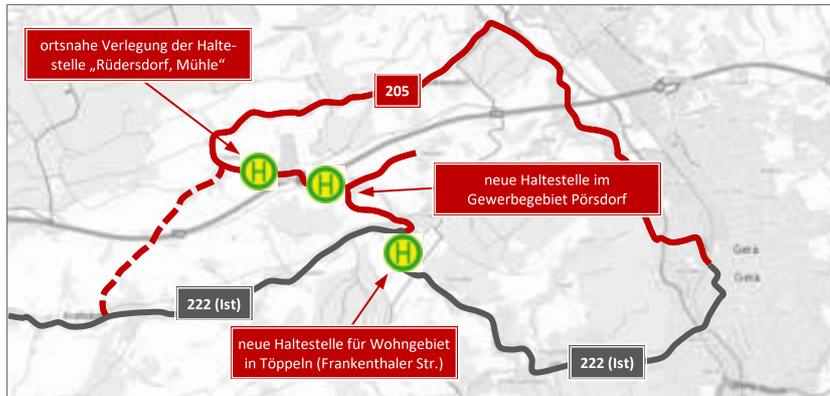
► **Abb. 5-3:**
Übersicht über die räumlichen Prüfgebiete zum Einsatz flexibler Bedienformen im Landkreis Greiz mit vorgeschlagenen Übergangspunkten zum übergeordneten ÖPNV-Angebot.

Die flexiblen Bedienformen sollen zunächst einen Bedienzeitraum von etwa 06:30 Uhr bis etwa 17:00 Uhr abdecken, wobei in den Zeitfenstern des Schülerverkehrs kein paralleler Rufbus-Verkehr angeboten wird (Nutzung der im Schulverkehr eingesetzten Busse im Jedermann-Verkehr möglich).

M9: ANPASSUNG DER LINIENFÜHRUNG DER LINIE 205

Die Linienführung der RVG-Linie 205 soll hinsichtlich der Anbindung der Orte Grüna, Hartmannsdorf, Mühlsdorf, Pörsdorf, Rüdersdorf und Stübnitz an die Stadt Gera optimiert werden. Gleichzeitig erhält auch das sich entwickelnde Gewerbegebiet in Pörsdorf (unmittelbar an der BAB4-Anschlussstelle Rüdersdorf) erstmals eine ÖPNV-Anbindung. Im

Zuge dieser Maßnahmen sind auch eine ortsnahe Verlegung der Haltestelle „Rüdersdorf, Mühle“ sowie die Neuanlage einer Haltestelle im Bereich des Wohngebiets in der Frankenthaler Straße in Töppeln (betrifft RVG-Linie 222) zu prüfen.



Die Linienführung der RVG-Linie 205 soll hinsichtlich der Anbindung der Orte Grüna, Hartmannsdorf, Mühlsdorf, Pörsdorf, Rüdersdorf und Stübnitz an die Stadt Gera optimiert werden. Gleichzeitig erhält auch das sich entwickelnde Gewerbegebiet in Pörsdorf (unmittelbar an der BAB4-Anschlussstelle Rüdersdorf) erstmals eine ÖPNV-Anbindung. Im Zuge dieser Maßnahmen sind auch eine ortsnahe Verlegung der Haltestelle „Rüdersdorf, Mühle“ sowie die Neuanlage einer Haltestelle im Bereich des Wohngebiets in der Frankenthaler Straße in Töppeln (betrifft RVG-Linie 222) zu prüfen.

M10: INTEGRATION DER ORTE CAASEN UND HIRSCHFELD IN DIE LINIE 211

Die Anbindung der Haltestellen „Caasen“, „Hirschfeld“ und „Bethenhäusen, Mühle“ im Schülerverkehr erfolgt gegenwärtig mit einer Schleifenfahrt der Linie 208, woraus – gegenüber der direkten Führung über die Landesstraße L1079 – ein Zeitverlust von acht Minuten, wodurch bei Einhaltung des Taktverkehrs ein zusätzlicher Umlauf erforderlich wird. Die Bedienung der zuvor genannten, abseits des regulären Linienlaufs der Linie 208 liegenden Haltestellen soll daher perspektivisch durch Fahrten der Linie 211 mit Umsteigemöglichkeit an der Haltestelle „Brahmenau, Culm“ realisiert werden.

5.2.4. Verbesserung der Erschließungswirkung (StPNV-Zugangstellennetz)

Im Zusammenhang mit der Überprüfung der Erschließungswirkung bzw. der räumlichen Abdeckung des bestehenden Haltestellennetzes wurden vereinzelte Defizite der Erschließung durch den ÖPNV festgestellt. Darüber hinaus führt eine Verdichtung des Haltestellennetzes – unter der Voraussetzung, dass hieraus keine übermäßigen negativen Auswirkungen auf die Fahrtzeiten resultieren – zu einer Verkürzung der Zu- bzw. Abgangswege zum ÖPNV und hat damit insbesondere bei Linien mit einer hohen Bedienungshäufigkeit einen positiven Effekt auf die komplexe Reisezeit (bei Linien mit hoher Fahrzeugfolgezeit fallen

die Zu- und Abgangszeit regelmäßig nicht ins Gewicht); darüber hinaus wird auch die physische Barrierewirkung eines langen Zu- bzw. Abgangsweges abgebaut, sodass eine angemessene Verdichtung des Netzes der Zugangsstellen zum ÖPNV dessen Nutzerfreundlichkeit erhöht. Unter Mitwirkung des VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (Ortsgruppe Gera) sowie nach einer kursorischen Prüfung durch die Untere Verkehrsbehörde des Landkreises Greiz werden die in der nachfolgenden ↗ Abbildung 5-4 dargestellten, neu anzulegenden bzw. zu verlegenden Haltestellen (Namen als Arbeitstitel) vorgeschlagen:

Gemeinde(-teil)	Haltestelle	Maßnahme	Erläuterung
Brahmenau	Am Zuckerberg	Neuanlage	Erschließung Wohngebiet
Gera	K.-Keicher-Str.	Neuanlage	Abbau von Erschließungsdefiziten (GM1b)
Gera-Langenberg	M.-Bögl-Str.	Neuanlage	Verkürzung der Zugangswege (M2)
Greiz-Dölau	Am Butterberg	Neuanlage	Erschließung Wohngebiet
Greiz-Pohlitz	G.-Hauptmann-Str.	Neuanlage	Ersatz für Haltestelle „Zaschberg“
Korbußen	Gewerbegebiet	Neuanlage (mehrere)	Abbau von Erschließungsdefiziten
Münchenbernsdorf	Jenaer Str.	Neuanlage	Erschließung Wohn- und Gewerbebestandort
Reudnitz	Neudeck	Wiedereinrichtung	infolge des Lückenschlusses der Linien 18 und 166 (M5)
Reudnitz	Fichtenreuth	Wiedereinrichtung	infolge des Lückenschlusses der Linien 18 und 166 (M5)
Ronneburg	Krankenhaus	Neuanlage	Verkürzung der Zugangswege von/zum Krankenhaus; Prüfung bzgl. Veränderung der Führung der Linie 211
Ronneburg	Altenburger Straße	Neuanlage	Abbau von Erschließungsdefiziten
Rüdersdorf	Mühle	Verlegung	ortsnahe Verlegung (M9)
Töppeln	Frankenthaler Str.	Neuanlage	Erschließung Wohngebiet (M9)
Triebes	Textilverpack.-werk	Verlegung (in Fahrtrichtg. Zeulenroda)	Erschließung Wohngebiet
Weida	Platz der Freiheit	Wiedereinrichtung	Abbau von Erschließungsdefiziten
Weida	Osterburg/Bürgerhaus	Neuanlage	Abbau von Erschließungsdefiziten
Wildetaube	Drei Schwanen	Neuanlage	Abbau von Erschließungsdefiziten
Zeulenroda	Untere Haardt	Neuanlage	Abbau von Erschließungsdefiziten

► **Abb. 5-4:**

Prüfung der Neuanlage oder Verlegung von StPNV-Haltestellen zur Verbesserung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Nahverkehr im Bediengebiet der Verkehrsunternehmen des Landkreises Greiz.

5.2.5. Verknüpfungsstellen zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln

„Jedes Verkehrsmittel hat seine spezifischen Vorteile, aber auch seine Schwächen. Ein gutes Nahverkehrssystem verknüpft deswegen die Verkehrsmittel und Verkehrswege so, dass aus der Kombination ein Optimum entsteht“ (zit. n. [27]). In der Praxis resultieren für den Fahrgast hierdurch jedoch Umsteigevorgänge, die zunächst erst einmal als unattraktiv empfunden werden und mitunter auch von der Nutzung des öffentlichen Verkehrs abhalten. Aus diesem Grund soll der bereits umgesetzten, zeitlichen Verknüpfung zwischen Bus- und Eisenbahnlinien auch eine entsprechend attraktive bauliche Verknüpfung der Verkehrsträger folgen. Die ↗ Abbildung 2-15 in ↗ Kapitel 2.3.4. zeigt die relevanten Umsteigepunkte im Bediengebiet der Verkehrsunternehmen des Landkreises Greiz; teilweise liegen diese aber auch in benachbarten Landkreisen bzw. Gebietskörperschaften.

Gegenwärtig existieren unterschiedliche bauliche Standards im Hinblick auf die Verknüpfung von öffentlichen Verkehrsmitteln (und darüber hinaus auch mit anderen Verkehrsträgern, z. B. dem motorisierten Verkehr oder dem Radverkehr). Während beispielsweise an den Bahnhöfen in Gera, Greiz, Hermsdorf-Klosterlausnitz oder Reichenbach gute Bedingungen für einen Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln existieren, bestehen an anderen Umsteigepunkten keine adäquaten Voraussetzungen, wodurch Umsteigeprozesse an diesen Orten für alle Nutzer des öffentlichen Verkehrs unattraktiv und für bestimmte Fahrgastgruppen – beispielsweise mobilitätseingeschränkte Personen – nur unter erschwerten Bedingungen bzw. nur mit fremder Hilfe möglich sind. Hierdurch werden die positiven Effekte, die sich aus einer Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel für den Fahrgast ergeben, konterkariert.

Den Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern des öffentlichen Verkehrs ist daher ein besonderes Augenmerk zu widmen, da ein einfacher Übergang zwischen den Verkehrsmitteln ein wichtiges Qualitätskriterium für den Fahrgast darstellt. Dies umfasst:

- kurze, sichere und barrierefrei gestaltete Verkehrswege zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (siehe auch ↗ Kapitel 4.2.1. und 4.2.2.),
- Schutzeinrichtungen für wartende Fahrgäste vor Witterungseinflüssen,
- Sitz- bzw. Anlehnmöglichkeiten,
- Abstellmöglichkeiten für Pkw und/oder Fahrräder,
- Informations- und Serviceeinrichtungen sowie
- ggf. Verkaufsstellen.

Eine Übersicht zur Ableitung des Handlungsbedarfs bei der baulichen Ertüchtigung von Verknüpfungsstellen sowie zu den fahrplanmäßig zu gewährleisten den Anschlussbeziehungen enthält der ↗ Anhang 5-3. Dabei muss bei der Ausgestaltung der Verknüpfungsstellen nicht nach einem einheitlichen (Gestaltungs-)Muster vorgegangen werden; vielmehr ist entscheidend, dass Fahrgäste überall eine gleiche Funktionalität vorfinden.

► Handlungsnotwendigkeiten zum
Ausbau von Verknüpfungsstellen

5.2.6. Tarife & Marketing

Bis Ende April 2021 galt im Bediengebiet der vier Verkehrsunternehmen, welche im Auftrag des Landkreises Greiz öffentliche Personenverkehrsdienste erbringen, ein Gemeinschaftstarif, der gleiche Tarif- und Beförderungsbestimmungen, jedoch keine unternehmensübergreifende Tarifierung von Fahrten (sog. „Durchtarifierung“) und auch keine gegenseitige Anerkennung vorsah. Auf dem Abschnitt Gera – Ronneburg, auf welchem die RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH und die THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH (Windischleuba bei Altenburg) auf Basis einer Gemeinschaftskonzession die Buslinie 353 bedienen, wurde der Gemeinschaftstarif der Verkehrsunternehmen des Landkreises Greiz übernommen.

Mit Ausnahme von Relationen innerhalb der Stadtverkehrsbezirke Greiz, Weida und Zeulenroda war der bisherige Gemeinschaftstarif so konzipiert, dass neben einem fixen Grundpreis eine entfernungsabhängige Tarifkomponente addiert wurde, wobei dem Fahrgast regelmäßig die tarifbestimmende Entfernung (sog. „Tarifkilometer“) nicht bekannt war. Zudem musste bei jedem Umsteigevorgang ein neues Ticket – verbunden mit einer neuerlichen Tarifierung des Grundpreises – gelöst werden, was die Attraktivität der für den Fahrgast ohnehin schon nachteiligeren Umsteigeverbindungen noch weiter verringert hat. Darüber hinaus war es technisch bedingt nicht möglich, jede denkbare Relation im Bediengebiet der Verkehrsunternehmen zu tarifieren.

Mit Wirkung ab Mai 2021 wurde das bisherige Tarifsystem zu einem „richtigen“ Verbundtarif weiterentwickelt, welcher eine sowohl eine unternehmensübergreifende, bezogen auf die Start-Ziel-Relation des Fahrgastes durchgehende Tarifierung sowie eine gegenseitige Anerkennung von Tickets vorsieht. Die bisherige Tarifbildung auf Grundlage der Tarifkilometer wurde durch einen Zonentarif ersetzt, wodurch sich die Transparenz der Preisbildung für den Fahrgast deutlich erhöht hat. Infolge der durchgehenden Tarifierung entfällt die – für den Fahrgast teure – Notwendigkeit, sich bei jedem Umstieg einen neuen Fahrschein zu kaufen. Zudem werden seit der Tarifreform auch neue Tarifprodukte im Regionalverkehr angeboten:

- Durch die neuen Abo-Monatskarten kann den Stammfahrgästen eine günstigere Alternative gegenüber der klassischen Monatskarte angeboten werden, wodurch beim Übergang auf ein Abo-Produkt infolge der Rabattierung die Preissteigerung im Zeitkartensegment kompensiert werden konnte.
- Als „Ergänzungsbaustein“ wird Zeitkartennutzern – sowohl im Bartarif als auch im Abo – die Möglichkeit einer sog. „City-Option“ für die Stadtverkehrsbereiche Gera bzw. Greiz angeboten (für Weida und Zeulenroda entfällt diese, da diese Stadtverkehre ohnehin nur jeweils eine Tarifzone umfassen). Damit können Inhaber von Zeitkarten des Regionalverkehrs im Vor- bzw. Nachlauf auch alle anderen Linien der Verkehrsunternehmen PRG, RVG, PIEHLER, HERZUM und THÜSAC in den Stadtgebieten Gera bzw. Greiz nutzen.

► *Verbundtarif der Verkehrsunternehmen im Landkreis Greiz*

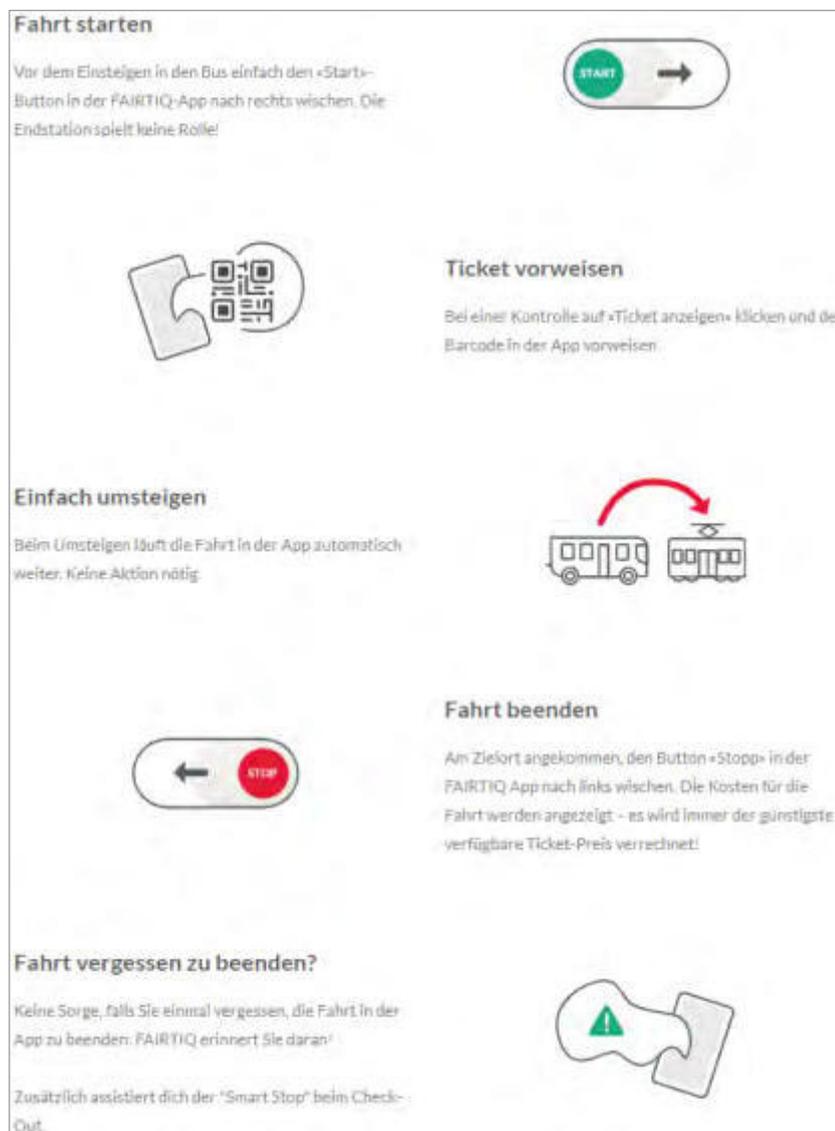
- Für Firmen bzw. deren Beschäftigte wurde erstmals ein Jobticket-Angebot in das Tarifsortiment aufgenommen. Dieses sieht vor, dass Firmen mit den Verkehrsunternehmen einen Vertrag über die obligatorische Abnahme einer bestimmten Anzahl von Abo-Monatskarten (mindestens fünf Stück) für ihre Mitarbeiter abschließen und im Gegenzug zusätzlich zu der Rabattierung als Abo-Karte ein weiterer Rabatt in Höhe von gegenwärtig 10% (im Sinne eines Gruppenrabatts) gewährt wird, der als vergünstigter Fahrpreis an die Beschäftigten weitergereicht werden kann. Mit der vergleichsweise geringen Mindestabnahmemenge von fünf Karten ist die Einstiegshürde – auch im Hinblick auf die Eignung für die zahlreichen klein- und mittelständischen Unternehmen im Bediengebiet – bewusst relativ gering gewählt worden.

Kundengruppenspezifische Verkehrs- und Tarifangebote sollen bedarfsgerecht weiterentwickelt werden, wobei das Gebot einer möglichst einfachen und übersichtlichen Tarifsystematik angemessen zu berücksichtigen ist. Für die Weiterentwicklung des Tarifs bzw. der Vertriebswege sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

► *Maßnahmen zur Weiterentwicklung von Tarifangeboten*

- Neben dem Lastschriftverfahren für Abo-Kunden bzw. Firmenverträge sowie einem kleinen Anteil bargeldlosen Zahlungsverkehrs beim Vorverkauf von Tickets in den Servicebüros wird der überwiegende Anteil der Einnahmen im baren Zahlungsverkehr (Fahrscheinverkauf in den Bussen) erzielt, was jedoch entsprechende Kosten der Geldentsorgung bei den Verkehrsunternehmen nach sich zieht. Die Verkehrsunternehmen arbeiten sukzessive darauf hin, ihren Fahrgästen flächendeckend die Option des bargeldlosen Zahlungsverkehrs einzuräumen (ohne jedoch Barzahlungen auszuschließen). Mit den bargeldlosen Zahlungswegen wird neben einer Reduzierung der Kosten des Geldverkehrs insbesondere einerseits ein höherer Service für Kunden angestrebt, welche dann insbesondere höhere Beträge für Zeitkarten auch unbar entrichten können; andererseits aber auch eine Reduzierung des Zeitaufwands bei den Zahlungsvorgängen und damit geringere Haltestellenaufenthaltszeiten bzw. eine höhere Betriebsstabilität. Voraussetzung für eine hohe Kundenakzeptanz insbesondere beim bargeldlosen Bezahlen im Bus ist die hohe räumliche Verfügbarkeit des Services sowie eine Akzeptanz aller gängigen unbaren Zahlungsverfahren (EC-, Kreditkarte, Payment-Apps via Smartphones, etc.).
- Fahrgäste erwarten perspektivisch neue Preisbildungsmodelle, welche an ihre individuellen Vorstellungen von Lebens-, Arbeits- und Freizeitgestaltung – und damit an ein differenziertes Verkehrs- und Mobilitätsverhalten – angepasst sind. Hierzu zählen u. a. sog. „Best-Price“-Modelle, die erst im Nachhinein den in Abhängigkeit der tatsächlichen Verkehrsmittelnutzung günstigsten Fahrpreis ermitteln. Für Fahrgäste wird die Nutzung des ÖPNV damit einfacher, da es nicht mehr notwendig ist, für sich im Vorfeld zu überlegen, welches Tarifangebot das günstigste ist. Dies kann sich für die Verkehrsunternehmen im Hinblick auf deren Einnahmesituation sowohl positiv (bei einem Kundenzuwachs aufgrund der Reduzierung von Zugangsbarrieren zum ÖPNV) als auch negativ (bei einem Wegfall von Abo-Kunden) niederschlagen; valide

Daten liegen hierzu noch nicht vor. Gleichwohl ändern sich für die Verkehrsunternehmen damit die Kalkulationsgrundlagen zur Berechnung der Tariffhöhe, mitunter aber – in Abhängigkeit der konkreten Nutzeranzahlen – auch das interne Liquiditätsmanagement, da der Zufluss von Einnahmen schwankender wird. Darüber hinaus erfordert ein solches Angebot die Ermittlung der tatsächlichen Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln durch die jeweiligen Nutzer (sog. „Check-In-/Check-Out“-Systeme). Hierfür existieren mittlerweile gut funktionierende, app-basierte Lösungen (z. B. die FAIRTIQ-App; ↗ Abbildung 5-5), die besonders geeignet sind, da sie keinerlei zusätzliche Vertriebsinfrastruktur auf Seiten der Verkehrsunternehmen benötigen.



► **Abb. 5-5:**
Funktionsweise zur Nutzung der FAIRTIQ-App im öffentlichen Verkehr (Quelle: FAIRTIQ).

- Digitale Vertriebskanäle, wie z. B. auf Grundlage der FAIRTIQ-App, bilden die Grundlage, dass mittel- bis langfristig ohne Berücksichtigung der Grenzen von Bedienegebieten und Tarifverbänden die durchgehende Tarifierung jeder denkbaren Relation für Fahrgäste möglich wird. Für den Fahrgast wird sich die Nutzung des öffentlichen Verkehrs

hierdurch erheblich vereinfachen; zudem macht es für die Verkehrsunternehmen die, auf größere Räume betrachtet illusorische Anwendung eines einheitlichen Tarifs obsolet. Die Erlöszuscheidung an die verschiedenen, während des Reisewegs benutzten Verkehrsmittel bzw. Verkehrsunternehmen erfolgt in den Hintergrundsystemen teilstreckenscharf auf Basis der während des Reisewegs erhobenen Daten. Damit ließen sich die nicht unerheblichen Aufwendungen für regelmäßige Verkehrserhebungen und -umfragen in den Verkehrsverbänden vermeiden.

- Die Bestrebungen für eine durchgehende Tarifierung und gegenseitige Anerkennung von Fahrscheinen für übergreifende Fahrten zwischen dem Verbundtarif der Verkehrsgemeinschaft des Landkreises Greiz und dem Verbundtarif Mittelthüringen (VMT) sind weiter fortzusetzen.

Ein intensives, ansprechendes und auf die jeweiligen Nutzer- bzw. Zielgruppen abgestimmtes Marketing ist eine wesentliche Voraussetzung der Angebotskommunikation gegenüber den Kunden und folglich mitentscheidend für die Erschließung neuer Fahrgastpotentiale; dies umfasst mindestens folgende Produkte bzw. Aktivitäten:

- Herausgabe des Fahrplanbuchs (mindestens 1x jährlich),
- Unterhaltung einer Internetplattform mit allen relevanten Informationen (Echtzeit-Fahrplanauskunft, Routenplaner, Tarifinformationen, Informationen bei betrieblichen Änderungen, Download Fahrplantabellen, o. Ä.),
- Information über Netz-, Angebots- und Tarifänderungen auf verschiedenen, geeigneten Kommunikationswegen (Internet, Presse, Flyer, o. Ä.),
- Marketingaktivitäten/Werbekampagnen,
- verschiedene, spezialisierte IT-Plattformen (z. B. E-Ticketing, verbundweite Echtzeit-Datenbank zu Verspätungen/Abweichungen vom Regelbetrieb/Anschlüssen o. Ä.) und
- Info-Hotline (Servicetelefon) mit perspektivischer Erweiterung auf Videotelefonie („virtuelles Kundencenter“).

Das zunehmende Umweltbewusstsein in der Bevölkerung kann sich auf die Bewerbung des öffentlichen Nahverkehrs prinzipiell positiv auswirken; gleichwohl darf deren Wirkung allein nicht überschätzt werden. Die Verkehrsmittelwahlentscheidung des Fahrgastes ist nach wie vor in erster Linie von der (zeitlichen) Attraktivität des Angebots abhängig, weshalb der Kommunikation der Angebotsmerkmale eine entscheidende Bedeutung zukommt. Dies gilt insbesondere für die RegioBus-Hauptlinien mit den standardisierten Qualitätsmarken „PlusBus“ bzw. „TaktBus“. Der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) als Eigentümer der Markenrechte für beide Linientypen sieht hierfür eine Palette von Werbemedien vor; ebenso eignen sich für die regionale Kommunikation neben den digitalen Medien die kommunalen Informationsblätter der Gemeinden bzw. Landkreise mit einer hohen Auflage und Reichweite innerhalb des Bedienegebiets. Bei der Einführung neuer Angebote bzw. Bedienformen (z. B. die flexiblen Rufbus-Systeme; vgl. ↗ Kapitel 5.2.3, Maßnahme M8) ist die Eig-

► Marketing/Werbemaßnahmen

nung regionaler „Kennenlern-Tage“, ggf. auch in Verbindung mit ohnehin geplanten Veranstaltungen o. Ä. zu prüfen. Im Hinblick auf die Abschöpfung eines höheren Nachfragepotentials im Freizeitverkehr sind Kooperationen mit den Tourismusverbänden und den regionalen Anbietern touristischer Dienste zu prüfen, um Interessenten bereits während der ersten Informationsaufnahme die Zugänglichkeit zu den Informationen über eine Erreichbarkeit des gewünschten Ziels per ÖPNV zu erleichtern und so die Verkehrsmittelwahl, die im touristischen Sektor weit weniger zeitkritisch geprägt ist, im Sinne des ÖPNV zu beeinflussen.

5.3. Maßnahmenkonzept im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Gera

Die Grundlagen der Maßnahmen im Stadtgebiet Gera bilden der ÖDA und die Zweckvereinbarung mit dem Landkreis Greiz. Darauf aufbauend soll der NVP potenzielle Maßnahmen darstellen, die im Rahmen dieser Grundlagen zu einer Optimierung führen und eine strategisch-konzeptionelle Entwicklung darstellen. Die Grundsätze hierzu bildet vornehmlich das ThürÖPNVG. Darüber hinaus soll im Rahmen der Daseinsvorsorge ein ausreichendes Angebot bei Bus und Bahn sichergestellt werden, um vor dem Hintergrund der sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse weiterhin ein attraktives und angemessenes ÖPNV-Angebot gewährleisten zu können. Hierbei führt der Raumordnungsplan des Freistaates Thüringen aus, dass in Gera die Straßenbahnen das Rückgrat des städtischen Personennahverkehrs bilden, die Reduzierung von verkehrsbedingten und klimawirksamen Emissionsbelastungen verfolgt werden soll und dass die peripheren Gebiete durch Verkehrskooperationen und flexibler Angebotsformen erschlossen werden sollen. Darüber hinaus sind die verkehrspolitischen Ziele des Freistaates Thüringen heranzuziehen. Darunter fallen bspw. die Erhöhung des Anteils des ÖPNV an der Gesamtverkehrsleistung, Reduzierung des MIV, Gestaltung attraktiver und bedarfsgerechter Verkehrsangebote, Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse, Barrierefreiheit, Reduzierung der Schadstoffemissionen, stärkere Nutzung alternativer Energien und finanzpolitische Ziele/Sicherung der Finanzierung.

Insgesamt besteht mit dem NVP das Ziel, durch die Maßnahmen und möglichen Investitionen das bestehende ÖPNV-Angebot soweit wie möglich zu erhalten, zu optimieren und einen zukunftsfähigen ÖPNV zu wahren. Dies soll unter der weiteren Vorgabe des § 3 Abs. (2) ThürÖPNVG, basierend auf der Haushaltsatzung der Stadt Gera, im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers finanziert werden. Die Wirtschaftlichkeit soll sichergestellt werden durch einen ständigen Abgleich des Bedarfs mit dem Angebot (mittels Zählung der Linienbeförderungsfälle) und der Überprüfung der Ausgleichsleistungen mittels beihilferechtlichen Abrechnung / Überkompensationskontrolle.

Alternativen zum ÖPNV bestehen in weiteren nachhaltigen Mobilitätsformen. Dazu zählen zu Fuß gehen, Radfahren, individuelle Elektromobilität, öffentliche Mikromobilität und privatwirtschaftliche Angebote wie Taxis oder Ridesharing (Mitfahrdienste). Diese sind aber nicht für alle Menschen gleichermaßen geeignet und auch nicht überall gleichermaßen verfügbar. Insofern ist die Bereit-

stellung eines grundlegenden öffentlichen Verkehrssystems nach wie vor unverzichtbar in einem Sozialstaat wie Deutschland. Gleichwohl müssen auch die alternativen Angebote weiterentwickelt werden. Ansätze sind diesbezüglich in Gera bereits in Betrieb (E-Scooter), werden erprobt (teilautonomes Fahren – Emma) oder befinden sich in der Vorbereitung (Mobilitätsinseln).

5.3.1. Konkretisierte Maßnahmenvorschläge im Stadtbusverkehr

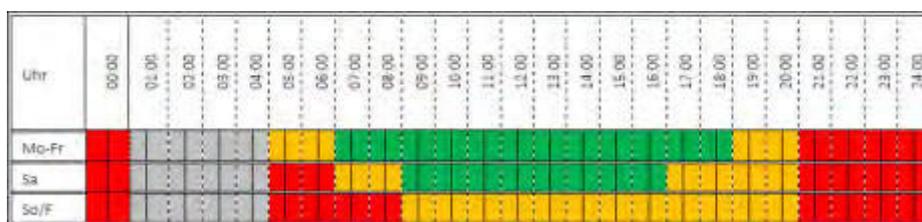
Die Anforderungen an den heutigen und zukünftigen ÖPNV sind hoch und vielfältig. Vor dem Hintergrund der national angestrebten Klimaschutzziele ist es erforderlich, die heutige Akzeptanz der Busse und Bahnen in Gera zu sichern und nach Kräften zu steigern. Für die als „Verkehrswende“ bezeichneten Änderungen im Bereich Mobilität sind die Sicherung und eine weitere Verbesserung der Mobilität ohne Auto erforderlich. Eine Verlagerung vom MIV zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes – bestehend aus dem Fußverkehr, dem Radverkehr und dem ÖPNV – wird nur erfolgen, wenn die Alternativen zum eigenen Pkw den überwiegenden Anteil der Verkehrsbedürfnisse der Menschen erfüllen. Der folgende Maßnahmenkatalog dient als Baukasten für die in den weiteren Kapiteln dargestellte Rahmenplanung für den ÖPNV in Gera.

Zur Gewährleistung einer hinreichenden Wirtschaftlichkeit werden die Bedienungshäufigkeiten an die tageszeitlichen Schwankungen der Verkehrsnachfrage angepasst. Hierbei werden Zeiträume mit gleichbleibenden Taktzeiten zu sog. Verkehrszeiträumen zusammengefasst. Die nachfolgenden Abbildungen geben einen Überblick über die getroffenen Festlegungen zu den Verkehrs- und Bedienungszeiträumen:

Verkehrszeit	Verkehrstage		
	Mo – Fr	Sa	So/F
Hauptverkehrszeit (HVZ)	06:30 – 18:00	08:30 – 16:30	
Nebenverkehrszeit (NVZ)	04:30 – 06:30	06:30 – 08:30	08:30 – 20:30
	18:00 – 20:30	16:30 – 20:30	
Schwachverkehrszeit (SVZ)	20:30 – 00:30	04:30 – 06:30	04:30 – 08:30
		20:30 – 00:30	20:30 – 00:30
Nachtverkehrszeit (NaVZ)	00:30 – 04:30	00:30 – 04:30	00:30 – 04:30

► **Abb. 5-6:**

Festlegungen zu Verkehrs- und Bedienungszeiträumen im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Gera für Bus und Straßenbahn. Es bedeuten:



grün = Hauptverkehrszeit
orange = Nebenverkehrszeit
rot = Schwachverkehrszeit
grau = Nachtverkehrszeit

Die Bedienungshäufigkeit (räumlich) der Stadt Gera soll folgenden Vorgaben folgen (basierend auf ÖDA, Anlage 8, Nr. II.3.; ↗ Anhang 5-2b):

Gebietstyp	Bedienungshäufigkeit je Stunde und Richtung		
	Hauptverkehrszeit	Nebenverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
Kernbereich	≥ 6 Fahrten	≥ 4 Fahrten	≥ 2 Fahrten
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	≥ 4 Fahrten	≥ 2 Fahrten	≥ 1 Fahrten
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	≥ 2 Fahrten	≥ 1 Fahrten	≥ 0,5 Fahrten
Sonstige Räume / ländlicher Raum	≥ 0,5 Fahrten	≥ 0,5 Fahrten	bei Bedarf

► **Abb. 5-7:**

Festlegungen zu Bedienungshäufigkeiten im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Gera für Bus und Straßenbahn.

Linie	Route/Fahrtverlauf	Bedienhäufigkeiten (Fahrten/(h, Ri.))								
		Mo - Fr			Sa			So/F		NaVZ
		HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
Betriebszweig „Straßenbahnverkehr“ (Konzessionsinhaber: GVB GmbH)										
1	Zwötzen – Untermaus	4	4	2	4	2/4	2	2	2	e. F.
2	Bahnhof Zwötzen – Lusan/Zeulsdorf	2	2	---	---	---	---	---	---	---
3	Lusan/Zeulsdorf – Bieblach-Ost	6 ¹ /8 ² / 12 ³	4	2	4	4	2	2/4	2	e. F.
Betriebszweig „Stadtbusverkehr“ (Konzessionsinhaber: GVB GmbH)										
10	Reuß-Park – Hammelburg	1/2 ⁴	1/2 ⁴	---	0,5	1/0,5 ₄	e. F.	1/0,5 ₄	0,5	e. F.
11	Reuß-Park – Weißig ⁵	0,5	0,5	---	0,5	0,5	---	0,5	---	---
12	Heinrichstraße – Zschippert ⁶	0,5	e. F.	---	0,25 ⁷	---	---	0,25 ⁷	---	---
13	Eiselstraße – Schafpreskeln	e. F.	---	---	---	---	---	---	---	---
14	Heinrichstr. – Ferberturm – Heinrichstr.	0,5	---	---	---	---	---	---	---	---
15	Gewerbepark Keplerstr. ⁸ – Lusan/Laune	2	2	e. F.	2 ⁹	---	---	0,5 ¹⁰	---	e. F.
16	Bahnhof Zwötzen – Liebschwitz	2	2	2 ¹¹	1/2 ¹²	2	2 ¹²	0,5	1 ¹²	---
17	Reuß-Park – Frankenthal	2	2	1/2 ₁₃	1	1/2 ¹³	1/2 ¹ ₃	1/2 ¹³	1/2 ¹ ₃	e. F.
18	Kauern – Kleinfalke (- Großfalke) ¹⁴	1	1	---	0,5	0,5	---	0,5	---	---
19	Heinrichstr. – Gewerbegebiet Trebnitz	1	1	---	0,5	0,5	---	0,5	---	---
20	Fr.-Naumann-Platz – Harpersdorf ¹⁵	1	1	---	0,5	0,5	---	0,5	---	---
24	Untermhaus – Dr.-Th.-Neubauer-Str.	2	2	---	2	2	---	2	---	---
25	Heinrichstraße – Bahnhof Zwötzen	2	2	---	1	1	e. F.	1	e. F.	e. F.
26	Heinrichstr. – Bieblach-Ost Kaufpark	1	1	e. F.	1	1	---	0,5 ¹⁶	---	e. F. ¹⁷

¹ Abschnitt Lusan/Zeulsdorf – Brüte an Schultagen zwischen 6:00 – 8:00 Uhr und 13:00 – 17:00 Uhr
² zwischen 8:00 Uhr und 13:00 Uhr, sowie an Ferientagen bzw. ganztags (HVZ) ab Umsetzung Straßenbahnneubeschaffung
³ Abschnitt Brüte – Bieblach-Ost an Schultagen zwischen 6:00 – 8:00 Uhr und 13:00 – 17:00 Uhr an Schultagen
⁴ Teilweise verdichtetes Angebot
⁵ Abschnitt Weißig – Heinrichstraße Mo-Fr alle 2 h zusätzlich durch KOMBUS Linie 810
⁶ Bedienung der Haltestelle „Collis“ nur mit einzelnen Fahrten im Schülerverkehr; zzgl. einzelner zusätzlicher Fahrten im Schülerverkehr
⁷ Rufbus
⁸ zwischen 8 und 13 Uhr Bedienung des Abschnitts Lusan/Laune – Gewerbepark Keplerstraße nur einmal pro Stunde
⁹ geänderte Linienführung Bahnhof Zwötzen – Lusan/Laune
¹⁰ geänderte Linienführung Bahnhof Zwötzen – Lusan/Laune; erst ab ca.12:15 Uhr
¹¹ nur Abschnitt Zwötzen – Liebschwitz
¹² niedrigere Zahl bezieht sich auf den Abschnitt Bahnhof Zwötzen – Zwötzen
¹³ niedrigere Zahl bezieht sich auf den Abschnitt Heinrichstraße – Frankenthal
¹⁴ Abschnitt Kleinfalke – Großfalke nur einzelne Fahrten; Taktlücke Mo-Fr zwischen 9:30 und 12:30 Uhr
¹⁵ Taktverdichtung zwischen 5:00 – 8:00 Uhr und 14:00 – 16:00 Uhr an Schultagen
¹⁶ Rufbus zwischen Bieblach-Ost und Trebnitz
¹⁷ nur Abschnitt Heinrichstraße – Gewerbegebiet Trebnitz

► **Abb. 5-7:**
Festlegungen zu Bedienungshäufigkeiten im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Gera für Bus und Straßenbahn.

Darüber hinaus können sich auch während der Geltungsdauer des Nahverkehrsplans über die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen hinaus Änderungsbedarfe ergeben. Wird seitens des Aufgabenträgers und/oder der Verkehrsunternehmen festgestellt, dass Änderungen (Reduzierungen/Erweiterungen) notwendig werden, sind diese in gemeinsamer Absprache und bei Erfordernis unter Beteiligung weiterer Betroffenen zu prüfen und über deren Umsetzung zu entscheiden. Seitens der Verwaltung wird das ÖPNV-Angebot überprüft. Hierbei soll zeitnah auf der Linie 3 die Bedienhäufigkeit von acht Fahrten je Richtung die Stunde (HVZ, Mo – Fr) umgesetzt werden, allerdings abhängig von der Nachfrage und unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung. Hierbei kann jedoch das künftige bundesweite Nahverkehrsticket (49-EURO-Ticket) zu einer erhöhten Nachfrage führen. Prämisse bei einer möglichen Umsetzung ist die Einbeziehung von ökologischen, soziologischen und ökonomischen Aspekten.

**M11: VERKEHRSANGEBOT FÜR DEN KORRIDOR ZWÖTZEN/LIETZSCH/PORIS-
LENGEFELD/TAUBENPRESKELN/KAIMBERG**



Ortsbus als Linien- oder Bedarfsverkehr mit Taktfrequenz von 60 min (oder 120 min); ggf. differenziert nach HVZ, NVZ, SVZ

► Mögliche finanzielle Auswirkungen: Kosten ca. 55.000 €/Jahr

Bedienform:

Variante A: Linienverkehr

Variante B: Richtungsbandbetrieb (Ausrichtung der Fahrten an Anschlüssen zum Linienverkehr, feste Fahrplanzeiten an allen Haltestellen)

Variante C: Flächenbetrieb (Erfüllung von Fahrtwünschen ohne zeitliche Vorgaben)

Bedienzeiten: 06 Uhr (oder 05 Uhr) bis 20 Uhr (oder 19 Uhr oder 21 Uhr oder 22 Uhr)

Fahrzeug: Kleinbus (1 Stück) mit 8 oder 18 Plätzen

Bewertung des Lösungsansatzes:

Verbesserung der Verkehrsverhältnisse;

- Untersuchungsgebiet bislang nur mit einzelnen Linienfahrten mit Schwerpunkt Schülerbeförderung bedient
- ÖPNV-Angebot der Bewohner in allen 3 Optionen verbessert
- Verknüpfung mit übrigen Linienverkehr des GVB gewährleistet
- Variante A bietet geringste Hemmschwellen zur Benutzung

M12: NEUE LINIE 21 BIEBLACH-OST – WOHNGEBIET AM SPEITEWITZ – TREBNITZ – LAASEN – KNOTEN DORNAER STRASSE/STRASSE DES BERGMANNS – STRASSENBAHN HALTESTELLE STRASSE DES BERGMANNS



Errichtung einer neuen Linie 21 von Bieblach-Ost über Am Speitewitz, Trebnitz, Laasen, Knoten Straße des Bergmanns/Dornaer Straße bis zur Straßenbahnhaltestelle Straße des Bergmanns

Bedienform: Linienverkehr
Bedienzeiten: 06 Uhr (oder 05 Uhr) bis 20 Uhr (oder 19 Uhr oder 21 Uhr oder 22 Uhr)

Fahrzeug: Kleinbus (1 Stück) mit 8 oder 18 Plätzen

Bewertung des Lösungsansatzes:

Verbesserung des Verkehrsangebotes;

- Laasen und Neubaugebiet im Osten von Bieblach-Ost (welches derzeit stetig wächst; Wahrscheinlichkeit von Ansiedlung junger Familien mit Nachwuchs → zukünftig Schülerverkehr) erstmals (im Stundentakt) angebunden
- Verbesserung der Anbindung von Trebnitz zum Halbstundentakt
- Anbindung an die Straßenbahnlinie 3 an der Haltestelle Straße des Bergmanns
- Tangentialverbindung Reuß-Park – Bieblacher Hang

Infrastruktur/bauliche Maßnahmen:

- Haltestelle Straße des Bergmanns (Verknüpfung mit Straßenbahn): vorhandene Haltestelle in der Straße des Bergmanns nutzen oder Haltestelle parallel zum Bahnsteig (Prüfung)
- Knoten Dornaer Str./Straße des Bergmanns: Errichtung einer Haltestelle in der Straße des Bergmanns möglichst unweit der Kreuzung
- Befahrbarkeit in Laasen (Prüfung)

► Mögliche finanzielle Auswirkungen bei 60-Minuten Takt: Kosten ca. 141.000 €/Jahr

► Mögliche finanzielle Auswirkungen bei 120-Minuten Takt: Kosten ca. 79.000 €/Jahr

- Haltestelle in Trebnitz: Bedienung der Haltestelle im Linienverlauf ermöglichen oder Wendefahrt um die Kirche Trebnitz planen

sonstige Hindernisse/Widerstände: potenzielle Probleme bei der Einrichtung der zuvor genannten neuen Haltestellen und Befahrung von Ortslagen, die bislang nicht mit Bussen befahren wurden (Laasen), bzw. wo eine Wendefahrt nötig ist (Trebnitz).

M13: ANGEBOTSKONZEPTION BUSLINIEN WEST (LINIEN 10, 11 UND 17)



PROBLEMSTELLUNG: Das Liniensystem von der Heinrichstraße in Richtung Westen, bestehend aus den Linien 10, 11 und 17 (blaue Linien), bildet unter der Woche einen übersichtlich strukturierten 15-Minuten-Takt. Die alle 120 Minuten verkehrende Linie 11 nach Weißig über Martins Höhe ersetzt jeweils eine Fahrt der Linie 10 im bislang nachfrage-schwachen Abschnitt Klinikum Haupteingang – Ernsee – Hammelburg. Gleichzeitig fahren parallel zum 15-Minuten-Takt des Stadtbusverkehrs zahlreiche Regionalbuslinien. Die Linien 200, 222 und 810 weisen dabei Ansätze für Taktfahrpläne auf. Im Rahmen der Laufzeit des Nahverkehrsplanes sollte gemeinsam mit den benachbarten Aufgabenträgern an einer Integration dieser Linien zu einem attraktiven und effizienten Verkehrsangebot gearbeitet werden (basierend auf ÖDA Anlage 8, Nr. 1.2.).

Koordinierung der Linienverkehre:

- weitere Vervollständigung des 15-Minuten-Taktes durch Integration der Regionallinien 810, 200, 202 und 233 mit den Stadtbuslinien 10 und 17
- Anbindung von Frankenthal nach Töppeln Bahnhof (1,8 km; etwa 4 Minuten Fahrzeit) und dort Verknüpfung mit dem Bahnverkehr und der Linie 20
- Mögliche Verkürzung der Linie 11 und Aufwertung der Regionalbuslinien 200 oder 810 zu einer „PlusBus“-Linie
- Bedienung Martins Höhe: Umstellung auf eine Bedarfshaltestelle der Linie 810; der Einsatz eines „Wunschtasters“ (Schalter mit Signal für die Anmeldung des Fahrtwunsches 2 Minuten vor der Abfahrt soll geprüft werden)

- Bedienung der Haltestelle Klinikum Haupteingang durch alle in den 15-Minuten-Takt integrierten Linien

Verbesserung des Verkehrsangebotes durch Verbesserung der Verkehrsverhältnisse infolge der Vervollständigung der Fahrplankette; Lückenschluss Frankenthal – Töppeln ermöglicht zusätzliche Verknüpfungen Bus/Bus und Bus/Bahn

Finanzielle Auswirkungen: derzeit nicht abschätzbar, abhängig von der Kooperation mit den benachbarten Aufgabenträgern, mögliche zusätzliche Fahrten für den Schülerverkehr

Infrastruktur: Anpassung abhängig von der Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern

sonstige Hindernisse/Widerstände: konzessionsrechtliche Fragestellungen; darüber hinaus kann es vorkommen, dass durch die Anpassung von Linienläufen infolge der Vermeidung von Parallelverkehren einzelne bisher direkt angebotene Fahrtbeziehungen nicht mehr möglich sind und Umsteigezwänge entstehen.

M14: OPTIONALE MAßNAHMEN BASIEREND AUF DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT DES AUFGABENTRÄGERS IM STADTGEBIET GERA

Grundlage für die optionalen Maßnahmen ist das Thüringer ÖPNV-Gesetz; aus dem hervorgeht, dass die Erfüllung des ÖPNV als Pflichtaufgabe unter der Maßgabe der Leistungsfähigkeit im Hinblick auf die Finanzierbarkeit zu leisten ist (vgl. § 3 Abs. (2) ThürÖPNVG).

Ausgangssituation zum Stand November 2022:

Aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie haben die Verkehrsunternehmen in Deutschland, so auch die GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH und das beauftragte Verkehrsunternehmen des Landkreises Greiz, seit Mitte März 2020 einen signifikanten Fahrgastverlust zu verzeichnen. Im Jahr 2020 lag der durchschnittliche Fahrgastverlust der GVB bei 23,8%, wobei im März 2020 ein Spitzenwert mit einem Fahrgastverlust von 63,5% zu verzeichnen war. Zu Beginn des Jahres 2021, also in der dritten Welle der Pandemie, lagen die Fahrgasteinbrüche der GVB bei 48%. Im September 2021 war eine deutliche Erholung zu verspüren. Der Fahrgastverlust im Vergleich zum September 2019 betrug 13,8%. Im Jahresdurchschnitt 2021 lag der Fahrgastverlust 2021 zu 2019 bei 26,8%. Zu Beginn 2022 betrug der durchschnittliche Fahrgastverlust ca. 23,4% im ersten Quartal. Der durchschnittliche Fahrgastverlust bis zur Einführung des 9-Euro-Tickets zum 1. Juni 2022 betrug 19,7%. Gerade im Monat Mai erholten sich die Fahrgastzahlen und der Rückgang lag bei durchschnittlich 13,1%. Aufgrund der Einführung des 9-Euro-Tickets zum 1. Juni 2022 stiegen im Juni 2022 die Fahrgastzahlen, was insgesamt einen Fahrgastzuwachs

von 3,5% bedeutet. Allerdings sind diese Werte aufgrund der starken Preisrabbattierung nicht eindeutig qualifizierbar. Im Jahr 2020, 2021 und 2022 werden die mit den Fahrgastverlusten verbundenen rückläufigen Liniererträge durch den ÖPNV-Rettungsschirm aufgefangen. Im Jahr 2023 wird davon ausgegangen, dass die Ausgleichszahlungen, auf der Berechnungsgrundlage des ÖDA (Verfahren der Ermittlung der Soll-Fahrgelderlöse) sprunghaft ansteigen werden (vgl. Kapitel 6 Abbildung 6-5b). Hauptursache für den starken Anstieg des Jahresfehlbetrages in 2023 ist der deutliche Rückgang der Linieneinnahmen gegenüber 2019, der, wenn auch nicht in gleicher Höhe, auch im Jahr 2023 zu erwarten ist.

Zudem hat sich das Nutzungsverhalten potentieller Fahrgäste aufgrund der COVID-19-Pandemie teilweise geändert. So hat sich die Zahl der Wege aufgrund von Home-Office reduziert, viele ehemalige Nutzer sind während der Pandemie auch auf alternative Verkehrsmittel wie das Fahrrad oder E-Scooter umgestiegen. Inwieweit das geänderte Nutzungsverhalten dauerhaft ist, kann nur schwer eingeschätzt werden.

Für das Jahr 2023 ist auf jeden Fall wieder mit einem Anstieg der Fahrgastzahlen im Vergleich zu den beiden Vorjahren zu rechnen, jedoch wird das Niveau vermutlich noch unter dem Vor-Corona-Jahr 2019 liegen. Bei vorsichtiger Betrachtung wird damit gerechnet, dass die Fahrgastzahlen schrittweise bis 2024 wieder auf das Niveau von 2019 ansteigen.

Der gegenwärtige Anstieg der Kosten für Mobilität (steigende Kraftstoffpreise), die ansteigenden Schülerzahlen (vgl. Schulentwicklungsplan Stadt Gera), sowie die Ansiedlung von Unternehmen wie Amazon und die damit verbundene gestiegene Nachfrage nach ÖPNV (Jobtickets) könnten diesen Prozess noch beschleunigen. Auch die politisch gewollte Verkehrs- und Energiewende (künftig unterstützt durch die Einführung eines bundesweiten Tickets im öffentlichen Nahverkehr) und Stärkung des Umweltverbundes lässt einen Anstieg der Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr erwarten.

Ob es auch im Jahr 2023 einen ÖPNV-Rettungsschirm geben wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt spekulativ und wird wohl davon abhängen, ob aufgrund des möglichen Auftretens gefährlicher Mutanten staatlicherseits Einschränkungen des öffentlichen Lebens vorgenommen werden. Wie sich die Linieneinnahmen der GVB tatsächlich im Jahr 2023 entwickeln werden, lässt sich, anders als in den Jahren vor der COVID-19-Pandemie, nur noch schwer vorhersagen.

Ein mögliches Potenzial der Reduzierung des Ausgleichsbetrages besteht darin, dass die Tarife im Verbundgebiet angepasst werden, dies vor allem basierend auf den zahlreichen Unsicherheiten und der Auswirkungen der Corona-Pandemie, der Energiekrise und noch nicht vorhersehbaren Preissteigerungen in weiteren Bereichen. Je nach Höhe

wird die Tarifierung einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis des Ausgleichsbetrages haben.

Eine weitere Möglichkeit zur Reduzierung des Ausgleichsbetrages besteht darin, das Angebot zu reduzieren, um damit der finanziellen Leistungsfähigkeit der Kommune gerecht zu werden, sofern dies notwendig ist.

Basierend auf dieser Grundlage behält sich der Aufgabenträger für das Stadtgebiet Gera im Gültigkeitszeitraum des NVP 2022 – 2026 vor, mögliche Leistungsreduzierungen im gesamten Stadtgebiet zu beauftragen, um die Ausgleichszahlungen im Sinne der Leistungsfähigkeit der Kommune anzupassen (vgl. § 3 Abs. (2) ThürÖPNVG). Ziel ist es, die Wirtschaftlichkeit des Handelns des Verkehrsunternehmens und der Vertragspartner in Einklang mit dem kommunalen Haushalt (Verfügbarkeit der Eigenmittel) sicherzustellen. Die Notwendigkeit hierfür liegt in der nicht abschätzbaren Entwicklung von Fahrgastaufkommen und Fahrgelderlösen begründet sowie in geopolitischen Entwicklungen mit daraus resultierenden Folgen wie Preiserhöhungen für Kraftstoffe, Engpässe bei bestimmten Rohstoffen und damit verbundenen Liefer-schwierigkeiten, etc.

Weiterhin soll geprüft werden, basierend auf dem zukünftigen Zustand der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen im Jahr 2023, die Ausgleichszahlungen anzupassen. Dies bedeutet, dass es notwendig ist, die künftigen finanziellen Entwicklungen auf Bundes- und Landesebene wie bspw. der Energiekostenausgleich 2022/2023 oder Billigkeitsleistungen im Zuge des bundesweiten Nahverkehrstickets, sofern diese Mittel zur Verfügung gestellt werden, in die Berechnung der Ausgleichszahlungen einzustellen.

Im Hinblick auf die beauftragten Verkehre sind die aktuellen Angebote zu analysieren, um nachfrageschwache Fahrten herauszufiltern und einen entsprechenden Fahrplanentwurf präsentieren zu können. Ausgangsbasis bildet dabei eine systematische Auswertung der Fahrgastzahlen, beginnend im ländlichen Raum des Stadtgebietes Gera sowie im gesamten Verkehrsgebiet während der Nebenverkehrszeit (NVZ), Schwachverkehrszeit (SWZ) und Nachtverkehrszeit (NaVZ). Ziel ist es, zusätzliche Verkehrsleistungen durch die Reduktionspotentiale infolge des Einsatzes bedarfsorientierter Bedienformen auszugleichen.

Mit dieser Herangehensweise können geringfügige Einsparpotenziale generiert werden. Dies geschah in ähnlicher Weise im Februar 2022 durch die GVB – dabei wurden Reduzierungen bei den Fahrplankilometern von 4,5% vorgenommen und zwar an den Stellen, an denen die Nachfrage nur gering war und damit nur geringe Verluste an Erträgen mit der Leistungskürzung einhergingen.

Eine Reduzierung des Ausgleichsbetrages in einem höheren Maße, ließe sich nicht über punktuelle Angebotsstreichungen herbeiführen, sondern das Gesamtangebot müsste systematisch neu geplant werden

und würde sich deutlich von dem Grundprinzip des im Nahverkehrsplan dargestellten Angebotes unterscheiden. Bei Umsetzung der Reduzierung des ÖPNV-Angebots werden die Mindestbedienstandards (siehe Abbildung 5-7) in Rückkopplung mit den Verkehrsunternehmen angepasst. Die Reduzierung der Verkehrsleistung müsste dann nach prozentualen Anteil der Gesamtfahrplankilometer zwischen der GVB und dem beauftragten Verkehrsunternehmen des Landkreises Greiz aufgeteilt werden.

Die weiteren Konsequenzen für die Verkehrsunternehmen sind eine Planung des Angebotes, eine Umsetzung der Planung in eine Fahr- und Umlaufplanung und konkrete Dienstplanung durch die Verkehrsunternehmen, die der Zustimmung des Betriebsrates bedarf sowie die Einarbeitung jener Prämissen in einen neu aufzustellenden Wirtschaftsplan.

Die finanziellen Auswirkungen der Angebotsreduzierung führen vermutlich dazu, dass für einem Euro Einsparung ein Verlust von 0,67 EUR im Linien Erlös entsteht (Grundlage: Auswertung der Leistungskürzungen basierend auf dem Jahr 2014). Weitere Angebotsreduzierungen zur Senkung des Ausgleichsbetrages um einen größeren Betrag (z. B. 500.000 EUR oder 1.000.000 EUR) würden zur Folge haben, dass die Verkehrsunternehmen, bei sinkenden Kosten, in höherem Maße Linien erträge verlieren und damit das Defizit automatisch wieder ansteigt. Somit kann davon ausgegangen werden, dass mit jedem Euro Kürzung mindestens 0,67 EUR Linien Erlöse verlorengehen, die voll ergebniswirksam sind, also den Verlust wieder erhöhen.

Wird von den optionalen Leistungsveränderungen Gebrauch gemacht, bedeutet dies im Umkehrschluss aus verkehrsplanerischer Sicht teilweise eine Kontraproduktivität. Es muss allen Beteiligten zugleich bewusst sein, dass bei Angebotsreduzierungen der gleiche verkehrspsychologische Effekt eintritt, wie bei den Folgen der COVID-19-Pandemie. Abhängig davon, welche Angebotsreduzierungen umgesetzt werden, können hierbei ebenfalls langfristig dem ÖPNV Fahrgäste ausbleiben und diese auf andere Verkehrsmittel, vor allem den MIV, wechseln. Weniger Fahrgäste aufgrund reduzierter Leistung bedeuten im Umkehrschluss, dass weniger Einnahmen erzielt werden und der Ausgleichsbetrag trotz reduzierter Leistung ansteigt. Aus diesem Grund muss geprüft werden, wenn Angebotsreduzierungen durchgeführt werden müssen, wo diese vorgenommen werden sollen. Nachfragestarke Linien sollten zwingend im derzeitigen Umfang aufrechterhalten werden, um die Einnahmen zu sichern.

Weitere Maßnahmen der ÖPNV-Erschließung:

- Tangentialverbindung Reuß-Park – Heinrichstraße:
Lückenschluss zwischen Reuß-Park und Heinrichstraße durch Verkürzung des Fahrwegs und somit der Reisezeit

- Aufwertung Linie 12 Zschippert/Collis – Heinrichstraße:
Änderung des Fahrtverlaufs der Linie 12 Heinrichstraße – Zschippert
(über die Plauensche Straße statt über die Reichsstraße),
Abbau des Parallelverkehrs zwischen der Linie 1 und der Linie 12 in der
Reichsstraße (zumal die Linie 12 in der Reichsstraße keine Haltestellen
bedient)
 - Anbindung Gorlitzsch:
Optionen:
 - a) Entwicklung von ÖPNV-Anbindung im Linienbedarfsverkehr
 - b) Prüfung des Linienverlaufs bei Integration in ÖPNV-Linienver-
kehr
 - c) Potenzialgebiet für gebündelten BedarfsverkehrZiel: Möglichkeiten einer regelmäßigeren Anbindung
 - Aufwertung Linie 13 Schafpreskeln – Lusan/Laune:
Entwicklung von Möglichkeiten zur regelmäßigeren Anbindung unter
Berücksichtigung bestehender Linien
 - Aufwertung Linie 18 Großfalke – Kleinfalke/Liebschwitz:
Entwicklung von Möglichkeiten zur regelmäßigeren Anbindung
 - Anbindung Langengrobsdorf:
Optionen:
 - a) Entwicklung von ÖPNV-Anbindung im Linienbedarfsverkehr
 - b) Potenzialgebiet für gebündelten BedarfsverkehrZiel: - Möglichkeiten einer (regelmäßigeren) Anbindung
- Reduzierung des freigestellten Schülerverkehrs
 - Anbindung bzw. Durchbindung Frankenthal – Töppeln:
Optionen:
 - a) Entwicklung von ÖPNV-Anbindung im Linienbedarfsverkehr
 - b) Potenzialgebiet für gebündelten Bedarfsverkehr
 - c) Verlängerung Linie 17 bis Haltestelle TöppelnZiel: Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsmittel und kürzere
Anbindung der Westvororte an den SPNV
 - Anbindung östliche Sorge und Zschochernstraße:
Prüfung verschiedener Optionen zur Anbindung der östlichen Sorge
und ÖPNV-Erschließung der Zschochernstraße mit Variantenprüfung
inklusive Integration in bestehende Linien (Linie 14)
 - Prüfung der Erschließung und Linienführung Linie 14:
Evaluation der bestehenden Linie 14 und mögliche Anpassung der Er-
schließung und der Linienführung (z. B. Linienführung über die Frei-
tagsstraße)
 - Prüfung der Erschließung und Linienführung Linie 19:
Evaluation der bestehenden Linie 19 und mögliche Anpassung der Er-
schließung und der Linienführung (z. B. Linienführung über die Quel-
lenstraße)
- ▶ Linie 12 über Plauensche
Straße; mögliche finanzielle
Auswirkungen: Kosten ca.
2.000 €/Jahr
 - ▶ Linie 12 über Plauensche
Straße und Hinfahrten über
Collis; mögliche finanzielle
Auswirkungen: Kosten ca.
16.000 €/Jahr
 - ▶ mögliche finanzielle Auswir-
kungen: Kosten ca. 7.000
€/Jahr
 - ▶ mögliche finanzielle Auswir-
kungen: Kosten ca. 11.000
€/Jahr
 - ▶ Mögliche finanzielle Auswirkun-
gen: Einsparung ca. 18.000
€/Jahr

- Prüfung der Erschließung und Linienführung Linie 24:
Evaluation der bestehenden Linie 24 und mögliche Anpassung der Erschließung, der Linienführung und der Einsatz des verwendeten Fahrzeugs im Zuge der Durchbindung von Alt-Bieblach nach Bieblach-Ost → damit verbunden die Änderung der Verkehrsorganisation und Ausbau der Straßenverkehrsfläche
- Prüfung der (Straßenbahn)Linie 2:
Evaluation der bestehenden Linie 2 (Aufhebung basierend auf ÖDA Anlage 8, Nr. II.1.) und Anpassung in eine Buslinie, die eine südliche Quer-Verbindung zwischen Lusan und Liebschwitz ermöglicht (Erschließung und Linienführung prüfen / Prüfung der Wirtschaftlichkeit, im Hinblick auf Fahrplankilometer, Fördermittelbindung, Verknüpfung der Verkehrsträger, Personal- und Infrastruktureinsatz) → mögliche Verlängerung der Linie 16
- Anbindung der nördlichen Innenstadt:
 - Lückenschluss der Erschließung der nördlichen Innenstadt mittels der Ost-West-Buslinien
 - Prüfung der Optionen der nutzbaren bestehenden Linien durch Aufteilung der Linienführung
 - Mögliche Linienführung von Altenburger Straße kommend, über Ziegelberg, Clara-Zetkin-Straße bis zur Heinrichstraße
 - Verwendung von zunächst provisorischen Haltestellen (Erprobung auf Zeit im Rahmen einer Nachprüfung der Standortwahl)
 - mögliche Kombination mit Tangentialverbindung Reuß-Park – HeinrichstraßeZiel: komplementierte Innenstadtumfahrung mit dem ÖPNV und Verbesserung der Tangentiale Ostviertel – nördliche Innenstadt und mögliche Kombination mit der Tangentialverbindung Reuß-Park - Heinrichstraße
- Anbindung von möglichen nachfragestarken Gebieten:
 - Anbindung von Neuansiedlungen, wie z. B. Gewerbe- und Industriegebiete oder bei großflächiger Bebauung mit hohem Fahrgastpotenzial (Berücksichtigung des Entwicklungskonzepts Wohnen) unter Berücksichtigung bspw. von Arbeitszeiten.
 - Grundlage hierfür sind ein prognostizierbares Verkehrs- bzw. Fahrgastaufkommen, (über)betriebliches Mobilitätsmanagement und Vorhandensein von Quelle-Ziel-Beziehungen die mit dem ÖPNV gelöst werden können.Ziel: Stärkung des ÖPNV bei Neuansiedlung, ÖPNV-Bindung der Fahrgäste und Sensibilisierung für grundsätzliches Mobilitätsmanagement und Mobilitätsverhalten.
- Berücksichtigung der Fahrplanänderungen des übergeordneten ÖPV-Netzes:
 - Bei Änderungen des übergeordneten ÖPV-Netzes, wie z. B. des SPNV, sollen möglichen Fahrplanänderungen darauf ausgelegt werden und dennoch mit den städtischen und regionalen Anforderungen im Einklang stehen.

► Mögliche finanzielle Auswirkungen: Einsparung ca. 80.000 €/Jahr

- Im Vordergrund stehen die Umsteigebeziehungen an den Haltestellen Hauptbahnhof/Theater, Südbahnhof und Bahnhof Zwätzen.
- Anbindung Stublach:
 - Die Stadt Gera sollte sich bei dem Freistaat Thüringen (zuständig für die SPNV-Aufgabenträgerschaft) für eine Verdichtung der Halte an der Zugangsstelle Gera-Langenberg einsetzen → Reduzierung des bestehenden Angebotsdefizites und somit Erschließungswirkung für den fehlenden Haltestelleneinzugsbereich.
 - Option: Errichtung einer Mobilitätsstation
- Anbindung Bildungseinrichtungen:
 - Grundschole Saarbachtal;
 - Einrichtung einer Stichfahrt nachmittags in Fahrtrichtung Weißig über Frankenthal (Heimfahrt von der GS „Saarbachtal“ in Scheubengrobsdorf); alternativ: Einrichtung einer Umsteigemöglichkeit an der Haltestelle „Klinikum, Haupteingang“

 - Anbindung bei schulorganisatorischen Veränderungen;
 - Anbindung der Bildungseinrichtungen (Ausweichobjekte) durch schulorganisatorische Veränderungen, wie bspw. Sanierung, Verhinderung der Zuwegung, etc.
- Optionen für Feinerschließungen:

Bei jeglichen Erschließungen von Defiziten im ÖPNV-Netz bzw. bei sinnvollen Ergänzungen als Zubringerverkehr soll geprüft werden, basierend auf dem Stand der Technik und den gesetzlichen Vorgaben, ob autonome Fahrzeuge (Shuttle) eingesetzt werden können (siehe gebündelte Linien- und Bedarfsverkehre).

5.3.2. Maßnahmen im Straßenbahnnetz

Sämtliche Maßnahmen und Investitionen aus diesem Kapitel im Stadtgebiet Gera sind, basierend auf dem Haushalts sicherungskonzept, den finanziellen Mitteln des Aufgabenträgers (§ 3 Abs. (2) ThürÖPNVG) unterzuordnen. Jede einzelne Maßnahme muss aus diesem Grund im Sinne des Kosten-Nutzen-Verhältnisses geprüft werden. Zudem müssen bei einer möglichen Umsetzung die Förderbedingungen, die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, die Nachhaltigkeit, und die vorherrschenden Parameter geprüft und abgewogen werden.

Anmerkung: Es ist zu beachten, dass die aufgeführten Kosten bzw. Einsparungen grobe Abschätzungen mit den zum Zeitpunkt der Erstellung zur Verfügung stehenden Mitteln und Parametern sind. Diese besitzen keinen Anspruch auf Gültigkeit bei einer möglichen Umsetzung der Maßnahme zum jeweiligen Zeitpunkt. Hierbei ist nicht vollständig abzusehen, wie sich der ÖPNV, dessen Infrastruktur, kommunale Eigenmittel und zukünftige Fördermittel entwickeln werden.

Das Straßenbahnnetz der Stadt Gera kann durch Umsetzung der nachfolgend beschriebenen Ergänzungen für die Bevölkerung attraktiver und zugleich wirtschaftlich effizienter betrieben werden. Dabei kommt dem Infrastruktureneubau regelmäßig ein hoher Zeit- und Finanzaufwand zu. Die hier vorgeschlagenen Erweiterungen des Straßenbahnnetzes sollen zukünftig für eine langfristige Planung abgewogen und vorbereitet werden. Die für die Realisierung der Strecken erforderlichen Trassen sollen durch die Bauleitplanung freigehalten werden. Die möglichen Netzergänzungen Untermhaus – Duale Hochschule und Zwötzen – Zwötzen Bahnhof können ohne Steigerung des Fahrzeugbedarfs realisiert werden.

Kurzfristige Ziel- und Umsetzung:

M15: TRASSESANIERUNG UND UMGESTALTUNG WIESESTRASSE

Umsetzung Stadtbahnprogramm Stufe II – Bahnkörper Wiesestraße + Gleisdreieck Wiesestraße – Lusan/Brüte

Ein wesentlicher Bestandteil des Stadtbahnprogramms Stufe II ist die Sanierung und die Neugestaltung der Wiesestraße. Aufgrund der Netz- und Wirkung zur Anbindung des Stadtteils Gera-Lusan an das Stadtzentrum und als Zuführungsstrecke zum GVB-Betriebshof hat diese Maßnahme die höchste Priorität aller noch nicht umgesetzten Maßnahmen der Stufe II. Weiterhin ist dieses Projekt auch aus planerischer bzw. städtebaulicher Sicht eines der derzeitigen zentralen Verkehrsbauvorhaben der Stadt Gera im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans.

In der Wiesestraße überlagern sich eine Vielzahl sowohl städtebaulicher als auch verkehrlicher Funktionen, die aufgrund der begrenzten Straßenraumbreiten derzeit nicht vollständig befriedigt werden können.

Im Zuge des Umbaus der Wiesestraße ist neben den notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen der Gleisanlagen eine Neuordnung des Straßenraumes vorgesehen. Es sind dazu drei Abschnitte vorgesehen, die jeweils maßgeblich von der vorhandenen Straßenraumbreite abhängig sind.

Im nördlichen Abschnitt (Teilabschnitt (TA) 2.2.1) zwischen Karl-Marx-Allee und Arminiusstraße wird weiterhin ein straßenbündiger Bahnkörper mit Führung der Straßenbahn in der Fahrbahn des fließenden Verkehrs Bestand haben.

Die weiteren Abschnitte sind (TA 2.2.2) zwischen Arminiusstraße und Schenkendorfstraße und (TA 2.2.3) von der Schenkendorfstraße bis zum Gleisdreieck Lusan.

► *Trassensanierung und Umgestaltung Wiesestraße*

► *Mögliche finanzielle Auswirkungen für TA 2.2.2 und TA 2.2.3: Kosten 38,6 Mio. €*

Die Gesamtmaßnahme Wiesestraße wurde im Jahr 2018 mit dem nördlichen Bauabschnitt (Karl-Marx-Allee bis Arminiusstraße, TA 2.2.1) begonnen. Die Fertigstellung des nördlichen Abschnitts ist Ende 2022 geplant.

Zum südlichen Bauabschnitt gehört das Gleisdreieck Wiesestraße, dessen normative Nutzungsdauer der Gleisanlagen weit überschritten ist. Zur Aufrechterhaltung einer sicheren Betriebsführung ist es zwingend notwendig mit der Baumaßnahme Gleisdreieck noch im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplans zu beginnen.

Darüber hinaus gehört das Teilobjekt Lusan zum Stadtbahnprogramm Stufe II. Hierbei werden in Lusan die bestehenden Anlagen erneuert und zwei geänderte Verknüpfungspunkte (Straßenbahn/Bus) Lusan-Brüte und Lusan-Laune geplant.

Mittelfristige Ziel- und Umsetzung:

M16: STRASSENBAHNLINIE DUALE HOCHSCHULE - LANGENBERG

Die Vervollständigung der Straßenbahnstrecke von der Haltestelle Duale Hochschule nach Langenberg ermöglicht eine nachfragegerechte Bedienung des nördlichen Stadtgebietes von Gera mit Straßenbahnen. Nach Fertigstellung der neuen Straßenbahnstrecke soll das heutige Fahrplanangebot der Linie 3 Richtung Norden aufgesplittet werden. Mit alternierenden Fahrten nach Langenberg und Bieblach-Ost werden beide Linienäste in gleichem Umfang bedient. Auf dem Streckenabschnitt von Dualer Hochschule Richtung Süden entsteht somit eine nachfragegerechte Angebotsverdichtung. Die Anbindung von Langenberg durch die Straßenbahn ist damit ohne einen Mehrbedarf an Straßenbahnzügen möglich. Gleichzeitig können die Stadtbuslinien verkürzt werden, so dass der Bau der Straßenbahnstrecke die Betriebskosten des Busverkehrs reduziert und Fahrzeuge eingespart werden können.

Im Zusammenhang mit dem Betrieb der Stadtbahnlinie 4 werden Anpassungen im Busnetz erforderlich, welche rechtzeitig und einvernehmlich zwischen den beteiligten Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen abzustimmen sind; dies kann auch im Rahmen einer der künftigen Fortschreibungen des Nahverkehrsplans erfolgen. Der Betrieb von die Stadtgrenze überschreitenden Regionalbusverkehren, welche in die Zuständigkeit anderer Aufgabenträger fallen, als umsteigefreie Verbindungen bis zum Busbahnhof wird auch nach einer eventuellen Inbetriebnahme der Stadtbahnlinie 4 weiterhin gewährt. Die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger haben dabei die berechtigten wirtschaftlichen Interessen der übrigen betroffenen Parteien durch geeignete Maßnahmen (z. B. alternative Verkehrskorridore, Einschränkungen bei der Bedienung von Zwischenhaltestellen, zeitliche Beschränkungen in der Schwachverkehrszeit (SVZ), Kompensationsmaßnahmen, o. Ä.) angemessen zu berücksichtigen.

► *Mögliche finanzielle Auswirkungen: Kosten 10 Mio. €*

► *Straßenbahnlinie Duale Hochschule - Langenberg*

► *Mögliche finanzielle Auswirkungen: Kosten 47 Mio. €*

Für die Straßenbahnstrecke zwischen der Dualen Hochschule und Langenberg wurden auf Basis der vorliegenden Beschlusslage bislang bereits erhebliche Bauvorleistungen erbracht, so z. B. Errichtung von Teilen des Bahndamms, Stützmauern und Oberleitungsmasten. Auf Basis der vorliegenden Planfeststellung soll die Fertigstellung des Projektes kurz- bis mittelfristig erfolgen. Die Anpassung des Busverkehrs kann im Rahmen einer Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgen (basierend auf ÖDA Anlage 8, Nr. III.1.).

Langfristige Zielsetzung:

M17: LÜCKENSCHLUSSMASSNAHME ZWISCHEN UNTERMHAUS UND DUALER HOCHSCHULE

Der Lückenschluss zwischen der Endhaltestelle der Linie 1 Untermaus und Verknüpfungshaltestelle der Linie 3 Dualen Hochschule ermöglicht eine schnelle Verbindung zwischen dem Norden von Gera und dem Hauptbahnhof. Gleichzeitig wird die Straßenbahnlinie 1 durch zusätzliche Verkehrsfunktionen aufgewertet. Die Straßenbahnlinien zwischen Bieblach-Ost sowie künftig Langenberg und der Heinrichstraße würden die Strecken über Untermaus und die Berliner Straße alternierend bedienen. Die konkrete Streckenführung bleibt zu prüfen.

- ▶ *Lückenschlussmaßnahme zwischen Untermaus und der Dualen Hochschule*
- ▶ *Mögliche finanzielle Auswirkungen: Kosten 24 Mio. € / bei Baustart: 2030*

M18: LÜCKENSCHLUSSMASSNAHME ZWISCHEN BAHNHOF UND WENDESCHLEIFE ZWÖTZEN

Der Lückenschluss im Straßenbahnnetz im Süden von Gera ermöglicht eine stärkere Ausrichtung der Taktfrequenz (Häufigkeit der Abfahrten) an den Fahrgastpotenzialen der Stadtteile. Während die hohe Angebotsdichte für Lusan beibehalten wird, kann die Angebotsdichte auf der Wiesestraße der Nachfrage angepasst und die Angebotsdichte zur Anbindung von Zwätzen erhöht werden. Des Weiteren besteht die Möglichkeit bei z. B. Havariefällen das Betriebsgelände zu erreichen. Bei einer möglichen Umsetzung sollen die Varianten einer Brücke bzw. einer Unterführung untersucht werden.

- ▶ *Lückenschlussmaßnahme zwischen Bahnhof und Wendestelle in Zwätzen*
- ▶ *Mögliche finanzielle Auswirkungen: Kosten 36 Mio. € (inklusive Brücke über DB AG) / bei Baustart: 2030*

Eine Besonderheit stellt die Kreuzung der Bahnlinie im Bereich des Bahnhofes Zwätzen dar. Das novellierte Eisenbahnkreuzungsgesetz verbessert die Möglichkeiten zur Finanzierung. Die konkrete Streckenführung bleibt zu prüfen (basierend auf ÖDA Anlage 8, Nr. III.3.).

M19: NEUBAU STRASSENBAHN-OST-WEST-ACHSE

Zur Weiterentwicklung und Fortführung der Verkehrswende ist eine weitergehende Aufwertung des ÖPNV in Gera auf der Ost-West-Achse der Stadt erforderlich. Für die Streckenführung sind verschiedene Alternativen denkbar. Denkbar ist beispielsweise, dass nur die Anbindung der Oststadt mit Verknüpfung an der Heinrichstraße und an der

- ▶ *Neubau einer Straßenbahn-Ost-West-Achse*
- ▶ *Mögliche finanzielle Auswirkungen: Kosten 185 Mio. € / Baustart: 2035*

Straße des Bergmanns realisiert wird, weil dies eine betriebliche Einbindung in die Straßenbahnlinie 1 ermöglichen würde.

Ebenfalls besteht die Streckenführung wie im Flächennutzungsplan aufgenommen im Korridor: Klinikum – Straße des Friedens – Heinrichstraße – Zschochernstraße – Altenburger Straße – Straße des Bergmanns – Ronneburger Straße – Gewerbegebiet Trebnitz (basierend auf ÖDA Anlage 8, Nr. III.2.).

M20: VERLÄNGERUNG DER LINIE 3 (BIEBLACH-OST – DORNAER STRASSE)

In Bieblach-Ost findet weiterhin eine räumliche Entwicklung von Gewerbe und Wohnen statt. Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 3 zur Dornaer Straße wertet die neuen Standorte auf und erweitert das Fahrgastpotenzial der Straßenbahn (basierend auf ÖDA Anlage 8, Nr. III.4.).

5.3.3. Verknüpfungsstellen und Mobilitätsstationen



Mit der Einrichtung der Linie 21 (↗ **MASSNAHME M12**) besteht die Notwendigkeit eines Verknüpfungspunktes an der Haltestelle Straße des Bergmanns. Damit wird die räumliche Zusammenführung der Linien 3, 24 und 21 erreicht. Für die Linie 21 ist die Einrichtung einer Wendemöglichkeit zu prüfen. Mit dieser Umsteiganlage wird die ÖPNV-Verknüpfungsqualität deutlich gesteigert und eine höhere Akzeptanz bei den Nutzern geschaffen.

Bereits im Bestand ist der Verknüpfungspunkt Lusan-Laune von Bedeutung. Die Korrespondenz der Straßenbahnlinie 3 mit den Buslinien 13 und 15 entspricht allerdings nicht den Anforderungen an einen modernen ÖPNV-Knoten und ist verbesserungswürdig. Die räumliche und bauliche Situation muss verbessert werden. Dabei sind die einzelnen Abfahrtspositionen und die Haltestellenlage insgesamt zu optimieren, bei der Bus und Straßenbahn näher zusammengeführt werden.

► Verlängerung der Linie 3

► Mögliche finanzielle Auswirkungen: Kosten 26 Mio. € / Baustart: 2030

► **Abb. 5-8:**

Verknüpfungsstelle an der Haltestelle Straße des Bergmanns



► **Abb. 5-9:**
Verknüpfungsstelle Lusan/Laune

Die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger untereinander gewinnt immer mehr an Bedeutung und ist die Grundlage für die Akzeptanz der Mobilitätsangebote im Umweltverbund. Durch multimodale Verknüpfungspunkte unter Einbeziehung von Bahn, Bus, Fernbus, Fahrrad, E-Scooter, CarSharing und Mitfahrgelegenheiten sind intermodale Wegeketten möglich. Da der ÖPNV nicht alle Mobilitätsbedürfnisse allein befriedigen kann, ist das Zusammenspiel der einzelnen Verkehrsträger untereinander von großer Bedeutung. Durch gezielte Maßnahmen, wie den Bau von Verknüpfungspunkten mit sicheren und witterungsgeschützten Abstellanlagen, kann diese verkehrliche Option noch weiter gefördert werden. Mit solchen Anschlussmöglichkeiten kann die Akzeptanz ohne eigenes Fahrzeug unterwegs zu sein deutlich gesteigert werden.

Der Aufbau von größeren Mobilitätsstationen und dezentralen, kleineren Mobilitätspunkten stellt die infrastrukturelle Klammer dar, mit der verschiedene Angebote einer nachhaltigen Mobilität verknüpft werden. Sie sind ein wichtiges Bindeglied in der multimodalen und vernetzten Mobilität der Zukunft und dienen hierbei als Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Durch die räumliche Konzentration der Mobilitätsangebote wird der Wechsel von Verkehrsmitteln für die Nutzer wesentlich vereinfacht. Neben der Verknüpfungsfunktion nehmen Mobilitätsstationen auch weitere Aufgaben wahr. So bieten sie verschiedene Informations- und Serviceangebote und können letztendlich einen Beitrag zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Förderung der Nahmobilität leisten. Ein einheitliches Design und eine Markenbezeichnung garantieren einen hohen Wiedererkennungswert und Identifikationswert. Das Ziel von Mobilitätsstationen ist hierbei, alle Verkehrsmittel mit ihren Stärken gezielt einzusetzen, Verkehrsströme zu bündeln und eine attraktive multimodale Wegekette zu ermöglichen. Wichtig ist es, zukünftig einheitliche Standards für Mobilitätsstationen festzulegen, welche vor allem im VMT-Gebiet identisch und miteinander kompatibel sind (Fokus Fahrradabstellanlagen). Orientiert an den unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten sollte ein Rahmen vorgegeben werden, der entsprechend dem standortspezifischen Bedarf ausgestaltet werden kann. Denn je nach Standort ergeben sich unterschiedliche Anforderungen an die Ausstat-

tungsmerkmale und die Bestandteile eines Mobilitätsknotenpunktes. Zur Orientierung hierfür dienen die Vorgaben, die auf städtischer und regionaler Ebene bereits für Mobilitätsstationen entwickelt wurden. So wäre eine standardisierte Funktionalität in verschiedenen Ausprägungen und Größen möglich, mit der eine Wiedererkennbarkeit gegeben wäre und dennoch die individuellen Belange der jeweiligen Örtlichkeit Berücksichtigung finden könnten.



5.3.4. Einsatz automatisierter Fahrzeuge

Die Entwicklung autonomer Fahrzeuge wird schon in einigen Jahren den Einsatz fahrerloser Busse und Kleinbusse im ÖPNV ermöglichen. Der Einsatz dieser Fahrzeuge eignet sich insbesondere auf Strecken mit geringen Reisendenzahlen, weil das Zahlenverhältnis zwischen wenigen Fahrgästen und vergleichsweise hohem Personalaufwand dort bislang ungünstig ist. Die neuen Fahrzeuge ermöglichen damit den Aufbau Verkehrsangeboten zur Erschließung von Randlagen und zur Erschließung von Quartieren mit langen Fußwegen zur nächsten Straßenbahn- und Bushaltestelle.

Bundestag und Bundesrat haben die Novelle zum Straßenverkehrsgesetz beschlossen, das den Betrieb autonomer Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen in Deutschland regelt. Damit ist Deutschland weltweit das erste Land, in dem autonome Fahrzeuge im Regelbetrieb fahren dürfen. Das Gesetz sieht gegenwärtig noch für Fahrzeuge im Level 4 und später Level 5 eine Reihe von Beschränkungen vor, wie z. B. ein Erfordernis der Genehmigung eines Betriebsbereichs, die Überwachung durch eine Leitstelle und laufende Kontrollen durch staatliche Behörden. Damit eignen sich die autonomen Fahrzeuge insbesondere für den ÖPNV. Es ist aber damit zu rechnen, dass diese Fahrzeuge den Verkehrsmarkt in einigen Jahren deutlich verändern werden, wenn neue Verkehrsanbieter die Technik zur Kostensenkung nutzen.

Bereits im Vorfeld der Novelle des Straßenverkehrsgesetzes entwickelten eine Vielzahl von Startups und die etablierten Fahrzeughersteller entsprechende Fahrzeuge für die Personen- und Güterbeförderung. Zum jetzigen Zeitpunkt ist allerdings noch kein autonomer Kleinbus am Markt verfügbar, der sich für den Einsatz im ÖPNV eignet. Sobald belastbare Informationen und Erfahrungen mit Level-4-Bussen vorliegen, kann und sollte das Verkehrsangebot des beauftragten Verkehrsunternehmens zur Verbesserung der Erschließung des Stadtgebietes ausgebaut werden. Voraussichtlich wird der Einsatz der Level-4-Busse in

► **Abb. 5-10:**

Angebote an einer Mobilitätsstation (Quelle: INTERREG-Projekt Share North, Belgien).

der Anfangszeit auf Strecken beschränkt bleiben, die sich durch einfache Verkehrsverhältnisse auszeichnen. Damit werden zunächst innerörtliche Quartiersbuslinien im Anschluss zur Straßenbahn und Bus umsetzbar sein, wie sie im Rahmen des Projektes „EMMA“ in Lusan bereits mit einem Level-2-Bus (mit Sicherheitsfahrer) erprobt wurden.

Gegenwärtig nimmt das Zukunftsthema „autonomer Verkehr“ in den Diskussionen einen hohen Stellenwert ein. In Kombination mit flexiblen Bedienungsformen, bei der sich mehrere Kunden ein Fahrzeug teilen, wird sich diese Entwicklung kostenreduzierend auf die Fahrpreise auswirken. Wenn sich allerdings zukünftig die geteilten Kosten eines Taxis oder automatisierten Fahrzeugs aufgrund der wegfallenden Personalkosten verringern, wird Taxifahren möglicherweise nicht mehr teurer als die Fahrt mit dem ÖPNV sein. Es ist absehbar, dass dies einen großen Einfluss auf den Verkehrsanteil des straßen- und schienengebundenen ÖPNV sowie auf dessen Wirtschaftlichkeit haben wird. Auch hier muss die Entwicklung genau beobachtet werden, um auf Veränderungen vorbereitet zu sein, ggf. mit eigenen Angeboten reagieren zu können und Maßnahmen zu entwickeln.

5.3.5. Tarif und Vertrieb

Ein attraktiver Tarif ist wichtig, um im ÖPNV Neukundengewinnung und Stammkundenbindung zu betreiben. Dabei kommt es nicht nur auf die Tariffhöhe an, sondern auch um Aspekte wie Transparenz, Übersichtlichkeit, Anreize und Nutzerfreundlichkeit.

Der ÖPNV-Tarif ist mit einem integrativen Ansatz weiterzuentwickeln. Die Einbindung sowohl des städtischen als auch des regionalen ÖPNV in eine einheitliche Entgeltstruktur des Verkehrsverbundes ist von großer Bedeutung. Um die ein- und ausbrechenden Verkehre in Städte stärker integrieren zu können und die Stadt-Umland-Verknüpfung zu optimieren, ist eine durchgehende Tarifierung für ein- und ausbrechende Verkehre aus dem Landkreis Greiz in die Stadt Gera eine der wichtigsten Voraussetzungen für einen attraktiven ÖPNV, eine höhere Akzeptanz und eine stärkere Inanspruchnahme durch die Öffentlichkeit. Für Wege und Strecken innerhalb des Stadtgebiets Gera findet der VMT-Tarif Anwendung.

Die Nutzbarkeit sowohl für Stammkunden als auch für Gelegenheitsfahrgäste schlägt sich in der Tarifstruktur, der Preisgestaltung und der Preishöhe nieder. In den Bereichen, in denen eine rasche Verbundintegration nicht möglich ist, sollten im Sinne der Nutzerfreundlichkeit kurzfristig Lösungen wie die gegenseitige Tarifanerkennung und Möglichkeiten der Durchtarifierung angeboten werden. Um das ÖPNV-Angebot zu steigern, werden Tarifangebote (z. B. Mitnahme des Fahrrads ohne Mehrkosten und ohne zeitliche Einschränkung) um weitere Funktionen erweitert und ergänzt. Dabei bieten sich sowohl Kombitickets als auch die Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern und Bonuspartnern an. So lassen sich Zusatznutzen für den Fahrgast erzielen.

Die neuen und zukünftigen Möglichkeiten der Digitalisierung sollen ausgeschöpft werden, um das Tarifsysteem hinsichtlich Bedienfreundlichkeit, Tariffairness und Tarifergiebigkeit auszubauen. Fahrscheine als Online-Ticket,

► Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Beförderungstarifs

Handy-Ticket oder im Rahmen einer App stellen bereits heute in vielen Städten einen etablierten Standard dar und werden in Zukunft massiv an Bedeutung gewinnen. Darauf aufbauend bleibt zu prüfen, wie mit den stationären Betriebssystemen zu verfahren ist. Der Umgang bedarf einer gesonderten Betrachtung unter Berücksichtigung verschiedener Parameter, bspw. Aussagen seitens des VMT (durch Gebietserweiterungen), der Etablierung moderner Vertriebstechnik, Kosten-Nutzen-Analyse, etc.

Die Mitwirkung im EgoNet-Kooperationsverbund und insbesondere die Anerkennung des EgoNet-Tickets durch die Verkehrsunternehmen in der Stadt Gera und im Landkreis Greiz soll auch in Zukunft weitergeführt werden. Dieses Ticket ist bereits jetzt als Handyticket über die App Handyticket-Deutschland im gesamten Kooperationsverbund erhältlich und zu nutzen.

Die Akzeptanz des ÖPNV und die Steuerung des Mobilitätsverhaltens werden allerdings nicht allein vom Nahverkehrstarif beeinflusst, sondern sind im Kontext zu den Konditionen zu sehen, mit denen andere Mobilitätsangebote genutzt werden können. Dabei ist insbesondere das Verhältnis zu den Kosten des fließenden und ruhenden MIV zu betrachten. Eine günstige ÖPNV-Nutzung ist kein Selbstläufer. Wenn beispielsweise die Parkgebühren niedrig sind oder ganz auf sie verzichtet werden, nützen auch keine Tarifabsenkungen im ÖPNV. Veränderungen hin zu einer höheren ÖPNV-Nutzung sind nur mit Push- und Pull-Maßnahmen erreichbar. Hierbei sind Anreizmodelle und Belohnungssysteme mit Rabatten, Vergünstigungen und Kombitickets (Veranstaltungsticket, Parkticket = ÖPNV-Ticket) gute Instrumente, um die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen.

► *Kommunikations- und Vertriebswege*

Im Stadtgebiet Gera ist ein unkomplizierter Fahrausweiserwerb zu gewährleisten, um Hemmschwellen zur Nutzung des ÖPNV abzubauen. Zum Vertriebsweg gehören beispielsweise:

- persönliche und telefonische Beratung in zentral gelegenen Kundenservicebüros und Servicestellen mit geregelten Öffnungszeiten.
- Stationäre Fahrausweisverkaufsautomaten an wichtigen Verknüpfungspunkten bzw. hoch frequentierten Haltestellen in der Stadt Gera.
- Fahrausweiserwerb in den Fahrzeugen, jedoch perspektivische Reduzierung der mobilen Fahrausweisverkaufsautomaten durch bspw. App-basierte Lösungen oder den möglichen etablierten Vertriebswegen zum jeweiligen Zeitpunkt der Umsetzung.
- Zentraler stationärer Kundenservice des Verkehrsunternehmens, Agenturen, Reisebüros, Geschäften des Einzelhandels u. ä.
- Die Einrichtung und der Betrieb einer Mobilitätszentrale am Hauptbahnhof Gera als umfassende Informationsstelle für alle Angebote des ÖPNV und zu Fragen der Mobilität insgesamt sind anzustreben.

Ein offensives Marketing und engagierte Öffentlichkeitsarbeit sind Schwerpunktaufgaben zur Vermittlung der Vorteile und Nutzen des ÖPNV sowie zur Bekanntmachung des ÖPNV Angebotes. Als Maßnahmen sind fortzuführen:

- Förderung der Präsenz des ÖPNV in der Öffentlichkeit, insbesondere durch Informationsbroschüren, regelmäßige Beiträge in regionalen

Medien, Einbeziehung öffentlicher Werbeträger, Eigenwerbung an Fahrzeugen sowie Hinweisen bezüglich der Erreichbarkeit von Behörden und öffentlichen Einrichtungen mittels ÖPNV (z. B. Internet, Briefköpfe, Werbebroschüren).

- Begleitung der Einführung neuer oder wesentlich geänderter, qualitativ hochwertiger Angebote, die auf die Gewinnung neuer Fahrgäste abzielen (z. B. Linienwegänderungen).
- Umsetzung eines Dialogmarketings, bei dem potenzielle Kunden (z. B. Jugendliche, Firmen, Senioren) mit den Gegebenheiten des ÖPNV vertraut gemacht werden.
- Die Aktivitäten zur Umsetzung eines einheitlichen Erscheinungsbildes (corporate identity) des ÖPNV sind fortzusetzen.

5.4. Ausgestaltungsregelungen von gebündelten Bedarfsverkehren

Nach heutigem Recht waren allein die Unternehmen des Eisenbahn-, Straßenbahn und Kraftfahrzeug-Linienverkehrs und neu des gebündelten Bedarfsverkehrs dazu berechtigt, mehrere voneinander unabhängige Fahrgäste mit ihrem Fahrzeug gleichzeitig zu befördern (Sammelbeförderung oder „Pooling“). Das Sammeln voneinander unabhängiger Fahrgäste ist Unternehmern des Taxi- und Mietwagenverkehrs hingegen verboten. In der Novelle des PBefG vom April 2021 wurden die Angebote flexibler Bedienformen in zwei Kategorien unterteilt. Neben den Linienbedarfsverkehren sind gebündelte Bedarfsverkehre vorgesehen.

Im Unterschied zum herkömmlichen Linienverkehr fährt der Linienbedarfsverkehr auf vorherige Bestellung und ohne festen Linienweg. Dies kann Anbietern ermöglichen, bedarfs-, nutzerorientiert und gezielt auf bestehender Nachfrage Mobilitätsangebote in Ergänzung zum klassischen ÖPNV anzubieten. Hiervon profitieren besonders bislang schwach ausgelastete Linien, die ggf. wegfallen könnten. Der Linienbedarfsverkehr ist gesetzlich weiterhin der Verkehrsart Linienverkehr zugeordnet. Somit gelten weiterhin die entsprechenden Rechte und Pflichten (insbesondere umfassende Barrierefreiheit). Gemäß § 44 Satz 3 PBefG n. F. können gegenüber dem Linienverkehrstarif Zuschläge erhoben werden.

Vom Linienbedarfsverkehr sind die „gebündelten Bedarfsverkehre“ zu unterscheiden. Diese werden als Teil des Gelegenheitsverkehrs gesehen. Somit gelten für sie nicht die Rechte und Pflichten des Linienverkehrs und des Linienbedarfsverkehrs. Konzepte der Personenbeförderung auf Basis digitaler Mobilitätsplattformen in Kombination mit echtzeitdisponierten Pkw-Sammelfahrdiensten, die nicht die wesentlichen Anforderungen an Kraftfahrzeug-Linienverkehre erfüllen, sind ab dem 01.08.2021 nach § 50a PBefG regelungsfähig und eine auf maximal fünf Jahre befristete Genehmigung möglich, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dem nicht entgegenstehen. Dadurch haben die Aufgabenträger bei dieser neuen Verkehrsform maßgeblich die Möglichkeit, die Ausgestaltung vor Ort zu steuern.

Für alle Angebote flexibler Bedienung – innerhalb wie außerhalb des ÖPNV – ist nach den Vorgaben des PBefG im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu

prüfen, inwieweit diese den öffentlichen Verkehrsinteressen entsprechen. Öffentliche Verkehrsinteressen bestimmen sich einerseits gemäß den expliziten Vorgaben des PBefG nach den Wirkungen dieser Verkehre in Bezug auf die Vereinbarkeit mit den Angeboten im ÖPNV sowie auf den Erhalt der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes. Andererseits wird die Bewertung des öffentlichen Verkehrsinteresses durch landesgesetzlich vorgegebene sowie in entsprechenden Planwerken beschlossenen Vorgaben zur Ausgestaltung des Verkehrssystems charakterisiert. Dabei ist die Daseinsvorsorge im ÖPNV für die kommunale Mobilitätssicherung der Bevölkerung zu beachten. Belastbare Erkenntnisse zu den Marktwirkungen dieser Fahrtangebote liegen noch nicht vor. Als vorläufiges Fazit kann festgestellt werden, dass die Möglichkeiten neuer digitaler Bedarfsverkehre sowohl Chancen als auch Risiken für einen zukünftigen stadtverträglichen Verkehr bieten. Chancen im Sinne einer verbesserten Stadtverträglichkeit lassen sich realisieren, wenn die Angebote Fahrten mit dem eigenen PKW ersetzen und dabei durch Bündelung mehrerer Fahrgäste in einer Fahrt einen höheren Besetzungsgrad erzielen. Des Weiteren eröffnen sich Mobilitätschancen für Personen, die kein eigenes Auto besitzen und die anderenfalls ihre Mobilitätswünsche nicht realisieren könnten, weil das ÖPNV-Angebot nicht dem Bedarf entspricht und die Fahrt mit einem Taxi wegen der damit verbundenen Kosten nicht in Frage kommt. Risiken der neuen Angebote sind in Bezug auf die von diesen Verkehren betroffene Schutzgüter (z. B. Sozialstaatsprinzip, Teilhabe, Barrierefreiheit, Umwelt- und Klimaschutz) zu auditieren. Zu bewerten sind insbesondere die Auswirkungen auf die Mobilitätssicherung der Bevölkerung, die Leistungsfähigkeit und Effizienz des bestehenden Verkehrssystems, die Wirtschaftlichkeit von Taxi und ÖPNV sowie die Auswirkung der Verkehre auf Klimaschutz, Umweltschutz, Gesundheit und Verkehrssicherheit. Hier geht es also u. a. darum, weitere Belastungen durch motorisierten Mehrverkehr und überfüllte Straßen soweit wie möglich zu vermeiden und zugleich möglichst viele Verkehrsteilnehmer in Fahrzeugen zu sammeln, welche den Klima-, Umwelt- und Gesundheitszielen Rechnung tragen.

Im gebündelten Bedarfsverkehr dürfen Personen nur innerhalb der Gemeinde befördert werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Die Genehmigungsbehörde kann die Beförderung von Personen im gebündelten Bedarfsverkehr zeitlich oder räumlich beschränken, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Sie kann im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger die Beförderung außerhalb der Betriebsitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk.

► § 50 Abs. (2) Satz 2 PBefG

In Abstimmung mit dem Aufgabenträger hat die Genehmigungsbehörde für den Stadt- und Vorortverkehr eine Bündelungsquote festzulegen. So wird nach § 50 Abs. (3) Satz 1 PBefG eine Quote für den Anteil an gebündelten Beförderungsaufträgen erstellt, der in einem bestimmten Zeitraum innerhalb des betreffenden Gebiets zu erreichen ist. Grundlage für die Berechnung der Bündelungsquote ist die Beförderungsleistung im Verhältnis der zurückgelegten Personenkilometer zu den zurückgelegten Fahrzeugkilometern. Zum Schutz öffentlicher Verkehrsinteressen kann auch eine zu erreichende Bündelungsquote außerhalb des Stadt- und Vorortverkehrs bestimmt werden.

► § 50 Abs. (4) Satz 2 Nr. 3 PBefG

Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen Einzelheiten zur Rückkehrpflicht und weitere Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr in Bezug auf die Festsetzung von Bündelungsquoten, Barrierefreiheit und Emissionsvorgaben regeln.

Des Weiteren sind von der Genehmigungsbehörde Regelungen über Mindest- und Höchstbeförderungsentgelte aufzustellen, die einen hinreichenden Abstand zu den Beförderungsentgelten des jeweiligen öffentlichen Personennahverkehrs sicherstellen. Vor der Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelte sind zuvor die jeweiligen Aufgabenträger, die im Bezirk der Genehmigungsbehörde tätig werdenden Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs und die Industrie- und Handelskammern anzuhören.

Darüber hinaus können die Höchstbeförderungsentgelte sowie der Zeitpunkt, zu dem die behördlich festgelegten Entgelte zur Anwendung kommen sollen, festgelegt werden. Auch auf Barrierefreiheit, Emissions- und Sozialstandards hat die Genehmigungsbehörde Einfluss.

Im Zuge der zunehmenden Diversifizierung und Anbietervielfalt im Bereich der öffentlich zugänglichen Verkehrsmittel über den ÖPNV und den Taxiverkehr hinaus durch neue Angebote, wie beispielsweise Fahrradverleihsysteme oder Carsharing- und Ridesharing-Angebote, ist die tarifliche und räumliche Integration und intermodale Verknüpfung dieser Angebote eine besondere Herausforderung. Für die Stadt Gera und den Landkreis Greiz ist entscheidend, dass die Novellierung des PBefG nicht dazu führt, dass künftig undifferenzierte neue Angebote zuzulassen sind. Daher werden folgende Leitlinien empfohlen (folgende Seite):

► § 50 Abs. (1) Satz 3 und Abs. (4)
Sätze 1 und 2 Nr. 1 und 2 PBefG

► § 51a Abs. (2) Satz 1 und Abs. (3)
Satz 1 PBefG

► § 50 Abs. (4) Satz 2 Nr. 4 und 5
und Satz 3 PBefG

Kriterium	Stadt Gera	Landkreis Greiz
räumliche Beschränkungen	Die Beförderung soll ausschließlich in den Potenzialgebieten gemäß Abbildung 5-12 bis zu festgelegten Übergangspunkten (Umsteigeknoten) erfolgen, sodass eine angemessene Einbindung in das Netz des ÖPNV stattfindet (Zubringerfunktion) und das Fahrgastpotenzial bereits vorhandener ÖPNV-Verbindungen nur unwesentlich beeinträchtigt wird.	Die Beförderung von Personen darf nur innerhalb der Gemeinde, in welcher der Unternehmer seinen Betriebssitz hat, erfolgen.
zeitliche Beschränkungen		Die Beförderung von Fahrgästen im gebündelten Bedarfsverkehr ist nur zulässig, wenn mindestens zwei Stunden vor und zwei Stunden nach dem begehrten Beförderungswunsch kein ÖPNV-Angebot besteht, durch welches – ggf. mit Umstieg – der Beförderungswunsch realisiert werden kann. Ein ÖPNV-Angebot kann auch mit flexibilisierten Bedienformen bestehen.
Rückkehrpflicht	Die gebündelten Bedarfsverkehre sollen nach Ausführung der Beförderungsaufträge unverzüglich zum Betriebssitz zurückkehren.	
Bündelungsquote	Die Bündelungsquote 3 eingehalten wird, um die Verkehrseffizienz sicherzustellen.	Es muss eine Bündelungsquote von mindestens 1,5 erreicht werden, um sicherzustellen, dass von dem gebündelten Bedarfsverkehr kein zusätzlicher Verkehr induziert und somit den Anforderungen an eine umweltschonende Mobilität Rechnung getragen wird.
Beförderungstarif	Grundtarif muss um das mindestens 3-fache höher sein als der im jeweiligen Falle zur Anwendung kommende ÖPNV-Tarif.	Der Beförderungstarif muss um mindestens 50% über dem jeweils höheren Wert des anzuwendenden ÖPNV- oder Taxitarifs liegen.
Barrierefreiheit	Die für den ÖPNV geltenden Anforderung an weitgehende Barrierefreiheit sollen erfüllt werden; hierfür ist ab einer Anzahl von fünf Fahrzeugen mindestens ein barrierefreies Fahrzeug vorzuhalten (§ 64c Abs. 2 PBefG). Gebündelte Bedarfsverkehre sollen auch ohne Nutzung digitaler Zugangsmedien möglich sein.	Der Unternehmer hat in seiner Flotte mindestens ein Drittel (aufgerundet auf die nächste ganze Zahl) an Fahrzeugen vorzuhalten, welche den Anforderungen an Barrierefreiheit im Sinne des Anhangs 4-2 entsprechen. Gebündelte Bedarfsverkehre sollen auch ohne Nutzung digitaler Zugangsmedien möglich sein.

► **Abb. 5-11:**

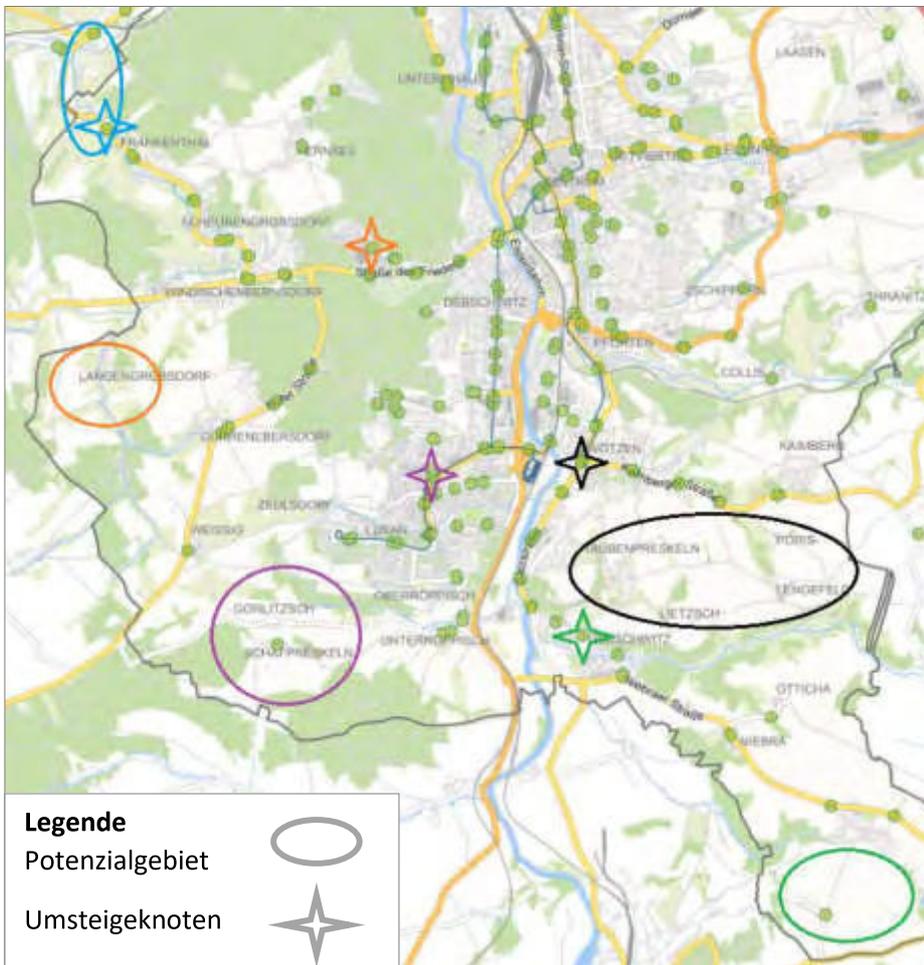
Empfehlungen für die Genehmigung gebündelter Bedarfsverkehre als Grundlage einer nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung.

Bündelungsquote:

Die Berechnung der Bündelungsquote erfolgt nach bundeseinheitlicher Methodik entsprechend § 50 Abs. (3) PBefG als Verhältnis der Beförderungsleistung [Pkm] der Fahrgäste zur Betriebsleistung der Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr [Fzg-km] pro Monat innerhalb des Einsatzgebiets.

(Fortsetzung nächste Seite)

Kriterium	Stadt Gera	Landkreis Greiz
Umweltstandards	Für neuangeschaffte Fahrzeuge gilt, dass die Standards der Umweltverträglichkeit unterstützt werden.	
Sozialstandards	Die Beschäftigten sollen in Anlehnung an den geltenden TV-N entlohnt werden.	Die Entlohnung der Beschäftigten sowie weitere vergütungsrelevante Bestandteile haben – unbeschadet ggf. weitergehender gesetzlicher Verpflichtungen – mindestens der am Ort der Leistungserstellung üblichen Entlohnung im Taxigewerbe zu entsprechen.
Sonstiges	Die verbindliche Betriebspflicht gilt, die auch die Qualitäts- und Umweltstandards des ÖPNV, einschließlich der Emissionsstandards (§ 64b PBefG), umfasst.	



► **Abb. 5-12:**

Potentialgebiete für gebündelten Bedarfsverkehr mit Darstellung des jeweils zugewiesenen Übergangspunkts zum ÖPNV. Der Abbildung sind genauer zu untersuchende Potentialgebiete zu entnehmen; überwiegend handelt es sich hierbei um Randbereiche in Ortschaften mit geringer Siedlungsdichte. Diese Gebiete sind sowohl für den gebündelten Bedarfsverkehr als auch den gebündelten Linienverkehr. Für Bedarfsverkehre gilt das jeweilige Zubringen bis zum vorgesehenen Umsteigeknoten.

Durch ein geeignetes Monitoring ist dafür zu sorgen, dass die Auswirkungen der gebündelten Bedarfsverkehre in Bezug auf die öffentlichen Verkehrsinteressen so früh wie möglich erkannt werden können. Regelmäßige Berichterstattung an die Genehmigungsbehörde, muss über ein monatliches Reporting erfolgen. Zu übermitteln sind beispielsweise statische und dynamische Mobilitätsdaten gemäß §3a PBefG, zudem auch die Personenkilometer. Da diese eine

wichtige Kennzahl im Personenverkehr sind und als Maßeinheit für die zu erbringenden Transportleistungen von Personen gelten. Entsprechend diesen Anforderungen erzeugte Berichte ermöglichen der Genehmigungsbehörde die Beurteilung der Auswirkungen auf die öffentlichen Verkehrsinteressen. So wäre etwa der mit einem zu erprobenden digitalen Verkehr einhergehende Verkehrsaufwand dann positiv zu bewerten, wenn durch Substitution von Verkehrsleistungen des MIV die Gesamtzahl der im Straßenverkehr zurückgelegten Fahrzeugkilometer sinkt. Eine negative Bewertung ergäbe sich umgekehrt, wenn der Verkehrsaufwand durch den Bedarfsverkehr in Gera ansteigt.

5.5. Qualitätskriterien im öffentlichen Verkehr

Die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs offenbart sich dem (potentiellen) Fahrgast nicht nur durch die quantitativen Angebotsparameter, sondern auch durch die Zielerreichung der quantitativen Anforderungen (z. B. Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschlussicherung, Sauberkeit, etc.), die Reaktion auf Störungen im Betriebsablauf sowie eine ansprechende und nutzergruppen-gerechte Öffentlichkeitsarbeit.

Zur Sicherstellung einer hohen Qualität des ÖPNV haben die zuständigen Aufgabenträger einen Anforderungskatalog definiert und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit den betrauten Verkehrsunternehmen aufgenommen, welcher einerseits die maßgebenden Qualitätskriterien festlegt und andererseits die objektiv quantifizierbaren Zielwerte definiert, anhand derer bestimmbar ist, ob durch das betraute Verkehrsunternehmen das Qualitätskriterium auch eingehalten wird. Eine durch das Verkehrsunternehmen zu verantwortende Nicht-Einhaltung der Qualitätskriterien führt zu einer die künftige Einhaltung fördernde Pönale (in Form eines Abzugs von der Höhe der Ausgleichsleistungen); demgegenüber führt ein höherer Zielerreichungsgrad bei den Qualitätsparametern zu einem finanziellen Bonus.

Die Auferlegung von Qualitätskriterien ist entsprechend den Vorgaben des Anhangs zu der VO (EG) 1370/2007 ein Bestandteil der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung. Dabei sollen mindestens folgende Ziele berücksichtigt werden:

- Fahrtausfälle,
- Pünktlichkeit/Zuverlässigkeit,
- Sauberkeit,
- Information,
- Fahrkartenerwerb,
- Kundenzufriedenheit/Beschwerdemanagement und
- Betreuung von mobilitätseingeschränkten Personen.

Die Einhaltung des Fahrplans ist ein zentrales Qualitätskriterium der ÖPNV-Leistungserstellung. Insbesondere sind hierbei verfrühte Abfahrten zu vermeiden; das Fahrpersonal ist hierzu entsprechend anzuweisen und auch zu kontrollieren. Verspätungen lassen sich mitunter in der Betriebsführung nicht vermeiden, wobei diese in der Mehrzahl der Fälle durch externe Störeinflüsse bedingt sind, welche dem Verkehrsunternehmen nicht zugerechnet werden kön-

nen. Gleichwohl sind quantitative Vorgaben für dieses Kriterium – beispielsweise in einem maximal zulässigen Prozentsatz an Fahrten, die eine gewisse Verspätung überschreiten dürfen – mittlerweile Standard. Für den Fall, dass Qualitätsanalysen, welche regelmäßig zwischen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger durchgeführt werden sollen, erkennen lassen, dass Verspätung regelmäßig durch externe Einflüsse – beispielsweise an Lichtsignalanlagen, durch regelwidriges Parken, Behinderungen durch abbiegende Fahrzeuge o. Ä. – verursacht werden, ist auch der Aufgabenträger angehalten, zusammen mit dem Verkehrsunternehmen, den Straßenbau-, Verkehrs- und Ordnungsbehörden geeignete Maßnahmen zur Behebung zu untersuchen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten umzusetzen. Geeignete Maßnahmen können sein:

- Realisierung der ÖPNV Bevorrechtigung an signalgeregelten Knoten innerhalb der Städte,
- Gewährleistung der Durchlassfähigkeit bei ÖPNV-Trassen durch Restriktionen im MIV, z. B. Einrichtung von Halte-/ Parkverboten, Linksabbiegeverboten etc. und
- Einrichtung von Busspuren; Genehmigung von Abbiegesonderregelungen für den Bus.

Im Verspätungsfall und bei Störungen im Betriebsablauf werden sowohl der Anschlusssicherheit als auch der Fahrgastinformation eine entscheidende Rolle beigemessen. Über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) oder anderweitige, geeignete Kommunikationsverbindungen sollen – unter Berücksichtigung der jeweiligen betrieblichen Belange – Anschlüsse nach Möglichkeit gewährleistet werden, wenn sie im Fahrplan als solche vorgesehen sind; dies betrifft insbesondere die Übergänge im Spätverkehr oder wenn die abbringenden Linien eine nur geringe Bedienungshäufigkeit aufweisen. Mit der zentralen Datendrehzscheibe soll in Thüringen die Datenhaltung sowie die Fahrplandatenauswertung und Fahrplaninformation übergreifend zwischen allen Verkehrsträgern bzw. Verkehrsunternehmen erfolgen. Weiterhin soll die zentrale Datendrehzscheibe Grundlage für weitere Funktionen (z. B. Echtzeitinformationen und Anschlusssicherung) sein. Die Verkehrsunternehmen haben sicherzustellen, dass im Falle einer Unterauftragsvergabe auch die gebundenen Subunternehmer diese Anforderungen erfüllen.

Im Verspätungs- oder Störungsfall ist die Fahrgastinformation besonders zu berücksichtigen. Dies betrifft insbesondere Angaben zur voraussichtlichen Dauer der Störung, ob die Fahrt fortgesetzt werden kann und/oder welche alternativen Reisemöglichkeiten – auch unter Einbeziehung anderer Verkehrsträger – bestehen. Als Informationswege stehen hierzu die dynamischen Anzeigen in den Fahrzeugen und an den Haltestellen, die Lautsprecher an den Haltestellen, aber auch das Fahrpersonal zur Verfügung; bei absehbar längerfristigen Störungen ist auch eine Information über mobile Endgeräte und per Internet vorzusehen; analog gilt dies auch bei geplanten Abweichungen vom regulären Betrieb (z. B. bei Veranstaltungen oder Baustellenverkehren). In den beiden letztgenannten Fällen sind zudem an den betroffenen Haltestellen entsprechende Aushänge anzubringen und über Pressemeldungen rechtzeitig zu informieren. Alle beteiligten Beschäftigten sind mit den benötigten Informationen zu versorgen und regelmäßig im Auftreten gegenüber den Fahrgästen zu schulen.

Das Auftreten des Personals ist ein wesentlicher Faktor für die Kundenwahrnehmung des Produktes ÖPNV. Das Verkehrsunternehmen trägt dafür Sorge, dass folgende Anforderungen an das Personal erfüllt werden:

- fachliche Kompetenz und Motivation, (nachgewiesene) Qualifikationen für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betrieblichen Einrichtungen,
- Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Kommunikationsbereitschaft gegenüber dem Kunden, rücksichtsvolles, freundliches und gepflegtes Auftreten, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift, soziale Kompetenz),
- Kenntnisse über das gesamte ÖPNV-Angebot im Planungsraum, um einheitlich über das komplette Tarifangebot zu informieren. Das Fahrpersonal muss befähigt sein, auf Abweichungen von der üblichen Linieneinführung hinzuweisen und Anfragen von Fahrgästen sachkundig zu beantworten.
- Hilfsbereitschaft beim Ein- und Ausstieg im Hinblick auf Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollstühlen oder anderen Hilfsbedürftigen.
- Durchführung von Schulungen des Fahrpersonals zur Gewährleistung einer angemessenen Fahrweise, insbesondere hinsichtlich der Beachtung stehender Fahrgäste, Rollstuhlfahrern und Kinderwagen, jährliche Diensts Schulung für Mitarbeiter im Kundenservice.

Das Verkehrsunternehmen ist für die Gewährleistung der Sicherheit der Fahrgäste während der Benutzung der Fahrzeuge und Verkehrsanlagen verantwortlich. Dies betrifft die Unfallprävention (Wartung der Fahrzeuge und Anlagen in den gesetzlich vorgeschriebenen Zeitintervallen, regelmäßige Fahrerschulungen), die Unfallfolgenminimierung sowie die ständige Möglichkeit der Kontaktaufnahme zwischen Fahrern und der Leitstelle bzw. – sofern diese in Randzeiten nicht personell besetzt ist – zu weisungsbefugtem Dispositionspersonal. Darüber hinaus gewährleistet das Verkehrsunternehmen die Sauberkeit der Fahrzeuge (außen bzw. anlassbezogen) und – soweit diese Aufgaben nicht den Straßenbaulastträgern obliegt oder satzungsrechtlich an die Anlieger übertragen wurde – die Reinigung und den Winterdienst an Haltestellen. Verunreinigungen bzw. (Vandalismus-)Schäden an Fahrzeugen und Haltestellen sind – unter Berücksichtigung der betrieblichen Belange und der Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge (Erfordernis eines unverzüglichen Fahrzeugwechsels) – schnellstmöglich zu beheben.

Die Bearbeitungsdauer von Kundenanfragen bzw. Beschwerden soll sieben Werktagen nicht überschreiten; zumindest ist dem Kunden innerhalb dieser Zeit eine Zwischeninformation zukommen zu lassen.

5.6. Prognose der Verkehrsnachfrage

Bezogen auf den **LANDKREIS GREIZ** wurde auf Basis eines kennwertbasierten Verkehrsmodells eine Abschätzung der Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr, bezogen auf den Prognosehorizont 2030 vorgenommen. Dabei ist die Entwicklung der Verkehrsnachfrage überwiegend durch die demographische Struktur, d. h. die Bevölkerungszahl und deren Altersstruktur, welche sich dann

in verhaltenshomogene und damit modellierbare Personengruppen gliedern lässt, geprägt.

Ohne die Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkungen der im Kapitel 5.1 auf die ÖPNV-Nachfrage dargelegten Maßnahmen ist allein aufgrund der demographischen Entwicklung mit einem Nachfragerückgang von $-7,7\%$ zu rechnen. Berücksichtigt man, dass für den gleichen Zeitraum auf Grundlage der 1. GemBv des TLS Thüringen ein Wohnerrückgang im Planungsgebiet von etwa $-9,6\%$ prognostiziert wird, so bleibt zu konstatieren, dass die Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr zwar in den kommenden Jahren sinken wird, der Nachfragerückgang aber relativ gesehen geringer ausfällt als der Bevölkerungsrückgang. Es kann davon ausgegangen werden, dass durch die Veränderung der Größe der jeweiligen Alters- bzw. verhaltenshomogenen Bevölkerungsgruppen (Zuwächse bei Schülern und in der Altersgruppe „65 Jahre und älter“) die Voraussetzungen für einen leichten Anstieg des ModalSplit-Anteils des ÖPNV gegeben sind; gleichwohl verbleibt dieser mit einem Anteil von 5% auf einem insgesamt niedrigen Niveau. Die Voraussetzung, um den Rückgang der Verkehrsnachfrage abzufedern, bleiben insbesondere zielgruppenorientierte Verkehrsangebote, die langfristige Etablierung der Angebotsstandards (Taktverkehr, gute Anschlussbeziehungen) im RegioBus-Hauptnetz sowie eine weitere Fokussierung auf den Bereich des Freizeitverkehrs als Wachstumssegment.

In der **STADT GERA** wird anhand der zur Verfügung stehenden Daten prognostiziert, dass sowohl bezogen auf die Einwohnerentwicklung und der dazu gehörigen Geburtenrate als auch anhand der Schülerprognose und den verkehrspolitischen Entwicklungen, basierend auf dem bundesweiten Ticket im öffentlichen Nahverkehr, der ÖPNV-Bedarf gleichbleibend sein wird und somit der Status Quo des verfügbaren ÖPNV gehalten werden muss. Langfristig sollen Maßnahmen fokussiert und umgesetzt werden, die das System im Detail verbessern und den Fahrgästen den Zugang zum ÖPNV erleichtern.

Bei Umsetzung verschiedener geplanter Maßnahmen besteht die Möglichkeit des Anstieges der Verkehrsbeziehungen. Beispielhaft:

- Stärkung tangentialer Verkehrsbeziehungen durch die Aufwertung der Achse Stadtzentrum – Reuß-Park.
- Tangentialverbindung zwischen dem Reuß-Park und der Haltestelle „*Straße des Bergmanns*“ (mögliche Weiterführung in Richtung Untermaus und Anbindung an Straßenbahn) → Reduzierung des Umweges über die Heinrichstraße.
- Die Verbindung von Bieblach-Ost, über Trebnitz und Laasen in Richtung Reuß-Park kann die bisher nicht angebundene Ortschaft Laasen erschließen.
- Erschließung der Ortschaft Langenberg durch die Erweiterung der Straßenbahn erhöht sowohl die Taktung und somit die Anbindung, als auch den Fahrkomfort.

Durch stetige Weiterentwicklung des Stadtgebietes aus städtebaulicher und stadtplanerischer Sicht als Standort für die Wirtschaft und Wohnungsbau, die

das Ziel Innen- vor Außenentwicklung verfolgt, bleibt der Bedarf an innerstädtischen Verkehrsbeziehungen vermutlich hoch.

Kurzfristig bis mittelfristig bleibt zu prüfen welche Auswirkungen die Einschränkungen durch die Corona-Pandemie haben werden. Zum einen gibt es direkte Auswirkungen auf den ÖPNV:

- Es muss eine Mund-Nasen-Bedeckung getragen werden, was den Fahrkomfort einschränkt.
- Befürchtungen dass aufgrund des Massentransportmittels die Nähe zu den Mitmenschen Gefahren birgt.
- Dass eine permanente Reinigung nicht möglich ist, da durch den Fahrgastwechsel sämtliche Oberflächen zur Sicherung/zum Festhalten des Fahrgastes verunreinigt sind.

Zum anderen gibt es die indirekten Auswirkungen aufgrund der möglichen veränderten Verhaltensweise in der Mobilität, die einen langfristigen Einfluss besitzen können. Aufgrund dessen, dass in der COVID-19-Pandemie versucht wurde, die berufliche Tätigkeit auf Heimarbeit (Home-Office) zu verlegen, besteht hier die Möglichkeit, dass weiterhin die Arbeitnehmer die Heimarbeit, aufgrund der Gewohnheit, einfordern werden, was wiederum den Entfall des Arbeitsweges zur Folge hätte. Darüber hinaus muss ein mögliches bundesweites Ticket im öffentlichen Nahverkehr Berücksichtigung finden (Stand 11/2022 49,00 EUR). Wenn die Finanzierung zwischen Bund und Ländern mittels der Regionalisierungsmittel austariert ist, besteht die Möglichkeit, dass die ÖPNV-Nachfrage wie in den Sommermonaten 2022 steigt und der ÖPNV eine Konkurrenz zu den anderen Verkehrsmitteln darstellt. Wesentlich hervorzuheben ist, dass dieses Ticket ein bundesweit, digital buchbares Abo-Ticket ist und somit der Fokus bei den Fahrgästen liegt, die eine langfristige Verkehrsmittellösung nutzen werden. Dies zielt im Wesentlichen auf Pendler ab, welche in der Stadt Gera eine große Rolle in der Verkehrsnachfrage darstellen. Es besteht die Wahrscheinlichkeit, dass die Verkehrsunternehmen, ähnlich den Billigkeitsleistungen aus den Jahren 2020, 2021 und 2022, finanziell unterstützt werden.

Rückblickend betrachtet lässt sich aus dem vorhergehenden Nahverkehrsplan entnehmen, dass die Parameter, die Einfluss auf die Nachfrage haben, nicht abzuschätzen sind. Wurde 2013 davon ausgegangen, dass die Einwohnerzahl der Stadt Gera deutlich sinkt, so ist sie in dem Gültigkeitszeitraum annähernd stabil geblieben. Ebenfalls trifft eine Fehlprognose auf die Abschätzung der Nachfrage zu. Ist man 2013 von einem Rückgang von 8,5% ausgegangen, ist der tatsächliche Wert ein Rückgang von lediglich 1%.

Insgesamt lässt sich die Abschätzung des zu erwartenden ÖPNV-Bedarf zusammenfassen, in dem die Rückkopplung zwischen Prognose- und Ist-Werten darauf schließen lässt, dass Abschätzungen in diesem Maßstab der Betrachtung unseriös erscheinen.

Vielmehr muss weiterhin, im Rahmen der kommunalen Finanzmöglichkeiten und der Umsetzung der Verkehrswende seitens der Bundesregierung, der Fokus auf den ÖPNV und dessen Verbesserung liegen.

Nachfrage erhöhend 	Nachfrage reduzierend/begrenzend 
Zunehmende Attraktivität des ÖPNV durch Angebotsverbesserungen und Ausbau der Barrierefreiheit	Entwicklung der Strukturdaten (Einwohner)
Angebotserweiterung durch bedarfsabhängige ÖPNV-Angebote	Steigender Motorisierungsgrad
Zunahme des Umweltbewusstseins und des positiven Umweltverhaltens ggf. in Kombination mit Fahrrad	Erhöhung des Kostendruckes bei der Gestaltung des ÖPNV, z. B. Umstellung von Regelbetrieb auf bedarfsabhängige ÖPNV-Angebote
Kostenvorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV (steigende Kraftstoffpreise)	Vertragliche Begrenzung des Angebotsumfangs
Schrittweiser altersbedingter Ausschluss anderer Verkehrsmittel (Pkw und Fahrrad)	Zum Teil Zunahme des Fahrradverkehrs (Kosten- und Gesundheitsbewusstsein)

► **Abb. 5-13:**

Auswirkung der Entwicklung von Einflussfaktoren auf die Nachfrage im ÖPNV (Prinzipdarstellung; Quelle: [22]).

6. Finanz- und Investitionsplanung

6.1. Abschätzung der Entwicklung des Ausgleichsbedarfs

6.1.1. Kostendeckung im straßengebundenen Nahverkehr

Die durch die Verkehrsunternehmen aufgrund ihrer jeweiligen Betrauung durch die zuständigen Aufgabenträger erbrachten Verkehrsleistungen sind ohne Intervention der öffentlichen Hand nicht kostendeckend durchführbar, d. h. die aus der Betätigung am Verkehrsmarkt erzielbaren Erlöse sowie die sonstigen eigenwirtschaftlichen Deckungsquellen reichen nicht aus, um die im Zusammenhang mit der Leistungserstellung stehenden Aufwendungen zu decken. Als eigenwirtschaftliche Deckungsquellen stehen den Verkehrsunternehmen zur Verfügung:

- Erlöse aus den Beförderungsentgelten (Fahrscheinverkauf),
- Ausgleichsleistungen auf der Grundlage gesetzlicher und/oder allgemeiner Vorschriften, insbesondere
 - Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG für die ermäßigte Beförderung von Schülern bzw. Auszubildenden,
 - Ausgleichszahlungen nach § 231 SGB IX für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter,
 - Ausgleichsleistungen für verbundbedingte Verluste (Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste) und
 - steuerliche Vergünstigungen (z. B. Ökosteuernerstattung, Begrenzung der EEG-Umlage (bei Betrieben mit Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb)) sowie
- sonstige betriebliche Erträge im handelsrechtlichen Sinne (z. B. aus der Fahrzeugwerbung, Vermietungsgeschäften, o. Ä.).

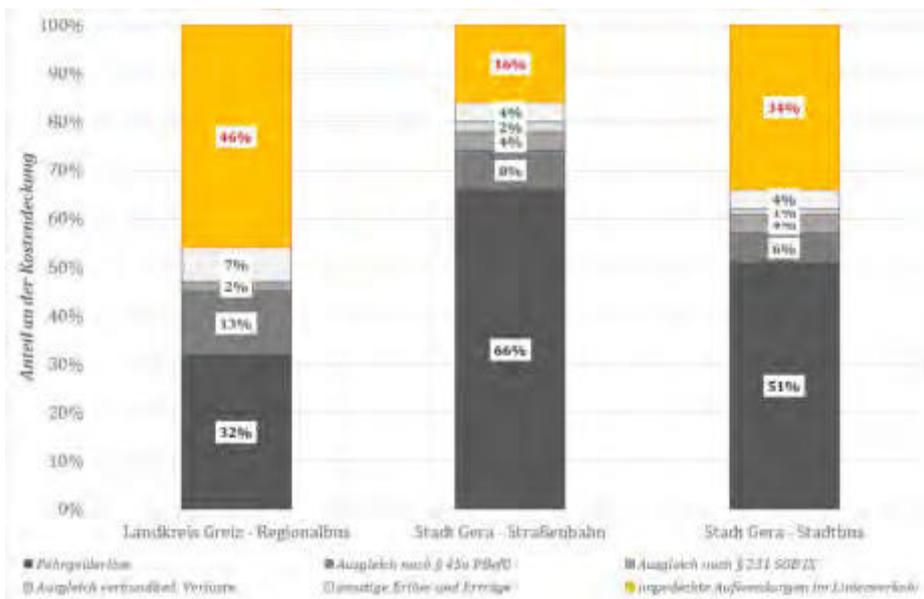
Im Jahr 2019 – als letztem vollständigen Geschäftsjahr vor Ausbruch der COVID-19-Pandemie – wurde im Zuständigkeitsbereich des Landkreises Greiz als Aufgabenträger eine Betriebsleistung von insgesamt 3.871,6 Tsd. Fahrplankilometern erbracht; der durchschnittliche **KOSTENSATZ** hierfür betrug 2,81 EUR pro Fahrplankilometer. Der **KOSTENDECKUNGSGRAD I** (zur Erklärung vgl. Randnotiz) lag bei 54%.

Im Zuständigkeitsbereich der Stadt Gera als Aufgabenträgerin wurde im Jahr 2019 eine Betriebsleistung von insgesamt 3.186,4 Tsd. Fahrplankilometern erbracht, wobei hiervon 1.333,7 Tsd. Fahrplankilometer auf den Betriebszweig „Straßenbahnverkehr“ und die übrigen 1.852,7 Tsd. Fahrplankilometer auf den Betriebszweig „Stadtbusverkehr“ entfielen. Die **KOSTENSÄTZE** (Vollkostensätze) lagen bei 4,11 EUR pro Fahrplankilometer (Bus) bzw. 9,48 EUR pro Fahrplankilometer (Straßenbahn). Der **KOSTENDECKUNGSGRAD I** lag bei etwa 77% (Vergleich: 2013 = 67,6%), wobei dieser im Straßenbahnverkehr mit 84% höher ausfiel als im Busbereich mit 66%.

Die nicht aus den direkt dem Linienverkehr zuzuordnenden Einnahmen gedeckten Aufwendungen müssen durch Ausgleichszahlungen der Aufgabenträger gedeckt werden.

► **Kostendeckungsgrad I:**

Anteil der aus dem Linienverkehr zuzuordnenden Einnahmen, jedoch ohne Gewinne aus anderen Geschäftsfeldern gedeckten Aufwendungen



► **Abb. 6-1:**

Erlösstruktur und Anteile an der Kostendeckung im StPNV der beiden Aufgabenträger im Planungsgebiet.

Da – wie zuvor dargestellt – die im Linienverkehr generierten Erlöse sowie ggf. Gewinne aus anderen Geschäftsbereichen im Allgemeinen nicht ausreichen, um die Kosten der Leistungserstellung vollständig zu decken, gewähren die Aufgabenträger öffentliche Beihilfen, welche notwendig sind, um die finanzielle Leistungsfähigkeit der Verkehrsunternehmen und damit auch die Vorhaltung des beauftragten Verkehrsangebots dauerhaft sicherstellen zu können. Dabei sind die öffentlichen Beihilfen unter Voraussetzung der Einhaltung der vergaberechtlichen Bestimmungen sowie im Einklang mit den beihilfenrechtlichen Bestimmungen der Verordnung (EG) 1370/2007 zu gewähren; dies gilt – unabhängig von der beihilfengebenden Stelle – für alle Interventionen der öffentlichen Hand in den Markt, die einen Beihilfencharakter haben und welche zugunsten der Verkehrsunternehmen durchgeführt werden. Dies können beispielsweise sein:

- Ausgleichszahlungen der Aufgabenträger, welche auf Grundlage der jeweils bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge gewährt werden (dies gilt auch für die Mittel, welche der Freistaat Thüringen den Aufgabenträgern auf Grundlage der sog. „StPNV-Finanzierungsrichtlinie“ gewährt und welche diese an die betrauten Verkehrsunternehmen weiterzuleiten haben),
- alle sonstigen Formen von Zuwendungen, Kapitaleinlagen oder Verlustübernahmen an dauerhaft defizitäre Unternehmen,
- Verträge über Lieferungen oder Leistungen, für welche die öffentliche Hand unüblich hohe Vergütungen an das Unternehmen leistet,
- Bürgschaften, Garantieerklärungen oder Darlehen, die das Unternehmen am Markt nicht oder nur zu deutlich ungünstigeren Konditionen oder bei Stellung weiterer Sicherheiten erhalten hätte
- Grundstücksverkäufe, Miet- oder Pachtverträge zwischen der öffentlichen Hand und dem Unternehmen, für welche Letztgenannte deutlich geringere als die marktüblichen Preise zahlen,
- die Befreiung oder Ermäßigung von Gebühren oder Abgaben sowie
- die Erschließung von Grundstücken durch die öffentliche Hand ohne angemessene Kostenbeteiligung des Eigentümers (Unternehmen).

Jede Beihilfe, die den Verkehrsunternehmen gewährt werden und die nicht in Einklang mit den Bestimmungen der Verordnung (EG) 1370/2007 steht, ist unzulässig und muss – sofern die bereits gewährt wurde – verzinst zurückgefordert werden; dies folgt direkt aus dem Beschluss 2012/21/EU der Kommission: „Art. 93 AEUV stellt eine Sondervorschrift zu Art. 106 Abs. (2) AEUV dar. Er legt die Vorschriften für Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Landverkehr fest. Art. 93 wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße ausgelegt, in der die Vorschriften für Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im öffentlichen Personenverkehr festgehalten sind. Nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind Ausgleichsleistungen für landgebundene Verkehrsleistungen, die den in dieser Verordnung genannten Voraussetzungen genügen, von der Anmeldepflicht nach Art. 108 Abs. (3) AEUV ausgenommen. Nach dem Altmark-Urteil können Ausgleichsleistungen, die im Widerspruch zu Art. 93 AEUV stehen, weder auf der Grundlage von Art. 106 Abs. (2) AEUV noch einer sonstigen AEUV Bestimmung für mit dem AEUV vereinbar erklärt werden.“ Da Beihilfen gerade im Bereich des öffentlichen Verkehrs in der Regel hohe Beträge umfassen, kann die zwingende Rückforderung zu Unrecht gewährter Beihilfen sehr schnell bestandsgefährdende Situationen für das schuldnerische Verkehrsunternehmen nach sich ziehen; insofern ist der beihilfenrechtskonformen Gewährung von Zuwendungen durch alle Beteiligten besonderes Augenmerk zu widmen.

► Voraussetzung für die Zulässigkeit von Beihilfen im ÖPNV

6.1.2. Abschätzung des künftigen Ausgleichsbedarfs

Auf Grundlage des Nahverkehrsplans bestimmen sich die Zielstellungen zur mittel- bis langfristigen Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs sowie die zu ihrer Erreichung geplanten Maßnahmen. Aus deren Umsetzung leiten sich in der Folge im Allgemeinen finanzielle Belastungen der Aufgabenträger ab, weshalb gemäß § 6 Abs. (2) ThürÖPNVG im Rahmen der Nahverkehrsplanung eine Finanzplanung aufzustellen ist. Hierin sind die zu erwartenden Aufwendungen und Erträge, investive Ausgaben, Maßnahmen zur Kostensenkung sowie der Umfang zu erwartender Zuschüsse darzustellen.

Die Höhe der zu erwartenden Zuschüsse wird als Differenz zwischen den geplanten Aufwendungen und den geplanten Erlösen ermittelt. Maßgeblichen Einfluss auf die Erlöse haben einerseits die erwartete Fahrgastnachfrage sowie das Fahrpreisniveau, andererseits aber auch die absehbare Entwicklung von Ausgleichszahlungen, welche auf Grundlage einer gesetzlichen oder allgemeinen Vorschrift gewährt werden; insbesondere betrifft dies die Zahlungen nach § 45a PBefG (ermäßigte Schülerbeförderung) und nach § 231 SGB IX (unentgeltliche Schwerbehindertenbeförderung).

Aufgrund der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung (↗ Kapitel 3.), welche im Planungsgebiet auch mittelfristig von einem Einwohnerrückgang sowie einer zunehmenden Alterung geprägt sein wird, ist grundlegend zunächst auch von einem Rückgang der absoluten Fahrgastnachfrage im öffentlichen Verkehr auszugehen. Inwiefern infolge der Umsetzung der in dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans enthaltenen Maßnahmen ggf. ein Nachfragezuwachs ergibt,

► Entwicklung der Fahrgastnachfrage

bleibt abzuwarten. Hinzu kommt, dass sich die Verkehrsunternehmen mittel- und langfristig mit den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf das Mobilitäts- und Verkehrsmittelwahlverhalten der Bevölkerung konfrontiert sehen. So wird sich zwar im Zuge einer Normalisierung des öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens auch die Fahrgastnachfrage wieder erhöhen; gewisse, während der Pandemielage angeeignete Verhaltensmuster, wie z. B. ein verstärkt mobiles Arbeiten („Home-Office“) oder die Nutzung individualisierter Beförderungsmittel aus Angst vor einem erhöhten Infektionsrisiko in Massenbeförderungsmitteln, werden jedoch dazu beitragen, dass die Fahrgastnachfrage wohl erst in der Mitte dieser Dekade den Stand wie zuletzt 2019 erreicht. Genauere Zahlen oder Studien zu den Langzeitwirkungen der Pandemie auf das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger existieren gegenwärtig nicht, solche Betrachtungen werden aber nach dem Überwinden der Krise stärker in den Fokus rücken. Gegenwärtig lassen sich keine Prognosen dafür abgeben, auf welchem Niveau sich die Fahrgastzahlen mittel- und langfristig durch das geänderte Nutzungsverhalten einpendeln werden.

2020 betrug die Fahrgastrückgänge gemäß Angaben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) bis zu 80 Prozent, was für die deutschen Verkehrsunternehmen Einnahmeverluste von etwa 3,5 Mrd. EUR zur Folge hatte. Insgesamt betrug der durchschnittliche Rückgang der Fahrgastzahlen bei der GVB im Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2019 im Jahresdurchschnitt –25,6%, die Verkehrsunternehmen im Landkreis Greiz haben einen Rückgang von etwa –18% im Jahresdurchschnitt 2020 gegenüber 2019 zu verzeichnen gehabt. Die von Bund und Ländern beschlossene „ÖPNV-Rettungsschirme“ hat die ÖPNV-Branche in den Jahren 2020, 2021 und 2022 vor größeren wirtschaftlichen Schäden bewahrt. Ob es weitere Rettungsschirme geben wird, ist derzeit (Stand November 2022) noch nicht gesichert.

ÖPNV-Fahrgastentwicklung 2020/2019



► **Abb. 6-2:**

Fahrgastentwicklung im ÖPNV bei den Mitgliedsunternehmen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen während der COVID-19-Pandemie (ab März 2020) im Vergleich zu 2019. Dabei zeigt die blaue Linie den Verlauf bei Unternehmen mit den geringsten Erlösausfällen, die rote Linie den Verlauf bei Unternehmen mit vergleichsweise hohen Ausfällen (Quelle: VDV).

Für die Abschätzung der Preisentwicklung im ÖPNV ist für die Stadt Gera die Mitgliedschaft im VMT zu beachten. Die Entwicklung der Tarife steht in Abhängigkeit der anderen Verbundpartner, um ein möglichst homogenes Preisgefüge in Thüringen im Verbundgebiet zu erreichen. Demnach wird von einer durchschnittlichen Steigerung der Fahrpreise im ÖPNV von ca. 2 bis 3% pro Jahr ausgegangen. Im VMT wird von einer Preiselastizität von –0,3 ausgegan-

► **Tarifentwicklung im VMT**

gen, wodurch die ÖPNV-Nachfrage bei Tarifierungen entsprechend abgemindert wird. Aufgrund dessen, dass der ermittelte Wert der Preiselastizität der Nachfrage zwar negativ, aber immer noch größer als -1 ist, kann trotz der rückläufigen Fahrgastzahlen mit einer positiven Einnahmeentwicklung aus dem Fahrscheinverkauf gerechnet werden.

Die Ausgleichshöhe für die Schülerbeförderung bemisst sich nach den Bestimmungen des § 45a PBefG sowie der „8. Verordnung über die Festlegung von Kostensätzen für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr“ (sog. „Sollkostenverordnung“). Der Wert gibt die Höhe der maximal ausgleichsfähigen Kosten vor, welche die Verkehrsunternehmen im Sinne des § 45a Abs. (2) PBefG pro Personenkilometer Verkehrsleistung ansetzen können. Wie in der dargestellten Tabelle erkennbar ist, wurde eine Dynamisierung der ausgleichsfähigen Aufwendungen in der Schülerbeförderung (jährliche Zunahme) vorgesehen. Diese Steigerung wurde bei der Abschätzung der künftigen Ausgleichshöhe bereits berücksichtigt; ebenso eine durchschnittliche Erhöhung der Fahrpreise für Zeitkarten des Ausbildungsverkehrs (in Höhe der mittleren Preisanpassungen bei ÖPNV-Fahrpreisen der vergangenen Jahre), die sich reduzierend auf die Höhe der Ausgleichsleistungen auswirkt.

► Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG

Ausgleichsjahr	maximal ausgleichsfähige Kosten für gemischte Unternehmen (Straßenbahn und Bus)	maximal ausgleichsfähige Kosten für Regionalbusunternehmen
2018	0,3623 Euro pro Pkm	0,2697 Euro pro Pkm
2019	0,3702 Euro pro Pkm	0,2722 Euro pro Pkm
2020	0,3782 Euro pro Pkm	0,2748 Euro pro Pkm
2021	0,3862 Euro pro Pkm	0,2773 Euro pro Pkm
2022	0,3942 Euro pro Pkm	0,2799 Euro pro Pkm
Entwicklung 2018-22	+8,8% (entspricht +2,1% p.a.)	+3,8% (entspricht +0,9% p.a.)

► **Abb. 6-3:**
 Festlegung der maßgebenden Sollkostensätze durch den Freistaat Thüringen für die Jahre 2018-2022 auf Grundlage der 8. Sollkostenverordnung. Deutlich erkennbar ist eine Ungleichbehandlung zwischen den verschiedenen Betriebszweigen, die insbesondere bei den Unternehmen mit überwiegendem Regionalverkehr die tatsächlichen Kostensteigerungen nicht adäquat kompensiert.

Die maßgebende rechtliche Grundlage für die Bestimmung der Höhe der Ausgleichsleistungen im Gegenzug für die kostenfreie Beförderung von Schwerbehinderten bildet der § 231 des Neunten Buches des Sozialgesetzbuchs (SGB IX). Erstattet wird dabei ein gewisser Prozentsatz der durch das anspruchsberechtigte Verkehrsunternehmen nachgewiesenen Fahrgeldeinnahmen. Der bundeslandesspezifische Wert ergibt sich gemäß § 231 (4) SGB IX als Quotient der in dem betreffenden Bundesland im Umlauf befindlichen Wertmarken und der zum Ende des Vorjahres in dem Bundesland lebenden Bevölkerung, die das sechste Lebensjahr bereits vollendet hat. Im Freistaat Thüringen beträgt der aktuelle, landesspezifische Prozentsatz 2,9% (Basis 2021). Die Verkehrsunternehmen haben die Möglichkeit, durch eine Verkehrserhebung nachzuweisen, dass innerhalb ihres Bedienebiets der nach der beschriebenen Berechnungsformel ermittelte Wert überschritten wird. Übersteigt das unternehmensspezifische Verhältnis zwischen unentgeltlich beförderten Schwerbehinderten und den übrigen Fahrgästen den zuvor genannten Wert um mehr als ein Drittel, so wird der darüber liegende Anteil ebenfalls mit erstattet. In der Vergangenheit haben sowohl die GVB als auch die PRG von dieser Regelung Gebrauch

► Ausgleichszahlungen nach § 231 SGB IX

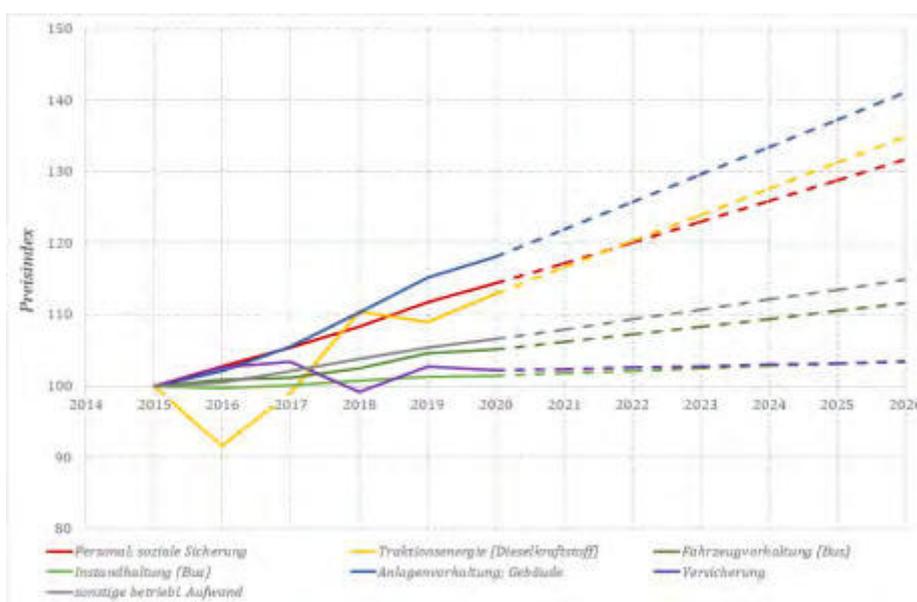
gemacht und dadurch entsprechend höhere Ausgleichsleistungen profitieren können. Viele Anzeichen sprechen dafür, dass die Zahl der Schwerbehinderten in den kommenden Jahren nicht rückläufig sein wird, weshalb von einer moderaten Steigerung der Höhe dieser Ausgleichsleistungen ausgegangen werden kann.

Die maßgebenden Kostenfaktoren der Leistungserstellung im StPNV sind:

- Personalkosten bzw. in deren Zusammenhang stehende Kosten (z. B. betriebliche Altersvorsorge o. Ä.),
- Energiekosten (Bahnstrom, Dieselkraftstoff),
- Aufwendungen für die Instandhaltung bzw. -setzung von Anlagen und Fahrzeugen (Material- und Ersatzteilkosten),
- Kosten der Anlagen- und Fahrzeugvorhaltung (Abschreibungen),
- Zinsen/Steuern,
- Kosten für die Leistungsbeziehung von Dritten (z. B. Verkehre durch Subunternehmer) sowie
- sonstige Aufwendungen.

Für die Prognose der Aufwendungen wurde aufbauend auf den Ergebnissen aus den Gewinn- und Verlustrechnungen der Verkehrsunternehmen für das Jahr 2019 eine Fortschreibung basierend auf den relevanten Preisindizes des statistischen Bundesamts vorgenommen; die Indexfortschreibung erfolgt jeweils durch Extrapolation der aus einer fünfjährigen Zeitreihe (2015 – 2019) ermittelten linearen Regressionsfunktion. Zu berücksichtigen bleibt, dass neben der Inflation auch das Mengengerüst (Betriebsleistung, Fahrplanleistung, erforderliche Fahrzeuge) – beeinflusst durch das Ab- oder Hinzubestellen von Verkehrsleistungen seitens der Aufgabenträger – zu einer überproportionalen Steigerung der prognostizierten Aufwendungen, aber auch zu einer Reduzierung führen kann.

► *Kostenentwicklung*



► **Abb. 6-4:**

Prognose der zeitlichen Entwicklung wesentlicher Aufwandspositionen für die Leistungserstellung im öffentlichen Nahverkehr (basierend auf den Preisindizes des statistischen Bundesamts).

Auf dieser Grundlage kann die Entwicklung der ausgleichsfähigen Aufwendungen der StPNV-Leistungserstellung über die Fortschreibungsperiode dieses Nahverkehrsplans (2022-2026) prognostiziert werden (↗ Abbildung 6-5). Unter Berücksichtigung des jeweiligen Anteils der einzelnen Aufwandspositionen an den Gesamtkosten der Leistungserstellung ist – ohne eventuelle Mehrleistungen – bis zum Jahr 2026 mit einem Anstieg der Kosten um +7,6% zu rechnen. Unterstellt man, dass dieser Kostenzuwachs ohne eine Erhöhung des Finanzierungsanteils der öffentlichen Hand getragen werden soll, so würden hieraus Tarifsteigerungen von durchschnittlich +4,4% p. a. resultieren. Dies ist gegenüber den Fahrgästen als nicht durchsetzbar einzustufen; insbesondere, da die Kosten für alternative Beförderungsmittel – allen voran beim MIV – bei Weitem nicht so stark steigen. Es ist daher absehbar, dass die Finanzierungsanteile der Aufgabenträger im Hinblick auf die Beibehaltung des gegenwärtigen Angebots, erst recht jedoch bei einem Angebotsausbau, weiter steigen werden.

Der Freistaat Thüringen gewährt auf Grundlage des § 8 Abs. (1) und (2) ThürÖPNVG nach Maßgabe des Haushalts den Aufgabenträgern Zuwendungen für eine attraktive und bedarfsgerechte Verkehrsbedienung; hierzu hat der Freistaat Thüringen die StPNV-Finanzierungsrichtlinie erlassen. Gegenwärtig steht pro Jahr ein Budget von etwa 25 Mio. EUR zur Verfügung, welches nach einem festgelegten Schlüssel auf die Betriebszweige „Straßenbahnverkehr“, „Stadtbusverkehr“ und „Regionalbusverkehr“ aufgeteilt wird, wobei – bezogen auf die Betriebsleistung – der Sektor „Straßenbahnverkehr“ die mit Abstand umfangreichste Bezuschussung gegenwärtig erfährt. In den Betriebszweigen „Stadtbusverkehr“ und „Regionalbusverkehr“ erfolgt die Aufteilung des jeweils zur Verfügung stehenden Budgetanteils auf die einzelnen Aufgabenträger ausschließlich auf Basis der Betriebsleistung. Demgegenüber wird der Budgetanteil für den Straßenbahnverkehr auf die fünf anspruchsberechtigten Aufgabenträger (Erfurt, Jena, Gera, Gotha und Nordhausen) nach einem vorab definierten Schlüssel aufgeteilt, der in der Vergangenheit auf Basis der Netzlängen, Nutzungsintensität und besonders verschleißanfälliger Elemente ermittelt wurde; hiernach erhält die Stadt Gera 19,0% des für den Betriebszweig „Straßenbahnverkehr“ reservierten Budgetanteils.

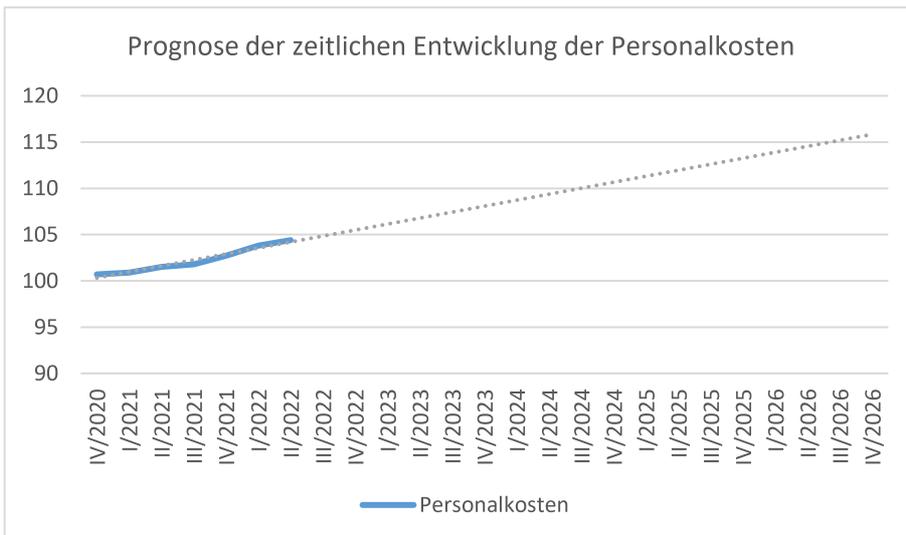
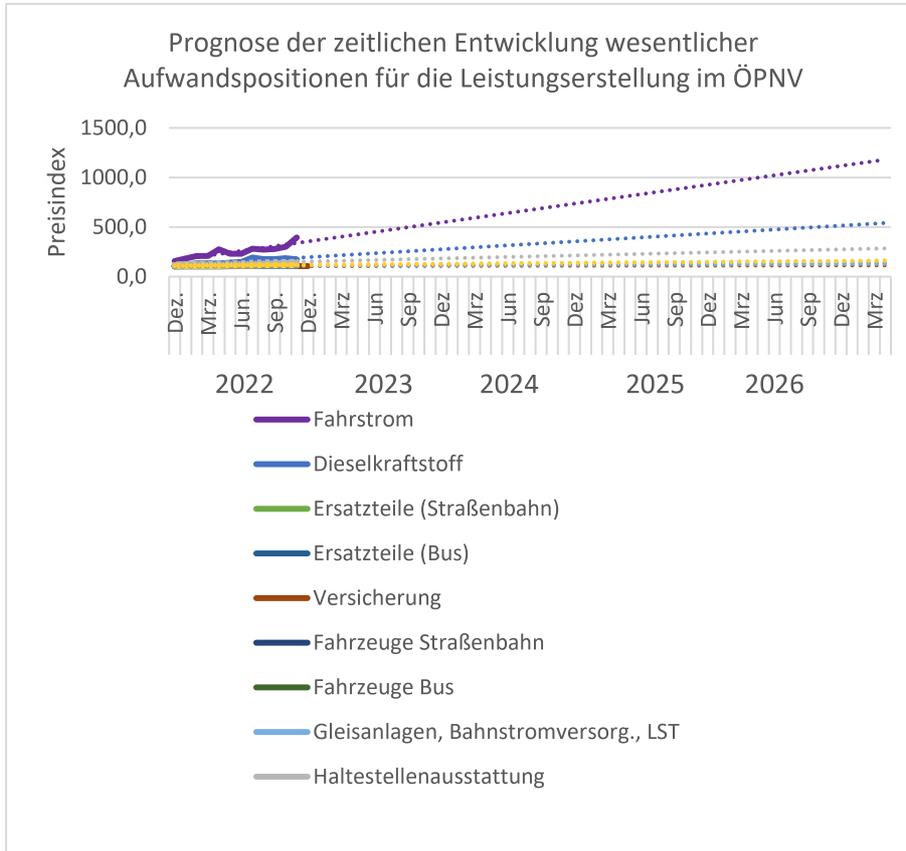
Aufgabenträger: Landkreis Greiz	2022	2023	2024	2025	2026
Erlöse	6,90	6,88	6,97	7,07	7,16
- davon: Fahrgeldeinnahmen	4,34	4,30	4,38	4,45	4,52
- davon: gesetzl. Ausgleichszahlg.	1,83	1,83	1,84	1,85	1,86
- davon: sonstige Erlöse	0,74	0,75	0,76	0,77	0,78
Aufwendungen (einschl. Wagniszuschlag)	12,93	12,76	13,02	13,28	13,54
erforderlicher Ausgleichsbetrag	6,03	5,88	6,05	6,21	6,38
- davon: StPNV-Finanz-RL TH	1,10	1,15	1,15	1,15	1,15
- davon: EM Gera (Zweckvereinb.)	1,04	1,28	1,31	1,34	1,38
- davon: EM Landkreis Greiz	3,89	3,45	3,59	3,72	3,85

(Alle Angaben in Mio. EUR; Abweichungen rundungsbedingt möglich)

► **Abb. 6-5a:**

Abschätzung des erforderlichen Ausgleichsbedarfs für den öffentlichen Personennahverkehr innerhalb der Fortschreibungsperiode des Nahverkehrsplans für die Verkehrsunternehmen im Landkreis Greiz.

In den folgenden zwei Diagrammen ist die Prognose für die wesentlichen Aufwandspositionen für die Leistungserstellung im ÖPNV basierend auf den Preisindizes nach ÖDA der Stadt Gera aus den Jahren 2021 und 2022 des statistischen Bundesamts mit Stand 09/2022 mittels der linearen Entwicklung bis 2026 dargestellt (Einfluss der Inflation, Preissteigerungen, geopolitischen Auswirkungen, etc.).



Die Stadt Gera als Aufgabenträger ist zur Erfüllung der Aufgabe ÖPNV dem Grunde nach verpflichtet, aber der Höhe nach hat deren Erfüllung im Rahmen der Leistungsfähigkeit zu erfolgen (§3 Abs. (2) ThürÖPNVG). Die übernommenen Verpflichtungen der Gemeinde müssen in einem angemessenen Verhältnis zu ihrer Leistungsfähigkeit stehen (§73 Abs. (1) S. 1 Nr.3 ThürKO). Vor dem

Hintergrund der finanziellen Grenzen, welchen die haushaltskonsolidierende Stadt Gera begegnet und dem Bewusstsein, dass der Zuwachs der Ausgleichsleistungen jährlich zu erwirtschaften ist, müssen die finanziellen Rahmenbedingungen, berücksichtigt und wenn möglich eingehalten werden. Jedoch gilt zu beachten das sich sowohl die Ausgleichsbeträge als auch die Maßnahmen (↗ Kapitel 5.) unter dem Vorbehalt der Finanzierung, aber auch am ÖPNV-Bedarf orientieren. Zudem besteht die Möglichkeit, dass sich die Parameter positiv entwickeln (Fahrgastzahlen, Fahrgeldeinnahmen, Tarifierhöhungen, etc.) und sich weitere finanzielle Mittel (Fördermittel, Billigkeitsleistungen, Regionalisierungsmittel, etc.) im Gültigkeitszeitraum ergeben. Der Nahverkehrsplan stellt daher zum Erstellungszeitpunkt das planbare Optimum dar.

Für die Vorausberechnung des Ausgleichsbetrages basierend auf den ÖDA werden folgende Annahmen getroffen:

2023: entspricht ex ante Ausgleichsanspruch

2024: VMT-Tarifsteigerung in 2023, Extrapolation der Indexwerte nach 2024

2025: VMT-Tarifsteigerung in 2023, Extrapolation der Indexwerte nach 2025

2026: VMT-Tarifsteigerung in 2023, Extrapolation der Indexwerte nach 2026

2023-2026: gleichbleibende Verkehrsleistung + gleichbleibende Ticket-Verkaufszahlen + VMT-Poleinnahmen aus 2021 + Extrapolation der Indexwerte der letzten fünf Jahre (gemäß ÖDA Anlage 6 II. 1.6.).

Aufgabenträger: Stadt Gera	2023	2024	2025	2026
Erlöse	13,44	13,18	15,58	15,80
- davon: Fahrgeldeinnahmen	11,02	10,76	13,17	13,40
- davon: gesetzl. Ausgleichszahlung	1,99	1,98	1,97	1,95
- davon: sonstige Erlöse	0,43	0,44	0,44	0,45
Aufwendungen	20,97	23,69	23,38	23,84
Öffentliche Zuschüsse/ Ausgleichsbetrag	7,53	10,11	7,8	8,04
- davon: StPNV-Finanz-RL TH	2,47	2,47	2,47	2,47
- davon: Zuschüsse Deutschlandticket/Energie	1,69	1,78		
- davon: Eigenmittel Stadt Gera	3,37	5,86	5,33	5,57

Stadt Gera Eigenmittel gesamt	4,65	7,17	6,67	6,95
- davon: GVB	3,37	5,86	5,33	5,57
- davon: LK Greiz	1,28	1,31	1,34	1,38

(Alle Angaben in Mio. EUR; Abweichungen rundungsbedingt möglich;
 basierend auf dem ÖDA*)

Der sprunghafte Anstieg der Ausgleichsleistungen im Jahr 2024 ist nicht auf den NVP sondern auf den ÖDA-Mechanismus zurückzuführen, welcher das Basisjahr der Fahrgelderlöse als Berechnungsgrundlage immer zwei Jahre zurückblickend und bei den Preisindizes für die letzten fünf Jahre anwendet. Somit bildet im Jahr 2024 das Jahr 2022 das grundlegende Basisjahr, fortlaufend für die weiteren Berechnungshorizonte. Die derzeitige Inflation und Energie- und Wirtschaftskrise und die damit verbundene Steigerung der Preisindizes bilden sich an dieser Stelle ebenfalls ab (bspw.: Preisindex Dieselmotoren, Jahresdurchschnitt 2021; 118,9, Juli 2022; 173,5 oder Fahrstrom in Hochspannung, Jahresdurchschnitt 2021; 164,6, Juli 2022; 394,9 [Statistisches Bundesamt 09/2022]). Bei gleichbleibender Verkehrsleistung führt dies im ÖDA dazu, dass die Ausgaben im Jahr 2023 von 13,655 Mio. EUR auf 15,274 Mio. EUR im Jahr

► **Abb. 6-5b:**

Abschätzung des erforderlichen Ausgleichsbedarfs für den öffentlichen Personennahverkehr innerhalb der Fortschreibungsperiode des Nahverkehrsplans für das bzw. die Verkehrsunternehmen in der Stadt Gera.

*Berechnung und jahresweise Fortschreibung basierend auf ThürÖPNVG § 6 (3) und ÖDA gemäß Anlage 6.

2024 im Bereich Straßenbahn und Jahr 2023 von 7,319 Mio. EUR auf 8,419 Mio. EUR im Jahr 2024 im Bereich Stadtbuss steigen. Insgesamt bedeutet dies einen Anstieg bei den Ausgaben im Jahr 2023 von 20,975 Mio. EUR auf 23,693 Mio. EUR im Jahr 2024.

Zur Überwindung der Diskrepanz zwischen notwendigem Ausgleichsbedarf und finanziellen Ressourcen der Stadt Gera sind folgende Vorgehensweisen möglich und ggf. erforderlich:

- eine Anpassung der Verkehrsleistung (entsprechend der Maßnahme M14)
- die Prüfung der Reduzierung von Aufwendungen unter Beibehaltung der Verkehrsleistung
- die Abschätzung möglicher Fördermittel/Billigkeitsleistungen im Zuge der Einführung des bundesweiten Tickets im öffentlichen Nahverkehr, welche jedoch keine direkte Erhöhung des Ausgleichsbetrages sind, sondern die ausbleibenden Einnahmen kompensieren
- eine Erhöhung der städtischen Eigenmittel des Aufgabenträgers

Die finanziellen Mittel gemäß Haushaltsplan, Berechnung nach ÖDA und Wirtschaftsplänen müssen miteinander identisch sein. Es kann dennoch zu Abweichungen kommen, da die rechnerische Herangehensweise auf unterschiedlichen Grundlagen beruht.

Alle Angaben zur Prognose der Einnahmen und Aufwendungen basieren auf dem gegenwärtigen Kenntnisstand; sie unterliegen aber allfälligen Anpassungen und Schwankungen. Ebenso wird von einer Verstetigung der Mittelbereitstellung im Rahmen der StPNV-Finanzierungsrichtlinie durch den Freistaat Thüringen auch über die derzeitige Geltungsdauer der Richtlinie hinaus ausgegangen. Nach dem bisherigen Kenntnisstand ist davonauszugehen das sowohl die gesamten Zuschussmittel, inklusive Straßenbahnverkehr als auch der einzelne Euro pro Fahrplankilometer gleichbleibend oder minimal steigend sein werden. Vor diesem Hintergrund stellen die Angaben in den ↗ Abbildung 6-5a bzw. 6-5b lediglich eine grobe Prognose der notwendigen finanziellen Aufwendungen für die Aufgabenträger dar; endgültig der Höhe nach bestimmt werden diese aber entsprechend der in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen vorgesehenen Verfahren.



Anmerkung: Reduzierung 2021 aufgrund der Zweckvereinbarung, da Fahrplankilometerreduzierung.

► **Abb. 6-6a bzw. 6-6b (nächste Seite):**

Kennzahlen zur Förderung von Angeboten des StPNV im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Gera.



Die Stadt Gera strebt im Hinblick auf die betrieblichen Kennzahlen an, dass der Kostendeckungsgrad durch die vorgesehenen Maßnahmen gegenüber dem Basisjahr 2019 (ca. 77,6% aus eigenwirtschaftlichen Deckungsquellen) auf etwa gleichem Niveau (ohne Berücksichtigung eventueller Einnahmen aus einem Drittgeschäft) erhalten werden kann. Darüber hinaus lässt sich in der Stadt Gera ein vergleichsweise hoher Anteil der Fahrgelderlöse an der Kostendeckung feststellen. Dieser betrug im Betriebsjahr 2019 etwa 60,3%. Es ist anzustreben, diesen Wert bis zum Jahr 2024 wieder zu erreichen, da aufgrund der Folgen aus der COVID-19-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 ein starker Fahrgastverlust von durchschnittlich 25% zu verzeichnen ist. Es gilt diesen Rückgang an Fahrgästen mittels geeigneter Maßnahmen wieder rückgängig zu machen, um ein stabiles Fahrgastaufkommen, wie beispielsweise im Jahr 2019, wiedererlangen zu können und eine stabile Einnahmesituation der GVB herzustellen. Zum Vergleich in Thüringen ist das Basisjahr 2018 zu verwenden. In Gera lag die Kostendeckung bei 57,1%. Im Durchschnitt der Thüringer Städte mit Straßenbahnverkehr (Erfurt, Jena, Gera, Gotha und Nordhausen) trugen die Fahrgeldeinnahmen mit 50,4% zur Kostendeckung bei; bezogen auf alle Aufgabenträger lag dieser Wert bei 41,4%.

6.1.3. Maßnahmen zur Deckung des künftigen Ausgleichsbedarfs im Stadtgebiet Gera

Die Stadt Gera ist durch das Thüringer ÖPNV Gesetz verpflichtet, die Aufgabe des ÖPNV zu erfüllen (§ 2 Abs. (3) ThürKO i. V. m. § 3 ThürÖPNVG). Diese Verpflichtung besteht dem Grunde nach, aber der Höhe nach hat deren Erfüllung im Rahmen der Leistungsfähigkeit zu erfolgen (§ 3 Abs. (2) ThürÖPNVG).

Der von der Stadt Gera nach § 5 Abs. (1) Satz 1 ThürÖPNVG aufzustellende Nahverkehrsplan hat u. a. den Zielen der Raumordnung, der Wirtschaftlichkeit und der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu entsprechen (Satz 4 a. a. O.) Gemäß § 6 Abs. (1) ThürÖPNVG stellt der Nahverkehrsplan auf der Basis der verkehrspolitischen Zielstellung die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖPNV dar.

Weitere Voraussetzungen sind gemäß § 3 Abs. (4) ThürÖPNVG, dass sich die Aufgabenträger bei der Erfüllung ihrer Aufgaben Dritter bedienen können. Von dieser Möglichkeit hat die Stadt Gera Gebrauch gemacht, indem sie eine Ei-

gengesellschaft (GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH – GVB) gegründet hat, um die Aufgabenerledigung in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages an diesen so genannten internen Betreiber direkt zu vergeben.

Die gesetzlichen Voraussetzungen, die gemäß §§ 71 und 75 ThürKO für Gründung, Beteiligung von Unternehmen erfüllt sein müssen, dürfen von der Stadt Gera auch nach der Gründung, Beteiligung nicht außer Acht gelassen werden, etwa:

- das Unternehmen nach Art und Umfang in einem angemessenen Verhältnis zu der Leistungsfähigkeit der Gemeinde und zum voraussichtlichen Bedarf steht (§ 71 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 ThürKO),
- Unternehmen der Gemeinde dürfen keine wesentliche Schädigung und keine Aufsaugung selbständiger Betriebe in Landwirtschaft, Handel, Gewerbe und Industrie bewirken (§ 71 Absatz 3 ThürKO),
- die übernommenen Verpflichtungen der Gemeinde in einem angemessenen Verhältnis zu ihrer Leistungsfähigkeit stehen (§ 73 Absatz 1 Satz 1 Nr. 3 ThürKO).

Im Umkehrschluss müssen die Auswirkungen, vor allem die finanziellen Auswirkungen, die mit dem Gültigkeitszeitraum des NVP 2022 – 2026 einhergehen im Einklang mit den finanziellen Ressourcen und der Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers stehen.

Aus diesem Grund sind sämtliche Maßnahmen im Stadtgebiet Gera, die im ↗ Kapitel 5. (Maßnahmenkonzept) aufgeführt sind, oder bestehende ÖPNV-Leistungen im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zu prüfen, zu bewerten und anzupassen. Dies gilt vor im Gültigkeitszeitraum des vorliegenden NVP 2022 – 2026, da dieser durch die langfristigen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie der Jahre 2020 und 2021 geprägt sein wird (bspw. Mindererlöse der Fahrgeldeinnahmen). Etwaige Änderungen der Verkehrsleistung im Sinne der Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers sind unter M14 (↗ Kapitel 5.3.1.) zu finden.

6.2. Investitionen

Sämtliche Investitionen stehen unter dem Vorbehalt der Zustimmung des jeweils zuständigen Aufgabenträgers. Die Investitionen sind u. a. daran geknüpft, dass die Finanzierung gesichert ist und dass die Unternehmen die notwendigen Eigenmittel nachweisen können. Zur Akquise von Fördermitteln sind die jeweiligen Bedingungen des Fördermittelgebers, insbesondere jene der „Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen“ zu berücksichtigen. Zusätzlich sind die jeweiligen Eigenanteile durch die Verkehrsunternehmen selbst zu decken.

Eine Gesamtübersicht der Investitionsmaßnahmen enthält der ↗ Anhang 6. Nachfolgend werden einige investive Maßnahmen näher erläutert:

- Fortführung des Stadtbahnprogramms Stufe II – Sanierung und die Neugestaltung der Wiesestraße:

Dieses Projekt ist aus planerischer bzw. städtebaulicher Sicht eines der derzeitigen zentralen Verkehrsbauvorhaben der Stadt Gera im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplans. Im Zuge des Umbaus der Wiesestraße ist neben den notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen der Gleisanlagen eine Neuordnung des Straßenraumes angedacht. Es sind dazu drei Abschnitte vorgesehen:

- nördlicher Abschnitt (TA 2.2.1) zwischen Karl-Marx-Allee und Arminiusstraße,
- mittlerer Abschnitt (TA 2.2.2) zwischen Arminiusstraße und Schenkendorfstraße und
- südlicher Abschnitt (TA 2.2.3) zwischen „Schenkendorfstraße“ bis zum Gleisdreieck Lusan.

Die Gesamtmaßnahme Wiesestraße wurde im Jahr 2018 mit dem nördlichen Bauabschnitt (Karl-Marx-Allee bis Arminiusstraße) begonnen. Die Fertigstellung des nördlichen Abschnitts ist Ende 2022 geplant. Für die folgenden Abschnitte (mittlere und südlicher Abschnitt) wurde mit den entsprechend notwendigen Planungsleistungen für die Bauausschreibung begonnen. Die normative Nutzungsdauer der Gleisanlagen, besonders im Bereich des Gleisdreiecks Lusan, ist weit überschritten. Zur Aufrechterhaltung einer sicheren Betriebsführung ist es zwingend notwendig mit der Baumaßnahme Gleisdreieck noch im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplans zu beginnen.

In den vergangenen Jahren wurden dringende Ersatzinvestitionen nicht vorgenommen, so dass ein erheblicher Investitionsstau zu verzeichnen ist. Beginnend bei der Beschaffung von Niederflurgelenktriebwagen, über die fehlende aktualisierte Technik in den Fahrzeugen hin zu den verschiedenen Infrastrukturmaßnahmen.

Investitionsziele:

Die zukünftigen Maßnahmen sollen das Ziel einer nachhaltigen, multimodalen und gesamtstädtischen Mobilitätstrategie verfolgen. Der Fokus muss sowohl auf geeigneten Maßnahmen zur Reduzierung des MIV in Städten durch die Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den Umweltverbund als auch auf der konsequenten Unterstützung des Hochlaufs emissionsfreier Antriebstechnologien im ÖPNV liegen.

Die Basis dafür liegen zum einen in der Entwicklung nachhaltiger, innovativer und multimodaler Mobilitätsdienstleistungen durch den Auf- und Ausbau flächendeckender, barrierefreier und vernetzter digitaler Strukturen. Darunter fallen durchgängige und barrierefreie Fahrgastinformationen, Bündelung verschiedener Angebote über alle Verkehrsarten, On-Demand-Verkehre, digitale Ticket- und Abrechnungsverfahren, etc. Zum anderen liegt das Augenmerk in der Umsetzung einer innovationsfördernden Klimapolitik, Senkung der Treibhausgasemissionen und Dekarbonisierung des ÖPNV durch Umstellung des straßen- und schienengebundenen ÖPNV auf alternative Antriebstechnologien (Clean Vehicle Directive). Darunter fallen die Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge, Aufbau der notwendigen Lade- und Betankungsinfrastruktur für alternative Kraftstoffe und Investitionen in die Infrastruktur (Depots und Werkstätten) zur Absicherung von Wartung und Reparatur.

Die Ziele der Beschaffung von Fahrzeugen im straßen- und schienengebundenen ÖPNV:

- nachhaltige gesamtstädtische Mobilitätsteilhabe
 - Reduzierung von Lärm-, Luftschadstoff- und Verkehrsbelastungen
 - Sicherung hochwertiger Lebens- und Mobilitätsverhältnisse
 - Beschaffung moderner, großräumiger, ressourcenschonender und emissionsfreier Fahrzeuge (Erweiterung der Multifunktionsbereiche, für die Mitnahme von Fahrrädern und E-Scootern)
 - Notwendige Schaffung von Voraussetzungen für eine integrierte Verknüpfung und Digitalisierung multimodaler städtischer Verkehre (Fahrgastinformations- und Kommunikationssysteme)
 - barrierefreie Zugangsgestaltung
 - Zuwachs der Fahrgastnachfrage des ÖPNV
- Ausbau von Haltestellen im Stadtgebiet Gera

Die Fokussierung auf § 8 Abs. (3) PBefG schreibt vor, bis zum 01.01.2022 im ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen (gesetzliche Pflichtaufgabe), wobei bei konkreter Benennung und sachlich-fachlicher Begründung Ausnahmen zulässig sind. Diese Anforderung der Barrierefreiheit betrifft nicht nur die Anschaffung eines Fahrzeugparks, welcher den Bedingungen mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkter Personen gerecht wird, sondern auch den barrierefreien Ausbau von Haltestellen.

Die Erreichbarkeit des Ziels barrierefreier ÖPNV hängt im Wesentlichen davon ab, in welchem Umfang die nötigen finanziellen und personellen Ressourcen bei allen Akteuren bereitgestellt werden können, auch untersetzt durch Fördermittel seitens der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Thüringen. Die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ist in der Stadt Gera nach heutigem Stand bis zum 01.01.2022 nicht realisierbar. Eine finanzielle und personelle Überlastung ist – auch unter Beachtung der Vorgaben des PBefG – in jedem Falle zu vermeiden. Diese Einschränkung wird unter anderem auch seitens der UN-Behindertenrechtskonvention ausdrücklich anerkannt.

Um der auf der UN-Behindertenrechtskonvention basierenden Forderung des § 8 (3) PBefG sukzessive gerecht werden zu können, ist die entsprechende Umgestaltung der Haltestellen jedoch kontinuierlich fortzusetzen. Die Priorisierung der Haltestellen für den barrierefreien Umbau erfolgt auf Grundlage der Kategorisierung in Verbindung mit Handlungsbedarfen, welcher aus den vorhandenen Ausbauzuständen resultiert. Daraus ergibt sich eine schlüssige Priorisierung für den Umbau nach Gruppen. Beginnend mit den Haltestellen mit hoher Bedeutung (Kategorie A) und vorrangigem Handlungsbedarf und damit absoluter Priorität bis hin zu Haltestellen mit geringer Bedeutung (Kategorie D) und nachrangigem Handlungsbedarf, damit der geringsten Priorität. Somit wird mittels der Erstellung der Prioritätenanalyse auch eine zeitliche Reihung der barrierefrei auszubauenden Haltestellen festgelegt.

Derzeit sind rund 209 Bushaltestellen und 32 Straßenbahnhaltestellen verblieben, welche noch nicht barrierefrei ausgebaut sind. Die Liste mit den Haltestellen ist im ↗ Anhang 4-5 nachlesbar. Zunächst liegt der Schwerpunkt der

barrierefreien Gestaltung auf den Haltestellen, welche der Kategorie „A“ und „B“ zugeordnet wurden. Diese umfasst vordringlich derzeit 38 Haltestellensteige der Kategorie „A“ sowie 93 Bushaltestellensteige der Kategorie „B“. Die ersten zehn Haltestellen, welche barrierefrei ausgebaut werden sollten:

- Lusan/ Laune
- Straße des Bergmanns
- An der Spielwiese
- Gewerbegebiet Trebnitz
- Schillerstraße
- Slivener Straße
- Stadtgraben
- Steinstraße
- Bauvereinstraße
- J.-R.-Becher-Straße

Alternativ ist der barrierefreie Aus- und Umbau von Haltestellen ggf. auch im Rahmen anstehender Gehweg- oder Straßenerneuerungen umsetzbar. Zudem sollte unabhängig der Kategorien geprüft werden, ob in Analogie zu früheren Beispielen (z. B. Biohof Aga, Naulitzer Straße, Zeulsdorfer Straße (REWE-Markt Lusan), Martinshöhe) ein gemeinsames Engagement städtischer und privater Initiativen möglich ist.

Die Haltestellen sollen entsprechend den in Kapitel Barrierefreiheit dieses Nahverkehrsplanes festgelegten Standards ausgebaut werden. Haltestellen sollen für alle Fahrgäste gut erreichbar sein und einen angenehmen, sicheren Aufenthalt bieten. Im Sinne des Leitziels „Mobilität für alle“ sind Haltestellen barrierefrei zu gestalten, um allen Fahrgästen die eigenständige Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu ermöglichen. Deshalb müssen die Standards von Haltestellen optimiert werden. Dies betrifft u. a. die Ausstattung mit Sitzmöglichkeiten, darunter auch seniorenfreundliche Sitzhöhen und/oder Anlehnhilfen sowie die Ausstattung der Haltestellen mit Bodenindikatoren, Infosäulen oder außen eine akustische Sprachausgabe der Fahrzeuge (Gewährleistung des „Zwei-Sinne-Prinzips“). Im Zusammenhang mit der Ausstattung der Haltestellen mit Fahrgastunterständen ist perspektivisch vorgesehen, dass die Vergabe der Außenwerberechte und damit der Bau und Unterhalt der Fahrgastunterstände an ein externes Unternehmen übertragen wird. Wichtig ist dabei, dass die Anzahl der vorhandenen Fahrgastunterstände erhalten bleibt und die Außenwerbung stadtbildverträglich ist.

Hinsichtlich der finanziellen Untersetzung der gesetzlichen Pflichtaufgabe zum barrierefreien Ausbau des StPNV hat die Stadt Gera in ihrem Zuständigkeitsbereich als Aufgabenträger, jährlich einen frei disponierbaren Betrag in Höhe von ca. 100.000 EUR, welcher im Planungszeitraum insbesondere für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen verwendet werden soll, zu planen und bereitzustellen. Investive Maßnahmen der Stadt Gera stehen aber immer unter dem Finanzierungsvorbehalt, der durch städtische Gremien vorgenommen wird. Gemäß der derzeit gültigen „Richtlinie zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen“ (ÖPNV-Investitionsrichtlinie) ist für den Bau und Ausbau von ÖPNV-Zugangs- oder Verknüpfungsstellen ein Fördersatz von bis zu 90% auf die zuwendungsfähigen Kosten möglich, dort

werden allerdings nicht alle Kosten erfasst. Damit beläuft sich die Höhe der städtischen Eigenmittel pro Haltestelle auf ca. 20.000 EUR. Somit wäre es möglich, bei entsprechender Förderung mehrere Haltestellen pro Jahr umzubauen. Die Mittel sind auch für die Ersatzbeschaffungen von bestehenden, aber verschlissenen oder verwitterten Fahrgastunterständen in kommunaler Verantwortung (vorwiegend in den Ortsteilen) bestimmt.

Um die im Personenbeförderungsgesetz erfolgte politische Zielbestimmung einer vollständigen Barrierefreiheit umzusetzen, müssen Mobilitätsbarrieren mit zum Teil hohen Investitionskosten abgebaut werden. Eine überschlägliche Kalkulation der Kosten für alle Um- und Ausbaumaßnahmen an Bushaltestellen in Gera (ohne die ohnehin notwendige Neubeschaffung von Straßenbahnen und die laufende Erneuerung der Busflotte) beläuft sich auf einen Umfang von rund 20 Mio. EUR. Zu beachten ist dabei, dass das Kostenspektrum für den Ausbau von Bushaltestellen variabel und abhängig von den jeweiligen Ausbaustandards und örtlichen Gegebenheiten ist. Es muss davon ausgegangen werden, dass auch künftige Instandhaltung der Infrastruktur mit gestiegenen Ausbaustandards aufwändiger sein wird als bisher. Dennoch, der barrierefreie Ausbau ist in der Regel förderfähig, allerdings nur, soweit die Budgets der Fördermittelgeber nicht ausgeschöpft sind.

- **Fahrzeugflotte**

Für einen attraktiven ÖPNV ist der Reisekomfort – und hierbei insbesondere der Beförderungskomfort in den Fahrzeugen – ein entscheidendes Qualitätskriterium für die Fahrgäste. Die Verbindungsqualität beschreibt die Leichtigkeit des Reisens zwischen Ausgangs- und Zielhaltestelle und wurde umfassend auf Seite 25/26 des vorliegenden Nahverkehrsplanes dargestellt. Dementsprechend sollen die Fahrzeuge ein angemessenes Beförderungsniveau bieten. An die Kapazität und Ausstattung werden daher folgende Mindestanforderungen gestellt:

- Die Fahrzeuge sind mit Informationssystemen auszurüsten, welche die Fahrgäste sowohl visuell als auch akustisch über den Fahrtverlauf (Haltestellenfolge) und vor Umsteigehaltestellen in Echtzeit über Anschlüsse zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln (via VMT-Datenschnittstelle) sowie ggf. über Störungen im Betriebsablauf und alternativen Fahrtrouten unterrichten.
- In den Fahrzeugen sollen sich Fahrausweisautomaten, welche alle gängigen Zahlungsmittel (auch EC-Karten) akzeptieren, befinden. Diese sollen in der Menüführung so klar strukturiert sein, dass auch nicht erfahrene Reisende schnell und ohne fremde Hilfe ihren Fahrschein lösen können; zudem müssen auch sie die Anforderungen an die Barrierefreiheit erfüllen. In diesem Kontext wird zu prüfen sein, ob und ggf. in welchem Umfang die Vorhaltung dieser Fahrausweisautomaten künftig notwendig bzw. sinnvoll ist.
- In der Hauptverkehrszeit soll das Platzangebot so bemessen sein, dass der Besetzungsgrad als Mittelwert über die 20-Minuten-Spitze 80% in der Regel nicht überschreitet. Dieser Wert ist als Grenzwert zu verstehen. Dieser Grenzwert sollte nicht überschritten werden, da sonst ein stabiler Betrieb nicht mehr gewährleistet werden kann. Die Mitnahme

von Rollstühlen, Rollatoren etc. wird bereits vor Erreichen dieses Grenzwertes problematisch. Ausnahmen beispielsweise im Schülerverkehr sind möglich, wenn die genannten Werte lediglich auf einem kurzen Linienabschnitt überschritten werden.

- Die Fahrzeuge sollen über eine ausreichende Klimatisierung (Heizung/Kühlung) verfügen.

Die Mindestanforderungen im Sinne der Barrierefreiheit sind im Themenbereich Barrierefreiheit definiert und nachzulesen.

- Straßenbahnzüge

Der Straßenbahnpark der GVB wird zusehends älter. Zur Erhaltung der Substanz des Straßenbahnbetriebes und zur Gewährleistung einer wirtschaftlichen Instandhaltung ist die Beschaffung neuer Fahrzeuge erforderlich. Zwei Anlässe machen die Beschaffung jetzt besonders dringlich:

- Die Pflicht zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV ab 01.01.2022 kann derzeit selbst dann nicht erfüllt werden, wenn alle Fahrzeuge der Werkstatt- und Betriebsreserve im Einsatz sind.
- Die Ersatzteilversorgung für die Tatratriebwagen KT4DMC und KTNF8 ist aufgrund der Abkündigung des Lieferanten für die Steuerungstechnik nicht mehr gewährleistet. Sobald Komponenten ersetzt werden müssen, werden weitere Straßenbahnfahrzeuge stillgelegt und vergrößern den Fehlbestand.

Für den Straßenbahnbetrieb werden derzeit 24 Straßenbahnzüge benötigt (inklusive Werkstatt- und Betriebsreserve). Ein Straßenbahnzug besteht aus maximal zwei Straßenbahnfahrzeugen, in Bezug auf die Tatratriebwagen. Die Anzahl ergibt sich aus der Analyse des ÖPNV-Angebots und aus den erforderlichen Kapazitäten zur Sicherstellung einer akzeptablen Beförderung.

Linie 1 = vier Straßenbahnzüge

Linie 2 = ein Straßenbahnzug

Linie 3 = 15 Straßenbahnzüge

Aus der folgenden Tabelle (nächste Seite) geht hervor, dass mit den bestehenden Zügen die Anforderungen der Daseinsvorsorge im Rahmen der Barrierefreiheit nicht mehr gewährleistet werden kann. Zudem ist weiter zu erkennen, dass schon zum jetzigen Zeitpunkt ein Fehlbestand, aufgrund der technisch verschlissenen Tatratriebwagen (KT4DMC), vorhanden ist und in naher Zukunft dieser Fehlbestand auf 12 Straßenbahnzüge ansteigen wird. Im Jahr 2028 könnte der Fall eintreten, wenn bis dahin keine neuen, nach dem Stand der Technik, Straßenbahnfahrzeuge beschafft werden, dass keine Fahrzeuge mehr in einem „guten“ Zustand sind (Ablauf der wirtschaftlich optimalen Nutzungszeit). Bis zu einem vollständigen Ersatz der Tatratriebwagen durch moderne Niederflurgelenktriebwagen müssen diese mit einem großen finanziellen Aufwand instandgehalten werden.

Typ	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
KT4DMC/KT4DMC	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
KT4DMC/KTNF8	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
NGT8G	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
gut	12	12	12	12	12	12	12	0	0	0
akzeptabel	18	18	12	12	12	12	12	12	12	12
Fehlbestand	6	6	12	12	12	12	12	24	24	24
	a	b	c					d		

Legende:

KT4DMC + KT4DMC = Straßenbahnzug ohne niederflurigen Mittelteil (nicht barrierefrei)

KT4DMC + KTNF8 = Straßenbahnzug mit niederflurigen Mittelteil (barrierefrei);
 Nutzung der übrigen KT4DMC als Ersatzteilspender

a: aufgrund Probleme bei der Ersatzteilversorgung Betrieb mit vorhandenen Straßenbahnfahrzeugen möglich, aber mit Risiken bei der Verfügbarkeit

b: ab 01.01.2022 Barrierefreiheit erforderlich, 6 Züge aus KT4DMC gebildet und sind somit nicht barrierefrei

c: maximale Nutzungszeit der Tatratriebwagen erreicht (22 Jahre nach Modernisierung)

d: NGT8G Niederflur-Straßenbahnen am Ende ihrer wirtschaftlich optimalen Nutzungszeit

Grundlage für den künftigen Regelbetrieb ist die Umsetzung des durchgehenden 7,5 Minuten-Takt auf der Linie 3 (Mo-Fr) ohne Verdichtung zu einem 5 Minuten-Takt in der Morgen- und Nachmittagsspitze, wenn die geplante Straßenbahnbeschaffung realisiert wurde. Der 7,5 Minuten-Takt in der Spitzenstunde erfordert daher Niederflurgelenktriebwagen mit einer Länge von über 30 Metern. Die zu beschaffende Gesamtanzahl von Fahrzeugen sinkt dabei, da im 7,5 Minuten-Takt weniger Fahrzeuge im Umlauf benötigt werden.

Für den künftigen Regelbetrieb sieht der Investitionsplan eine Erneuerung der Fahrzeugflotte vor. Um das finanzielle Risiko der hohen Instandhaltungskosten der Tatratriebwagen einerseits zu reduzieren und andererseits die in § 8 (3) PBefG verankerte Zielstellung der Herstellung zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV gewährleisten zu können, ist kurzfristig die schrittweise Erneuerung der Tatratriebwagen vorgesehen. Die im Jahr 2022 gebildete Arbeitsgruppe zum Thema Öffentlicher Personennahverkehr aus Vertretern der Fraktionen des Stadtrates, der Stadtverwaltung Gera und dem Verkehrsunternehmen empfiehlt im Zuge der Umsetzung des Beschlusses DS 50/2020 (Voraussetzung: mindestens 50%ige Förderung durch den Freistaat Thüringen und Fördermittelrichtlinie der Stadt Gera) eine Beschaffung von sechs neuen Niederflurgelenktriebwagen mit einer Länge von 38 m, mit der Option zur Beschaffung von drei weiteren Niederflurgelenktriebwagen mit einer Länge von 38 m (↗ Anhang 5-4).

In einem ersten Schritt ist die Beschaffung von sechs neuen Niederflurgelenktriebwagen mit einer Länge von 38 m im Zeitraum von 2023 bis 2026 geplant (siehe folgende Tabelle). Die Übernahme in den Fahrgastbetrieb ist in 2026 als Teil-Ersatz für 18 hochflurige Tatratriebwagen vorgesehen. Bei der Neubeschaffung von zunächst sechs Niederflurgelenktriebwagen müssen voraussichtlich acht Tatratriebwagen (bestehend aus vier KTNF8 und vier KT4D) weiter betrieben werden. Diese dienen zunächst als strategische Reserve/Werkstattreserve für die Kompensation schwerer Unfälle, Fahrschulwagen und für besondere/einmalige Verkehrsangebotserweiterungen.

Variantenberechnung	Berechnung 6x NGT (38m) 7,5 min-Takt mit Fahrzeug- neubeschaffung	Berechnung 9x NGT (38m) 7,5 min-Takt mit Fahrzeug- neubeschaffung
Linie 1	4 NGT8G	4 NGT8G
Linie 2	1 NGT8G	1 NGT8G
Linie 3 ¹	4 NGT8G 5 NGT (38m) 2 KTNF8 + KT4D	4 NGT8G 7 NGT (38m)
Zwischensumme	18	16
Betriebsreserve	2 NGT8G	2 NGT8G
		1 NGT (38m)
Zwischensumme	2	3
Werkstattreserve	1 NGT8G 1 NGT (38m)	1 NGT8G 1 NGT (38m)
Zwischensumme	2	2
Strategische Reserve	2 KTNF8 + KT4D	
Zwischensumme	4	0
Summe	12 NGT8G 6 NGT (38m) 4 KTNF8 4 KT4D	12 NGT8G 9 NGT (38m)
Gesamtfahrzeugbestand:	26	21

Umlaufzeit: Linie 3; 75 Minuten/82,5 Minuten (auf Grund des Baustellenfahrplans Wiesestraße) → daraus ergeben sich 10/11 Straßenbahnzüge

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit der optionalen Beschaffung weiterer drei Niederflurgelenktriebwagen. Hierzu müssen die Bedingungen, Voraussetzungen und Parameter (wie zum Beispiel Fördermittel, Liquidität, Eigenmittel, etc.) geprüft und diese transparent in der Verwaltung und den politischen Gremien kommuniziert werden. Ziel ist es hierbei, die acht verbleibenden Tatratriebwagen mittels Ziehung der Option von drei weiteren 38-Meter-Niederflurgelenktriebwagen zu ersetzen, sodass keine Tatratriebwagen mehr im Bestand sind.

Die optional zu beschaffenden drei Niederflurgelenktriebwagen wären baugleich mit den bereits sechs beschafften Niederflurgelenktriebwagen. Dies verringert die Vorhaltekosten bezüglich der Ersatzteile, die sich bei einzelnen Herstellern unterscheiden. Ebenfalls entfällt dadurch der Bedarf zusätzlicher Lagerflächen.

Sollte es nicht zur Ziehung der Option kommen, führt dies mittelfristig zu einem sehr hohen zusätzlichen Instandhaltungsaufwand bzw. zu einer möglichen Überprüfung des Verkehrsangebotes. Für den Weiterbetrieb der Tatratriebwagen sind erhebliche Zusatzaufwendungen für die Wartung und Instandhaltung erforderlich. Der Wartungsaufwand an den Tatratriebwagen liegt im Vergleich zu den neueren Fahrzeugen höher, was in der verschleißintensiveren älteren Technik sowie der Korrosionsanfälligkeit begründet liegt.

Darüber hinaus muss beachtet werden, dass in Folge der Neubeschaffung der Niederflurgelenktriebwagen der Betriebshof umgebaut werden muss. Da die zu beschaffenden Niederflurgelenktriebwagen eine Länge von 38 Metern aufweisen, sind Anpassungen und Umbauarbeiten in der Hauptwerkstatt notwendig.

¹ Unter Berücksichtigung Baumaßnahme Wiesestraße

Die Beschaffung von sechs neuen Niederflurgelenktriebwagen mit einer Länge von 38 m und ihr Betrieb im 7,5-Minuten-Takt auf der Linie 3 führen dazu, dass sich langfristig der Ausgleichsbetrag basierend auf dem ÖDA um ca. 500.000 EUR reduzieren kann. Grund hierfür ist die Reduktion der Gesamtanzahl des Rollmaterials und damit einhergehend die Reduzierung an Fahrplankilometern, Fahrplanstunden, Fahrstrom, Personal, Instandhaltungskosten, Versicherungsbeträge, etc.

Als Vorausschau sollte berücksichtigt werden, dass beginnend ab 2035 der Ersatz der Niederflurgelenktriebwagen NGT8G eingeleitet werden sollte.

- Busflotte

Der Bestand an Bussen ist kontinuierlich zu erhalten und weiterzuentwickeln. Um die geforderte Qualität im Busbestand erfüllen zu können sind mindestens zwei Ersatzinvestitionen pro Jahr geplant (vorgeschriebene Durchschnittsalter des Fuhrparks nach ÖDA). Dabei ist eine Erhöhung der Kapazität durch einen höheren Gelenkbusanteil vorgesehen. Sämtliche Beschaffungsmaßnahmen sollen im Einklang mit der anzuwendenden Gesetzgebung stehen (Stand 2021: Clean Vehicles Directive Verordnung). Aufgrund des Inkrafttretens des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) ist die GVB künftig zur Beschaffung von sauberen, emissionsfreien Straßenfahrzeugen verpflichtet. Für die Einhaltung der Beschaffungsquoten werden im Gesetz zwei Referenzzeiträume (I. Zeitraum vom 02.08.2021 bis 31.12.2025; II. Zeitraum vom 01.01.2026 bis 31.12.2030, § 6 SaubFahrzeugBeschG) gebildet. Künftig sind Anschaffungen von emissionsarmen, sauberen, klimaschonenden Fahrzeugen durch diese gesetzliche Grundlage unumgänglich. Im Sinne der Richtlinie gelten Fahrzeuge als „emissionsfrei“, wenn sie keinen Verbrennungsmotor haben, faktisch sind dies nur Busse mit reinen Elektro- und wasserstoffbasierten Antrieben (Batterie, Trolley- und Brennstoffzellenbus). Der Fokus der Neubeschaffung wird auf eine umweltgerechte Mobilität gelegt, in der Folge soll dementsprechend ebenfalls die Infrastruktur vorgehalten werden. Beispielhaft kann sich die GVB an die strategische Handlungsempfehlung entsprechend der durchgeführten Machbarkeitsstudie zur Einführung von batterieelektrischen Omnibussen bei der GVB orientieren (↗ [11]). Darüber hinaus müssen die Maßgaben seitens des Fördermittelgebers in Bezug auf Antriebstechnik und Infrastruktur beachtet werden. Hierbei sollte im Einzelfall der Beschaffung im Sinne der Wirtschaftlichkeit eine Prüfung stattfinden. Weitere Regelungen sind dazu in der Betrauungsvereinbarung festgehalten, bspw. dass das Durchschnittsalter der Busflotte keine 10 Jahre überschreiten darf.

- Weitere Investitionsbereiche

In den folgenden Bereichen sollen weitere Investitionen in den kommenden Jahren ausgeführt werden. So zum Beispiel der Bau einer Solaranlage, die Weiterführung der Investitionsmaßnahme „Erneuerung Fahrgastinformationsanzeiger“ (DFI), Ersatzbeschaffung für einige verschlissene und teilweise über 20 Jahre alte Wirtschaftsfahrzeuge, Erneuerung der Betriebsfunkanlage und die Umstellung des Abo-Systems.

7. Quellenverzeichnis

- [1] Anemüller, S.: Die neue Linie 5 – eine öffentlich-private Partnerschaft. In: Menschen bewegen – Der Unternehmensblog der KVB Kölner Verkehrsbetriebe AG, 2017.
Internet-Link:
<https://blog.kvb-koeln.de/die-neue-linie-5-eine-oeffentlich-private-partnerschaft>
(letzter Zugriff: 07.09.2021)
- [2] Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV (ad-hoc-Arbeitsgruppe): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG, 2014.
Internet-Link:
<https://www.landkreistag.de/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf>
(letzter Zugriff: 12.10.2021)
- [3] Bastians, M.: Preiselastizitäten im öffentlichen Personenverkehr – Anwendungspotentiale und ihre Übertragbarkeit (Dissertation an der Universität Kiel), 2009.
- [4] Bundesagentur für Arbeit (Hrsg.): Gemeindedaten der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort (Stand: 30.06.2019)
- [5] Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Bundesverkehrswegeplan 2030.
Internet-Link:
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile
(letzter Zugriff: 12.10.2021)
- [6] Deutsche Bahn Netz AG: Infrastrukturregister (interaktive Karte) für das Fahrplanjahr 2020/21.
Internet-Link:
<https://geovdbn.deutschebahn.com/isr>
(letzter Zugriff: 12.10.2021)
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) e. V. (Hrsg.): Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs (EAÖ), 2010.
- [8] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) e. V. (Hrsg.): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Verkehrs, 2010.
- [9] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) e. V. (Hrsg.): Hinweise für die Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, 2006.
- [10] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) e. V. (Hrsg.): Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN), 2008.
- [11] Knote, T./Schubert, J.: Machbarkeitsstudie zur Einführung von Brennstoffzellen-Omnibussen bei der GVB (unveröffentlichter Abschlussbericht). Fraunhofer Institut, Dresden, 2021.

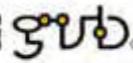
- [12] Freistaat Thüringen – Landesamt für Bau und Verkehr (Hrsg.): SPNV-Liniennetz Freistaat Thüringen (gültig ab 13.12.2020).
Internet-Link:
<https://www.bus-bahn-thueringen.de/files/17660EE0E36/20-10-05%20Liniennetz-plan%202021%20Druckexemplar.pdf>
(letzter Zugriff: 12.10.2021)
- [13] Freistaat Thüringen – Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr (Hrsg.): Landesentwicklungsprogramm (LEP) Thüringen 2025.
Internet-Link:
https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Strategische_Landesentwicklung/Raumordnung_Landesplanung/Landesentwicklung_TH/2014_07_04_Landesentwicklungsprogramm_TH_2025.pdf
(letzter Zugriff: 12.10.2021)
- [14] Freistaat Thüringen – Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (Hrsg.): Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr (Fortschreibung 2018-2022), 2018.
Internet-Link:
https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Verkehr_und_Strassenbau/OEPNV/Nahverkehrsplan_2018_2022_web.pdf
(letzter Zugriff: 12.10.2021)
- [15] Freistaat Thüringen – Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (Hrsg.): Landesstraßenbedarfsplan 2030.
Internet-Link:
https://infrastruktur-landwirtschaft.thueringen.de/fileadmin/Verkehr_und_Strassenbau/Verkehrsinfrastruktur/Landesstrassenbedarfsplan/Landesstrassenbedarfsplan2030_08_2019.pdf
(letzter Zugriff: 12.10.2021)
- [16] Holz-Rau, C./Günthner, S./Krummheuer, F.: Daseinsvorsorge ist keine Dortseinsvorsorge – Hinweise zur Planung in dünn besiedelten Räumen. In: Bundesinstitut für Bau, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.): IzR – Informationen zur Raumentwicklung, Heft: 07/2010, S. 489 ff. Stuttgart, F.-Steiner-Verlag, 2010.
- [17] INFAS Institut für angewandte Sozialwissenschaft: Mobilität in Deutschland (Tabellenband zum Erhebungsjahrgang 2017), 2018.
Internet-Link:
http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Tabellenband_Deutschland.pdf
(letzter Zugriff: 12.10.2021)
- [18] Jonas, K. et. al.: Intermodale Verkehrsinformations- und Managementsysteme. In: Fraunhofer IVI Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme: Jahresbericht 2007, S. 14. Lampertswalde, Stoba-Druck, 2008.

- [19] Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV; Hrsg.): PlusBus in Mitteldeutschland (Flyer), 2019:
Internet-Link:
https://www.plusbus-deutschland.de//wp-content/uploads/2021/08/plubus_flyer.pdf
(letzter Zugriff: 12.10.2021)
- [20] Regionale Planungsgemeinschaft Ostthüringen (Hrsg.): Regionalplan Ostthüringen (Entwurfsstand 11/2018).
Internet-Link:
<https://regionalplanung.thueringen.de/ostthueringen/regionalplan-ot/fortschr-rp/entwurf/entwurf2018-11/>
(letzter Zugriff: 12.10.2021)
- [21] Schnabel, W./Lohse, D.: Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung, Bd. II: Verkehrsplanung. Berlin, Beuth-Verlag, 2011.
- [22] Stadt Gera/Landkreis Greiz (Hrsg.): Gemeinsamer Nahverkehrsplan für die Stadt Gera und den Landkreis Greiz – Fortschreibung 2014-2018.
- [23] Stadt Gera (Hrsg.): Gemeinsamer Nahverkehrsplan für die Stadt Gera und den Landkreis Greiz – Teilfortschreibung 2015-2018 für das Stadtgebiet Gera.
Internet-Link:
<https://www.gera.de/fm/193/2019-04-08%20NahverkehrsplanGeraLKGreiz.226434.pdf>
(letzter Zugriff: 12.10.2021)
- [24] Technische Universität Dresden: Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrsbefragung (SrV), Erhebungsjahrgänge 1998/2003/2008/2013/2018.
- [25] Thormann, W.: Barrierefreie Verkehrsinfrastruktur (herausgegeben über den Allgemeinen Deutschen Automobilclub (ADAC), 2018).
Internet-Link:
https://nds.tourismusnetzwerk.info/wp-content/uploads/2020/12/barrierefreie-verkehrsinfrastruktur-adac-bro_t2zng1.pdf
(letzter Zugriff: 12.10.2021)
- [26] Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.): PlusBus in Brandenburg. 2019, S. 10.
- [27] Zweckverband ÖPNV Vogtland (Hrsg.): Gestatten! EgroNet, 2000.

- Liniennetzplan Stadt Gera -

Netzplan Gera

GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH



VMT Servicetelefon 0361 26449
Mo bis Fr 6-21 Uhr
Sa/Su/Ferien 7-17 Uhr

Internet www.vmt-thueringen.de
E-Mail service@vmt-thueringen.de

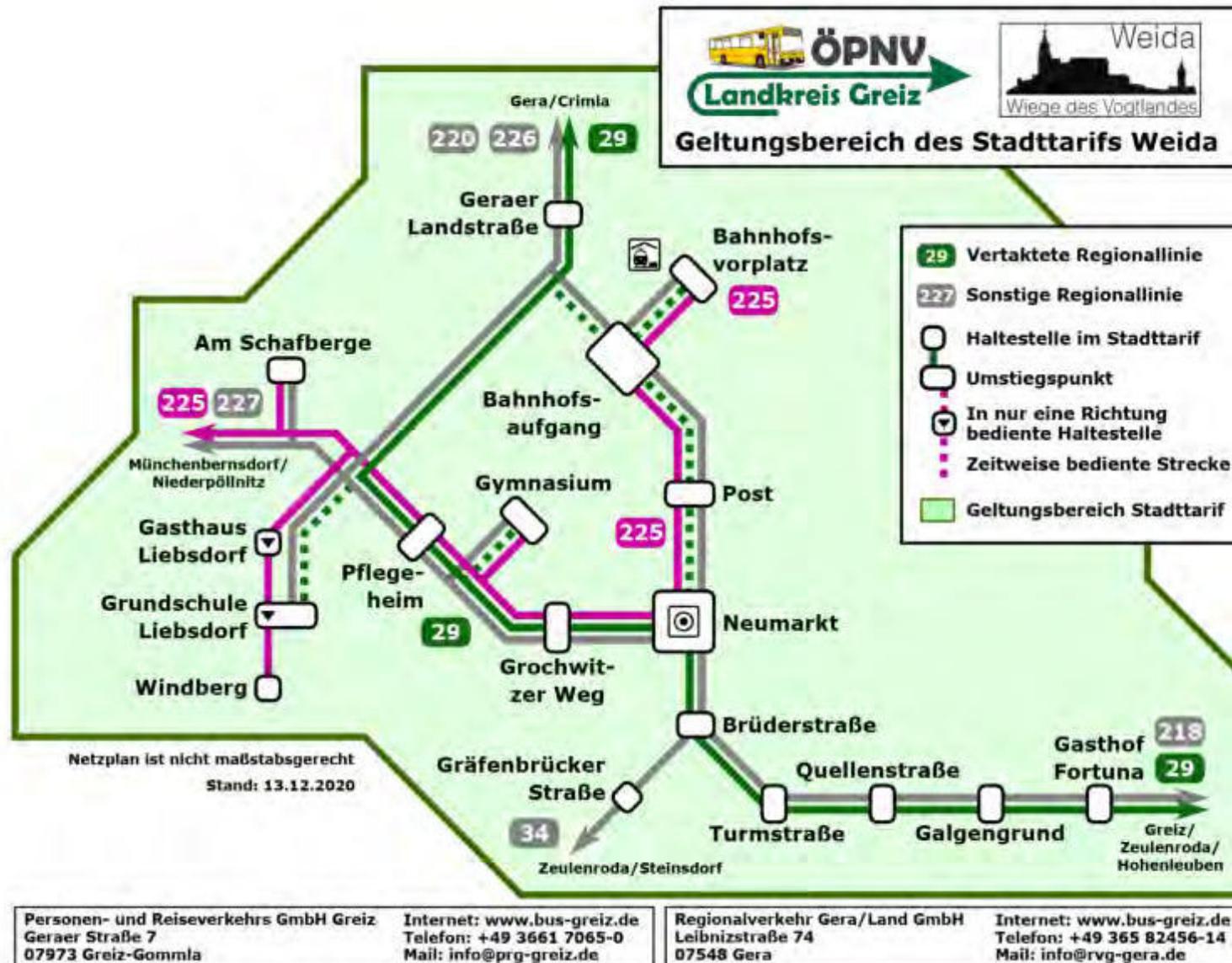
GVB Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH
Zeilbergstraße 3, 07551 Gera
Telefon 0365 7330111, www.gvbgera.de

Regionalverkehr Gera/Land GmbH
Leibnizstraße 74, 07548 Gera
Telefon 0365 82456-14, www.rvg-gera.de

- Liniennetzplan Landkreis Greiz -



- Liniennetzplan Stadtverkehr Weida -



- Übersicht zu Verkehrsangeboten im Stadtverkehr im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz (Fahrplanjahr 2020/21) -

Gemeinde	Achse / Linienabschnitt	einbezogene Linien				Angebotparameter Mo-Fr		Angebotparameter Sa		Angebotparameter So/F	
						Bedienzeit	Takt [min.]	Bedienzeit	Takt [min.]	Bedienzeit	Takt [min.]
Gera	Gera, Busbf. - Heinrichstr. - Röppisch (- Weida - Greiz / Zeulenroda)	29	220			05:00 - 18:00	60	10:00 - 18:00	e.F.	---	---
	Gera, Busbf. - Unternhaus - Duale Hochschule (- Langenberg - Bad Köstritz)	203	204			04:00 - 21:00	30	09:00 - 23:00	30	12:00 - 21:00	60
	(Gera, Busbf. -) Duale Hochschule - Langenberg (- Bad Köstritz / Großsaga / Hermsdorf)	203	204	228	229	04:00 - 19:00	15	06:30 - 23:30	30	08:00 - 22:30	30
					19:00 - 22:30	30					
	(Gera, Busbf. - Duale Hochschule -) Langenberg - Roben / Hain - Großsaga	228				05:00 - 21:00	60	08:30 - 20:30	120	10:00 - 18:00	120
	(Gera, Busbf. - Duale Hochschule -) Langenberg - Kleinaga / Wernsdorf - Hermsdorf	229				04:30 - 21:30	60	09:00 - 23:00	120	09:00 - 19:00	120
	Gera, Busbf. - Straße des Bergmanns - Slivener Straße - BTZ (- Kleinaga) / Hermsdorf	229				06:00 - 17:00	e.F.	---	---	---	---
Gera, Busbf. - Duale Hochschule - Röpsen - Dorna (- Hermsdorf / Brahmenau - Pölzig - Beiersdorf)	208				05:45 - 18:45	ST: 60 / FT: 120	09:30 - 17:30	120	09:30 - 17:30	120	
Greiz	Greiz (Innenstadt) - Dölau - Sachswitz (- Elsterberg)	1				05:00 - 18:00	30	09:30 - 17:30	120	09:30 - 17:30	120
					18:00 - 20:00	60					
	Greiz (Innenstadt) - Aubachtal - Schönfeld	1	81			04:30 - 19:00	30	09:00 - 19:00	60	09:00 - 19:00	60
					19:00 - 21:00	60					
	Greiz (Innenstadt) - Gommla	3	20	21	27	05:30 - 19:30	60	---	---	---	---
	Greiz (Innenstadt) - Irchwitz - Reinsdorf - Waltersdorf (b. Greiz) - Schönfeld	5				05:30 - 19:30	60	08:30 - 18:30	120	10:00 - 18:00	120
	Greiz (Innenstadt) - Pohlitz - Reißberg - Krankenhaus - Greiz (Innenstadt)	6				04:15 - 05:45	30	05:00 - 22:00	60	10:00 - 22:00	60
					05:45 - 18:15	15					
					18:15 - 20:45	30					
	Greiz (Innenstadt) - Pohlitz - Waldhaus	7				07:00 - 16:00	e.F.	---	---	---	---
Greiz (Innenstadt) - Hasental - Obergrochlitz - Moschwitz - Untergrochlitz - Greiz (Innenstadt)	12				06:00 - 19:00	60	08:00 - 18:30	120	10:30 - 18:30	120	
Greiz (Innenstadt) - Laagweg	13				08:00 - 16:30	e.F.	---	---	---	---	
Greiz (Innenstadt) - Aubachtal - Raasdorf (- Mohlsdorf - Reudnitz)	18				05:00 - 19:00	60	09:00 - 17:00	120	13:00 - 17:00	e.F.	
Weida	(Greiz / Zeulenroda -) Weida, Gh. Fortuna - Neumarkt - Pflegeheim - Geraer Landstr. (- Gera)	29				05:30 - 18:30	60	10:00 - 18:00	e.F.	---	---
	Weida, Bahnhofsvorplatz - Neumarkt - Pflegeheim - Windberg (- Frießnitz - Münchenbernsdorf)	225				05:30 - 08:30	ST: 60 / FT: 120	---	---	---	---
						08:30 - 12:30	120				
12:30 - 17:30	ST: 60 / FT: 120										
Zeulenroda	ZR (Innenstadt) - Erlebnisbad - Thälmann-Siedlg. - ZR (Innenstadt) - Eiche - Strandbad - ZR (Innenstadt)	30				08:00 - 13:00	60	---	---	---	---
						13:00 - 17:00	120				

- Übersicht zu Verkehrsangeboten im RegioBus-Hauptnetz im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz (Fahrplanjahr 2020/21) -

Linie	Betreiber	Verlauf (inkl. wesentlicher Zwischenorte)	Plus-Bus	Takt-Bus	Angebotsparameter Mo-Fr		Angebotsparameter Sa		Angebotsparameter So/F		Verknüpfungspunkte mit regelmäßigen Anschlussbeziehungen		
					Bedienzeit	Fahrthäufigkeit	Bedienzeit	Fahrthäufigkeit	Bedienzeit	Fahrthäufigkeit	VT	Haltestelle	hergestellte Anschlussbeziehung
18	PRG Greiz	Greiz - Reudnitz			04:30 - 19:30	60-min.-Takt	09:00 - 17:30	120-min.-Takt	13:00 - 17:30	e.F.	Bus	Greiz, Bf.	Reudnitz ↔ Gera / Erfurt
25	PRG Greiz	(Reichenbach/V.) Greiz - Langenwetzendorf - Mehla - Triebes - Zeulenroda (- Triptis)		X	05:00 - 19:00	60-min.-Takt	09:00 - 18:00	5 FP	09:00 - 18:00	5 FP	Bus	Mehla, Post	Greiz / Langenwetzendorf ↔ Hohenleuben / Weida / Gera
27	PRG Greiz	Greiz - Hohenölsen (- Weida - Gera)			05:30 - 12:30 12:30 - 17:30	120-min.-Takt 60-min.-Takt	---	---	---	---	Bus	Triebes, Triebesgrund	Zeulenroda ↔ Gera / Leipzig
28	PRG Greiz	Zeulenroda - Triebes - Mehla - Hohenölsen (- Weida - Gera)			05:00 - 19:00	60-min.-Takt	09:00 - 19:00	e.F.	---	---	Bus	Zeulenroda, Post/ob. Bf.	Greiz / Langenwetzendorf ↔ Schleiz
29	PRG Greiz	(Greiz / Zeulenroda -) Hohenölsen - Weida - Gera			05:00 - 18:00	60-min.-Takt	10:00 - 18:00	e.F.	---	---	Bus	Hohenölsen, Ort	Greiz ↔ Weida / Gera Greiz ↔ Zeulenroda Zeulenroda ↔ Greiz
40	PRG Greiz	(Reichenbach/V. - Greiz -) Zeulenroda - Auma - Triptis		X	06:00 - 14:00 14:00 - 18:00	120-min.-Takt 60-min.-Takt	11:00 - 17:00	4 FP	11:00 - 17:00	4 FP	Bus	Hohenölsen, Ort	Zeulenroda ↔ Weida / Gera
81	PRG Greiz	(Triptis - Zeulenroda -) Greiz - Reichenbach/V.		X	05:00 - 22:00	60-min.-Takt	09:00 - 19:00	120-min.-Takt	09:00 - 19:00	120-min.-Takt	Bus	Mehla, Post	Gera / Weida / Hohenleuben ↔ Langenwetzendorf / Greiz
200	RVG Gera	Gera - Großsaara - Lindenkreuz - Münchenbernsdorf (- Weida)		X	05:00 - 19:00	60-min.-Takt	08:00 - 18:00	4 FP	10:00 - 17:00	e.F.	Zug	Gera, Busbf.	Greiz / Zeulenroda / Weida ↔ Jena / Weimar / Erfurt / Leipzig
201	RVG Gera	Münchenbernsdorf - Hermsdorf-Klosterlausnitz			06:00 - 18:00	60-min.-Takt	12:30 - 16:30	e.F.	---	---	Zug	Reichenbach, Bf.	Gera / Weida ↔ Greiz
203/204	RVG Gera	Gera - Bad Köstritz (- Crossen/E. - Eisenberg / Hermsdorf-Klosterlausnitz)		X	04:30 - 20:00	30-min.-Takt	08:30 - 20:30	60-min.-Takt	09:30 - 20:30	60-min.-Takt	Bus	Hohenölsen, Ort	Gera / Weida ↔ Greiz Gera / Weida ↔ Zeulenroda
203	RVG Gera	(Gera -) Bad Köstritz - Crossen/E. - Eisenberg			04:00 - 20:00	120-min.-Takt	10:00 - 18:00	e.F.	12:00 - 20:00	120-min.-Takt	Bus	Weida, Neumarkt	Greiz ↔ Niederpöllnitz / Münchenbernsdorf
204	RVG Gera	(Gera -) Bad Köstritz - Hermsdorf-Klosterlausnitz			06:00 - 18:30	120-min.-Takt	11:30 - 19:30	e.F.	---	---	Bus	Auma, Markt	Triptis ↔ Schleiz
208	RVG Gera	Gera - Brahmenau - Pözig - Beiersdorf			05:45 - 18:45 06:00 - 09:00	ST: 60 / FT: 120 120-min.-Takt	09:30 - 17:30	120-min.-Takt	09:30 - 17:30	120-min.-Takt	Zug	Triptis, Bf.	Zeulenroda ↔ Neustadt / Pößneck / Saalfeld
225	RVG Gera	(Gera -) Münchenbernsdorf - Niederpöllnitz - Frießnitz - Weida			09:00 - 13:00 13:00 - 18:00	ST: 60 / FT: 120 120-min.-Takt	---	---	---	---	Zug	Greiz, Bf.	Reichenbach ↔ Chemnitz / Dresden
353	RVG/Thüsa	Gera - Ronneburg - Schmölln (- Altenburg)		X	06:00 - 14:00 14:00 - 18:00	120-min.-Takt 60-min.-Takt	09:00 - 18:00	120-min.-Takt	09:00 - 18:00	120-min.-Takt	Zug	Reichenbach, Bf.	Greiz ↔ Zwickau / Chemnitz / Dresden
											Zug	Gera, Südbf.	Münchenbernsdorf ↔ Leipzig
											Zug	Hermsdorf, Bf.	Münchenbernsdorf ↔ Jena / Weimar / Erfurt
											Zug	Bad Köstritz, Bf.	Langenberg ↔ Leipzig
											Zug	Gera, Busbf.	Bad Köstritz / Langenberg ↔ Jena / Weimar / Erfurt
											Bus	Langenberg, Markt	Großsaga / Hermsdorf ↔ Bad Köstritz
											Zug	Crossen, Hp. Ort	Eisenberg ↔ Leipzig
											Zug	Hermsdorf, Bf.	Bad Köstritz ↔ Jena / Weimar / Erfurt
											Zug	Niederpöllnitz, Bf.	Münchenbernsdorf ↔ Neustadt / Pößneck / Saalfeld
											Bus	Weida, Bahnhofsvorpl.	Münchenbernsdorf / Niederpöllnitz ↔ Gera / Leipzig
											Bus	Weida, Neumarkt	Münchenbernsdorf / Niederpöllnitz ↔ Greiz
											Bus	Schmölln, Bf.	Gera / Ronneburg ↔ Altenburg

- Übersicht zu Verkehrsangeboten im RegioBus-Ergänzungsnetz im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz (Fahrplanjahr 2020/21) -

Linie	Betreiber	Verlauf (inkl. wesentlicher Zwischenorte)	Plus-Bus	Takt-Bus	Angebot an Schultagen		Angebot an Ferientagen		Angebot am Wochenende		Verknüpfungspunkte mit regelmäßigen Anschlussbeziehungen		
					Bedienzeit	Fahrthäufigkeit	Bedienzeit	Fahrthäufigkeit	Bedienzeit	Fahrthäufigkeit	VT	Haltestelle	hergestellte Anschlussbeziehung
2	PRG Greiz	Greiz - Hohndorf - Elsterberg - Bernsgrün / Cossengrün			06:30 - 16:30	7 FP	08:30 - 13:30	2 FP	---	---	Bus	Elsterberg, Markt	Greiz (ü. Döläu / Sachswitz) ↔ Cossengrün
20	PRG Greiz	Greiz - Neumühle - Waltersdorf (b. Berga) - Teichwolframsdorf - Seelingstädt			06:00 - 17:30	10 FP	07:00 - 17:30	6 FP	---	---			
21	PRG Greiz	Greiz - Neumühle - Waltersdorf (b. Berga) - Berga/E.			06:00 - 17:30	7 FP	09:00 - 14:30	3 FP	---	---			
24	PRG Greiz	Greiz - Naitschau - Welsdorf - Göttendorf - Zeulenroda			06:30 - 18:30	11 FP	07:00 - 18:30	5 FP	---	---	Zug	Zeulenroda, unt. Bf.	Hof ↔ Zeulenroda (Innenstadt)
26	PRG Greiz	Naitschau - Langenwetzendorf - Lunzig - Wildetaube			06:30 - 16:30	6 FP	---	---	---	---			
34	PRG Greiz	Weida - Steinsdorf - Hohenölsen - Staitz - Triebes - Zeulenroda			06:30 - 16:30	8 FP	08:00 - 14:30	3 FP	---	---	Bus	Triebes, Triebesgrund	Staitz ↔ Zeulenroda
35	PRG Greiz	Zeulenroda - Stelzendorf - Pahren - Förthen - Zeulenroda			06:30 - 16:30	5 FP	---	---	10:30 - 18:30	5 Fahrten			
36	PRG Greiz	Zeulenroda - Pöllwitz - Pausa - Bernsgrün - Arnsgrün - Dobia			06:30 - 16:30	6 FP	08:00 - 14:00	2 FP	---	---			
45	PRG Greiz	Zeulenroda - Stelzendorf - Auma - Staitz			06:30 - 17:00	5 FP	08:30 - 15:00	3 FP	---	---			
202	RVG Gera	(Gera -) Großsaara - Münchenbernsdorf - Schwarzbach			05:30 - 18:00	14 FP	05:30 - 18:00	13 FP	---	---			
205	RVG Gera	Gera / Bad Köstritz - Hartmannsdorf (b. Gera) - Rüdersdorf - Kraftsdorf - Oberndorf			06:30 - 16:30	7 FP	08:00 - 16:00	2 FP	---	---			
211	Herzum	Gera - Ronneburg - Großenstein - Reichstädt - Beiersdorf / Großbraunshain			05:00 - 18:00	16 FP	05:00 - 18:00	10 FP	e.F.	1 FP			
(S) 212	Piehler	Gera - Ronneburg - Paitzdorf - Mennsdorf - Seelingstädt - Friedmannsdorf			05:00 - 20:00	7 FP	05:00 - 20:00	5 FP	---	---			
213	Piehler	Gera - Ronneburg - Seelingstädt - Werdau (- Zwickau)			06:00 - 19:00	6 FP	06:00 - 19:00	6 FP	06:30 - 14:00	3 FP	Bus	Werdau, Bf.	Ronneburg / Seelingstädt ↔ Zwickau
218	PRG Greiz	Weida - Berga - Wolfersdorf - Seelingstädt			06:00 - 17:00	7 FP	06:00 - 17:00	6 FP	---	---			
219	RVG Gera	Gera - Wünschendorf - Linda (b. Weida) - Wolfersdorf			06:00 - 17:00	6 FP	08:00 - 14:00	2 FP	---	---			
220	RVG Gera	Gera / Weida - Seifersdorf - Weida / Gera			06:30 - 17:30	7 Fahrten	08:30 - 13:30	2 Fahrten	---	---			
222	RVG Gera	Gera - Kraftsdorf - Oberndorf - Hermsdorf-Klosterlausnitz			06:00 - 18:30	9 FP	07:30 - 18:30	6 FP	---	---	Zug	Hermsdorf, Bf.	Gera / Kraftsdorf ↔ Jena / Weimar / Erfurt
223	Herzum	Gera - Kauern - Grobsdorf - Ronneburg			06:00 - 17:00	4 FP	06:00 - 17:00	4 FP	e.F.	1 FP			
226	RVG Gera	Weida - Wünschendorf			07:00 - 16:00	3 FP	---	---	---	---			
227	RVG Gera	Weida - Frießnitz - Niederpöllnitz - Auma			06:00 - 17:00	4 FP	---	---	---	---			
233	RVG Gera	(Gera -) Kleinbocka - Hundhaupten - Großbocka - Münchenbernsdorf			05:30 - 20:00	6 / 10 Fahrten	05:30 - 20:00	5 / 7 Fahrten	---	---			

Verbindungsqualitäten im Regionalverkehr (Landkreis Greiz)

Quelle		Ziel		VFS	S _{Luft}	Pkw - Reisezeit					ÖPNV - Reisezeit							Stufen der Angebotsqualität ÖPNV					
Kat.	Name	Kat.	Name			t _{F,MIV}	t _{Zu/Ab}	t _{Park}	t _{R,MIV}	V _{Luft/Pkw}	s _{real,OV}	t _{F,OV}	t _{Zu/Ab}	t _{Takt (HVZ)}	t _{W,Start}	p _U	t _{R,OV}	V _{Luft,OV}	Erreichbar.	s _{real,OV} ·S _{Luft}	V _{Luft,OV}	t _{R,OV} ·t _{R,MIV}	p _U
GZ	Auma	GZ	Triptis	III	5	8,0	2,0	1,0	11,0	29,5	6	9,0	7,0	60,0	11,4	0,0	27,4	11,8	JA	A	A	D	A
GZ	Auma	GZ	Weida	III	14	18,0	2,0	1,0	21,0	39,1	21	33,0	9,0	60,0	11,4	1,0	63,4	13,0	NEIN	A	D	E	A
GZ	Berga	GZ	Weida	III	8	12,0	2,0	1,0	15,0	31,6	12	24,0	7,0	120,0	19,2	0,0	50,2	9,4	NEIN	A	D	E	A
GZ	Berga	GZ	Ronneburg	III	13	19,0	2,0	1,0	22,0	34,6	30	39,0	11,0	60,0	11,4	1,0	71,4	10,6	NEIN	C	D	E	A
GZ	Münchenbernsdorf	GZ	Triptis	III	11	13,0	2,0	1,0	16,0	40,0	19	38,0	9,0	60,0	11,4	1,0	68,4	9,4	NEIN	B	E	F	A
GZ	Münchenbernsdorf	GZ	Weida	III	10	16,0	2,0	1,0	19,0	31,9	26	40,0	7,0	60,0	11,4	0,0	58,4	10,4	NEIN	C	D	E	A
GZ	Weida	GZ	Triptis	III	15	21,0	2,0	1,0	24,0	36,6	15	12,0	11,0	60,0	11,4	0,0	34,4	25,5	JA	A	A	B	A
GZ	Auma	MZ	Schleiz	III	15	17,0	3,0	1,0	21,0	43,7	17	18,0	7,0	120,0	19,2	0,0	44,2	20,8	JA	A	A	C	A
GZ	Auma	MZ	Zeulenroda	III	7	12,0	3,0	1,0	16,0	26,9	9	13,0	7,0	60,0	11,4	0,0	31,4	13,7	JA	A	A	C	A
GZ	Bad Köstritz	MZ	Eisenberg	III	11	17,0	3,0	1,0	21,0	31,4	17	30,0	7,0	60,0	11,4	0,5	53,4	12,4	JA	A	C	D	A
GZ	Bad Köstritz	MZ	Hermisdorf	III	11	14,0	3,0	1,0	18,0	35,4	13	24,0	7,0	120,0	19,2	0,0	50,2	12,7	JA	A	C	D	A
GZ	Bad Köstritz	MZ	Zeititz	III	16	29,0	3,0	1,0	33,0	29,8	21	16,0	11,0	60,0	11,4	0,0	38,4	25,6	JA	A	A	B	A
GZ	Berga	MZ	Greiz	III	11	20,0	3,0	1,0	24,0	26,9	12	12,0	11,0	60,0	11,4	0,0	34,4	18,8	JA	A	A	B	A
GZ	Berga	MZ	Werdau	III	15	19,0	3,0	1,0	23,0	39,2	54	80,0	11,0	60,0	11,4	3,0	132,4	6,8	NEIN	F	F	F	D
GZ	Münchenbernsdorf	MZ	Hermisdorf	III	10	15,0	3,0	1,0	19,0	32,0	16	23,0	7,0	60,0	11,4	0,0	41,4	14,7	JA	A	B	C	A
GZ	Ronneburg	MZ	Altenburg	III	22	29,0	3,0	1,0	33,0	40,6	40	26,0	11,0	60,0	11,4	0,5	53,4	25,1	JA	B	A	C	A
GZ	Ronneburg	MZ	Schmölln	III	13	15,0	3,0	1,0	19,0	39,7	14	11,0	11,0	60,0	11,4	0,0	33,4	22,6	JA	A	A	C	A
GZ	Ronneburg	MZ	Werdau	III	20	22,0	3,0	1,0	26,0	45,4	23	40,0	7,0	60,0	11,4	0,5	63,4	18,6	JA	A	C	D	A
GZ	Weida	MZ	Greiz	III	17	21,0	3,0	1,0	25,0	40,4	23	38,0	7,0	60,0	11,4	0,5	61,4	16,4	JA	A	C	D	A
GZ	Weida	MZ	Zeulenroda	III	15	23,0	3,0	1,0	27,0	34,2	20	40,0	9,0	60,0	11,4	0,5	65,4	14,1	NEIN	A	D	D	A
MZ	Greiz	MZ	Reichenbach	II	8	16,0	4,0	1,0	21,0	23,7	9	25,0	7,0	60,0	11,4	0,0	43,4	11,5	JA	A	C	C	A
MZ	Greiz	MZ	Werdau	II	15	25,0	4,0	1,0	30,0	30,3	42	64,0	9,0	60,0	11,4	2,0	104,4	8,7	NEIN	C	F	F	C
MZ	Schleiz	MZ	Zeulenroda	II	15	17,0	4,0	1,0	22,0	39,6	18	26,0	7,0	120,0	19,2	0,0	52,2	16,7	JA	A	B	D	A
MZ	Zeulenroda	MZ	Greiz	II	16	23,0	4,0	1,0	28,0	33,4	22	41,0	7,0	60,0	11,4	0,0	59,4	15,8	JA	A	C	C	A
GZ	Bad Köstritz	OZ	Gera	III	8	14,0	3,5	1,5	19,0	25,3	13	32,0	7,0	30,0	6,8	0,0	45,8	10,5	JA	A	C	D	A
GZ	Berga	OZ	Gera	III	15	25,0	3,5	1,5	30,0	30,6	20	29,0	11,0	60,0	11,4	0,0	41,4	22,2	JA	A	A	B	A
GZ	Münchenbernsdorf	OZ	Gera	III	12	18,0	3,5	1,5	23,0	31,5	17	31,0	7,0	60,0	11,4	0,0	49,4	14,7	JA	A	C	C	A
GZ	Ronneburg	OZ	Gera	III	7	12,0	3,5	1,5	17,0	25,7	10	10,0	11,0	60,0	11,4	0,0	32,4	13,5	JA	A	B	C	A
GZ	Weida	OZ	Gera	III	11	16,0	3,5	1,5	21,0	31,6	13	12,0	11,0	60,0	11,4	0,0	34,4	19,3	JA	A	A	C	A
MZ	Altenburg	OZ	Gera	II	28	37,0	4,5	1,5	43,0	38,5	50	40,0	11,0	60,0	11,4	0,5	67,4	24,6	JA	B	B	B	A
MZ	Eisenberg	OZ	Gera	II	19	26,0	4,5	1,5	32,0	35,0	23	36,0	7,0	60,0	11,4	1,0	64,4	17,4	JA	A	C	C	A
MZ	Greiz	OZ	Gera	II	26	34,0	4,5	1,5	40,0	39,0	32	36,0	11,0	60,0	11,4	0,0	58,4	26,7	JA	A	A	B	A
MZ	Greiz	OZ	Plauen	II	18	30,0	4,5	1,5	36,0	30,4	21	25,0	11,0	120,0	19,2	0,0	55,2	19,8	JA	A	A	B	A
MZ	Greiz	OZ	Zwickau	II	22	35,0	4,5	1,5	41,0	31,8	32	46,0	9,0	60,0	11,4	1,0	76,4	17,1	JA	A	C	C	A
MZ	Hermisdorf	OZ	Gera	II	16	20,0	4,5	1,5	26,0	36,5	20	13,5	11,0	30,0	6,8	0,0	31,3	30,3	JA	A	A	B	A
MZ	Schleiz	OZ	Gera	II	38	39,0	4,5	1,5	45,0	51,2	45	60,0	7,0	120,0	19,2	0,0	86,2	26,7	JA	A	B	C	A
MZ	Schmölln	OZ	Gera	II	19	23,0	4,5	1,5	29,0	39,8	24	21,0	11,0	60,0	11,4	0,0	43,4	26,6	JA	A	A	B	A
MZ	Werdau	OZ	Gera	II	26	34,0	4,5	1,5	40,0	39,1	32	53,0	9,0	120,0	19,2	0,5	86,2	18,1	JA	A	C	C	A
MZ	Zeititz	OZ	Gera	II	20	26,0	4,5	1,5	32,0	36,6	28	24,0	11,0	60,0	11,4	0,0	46,4	25,2	JA	A	A	B	A
MZ	Zeulenroda	OZ	Gera	II	26	37,0	4,5	1,5	43,0	36,6	32	63,0	9,0	60,0	11,4	0,5	88,4	17,8	JA	A	D	C	A
MZ	Zeulenroda	OZ	Hof	II	38	49,0	4,5	1,5	55,0	41,2	56	47,0	11,0	120,0	19,2	0,0	77,2	29,3	JA	A	B	B	A
MZ	Zeulenroda	OZ	Plauen	II	20	31,0	4,5	1,5	37,0	32,9	25	37,0	7,0	120,0	19,2	0,0	63,2	19,3	JA	A	A	B	A
OZ	Gera	OZ	Erfurt	I	75	59,0	5,0	2,0	66,0	67,7	89	62,0	11,0	60,0	11,4	0,0	84,4	53,0	JA	C	A	B	A
OZ	Gera	OZ	Hof	I	64	65,0	5,0	2,0	72,0	53,2	85	83,0	11,0	120,0	19,2	0,0	113,2	33,8	NEIN	B	B	C	A
OZ	Gera	OZ	Jena	I	35	36,0	5,0	2,0	43,0	48,8	50	35,5	11,0	30,0	6,8	0,0	53,3	39,3	JA	B	A	B	A
OZ	Gera	OZ	Leipzig	I	55	66,0	5,0	2,0	73,0	45,5	72	67,0	11,0	60,0	11,4	0,0	89,4	37,1	JA	A	A	B	A
OZ	Gera	OZ	Plauen	I	42	56,0	5,0	2,0	63,0	40,4	53	62,0	11,0	120,0	19,2	0,0	92,2	27,6	NEIN	A	B	B	A
OZ	Gera	MZ	Saalfeld	II	58	66,0	5,0	2,0	73,0	47,3	68	58,0	11,0	60,0	11,4	0,0	80,4	42,9	JA	A	A	B	A
OZ	Gera	OZ	Zwickau	I	33	33,0	5,0	2,0	40,0	49,8	64	59,0	11,0	120,0	19,2	1,0	99,2	20,1	NEIN	E	D	D	A

Defizite Haltestelleneinzugsbereiche in der Stadt Gera

Bereich Hermsdorf / Am Hermsdorfer Anger

Eine Anbindung aller Bewohner ist durch die Bebauung Vorort, aber auch der zusätzlichen Linienführung im Verhältnis zu den weniger gut angebundene Bewohnern nicht wirtschaftlich.

**Bereich Rusitz**

Kein weiterer Handlungsbedarf, das Wohngebiet ist durch einen Weg an die Haltestelle angebunden, evtl. Prüfung der Darstellung

**Bereich Langenberg**

Der Stadtauswärtige Bereich Langenberger Straße könnte über eine neu zu errichtende Haltestelle und der Linie aus Bad Köstritz angebunden werden. Auch westlich der DB Trasse besteht eine Anbindung durch den Bahnhof Langenberg evtl. Darstellung Prüfen.

**Bereich Bieblach-Ost / Am Speitewitz**

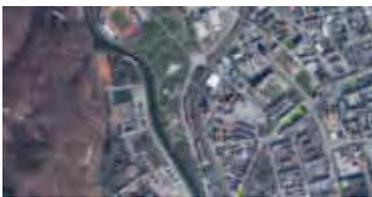
Die Problematik Am Speitewitz könnte durch eine Verlegung bzw. Teilumlegung der Vorhandenen Linie Bieblach-Ost - Trebnitz verändert werden.

**Bereich Trebnitz (separat Betrachten) / Lessen / Dehmelstraße**

Derzeit nicht zu lösen da zu eng bebaut und keine Wendemöglichkeit vorhanden (nur Friedhofparkplatz)

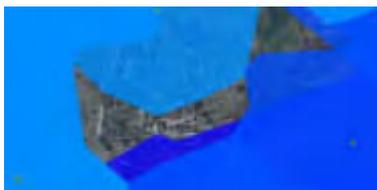
**Bereich Heinrichsgrün /Buga-Park**

Auch hier ist die Bebauung zu eng um das Problem der Anbindung zu lösen



Bereich Südhang

Bebauung zu eng um eine Anbindung mit ÖPNV zu ermöglichen.

**Bereich Klinikum**

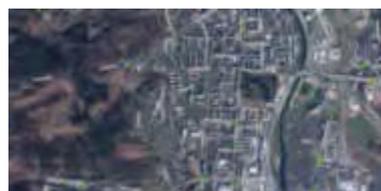
Straße für Busverkehr zu eng, auch der Ausbau im Verhältnis zu den zu erzielenden Nutzen steht nicht im Verhältnis.

**Bereich Windischenbernsdorf Langengrobsdorf**

Windischenbernsdorf könnte über die Einrichtung eines Haltepunktes mit einer Linie aus Münchenbernsdorf oder Sankt Gangloff erschlossen werden. Langenbernsdorf ist zu eng bebaut um eine Anbindung an den ÖPNV zu realisieren

**Bereich Debschwitz / Am Wildacker**

Eine Anbindung an den ÖPNV ist aufgrund der Siedlungsgestaltung, der enge der Bebauung und der Anlage als Sackgasse und der damit nicht vorhandenen Wendemöglichkeit nicht möglich.

**Bereich Gessental / Kaimberger Straße**

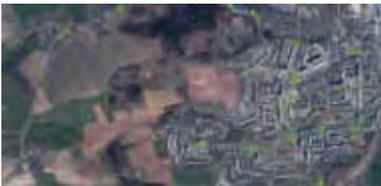
Die Gessentalstraße ist aufgrund der dichter werdenden Bebauung und dem späteren Übergang in einen Landwirtschaftlichen Weg und der nicht vorhanden Wendemöglichkeit nicht mit einem üblichen Fahrzeug des ÖPNV zu befahren. Eine ähnliche Situation zeigt sich am Roten Weg hier kommt eine Enorme Steigung hinzu.

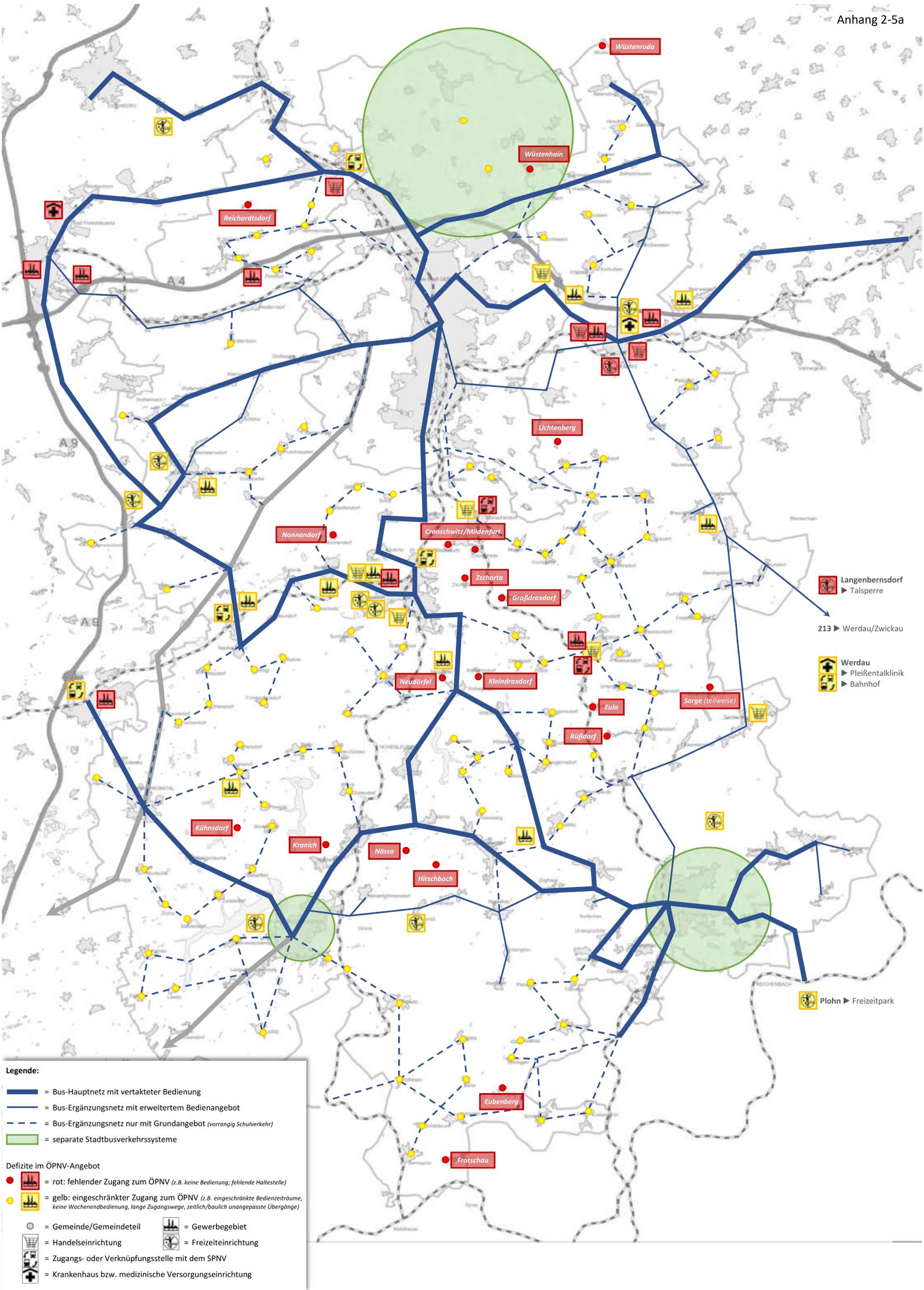
**Bereich Kaimberger Straße / Liebschwitz mit Lietzsch, Poris-Lengefeld**

Auch die Ortschaften Lietzsch, Poris-Lengefeld, Taubenpreskeln und der Bereich östlich der Salzstraße sind durch ihre enge Bebauung, aber auch die Anbindung durch Straßen, welche als ländlicher Wegebau bezeichnet werden könnten, nicht durch die üblichen ÖPNV Fahrzeuge zu erschließen.

**Bereich Lusan Zeulsdorf**

Auch in den Bereichen Lusaner Straße, Zeulsdorf und Zeulsdorfer Straße ist durch die Enge und sowie das Fehlen möglicher Wendemöglichkeiten eine Anbindung an den ÖPNV nicht möglich.





Legende:

- = Bus-Hauptnetz mit vertakteter Bedienung
- = Bus-Ergänzungsnetz mit erweitertem Bedienangebot
- - - = Bus-Ergänzungsnetz nur mit Grundangebot (vorrangig Schulverkehr)
- = separate Stadtbusverkehrssysteme

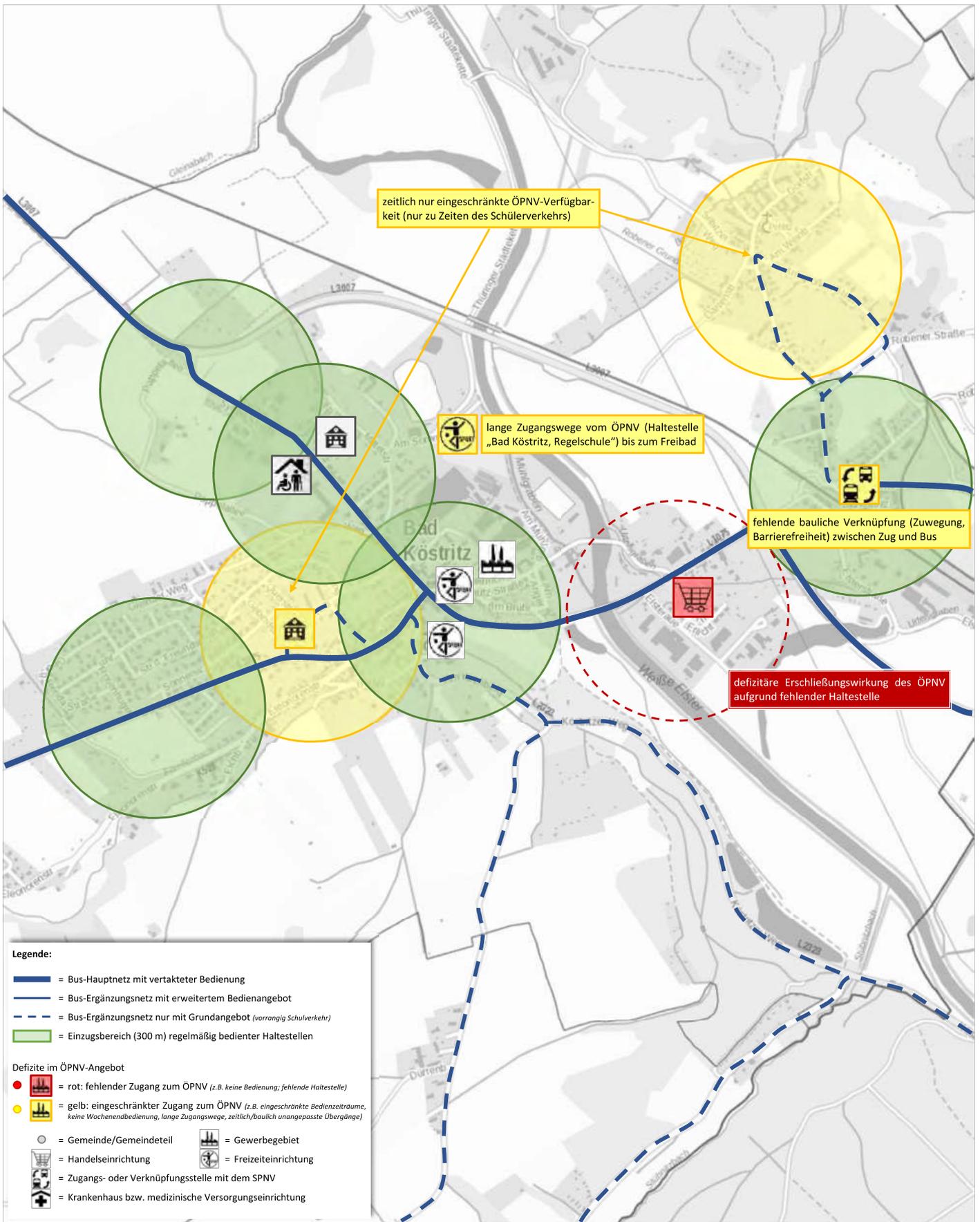
Defizite im ÖPNV-Angebot

- = rot: fehlender Zugang zum ÖPNV (z.B. keine Bedienung; fehlende Haltestelle)
- = gelb: eingeschränkter Zugang zum ÖPNV (z.B. eingeschränkte Bedienzeiträume, keine Wochenendbedienung, lange Zugangswege, zeitlich/baulich unangepasste Übergänge)

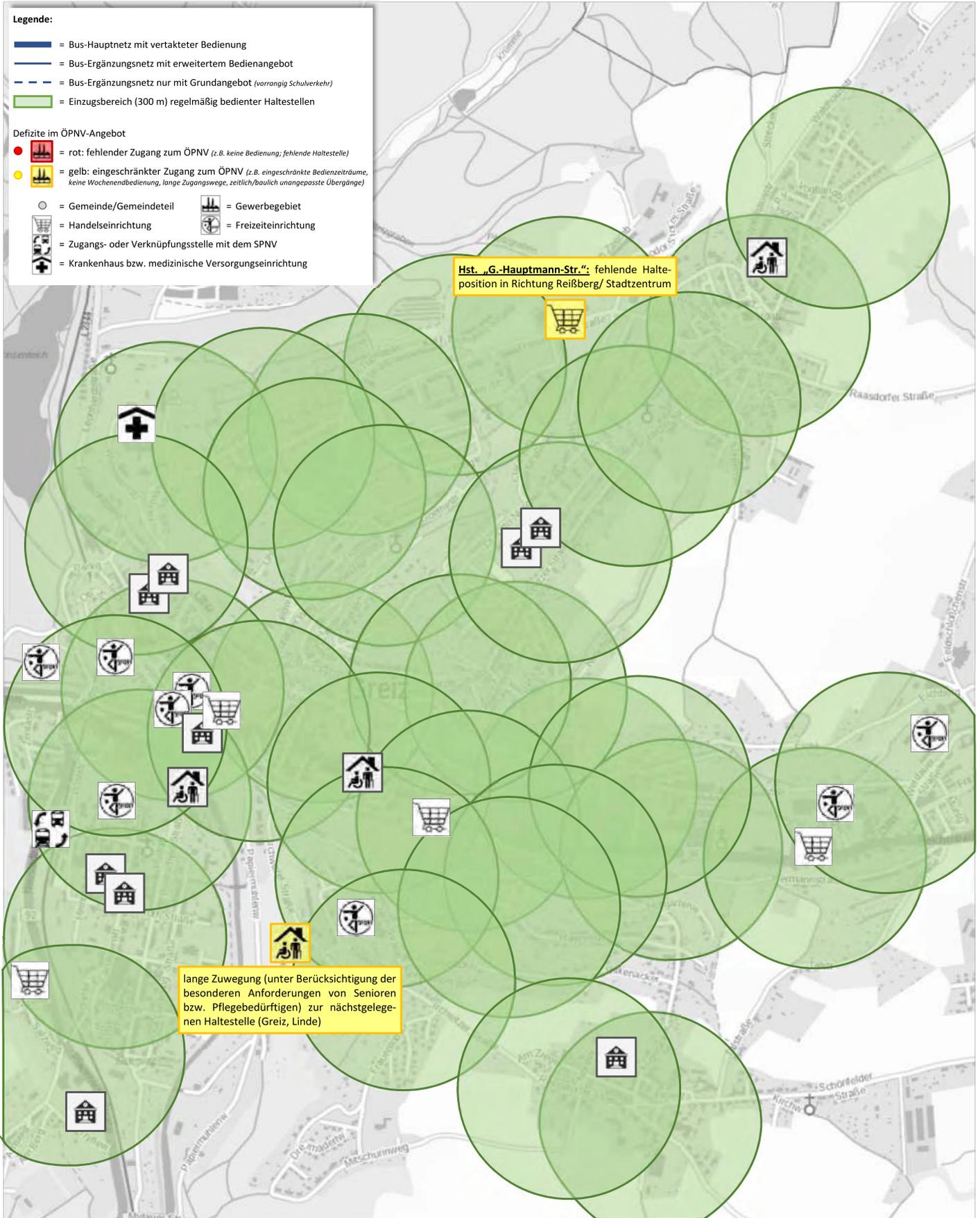
 = Gemeinde/Gemeindeteil	 = Gewerbegebiet
 = Handelseinrichtung	 = Freizeiteinrichtung
 = Zugangs- oder Verknüpfungsstelle mit dem SPNV	
 = Krankenhaus bzw. medizinische Versorgungseinrichtung	

- Langenbernsdorf
- ▶ Talsperre
- 213 ▶ Werdau/Zwickau
- Werdau
- ▶ Pleiſentalklinik
- ▶ Bahnhof
- Plohn
- ▶ Freizeitpark

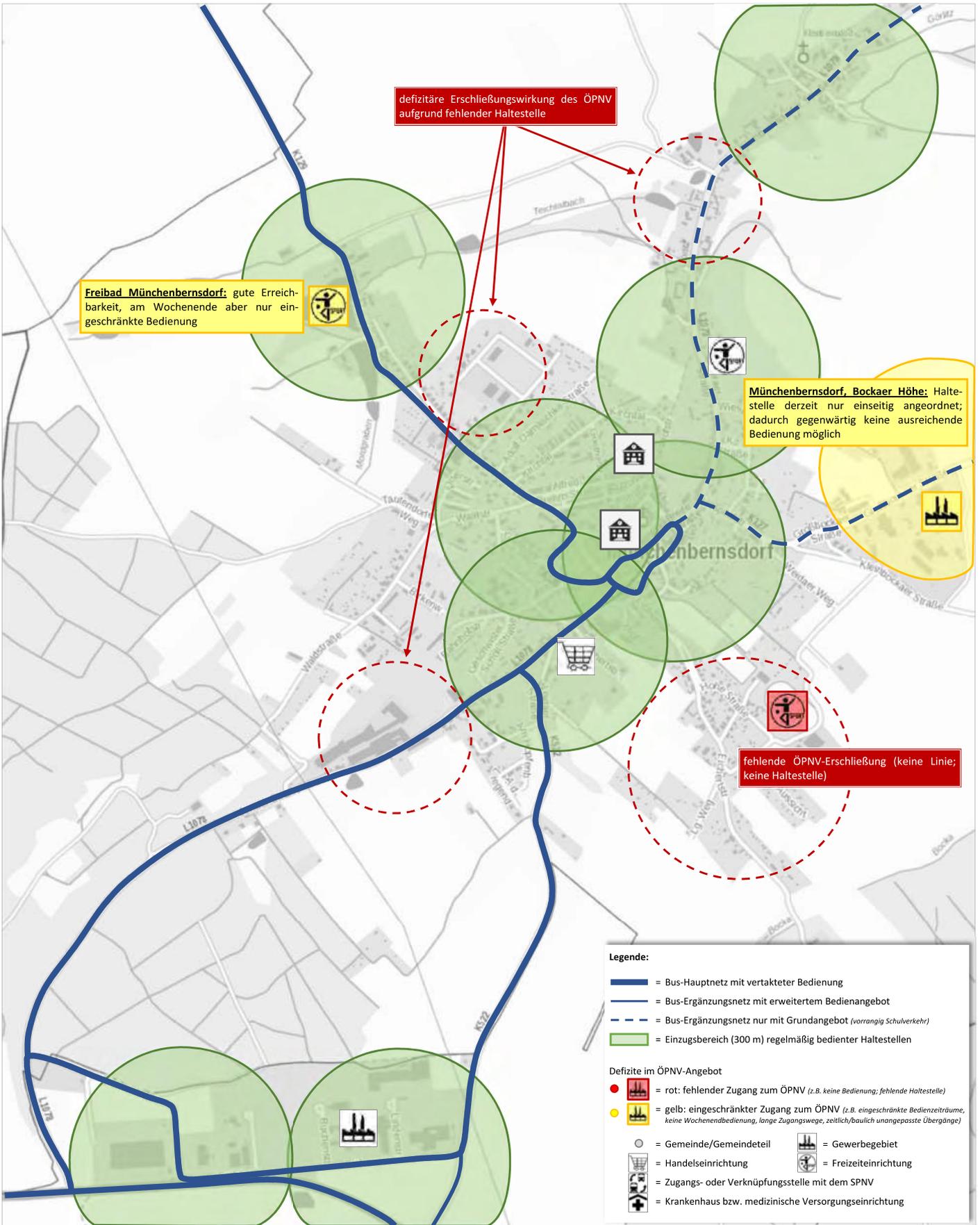
– ÖPNV-Defizitanalyse (detailliert): Bad Köstritz –



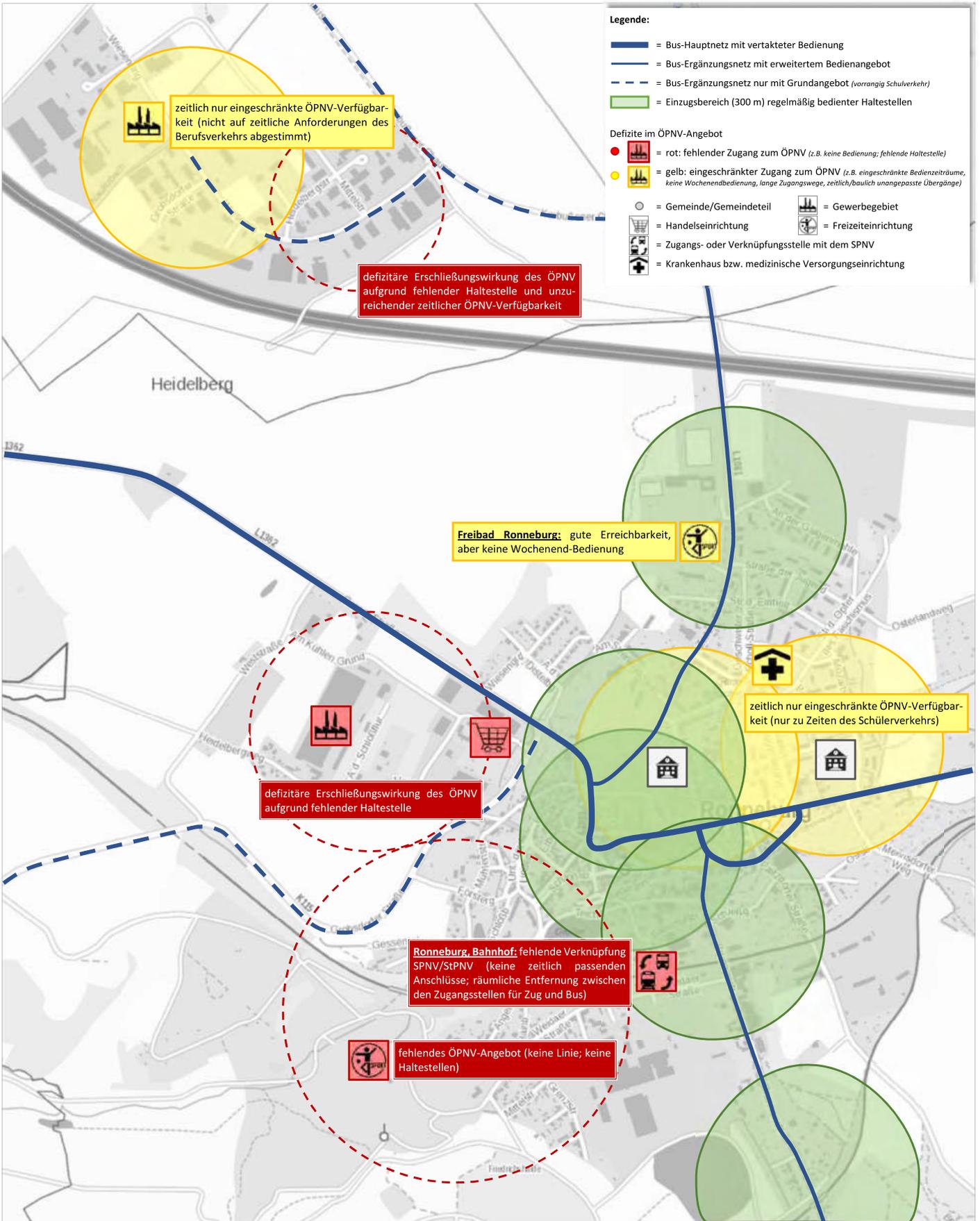
– ÖPNV-Defizitanalyse (detailliert): Greiz (Innenstadt) –



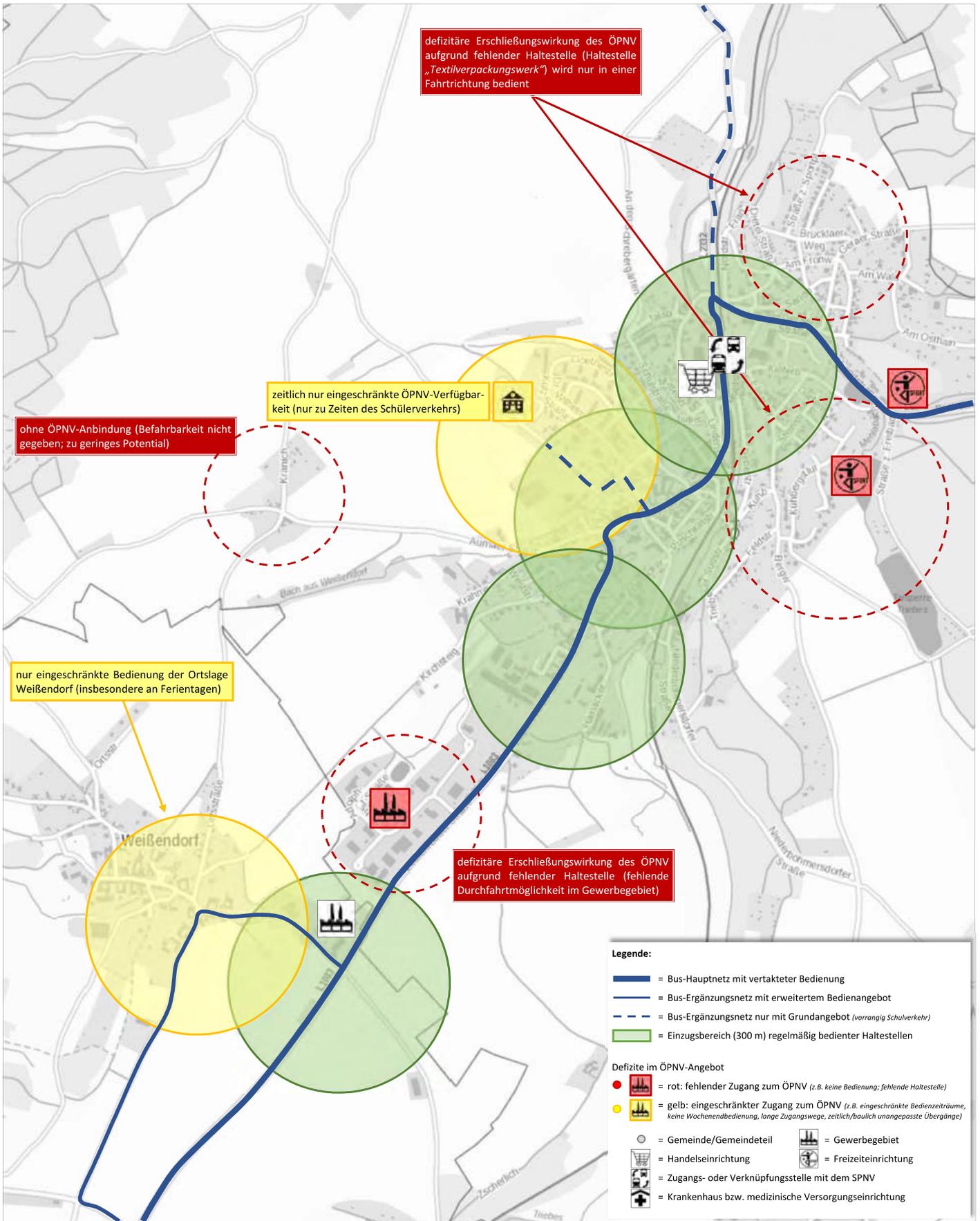
– ÖPNV-Defizitanalyse (detailliert): Münchenbernsdorf –



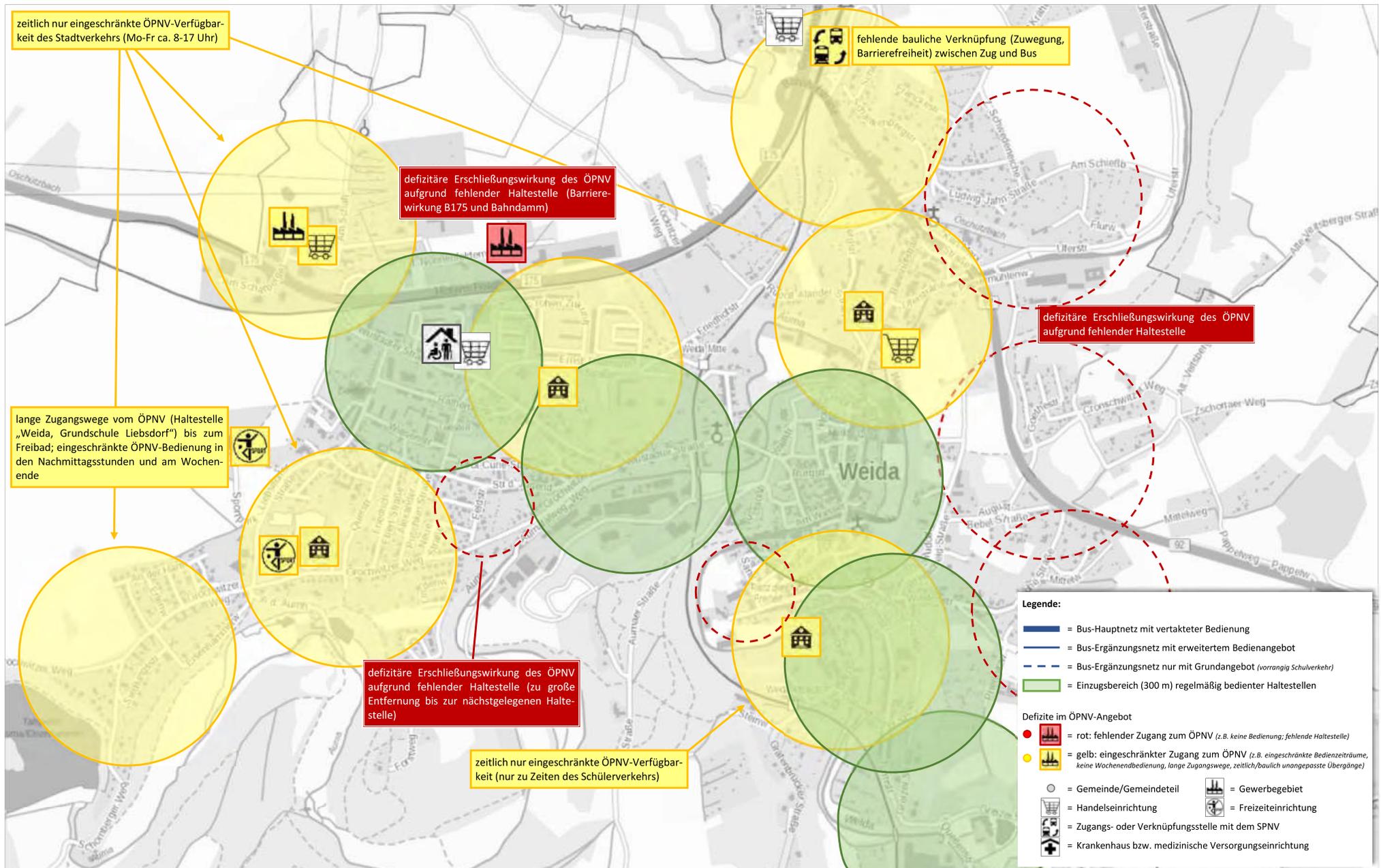
– ÖPNV-Defizitanalyse (detailliert): Ronneburg –



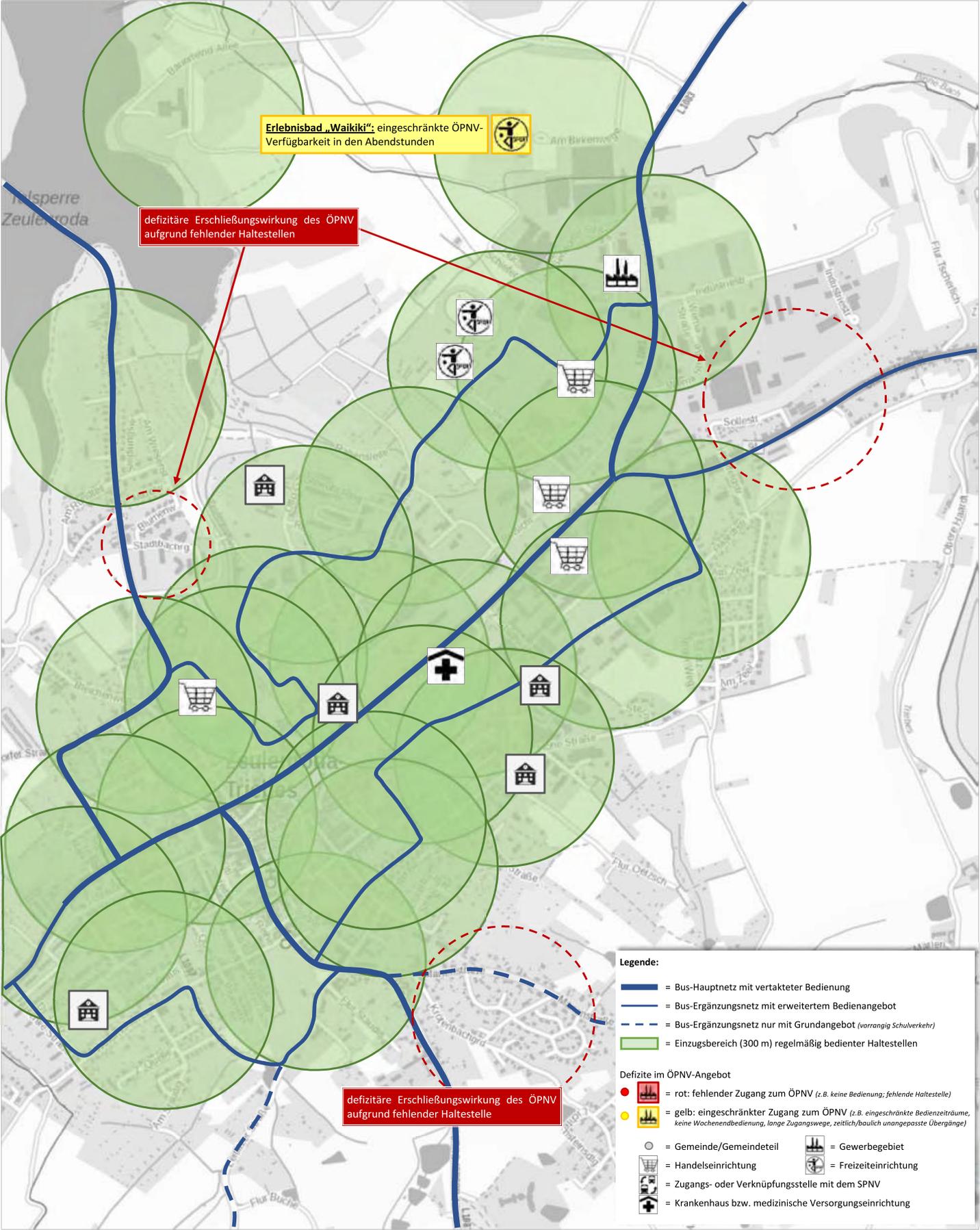
– ÖPNV-Defizitanalyse (detailliert): Zeulenroda-Triebes (OT Triebes) –



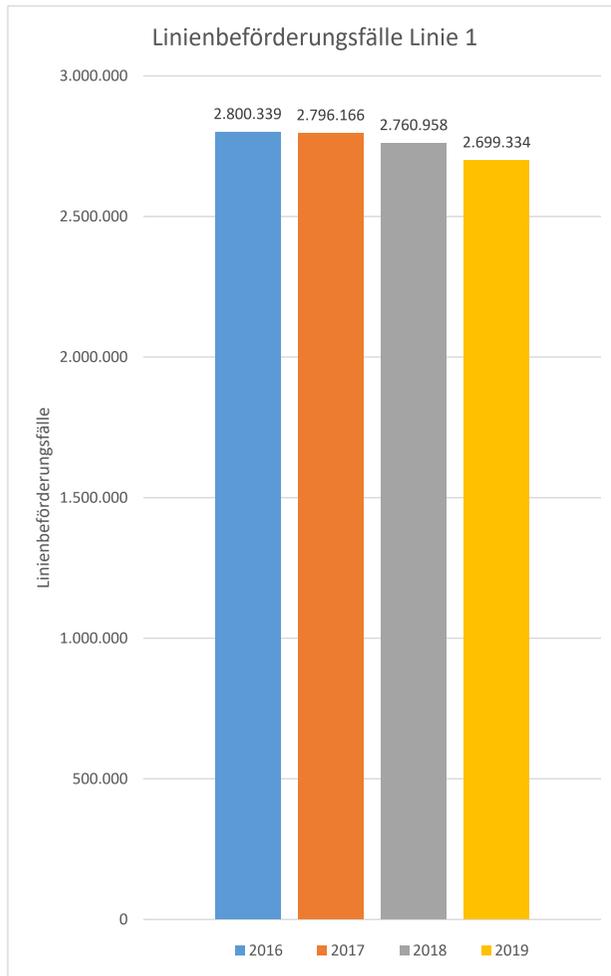
– ÖPNV-Defizitanalyse (detailliert): Weida –



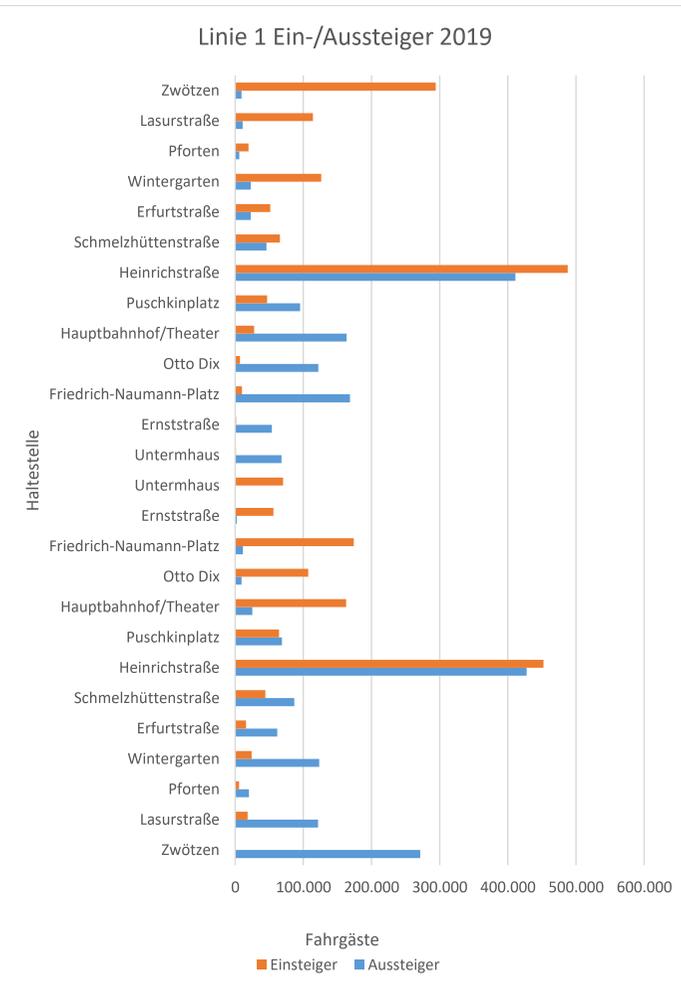
- ÖPNV-Defizitanalyse (detailliert): Zeulenroda-Triebes (Innenstadt) -



Darstellung der Linienbeförderungsfälle 2016 bis 2019, sowie der Ein- und Aussteiger für das Jahr 2019, auf allen Linien des ÖPNV in der Stadt Gera

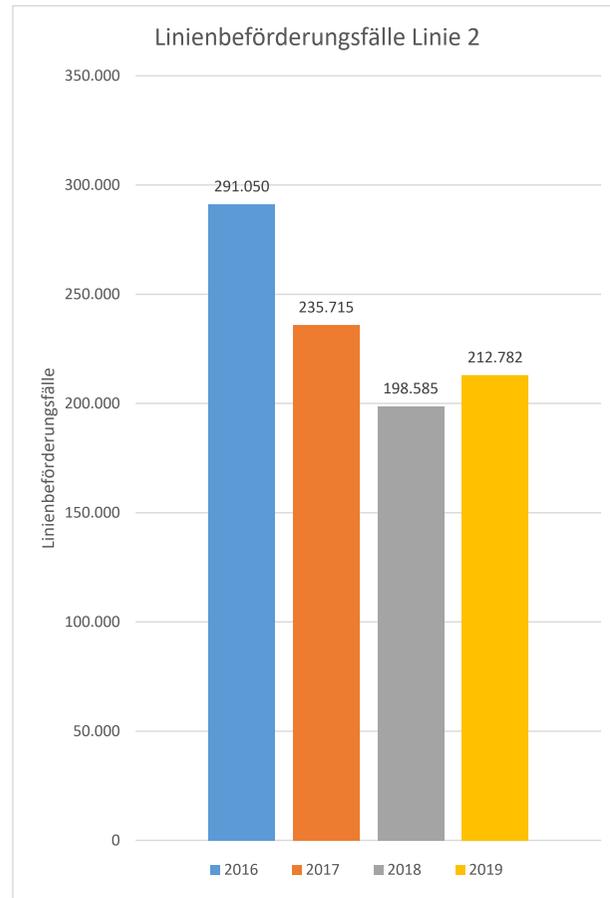
Linie 1 Straßenbahn Zwötzen – Untermhaus

		2019		
		Aussteiger	Einsteiger	
Linie 1	Hst.	Name	2.428.790	2.448.067
1		Untermhaus - Zwötzen	1.229.773	1.194.901
	14	Zwötzen	271.378	0
	13	Lasurstraße	121.654	18.294
	12	Pforten	20.079	5.579
	11	Wintergarten	123.391	24.266
	10	Erfurtstraße	61.595	15.794
	9	Schmelzhüttenstraße	86.694	44.235
	8	Heinrichstraße	427.686	452.162
	7	Puschkinplatz	68.535	64.340
	6	Hauptbahnhof/Theater	25.301	162.905
	5	Otto Dix	9.448	107.135
	4	Friedrich-Naumann-Platz	11.424	173.953
	3	Ernststraße	2.535	56.043
	2	Untermhaus	52	70.193
2		Zwötzen - Untermhaus	1.199.017	1.253.167
	14	Untermhaus	67.898	1.163
	13	Ernststraße	53.664	1.453
	12	Friedrich-Naumann-Platz	168.344	9.952
	11	Otto Dix	121.868	7.084
	10	Hauptbahnhof/Theater	163.374	27.878
	9	Puschkinplatz	95.129	46.877
	7	Heinrichstraße	410.995	487.822
	6	Schmelzhüttenstraße	45.969	65.524
	5	Erfurtstraße	22.910	51.379
	4	Wintergarten	22.855	126.273
	3	Pforten	5.911	19.602
	2	Lasurstraße	10.883	113.986
	1	Zwötzen	9.218	294.174

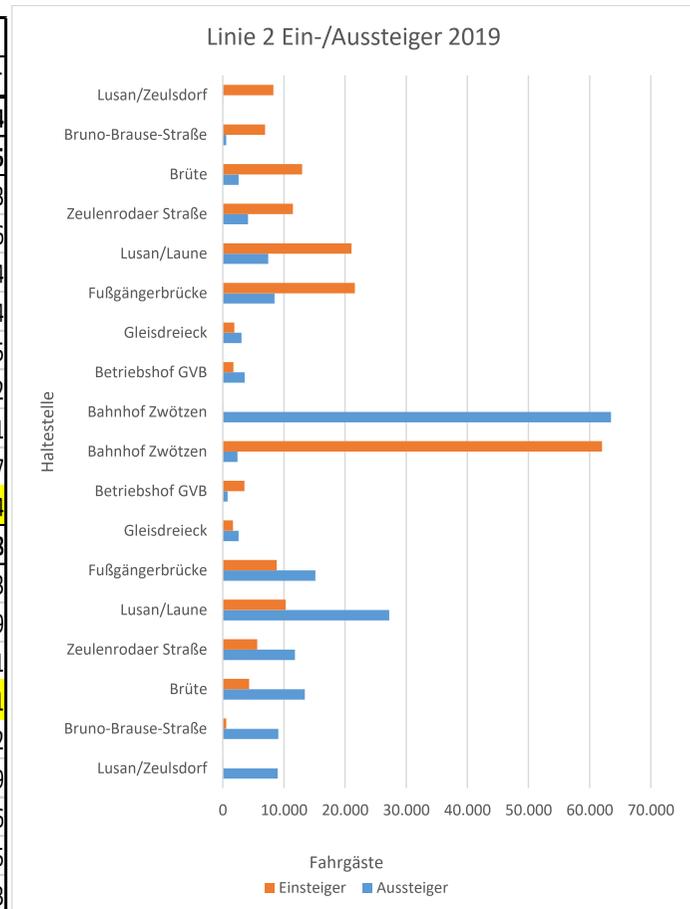


Der Verlust im Jahr 2019 basiert größtenteils auf die Tarifmaßnahme vom April 2019.

Linie 2 Straßenbahn Lusan – Zwötzen

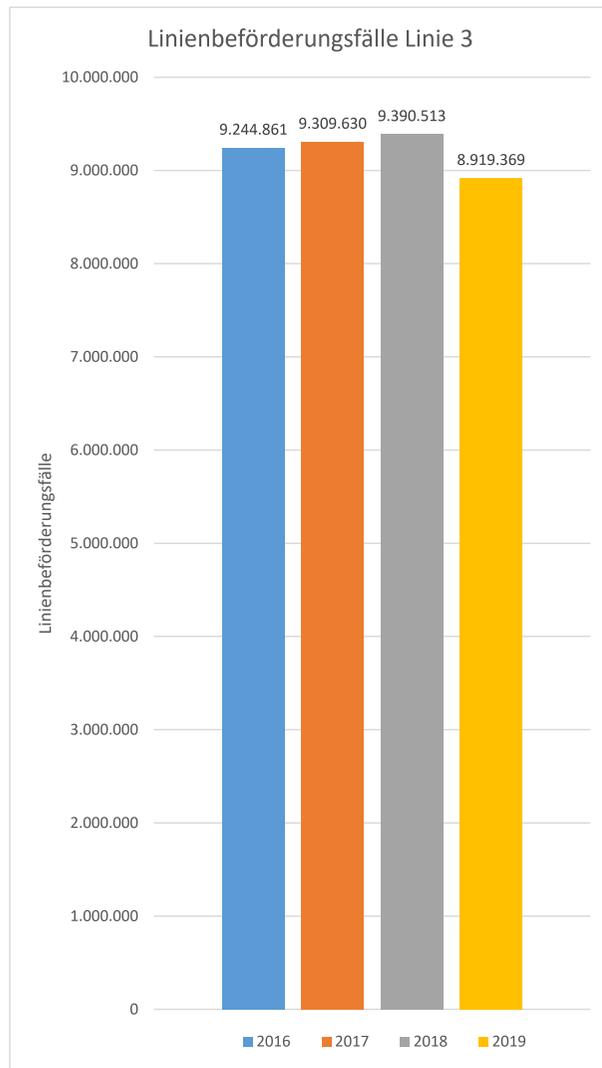


		2019		
		Aussteiger	Einsteiger	
Linie 2	Hst.	Name	184.888	182.874
1		Bahnhof Zwötzen - Lusan/Zeulsdorf	91.486	96.895
10		Lusan/Zeulsdorf	8.970	3
9		Bruno-Brause-Straße	9.083	586
8		Brüte	13.417	4.324
6		Zeulenrodaer Straße	11.820	5.634
5		Lusan/Laune	27.222	10.315
4		Fußgängerbrücke	15.151	8.812
3		Gleisdreieck	2.603	1.681
2		Betriebshof GVB	807	3.527
1		Bahnhof Zwötzen	2.412	62.014
2		Lusan/Zeulsdorf - Bahnhof Zwötzen	85.978	85.978
10		Bahnhof Zwötzen	63.507	3
9		Betriebshof GVB	3.594	1.759
8		Gleisdreieck	3.080	1.901
7		Fußgängerbrücke	8.465	21.591
6		Lusan/Laune	7.444	21.062
5		Zeulenrodaer Straße	4.148	11.479
3		Brüte	2.581	12.966
2		Bruno-Brause-Straße	560	6.935
1		Lusan/Zeulsdorf	23	8.283

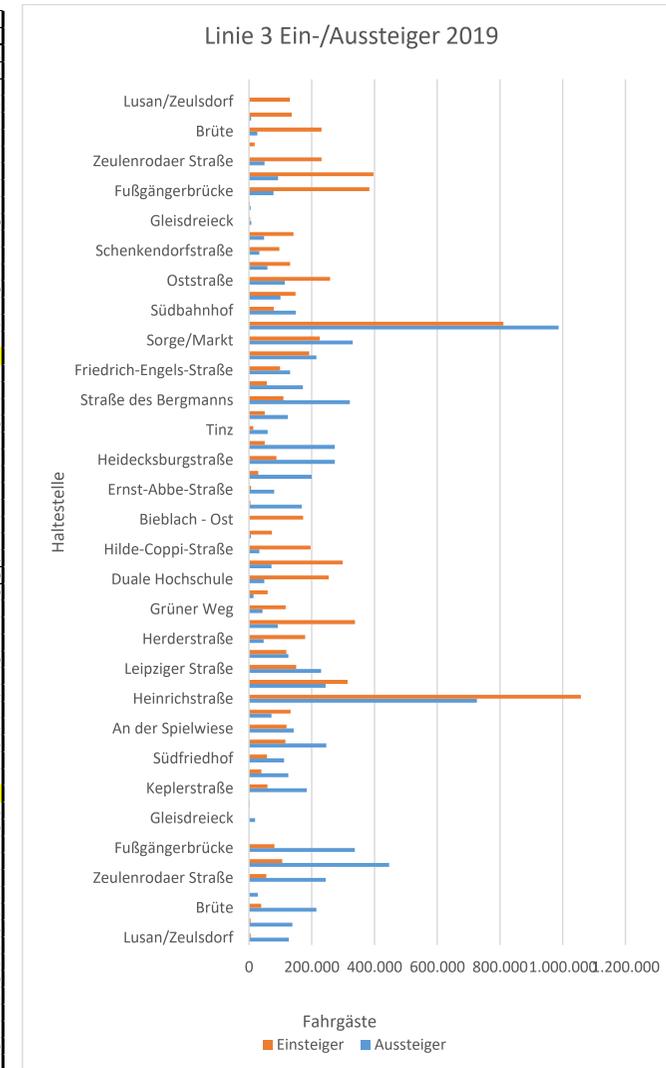


Während die Fahrgstzahlen auf der Linie 2 zwischen 2016 und 2018 gesunken waren, steigen diese seit 2019 wieder kontinuierlich an. Die Gründe hierfür liegen neben einer höheren Binnenbeförderung in Lusan, aufgrund des Baustellenfahrplan der Linie 3, auch in einer Belebung der Querverbindung Lusan – Zwötzen und einer verstärkten Nutzung der Anschlüsse von und zum Eisenbahnverkehr.

Linie 3 Straßenbahn Lusan – Bieblach-Ost



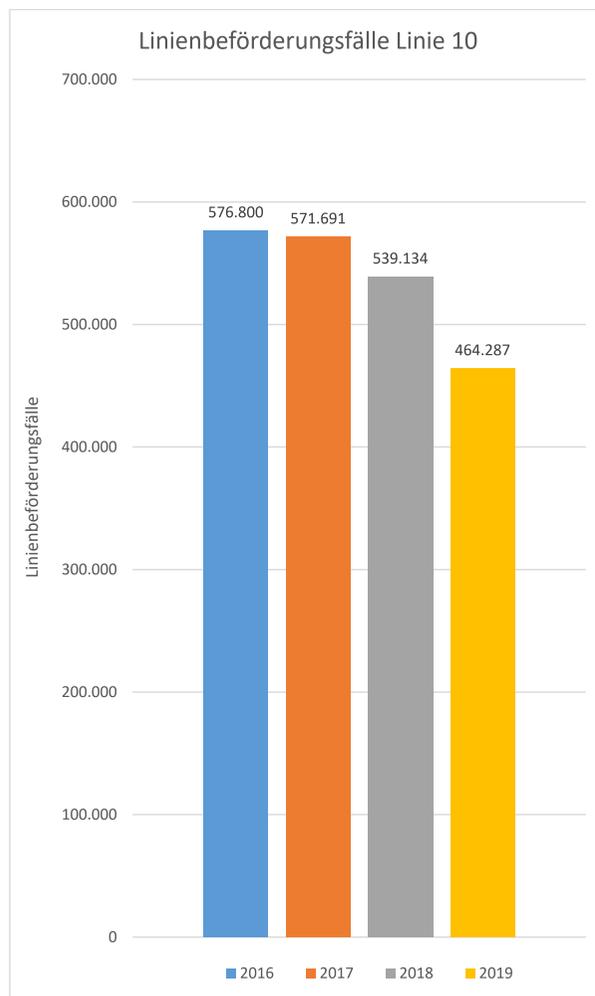
		2019		
		Aussteiger	Einsteiger	
Linie 3	Hst.	Name	8.236.438	8.278.242
1		Bieblach-Ost - Lusan/Zeulsdorf	4.126.853	4.150.542
	31	Lusan/Zeulsdorf	126.963	5.427
	30	Bruno-Brause-Straße	138.264	5.239
	29	Brüte	215.167	39.019
	28	Lusan/Brüte	28.352	737
	27	Zeulenrodaer Straße	245.238	55.581
	26	Lusan/Laune	447.061	106.105
	25	Fußgängerbrücke	337.458	81.297
	24	Bahnhof Zwötzen		
	21	Gleisdreieck	19.738	730
	20	Betriebshof GVB	2.716	1.701
	19	Keplerstraße	184.271	58.961
	18	Schenkendorfstraße	125.436	40.012
	17	Südfriedhof	112.184	57.420
	16	Oststraße	246.723	115.929
	15	An der Spielwiese	142.893	120.156
	14	Südbahnhof	71.727	132.877
	13	Heinrichstraße	726.287	1.057.935
	12	Sorge/Markt	244.001	314.613
	11	Leipziger Straße	229.977	150.303
	10	Friedrich-Engels-Straße	125.248	118.803
	9	Herderstraße	46.860	179.050
	8	Straße des Bergmanns	91.920	338.269
	7	Grüner Weg	43.401	116.729
	6	Tinz	14.751	59.547
	5	Duale Hochschule	48.792	253.973
	4	Heidecksburgstraße	71.673	298.427
	3	Hilde-Coppi-Straße	33.408	196.143
	2	Ernst-Abbe-Straße	6.224	73.125
	1	Bieblach - Ost	118	172.434
2		Lusan/Zeulsdorf - Bieblach-Ost	4.109.585	4.127.700
	32	Bieblach - Ost	168.197	4.360
	31	Ernst-Abbe-Straße	80.349	6.619
	30	Hilde-Coppi-Straße	200.059	29.383
	29	Heidecksburgstraße	273.392	87.262
	28	Duale Hochschule	273.581	50.180
	27	Tinz	59.385	14.133
	26	Grüner Weg	124.337	50.184
	25	Straße des Bergmanns	321.341	109.555
	24	Herderstraße	172.373	56.556
	23	Friedrich-Engels-Straße	131.053	99.306
	22	Leipziger Straße	215.164	192.135
	20	Sorge/Markt	330.680	225.403
	19	Heinrichstraße	987.106	810.853
	18	Südbahnhof	149.018	79.124
	17	An der Spielwiese	100.308	148.700
	16	Oststraße	114.196	258.695
	15	Südfriedhof	59.113	131.353
	14	Schenkendorfstraße	33.017	96.845
	13	Keplerstraße	48.183	141.998
	10	Gleisdreieck	7.128	3.878
	9	Betriebshof GVB	5.206	3.116
	8	Fußgängerbrücke	78.141	383.548
	7	Lusan/Laune	92.533	396.706
	6	Zeulenrodaer Straße	49.614	231.110
	5	Lusan/Brüte	122	18.498
	4	Brüte	26.903	231.301
	3	Bruno-Brause-Straße	7.096	136.189
	2	Lusan/Zeulsdorf	1.991	130.710
	1	Bahnhof Zwötzen		



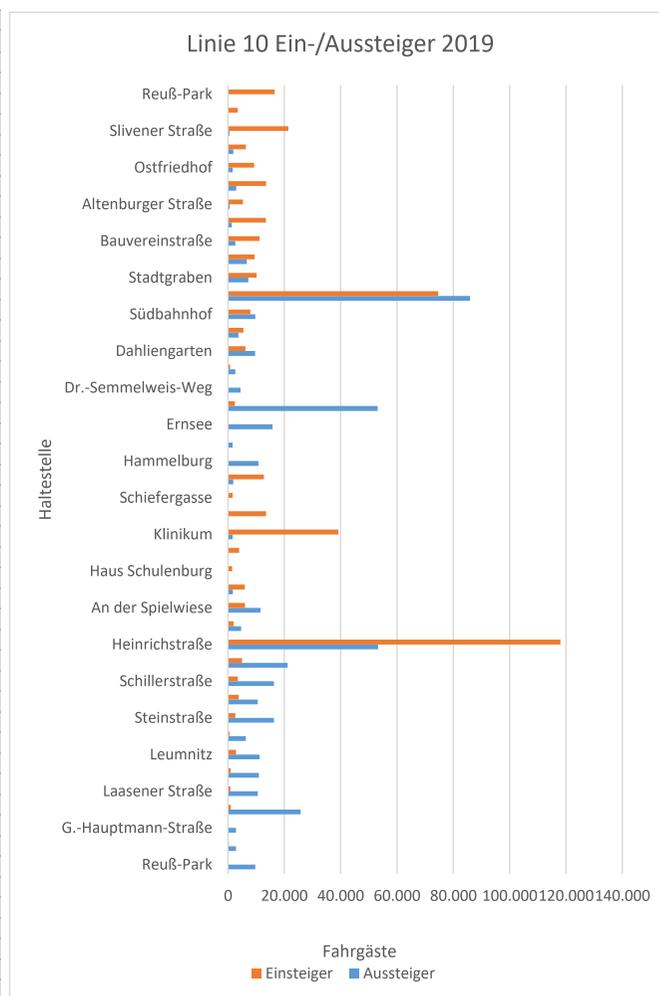
Für die Verluste im Jahr 2019 können folgende Ursachen in Betracht gezogen werden:

- Störungen die im Zusammenhang mit den Bauarbeiten in der Wiesestraße stehen (schlechtere Pünktlichkeit bzw. Zuverlässigkeit),
- teilweise geänderte Fahrzeiten aufgrund des Baustellenfahrplans (hierdurch ist es unter Umständen nicht mehr möglich rechtzeitig auf Arbeit zu sein) sowie
- die Tarifmaßnahme vom April 2019.

Linie 10 Bus Reuß-Park – Hammelburg

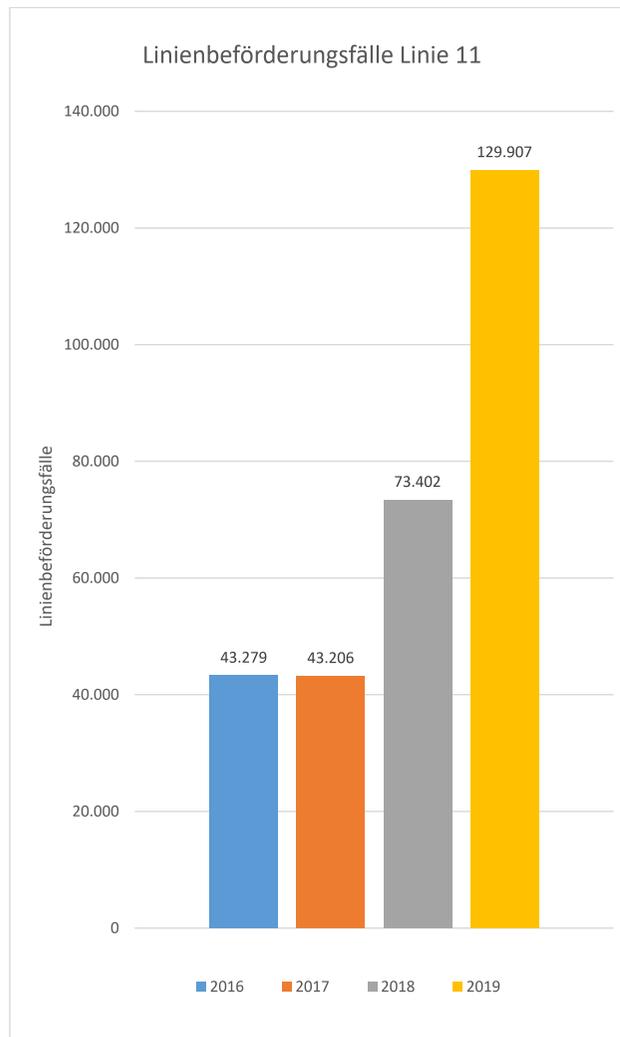


		2019	
		Aussteiger	Einsteiger
Linie 10	HSt.	443.967	444.879
1	Hammelburg-Reußpark	220.361	226.451
	22 Reuß-Park	9.752	15
	21 Am Steinertsberg	2.897	334
	20 G.-Hauptmann-Straße	2.827	112
	19 Slivener Straße	25.791	1.023
	18 Laasener Straße	10.627	843
	17 Ostfriedhof	10.966	979
	16 Leumnitz	11.264	2.872
	15 Altenburger Straße	6.383	558
	14 Steinstraße	16.371	2.644
	13 Bauvereinstraße	10.625	3.848
	12 Schillerstraße	16.356	3.525
	11 Stadtgraben	21.229	5.015
	10 Heinrichstraße	53.319	118.060
	9 Südbahnhof	4.680	2.006
	8 An der Spielwiese	11.573	6.047
	7 Dahliengarten	1.776	5.934
	6 Haus Schulenburg	42	1.540
	5 Dr.-Sammelweis-Weg	69	3.975
	4 Klinikum	1.690	39.192
	3 Ernsee	196	13.583
	2 Schiefergasse	23	1.637
	1 Hammelburg	1.905	12.710
2	Reuß-Park-Hammelburg	223.606	218.428
	21 Hammelburg	10.818	0
	20 Schiefergasse	1.706	27
	19 Ernsee	15.891	231
	18 Klinikum	53.154	2.469
	17 Dr.-Sammelweis-Weg	4.485	164
	16 Haus Schulenburg	2.661	788
	15 Dahliengarten	9.624	6.221
	14 An der Spielwiese	3.765	5.495
	13 Südbahnhof	9.705	7.933
	12 Heinrichstraße	85.943	74.633
	11 Stadtgraben	7.227	10.216
	10 Schillerstraße	6.730	9.455
	9 Bauvereinstraße	2.616	11.201
	8 Steinstraße	1.369	13.472
	7 Altenburger Straße	640	5.368
	6 Leumnitz	2.972	13.514
	5 Ostfriedhof	1.669	9.345
	4 Laasener Straße	1.878	6.394
	3 Slivener Straße	566	21.440
	2 G.-Hauptmann-Straße	28	3.513
	1 Reuß-Park	159	16.550

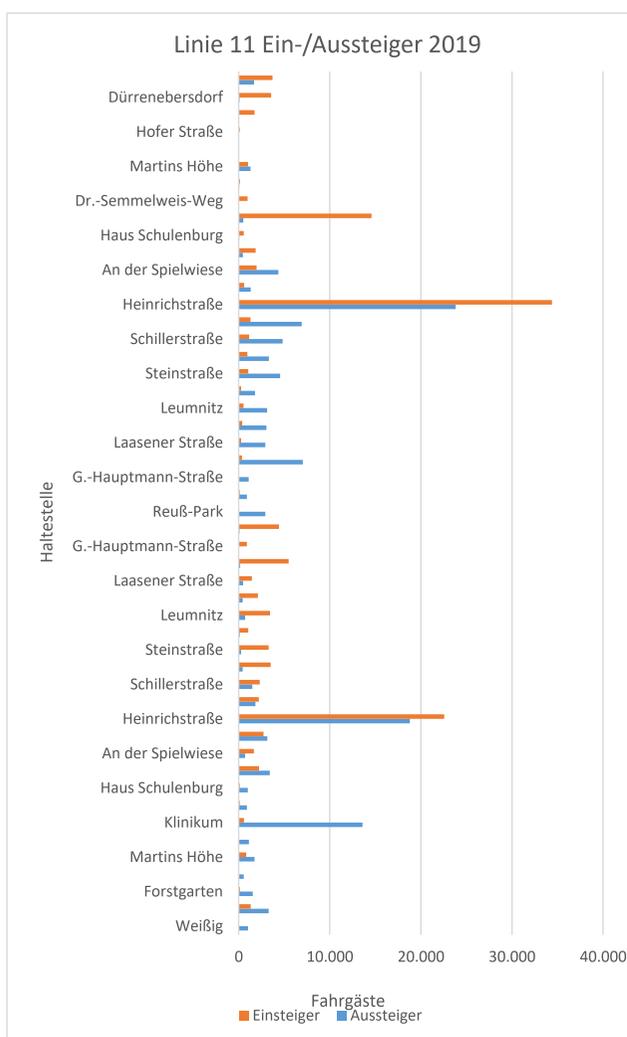


Die Verluste seit 2018 lassen sich auf das geänderte Linienkonzept der Linien 10, 11 und 17 zurückführen. Es haben dabei Wanderungen zwischen den betreffenden Linien stattgefunden.

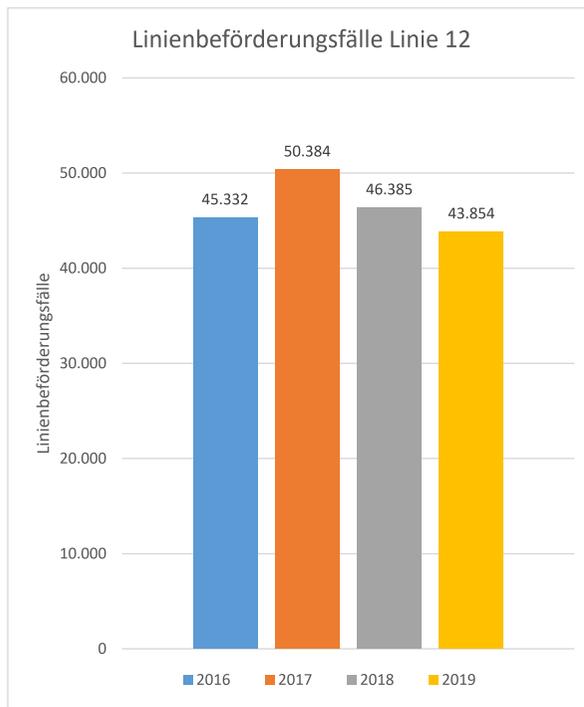
Linie 11 Bus Weißig – Heinrichstraße



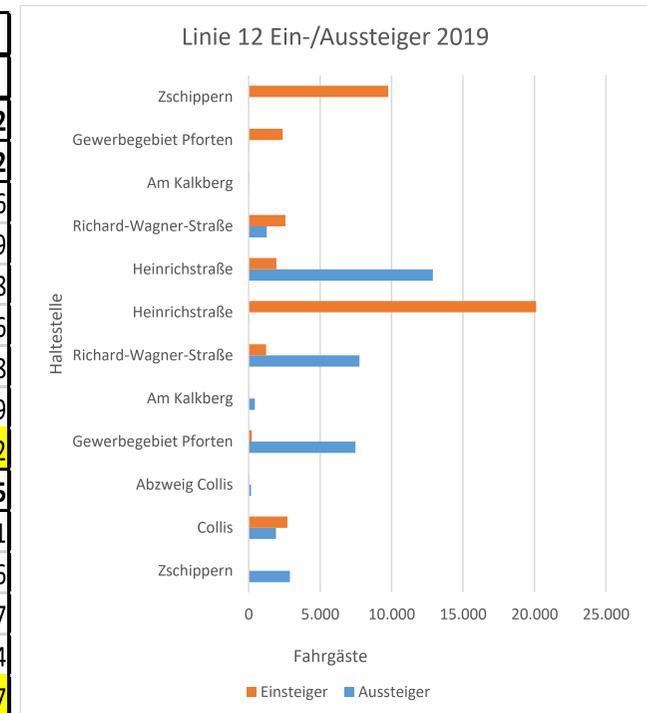
		2019		
		Aussteiger	Einsteiger	
Linie 11	Hst.	Name	133.001	134.217
1		Heinrichstraße - Weißig	56.847	62.633
	25	Weißig	1.028	0
	24	Dürrenebersdorf	3.297	1.313
	23	Forstgarten	1.541	149
	22	Hofer Straße	552	52
	21	Martins Höhe	1.746	831
	20	Klinikum	1.124	46
	18	Klinikum	13.583	593
	17	Dr.-Sammelweis-Weg	897	112
	16	Haus Schulenburg	990	123
	15	Dahliengarten	3.405	2.240
	14	An der Spielwiese	712	1.662
	13	Südbahnhof	3.141	2.716
	12	Heinrichstraße	18.790	22.574
	11	Stadtgraben	1.831	2.210
	10	Schillerstraße	1.483	2.307
	9	Bauvereinstraße	431	3.521
	8	Steinstraße	265	3.289
	7	Altenburger Straße	119	1.062
	6	Leumnitz	699	3.439
	5	Ostfriedhof	441	2.122
	4	Laasener Straße	496	1.453
	3	Slivener Straße	167	5.482
	2	G.-Hauptmann-Straße	15	903
	1	Reuß-Park	93	4.434
2		Weißig - Heinrichstraße	76.154	71.584
	33	Reuß-Park	2.928	8
	32	Am Steinertsberg	892	117
	31	G.-Hauptmann-Straße	1.088	15
	30	Slivener Straße	7.045	364
	29	Laasener Straße	2.923	257
	28	Ostfriedhof	3.038	381
	27	Leumnitz	3.113	543
	26	Altenburger Straße	1.803	253
	25	Steinstraße	4.551	1.056
	24	Bauvereinstraße	3.314	945
	23	Schillerstraße	4.810	1.144
	22	Stadtgraben	6.924	1.300
	18	Heinrichstraße	23.820	34.382
	17	Südbahnhof	1.330	604
	16	An der Spielwiese	4.343	1.951
	15	Dahliengarten	455	1.867
	14	Haus Schulenburg	62	558
	12	Klinikum	518	14.573
	11	Dr.-Sammelweis-Weg	38	969
	10	Klinikum	74	133
	6	Martins Höhe	1.299	1.022
	5	Scheibe	0	0
	4	Hofer Straße	0	113
	3	Forstgarten	15	1.740
	2	Dürrenebersdorf	79	3.569
	1	Weißig	1.694	3.720



Die Gewinne seit 2018 lassen sich auf das geänderte Linienkonzept der Linien 10, 11 und 17 zurückführen. Es haben dabei Wanderungen zwischen den betreffenden Linien stattgefunden.

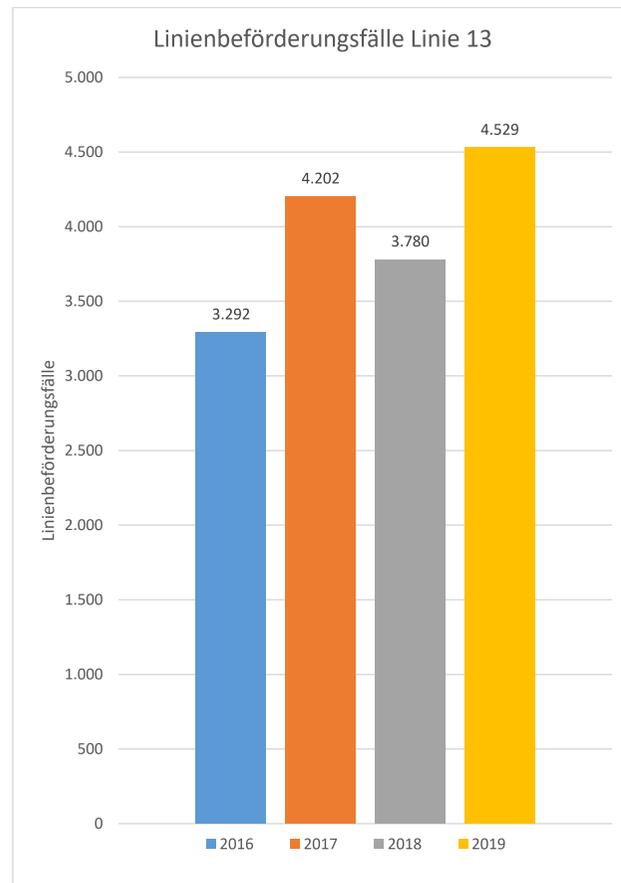
Linie 12 Bus Heinrichstraße – Zschippern

		2019	
		Aussteiger	Einsteiger
Linie 12	Hst.	Name	
1		Heinrichstraße - Zschippern	20.636
	7	Zschippern	2.886
	6	Collis	1.908
	5	Abzweig Collis	168
	4	Gewerbegebiet Pforten	7.472
	3	Am Kalkberg	432
	2	Richard-Wagner-Straße	7.762
	1	Heinrichstraße	8
2		Zschippern - Heinrichstraße	14.206
	5	Heinrichstraße	12.885
	4	Richard-Wagner-Straße	1.262
	3	Am Kalkberg	13
	2	Gewerbegebiet Pforten	27
	1	Zschippern	19

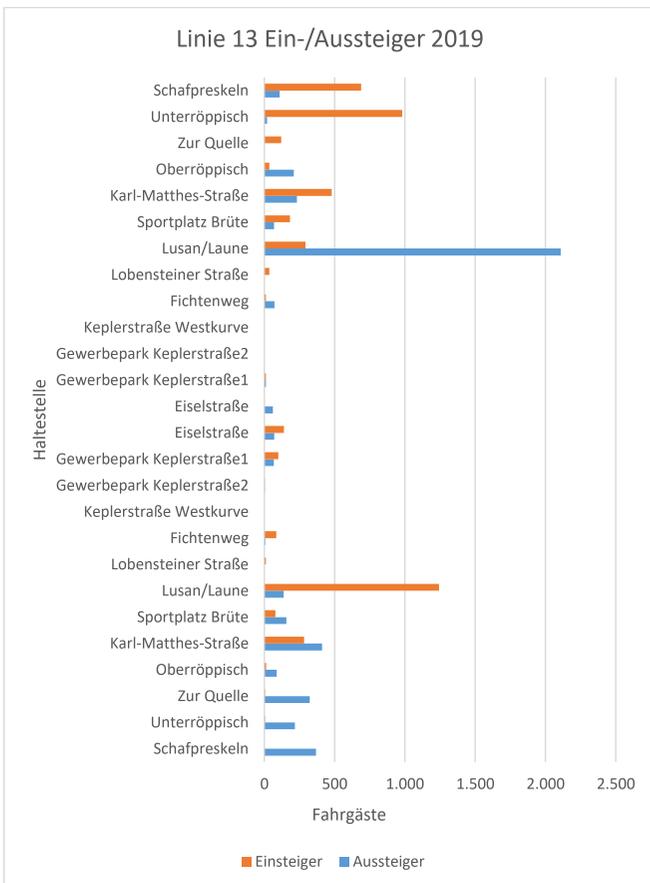


Die starke Zunahme in 2017 kann auf eine erhöhte Teilnehmeranzahl bei dem Bildungsträger im Gewerbegebiet Pforten zurückgeführt werden.

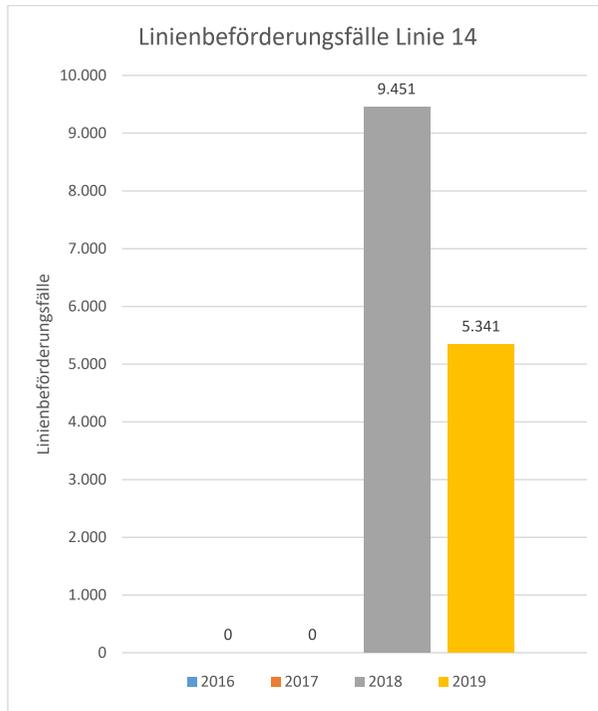
Linie 13 Bus Lusan/Laune – Schafpreskeln



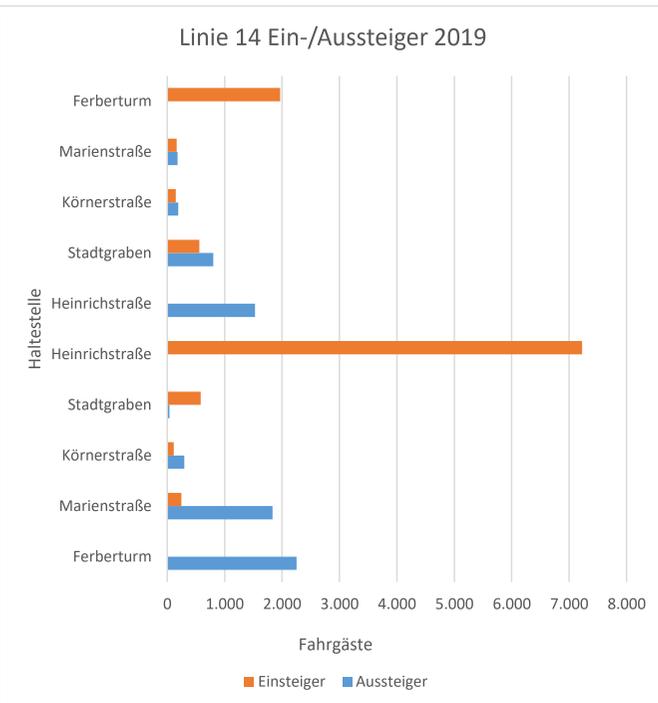
		2019		
		Aussteiger	Einsteiger	
Linie 13		4.751	4.774	
1	Lusan/Laune - Schafpreskeln	1.854	1.969	
	13	Schafpreskeln	367	0
	12	Unterröppisch	217	5
	11	Zur Quelle	324	5
	10	Oberröppisch	89	13
	9	Karl-Matthes-Straße	412	283
	8	Sportplatz Brüte	157	80
	7	Lusan/Laune	138	1.243
	6	Lobensteiner Straße	0	12
	5	Fichtenweg	8	85
	4	Keplerstraße Westkurve	0	0
	3	Gewerbepark Keplerstraße2	4	4
	2	Gewerbepark Keplerstraße1	68	100
	1	Eiselstraße	71	139
2	Schafpreskeln - Lusan/Laune	2.897	2.805	
	13	Eiselstraße	61	0
	12	Gewerbepark Keplerstraße1	12	12
	11	Gewerbepark Keplerstraße2	0	0
	10	Keplerstraße Westkurve	0	0
	9	Fichtenweg	73	12
	8	Lobensteiner Straße	0	35
	7	Lusan/Laune	2.109	293
	6	Sportplatz Brüte	70	183
	5	Karl-Matthes-Straße	232	480
	4	Oberröppisch	210	35
	3	Zur Quelle	2	120
	2	Unterröppisch	20	981
	1	Schafpreskeln	109	688



Da die Linie 13 vornehmlich den Schülerverkehr bedient, sind Schwankungen je nach Anzahl der schulpflichtigen Kinder unabdingbar. Darüber hinaus scheint das geringe Fahrtenangebot auch von der übrigen Bevölkerung zunehmend genutzt zu werden.

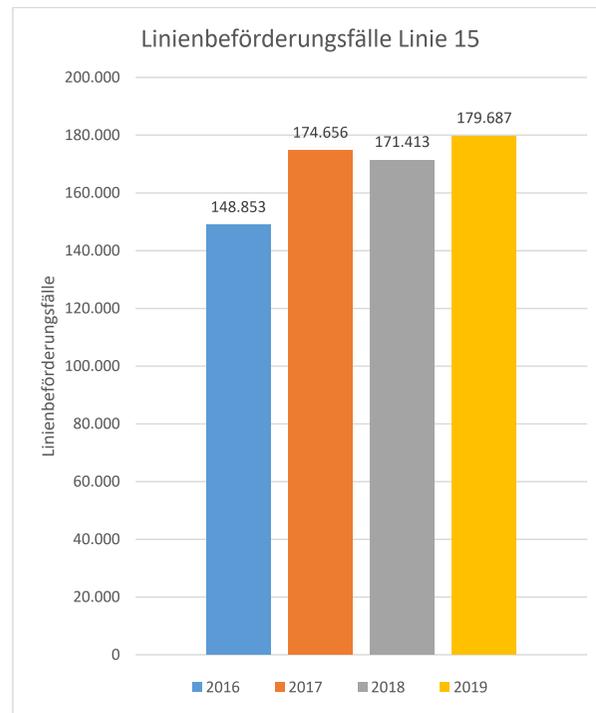
Linie 14 Bus Heinrichstraße – Ferberturm

			2019	
			Aussteiger	Einsteiger
Linie 14	Hst.	Name	7.131	11.004
1		Heinrichstraße - Ferberturm	4.426	8.168
	5	Ferberturm	2.254	0
	4	Marienstraße	1.834	246
	3	Körnerstraße	298	115
	2	Stadtgraben	41	582
	1	Heinrichstraße	0	7.226
2		Ferberturm - Heinrichstraße	2.705	2.805
	5	Heinrichstraße	1.530	0
	4	Stadtgraben	803	559
	3	Körnerstraße	191	150
	2	Marienstraße	180	163
	1	Ferberturm	0	1.965

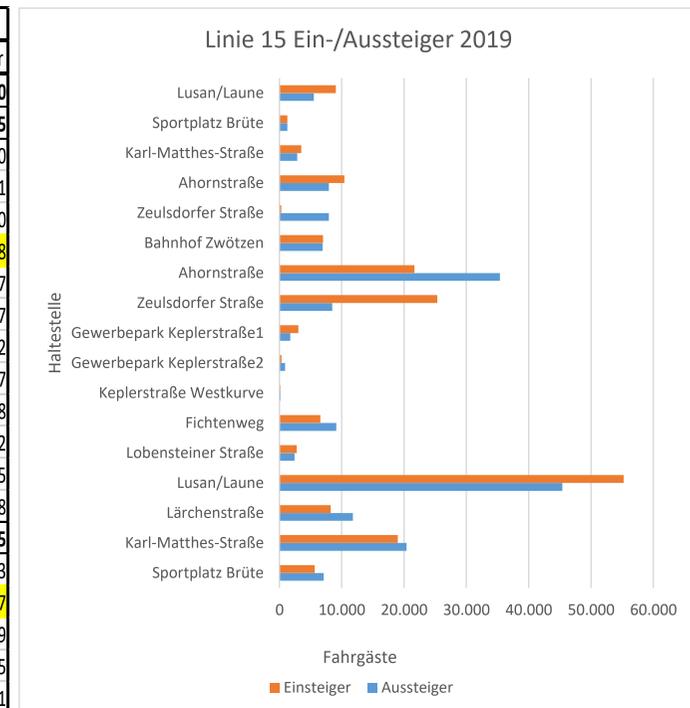


In den Jahren 2016 und 2017 wurde die Linie ganzjährig als Rufbus betrieben, daher liegen hierfür keine Zahlen vor. In 2018 und auch noch in 2019 diente die Linie 14 als Ersatz für die Linie 25 im Bereich Körnerstraße/Liebesstraße aufgrund der Sperrung der Plauenschen Straße. Aufgrund von Datenproblemen in 2019 konnten nicht für alle Monate Werte ermittelt werden, weshalb der Wert für 2019 zu niedrig ausfällt.

Linie 15 Bus Keplerpark – Lusan/Laune – Zeulsdorfer Straße – Lusan/Laune – Keplerpark

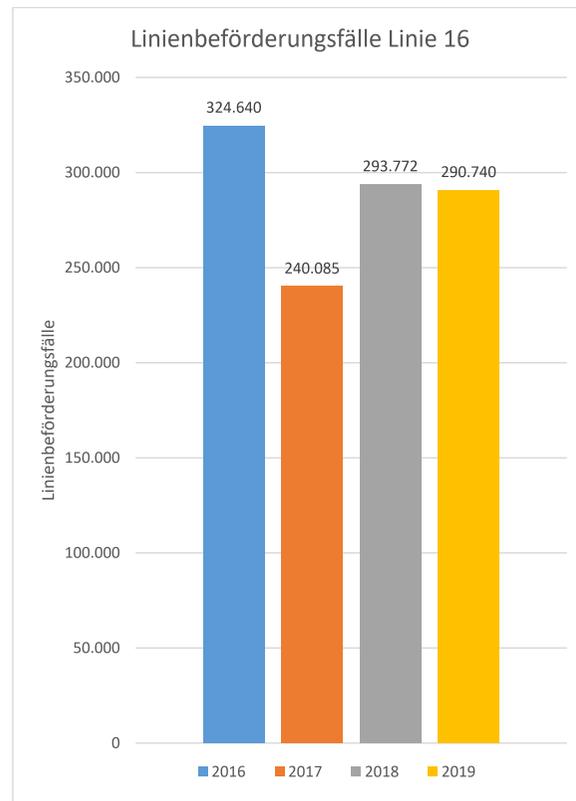


			2019	
			Aussteiger	Einsteiger
Linie 15	Hst.	Name	175.435	179.600
1		Keplerpark-Laune-Zeulsdorfer-Laune-Keplerpark	149.940	155.025
	14	Sportplatz Brüte	7.115	5.660
	13	Karl-Matthes-Straße	20.417	19.011
	11	Lärchenstraße	11.794	8.220
	9	Lusan/Laune	45.419	55.238
	8	Lobensteiner Straße	2.414	2.797
	7	Fichtenweg	9.125	6.577
	6	Keplerstraße Westkurve	166	162
	5	Gewerbepark Keplerstraße2	923	337
	4	Gewerbepark Keplerstraße1	1.746	3.038
	3	Zeulsdorfer Straße	8.490	25.352
	2	Ahornstraße	35.392	21.645
	1	Bahnhof Zwötzen	6.940	6.988
2		Lusan/Laune - K.-Matthes-Str.-Lusan/Laune	25.495	24.575
	5	Zeulsdorfer Straße	7.936	313
	4	Ahornstraße	7.927	10.417
	3	Karl-Matthes-Straße	2.870	3.519
	2	Sportplatz Brüte	1.252	1.265
	1	Lusan/Laune	5.511	9.061

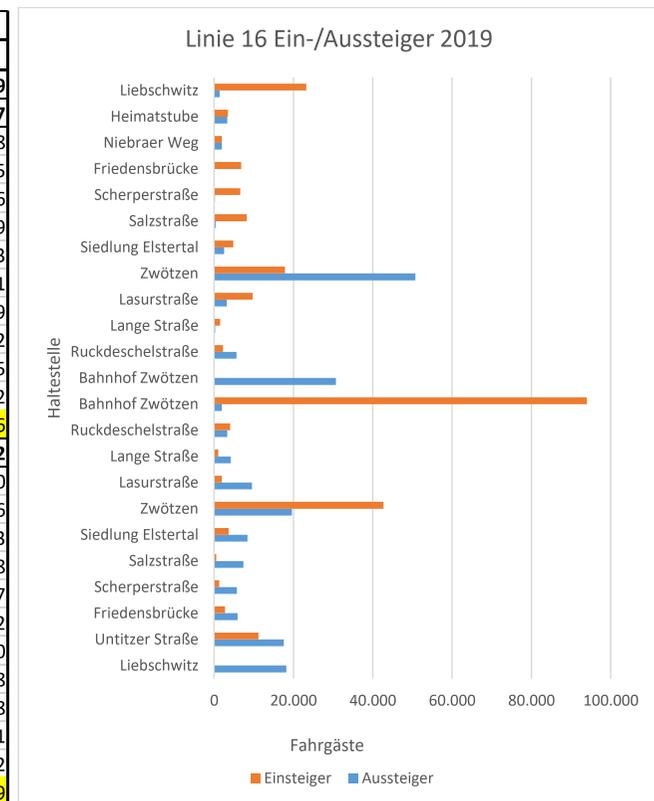


Aufgrund von Datenproblemen in 2016 konnten nicht für alle Monate Werte ermittelt werden, weshalb der Wert für 2016 zu niedrig ausfällt. Die Werte der Folgejahre zeigen eine stabile Entwicklung der Linie 15 auf.

Linie 16 Bus Bahnhof Zwötzen – Zwötzen – Liebschwitz

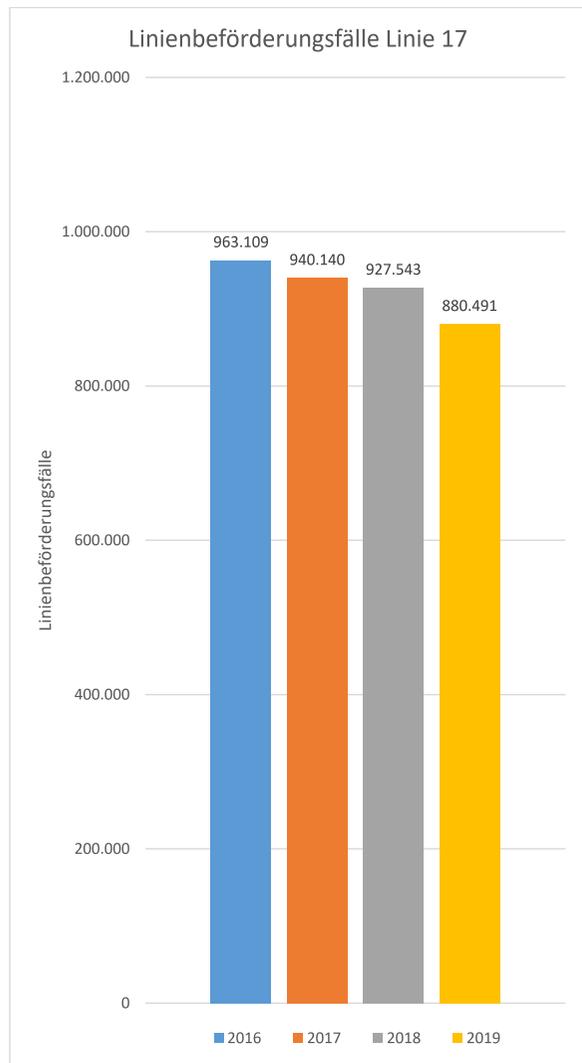


		2019		
		Aussteiger	Einsteiger	
Linie 16	Hst.	Name	202.559	249.859
1		Bahnhof Zwötzen - Zwötzen - Liebschwitz	101.997	163.317
11		Liebschwitz	18.196	8
10		Untitzer Straße	17.616	11.175
9		Friedensbrücke	5.918	2.786
8		Scherperstraße	5.750	1.309
7		Salzstraße	7.404	543
6		Siedlung Elstertal	8.420	3.651
5		Zwötzen	19.636	42.739
4		Lasurstraße	9.549	1.982
3		Lange Straße	4.195	1.075
2		Ruckdeschelstraße	3.341	4.072
1		Bahnhof Zwötzen	1.972	93.976
2		Liebschwitz - Zwötzen - Bahnhof Zwötzen	100.562	86.542
12		Bahnhof Zwötzen	30.701	0
11		Ruckdeschelstraße	5.644	2.276
10		Lange Straße	293	1.503
9		Lasurstraße	3.205	9.698
8		Zwötzen	50.757	17.847
7		Siedlung Elstertal	2.520	4.852
6		Salzstraße	401	8.230
5		Scherperstraße	193	6.628
4		Friedensbrücke	127	6.838
3		Niebraer Weg	1.986	1.961
2		Heimatstube	3.352	3.472
1		Liebschwitz	1.383	23.239

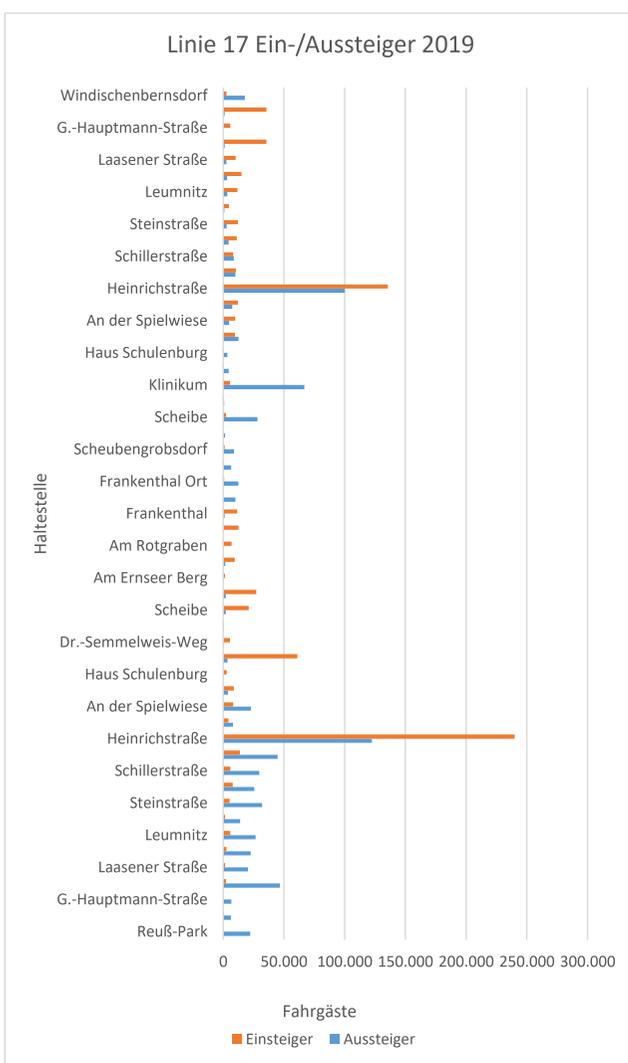


Aufgrund von diversen Baustellen in den Jahren 2016 und 2017 kam es zu außergewöhnlichen Schwankungen. Seit 2018 sind die Fahrgastzahlen stabil.

Linie 17 Bus Frankenthal – Reuß-Park

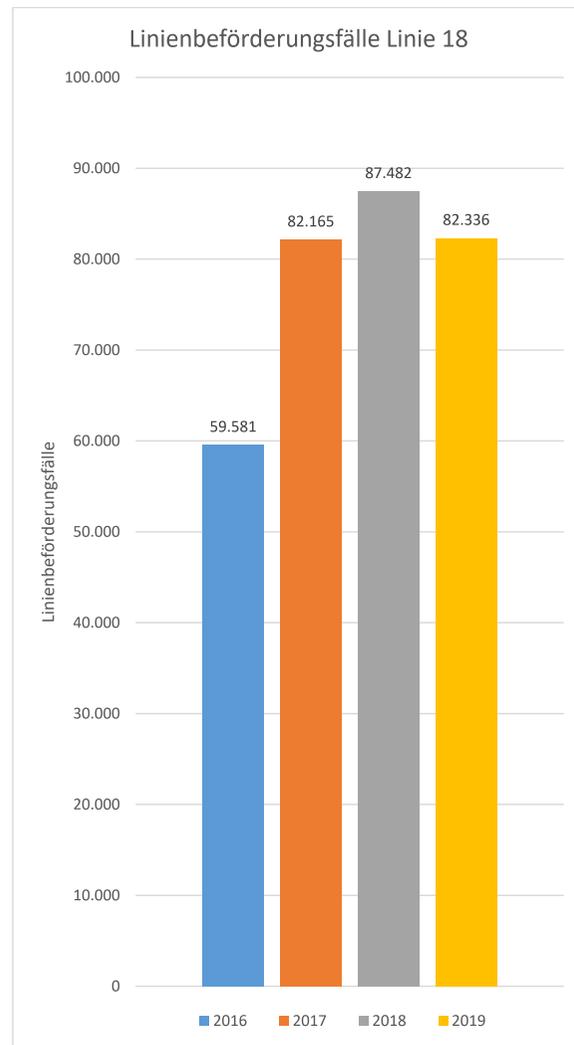


		2019		
Linie 17	Hst.	Name	Aussteiger	Einsteiger
		Frankenthal - Reußpark	467.341	469.636
29		Reuß-Park	22.313	11
28		Am Steinertsberg	6.355	638
27		G.-Hauptmann-Straße	6.825	265
26		Slivener Straße	46.721	2.228
25		Laasener Straße	20.397	1.644
24		Ostfriedhof	22.553	2.756
23		Leumnitz	26.626	5.802
22		Altenburger Straße	13.942	1.570
21		Steinstraße	32.146	5.280
20		Bauvereinstraße	25.566	7.810
19		Schillerstraße	29.672	5.811
18		Stadtgraben	44.860	13.679
16		Heinrichstraße	122.402	240.025
15		Südbahnhof	8.072	4.428
14		An der Spielwiese	22.772	8.240
13		Dahliengarten	3.880	8.731
12		Haus Schulenburg	105	2.862
10		Klinikum	3.519	61.015
9		Dr.-Sammelweis-Weg	419	5.547
8		Klinikum	589	678
7		Scheibe	2.065	20.974
6		Windischenbernsdorf	2.091	27.313
5		Am Ernseer Berg	112	1.580
4		Scheubengrobsdorf	1.717	9.582
3		Am Rotgraben	283	6.952
2		Frankenthal Ort	174	12.585
1		Frankenthal	1.166	11.629
		Reußpark - Frankenthal	325.299	342.392
29		Frankenthal	10.068	10
28		Frankenthal Ort	12.427	787
27		Am Rotgraben	6.531	613
26		Scheubengrobsdorf	8.892	1.180
25		Am Ernseer Berg	1.559	163
23		Scheibe	28.237	2.285
22		Klinikum	804	501
20		Klinikum	66.809	5.692
19		Dr.-Sammelweis-Weg	4.445	423
18		Haus Schulenburg	3.338	576
17		Dahliengarten	12.706	9.679
16		An der Spielwiese	4.839	9.805
15		Südbahnhof	7.470	12.128
13		Heinrichstraße	100.139	135.519
12		Stadtgraben	10.079	10.363
11		Schillerstraße	8.862	8.228
10		Bauvereinstraße	4.569	11.174
9		Steinstraße	2.848	12.060
8		Altenburger Straße	1.075	4.711
7		Leumnitz	3.335	11.711
6		Ostfriedhof	3.178	14.985
5		Laasener Straße	2.683	10.244
4		Slivener Straße	1.200	35.638
3		G.-Hauptmann-Straße	133	5.755
2		Reuß-Park	1.177	35.569
1		Windischenbernsdorf	17.898	2.595

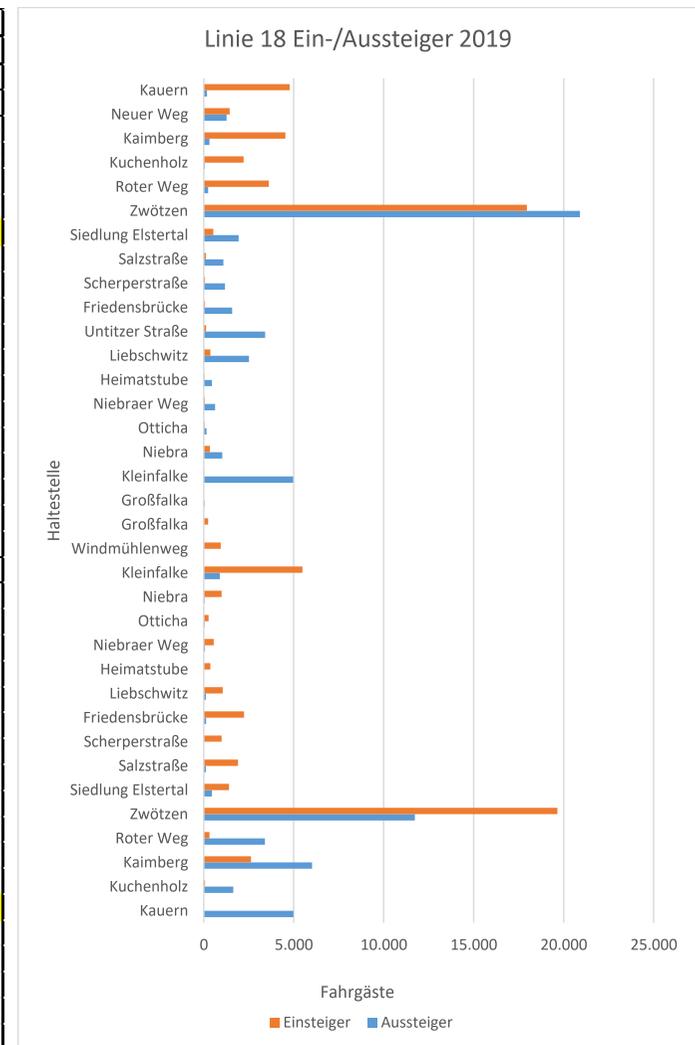


Die Verluste seit 2018 lassen sich auf das geänderte Linienkonzept der Linien 10, 11 und 17 zurückführen. Es haben dabei Wanderungen zwischen den betreffenden Linien stattgefunden.

Linie 18 Bus Großfalka – Kauern

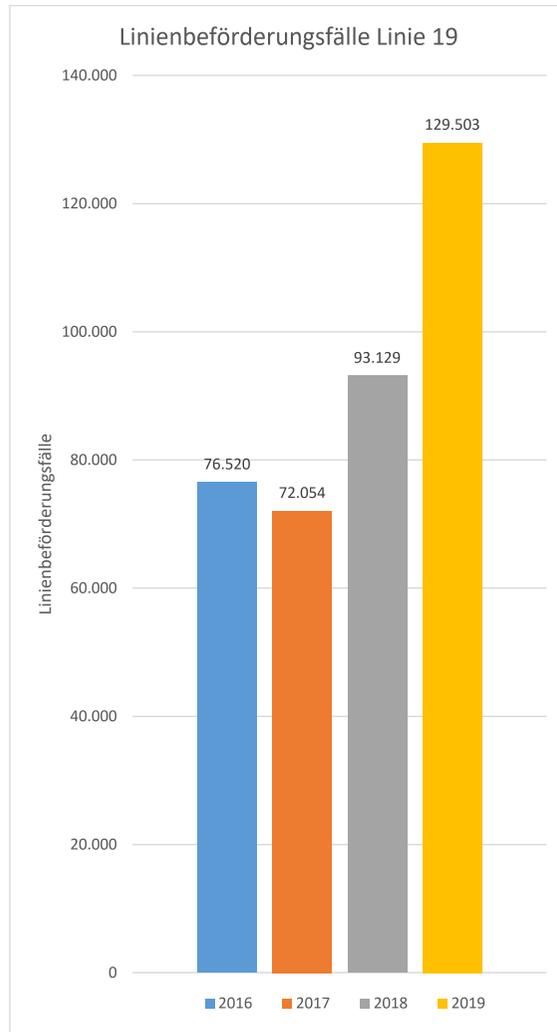


		2019	
		Aussteiger	Einsteiger
Linie 18	Hst.	Name	
1		Großfalka - Kauern	
	19	Kauern	4.987
	17	Kuchenholz	1.634
	16	Kaimberg	6.014
	15	Roter Weg	3.404
	14	Zwötzen	11.737
	13	Siedlung Elstertal	455
	12	Salzstraße	113
	11	Scherperstraße	0
	9	Friedensbrücke	124
	8	Liebschwitz	116
	7	Heimatstube	0
	6	Niebraer Weg	62
	5	Otticha	41
	4	Niebra	42
	3	Kleinfalke	889
	2	Windmühlenweg	0
	1	Großfalka	0
2		Kauern - Großfalka	
	20	Großfalka	45
	19	Kleinfalke	4.974
	18	Niebra	1.028
	17	Otticha	154
	16	Niebraer Weg	633
	15	Heimatstube	458
	14	Liebschwitz	2.511
	13	Untitzer Straße	3.415
	11	Friedensbrücke	1.580
	10	Scherperstraße	1.181
	9	Salzstraße	1.096
	8	Siedlung Elstertal	1.943
	7	Zwötzen	20.895
	6	Roter Weg	238
	5	Kuchenholz	54
	3	Kaimberg	318
	2	Neuer Weg	1.269
	1	Kauern	180

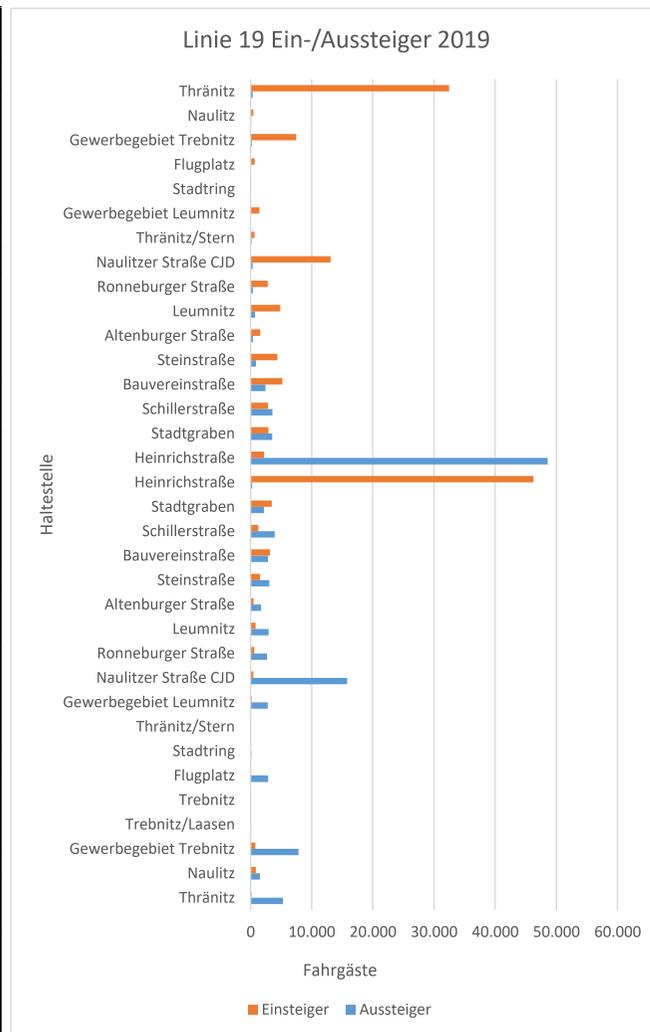


Aufgrund von diversen Baustellen in den Jahren 2016 und 2017 kam es zu außergewöhnlichen Schwankungen. Die positive Entwicklung in 2018 kann auf einen erhöhten Freizeitverkehr zu den Freizeiteinrichtungen auf dem Bedienungsabschnitt Zwötzen – Kauern in den Sommermonaten zurückgeführt werden.

Linie 19 Bus Heinrichstraße – Naulitz

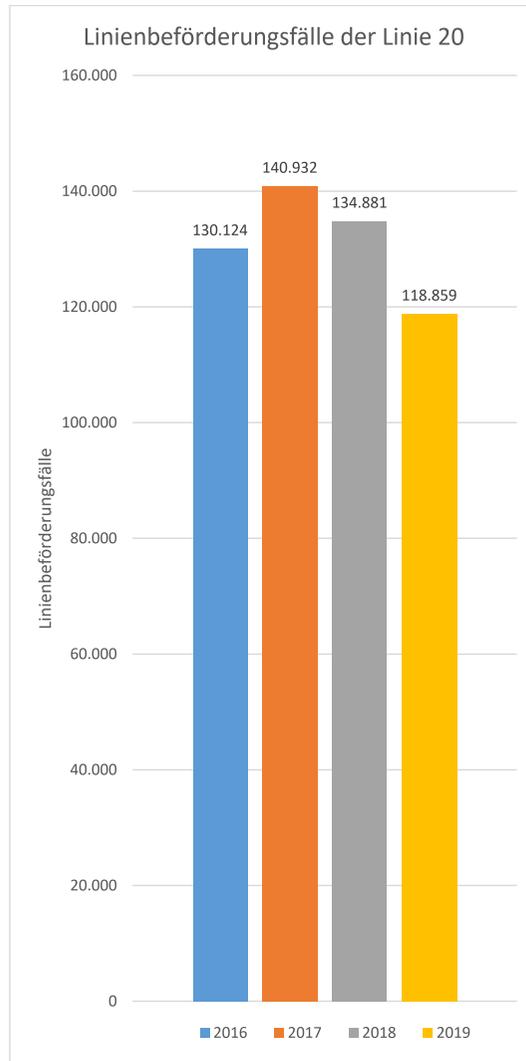


		2019		
		Aussteiger	Einsteiger	
Linie 19	Hst.	Name	117.749	143.192
1		Heinrichstraße - Naulitz	55.988	60.162
	24	Thränitz	5.295	145
	19	Naulitz	1.526	854
	18	Gewerbegebiet Trebnitz	7.820	777
	16	Trebnitz/Laasen	88	44
	15	Trebnitz	53	26
	14	Flugplatz	2.893	74
	13	Stadtring	117	49
	12	Thränitz/Stern		
	10	Gewerbegebiet Leumnitz	2.803	144
	9	Naulitzer Straße CJD	15.784	457
	8	Ronneburger Straße	2.706	608
	7	Leumnitz	2.948	810
	6	Altenburger Straße	1.688	485
	5	Steinstraße	3.061	1.547
	4	Bauvereinstraße	2.826	3.155
	3	Schillerstraße	3.955	1.254
	2	Stadtgraben	2.171	3.477
	1	Heinrichstraße	255	46.255
2		Naulitz - Heinrichstraße	61.761	83.030
	30	Heinrichstraße	48.586	2.215
	29	Stadtgraben	3.545	2.904
	28	Schillerstraße	3.588	2.830
	27	Bauvereinstraße	2.449	5.179
	26	Steinstraße	887	4.396
	25	Altenburger Straße	367	1.578
	24	Leumnitz	713	4.876
	23	Ronneburger Straße	367	2.800
	22	Naulitzer Straße CJD	336	13.075
	10	Thränitz/Stern	174	646
	9	Gewerbegebiet Leumnitz	63	1.443
	8	Stadtring	28	20
	7	Flugplatz	6	686
	4	Gewerbegebiet Trebnitz	212	7.469
	2	Naulitz	96	457
	1	Thränitz	345	32.458

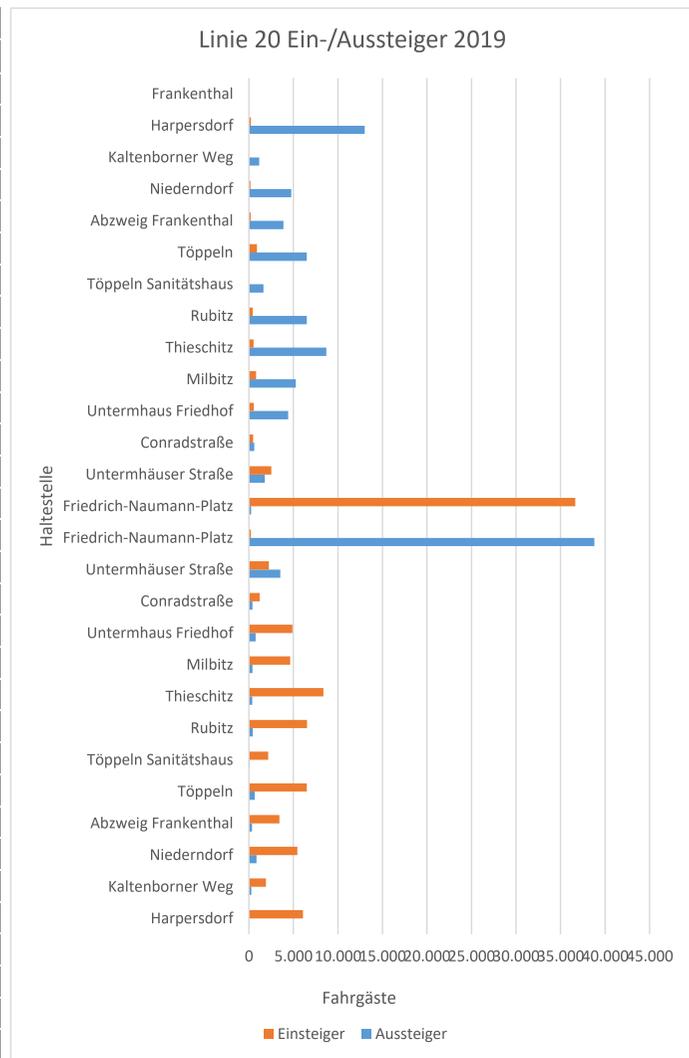


Die Zugewinne seit 2018 lassen sich auf das geänderte Linienkonzept der Linien 19 und 26 zurückführen. Es haben dabei Wanderungen zwischen den betreffenden Linien stattgefunden.

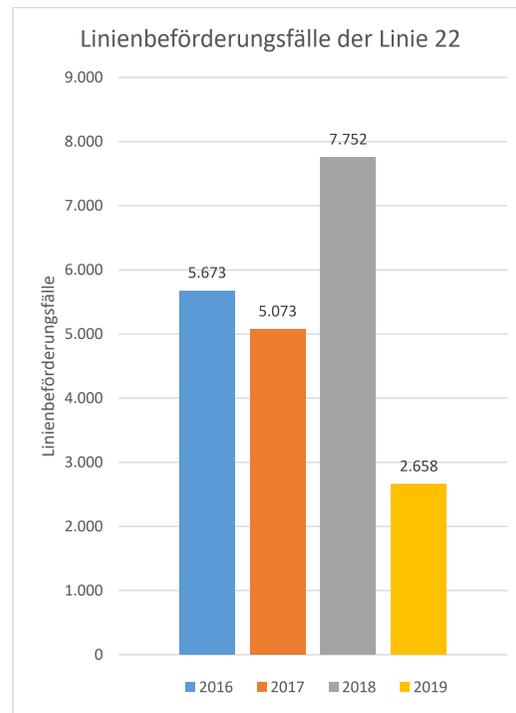
Linie 20 Bus Friedrich-Naumann-Platz – Harpersdorf



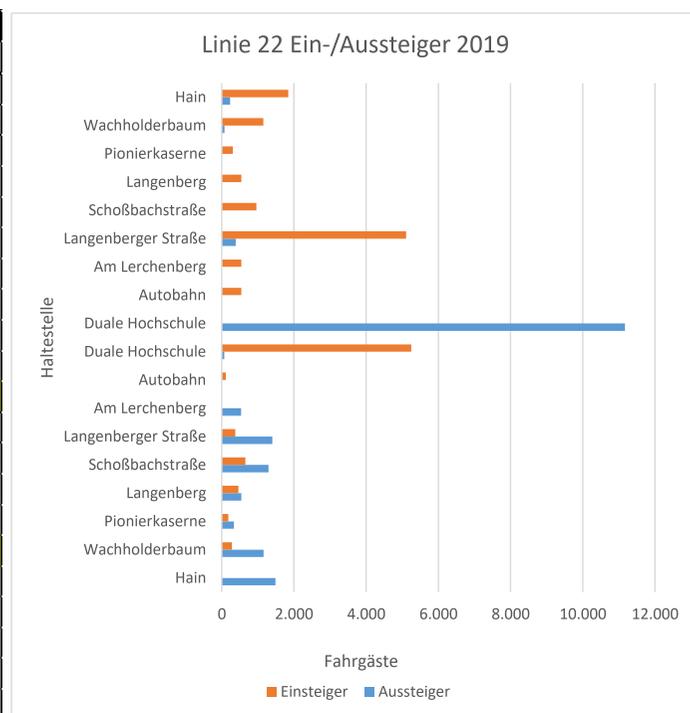
		2019	
		Einsteiger	Aussteiger
Linie 20		105.491	97.224
1	F.-Naumann-Platz - Harpersdorf	46.974	53.688
	20 Frankenthal		
	18 Harpersdorf	7	6.089
	17 Kaltenborner Weg	292	1.907
	16 Niederndorf	868	5.458
	15 Abzweig Frankenthal	366	3.437
	14 Töppeln	651	6.497
	13 Töppeln Sanitätshaus	95	2.177
	12 Rubitz	430	6.527
	11 Thieschitz	381	8.380
	10 Milbitz	414	4.636
	8 Untermhaus Friedhof	750	4.903
	7 Conradstraße	397	1.214
	6 Untermhäuser Straße	3.532	2.245
	1 Friedrich-Naumann-Platz	38.792	218
2	Harpersdorf - F.-Naumann-Platz	58.517	43.536
	33 Friedrich-Naumann-Platz	250	36.652
	32 Untermhäuser Straße	1.797	2.522
	31 Conradstraße	616	487
	30 Untermhaus Friedhof	4.415	566
	29 Milbitz	5.274	818
	28 Thieschitz	8.704	532
	27 Rubitz	6.506	424
	7 Töppeln Sanitätshaus	1.646	22
	6 Töppeln	6.507	916
	5 Abzweig Frankenthal	3.873	198
	4 Niederndorf	4.755	178
	3 Kaltenborner Weg	1.173	0
	2 Harpersdorf	13.001	220
	1 Frankenthal		



Die Verluste in 2019 können durch ein gesunkenes Fahrgastaufkommen ab dem 2. Halbjahr in Richtung Gera begründet werden.

Linie 22 Bus Duale Hochschule – Hain

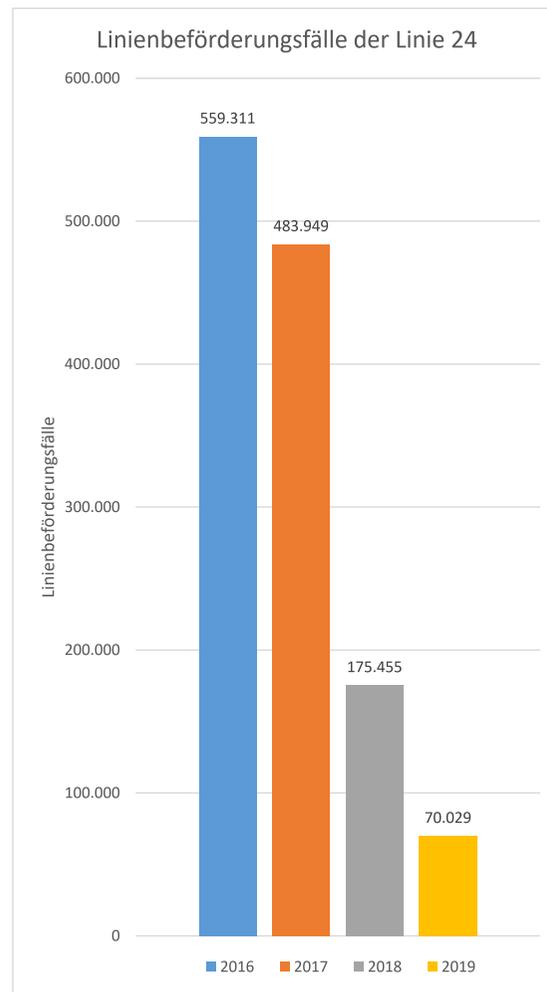
		2019	
		Aussteiger	Einsteiger
Linie 22	Hst.	Name (Richtung)	
1		Duale Hochschule - Hain	6.826 7.318
	9	Hain	1.487 0
	8	Wachholderbaum	1.159 283
	7	Pionierkaserne	337 184
	6	Langenberg	544 461
	5	Schoßbachstraße	1.296 652
	4	Langenberger Straße	1.398 376
	3	Am Lerchenberg	537 0
	2	Autobahn	0 115
	1	Duale Hochschule	67 5.248
2		Hain - Duale Hochschule	11.861 10.994
	13	Duale Hochschule	11.169 0
	12	Autobahn	0 542
	11	Am Lerchenberg	0 544
	10	Langenberger Straße	386 5.104
	9	Schoßbachstraße	0 961
	8	Langenberg	0 539
	7	Pionierkaserne	0 307
	6	Wachholderbaum	77 1.152
	5	Hain	230 1.845



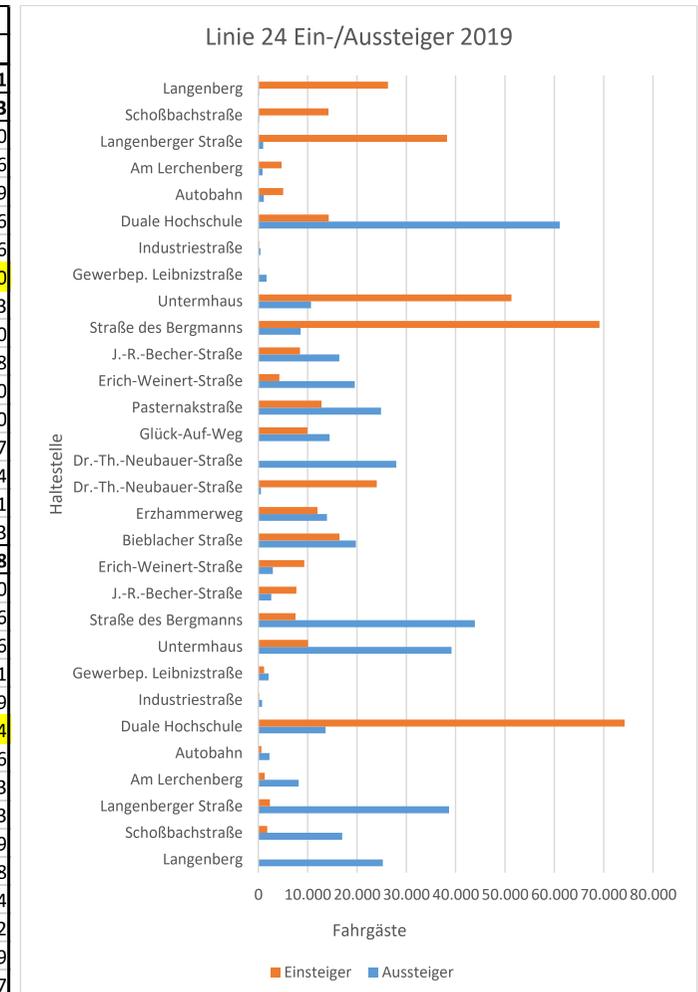
Die Linie wurde bis Dezember 2019 durch den Regionalverkehr Gera/Land GmbH (RVG) im Auftrag der Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH (GVB) betrieben.

Da die RVG nicht über geeignete Fahrzeuge mit Zählleinrichtung verfügte wurde in Abstimmung ein vereinfachtes Verfahren angewendet. Hierdurch lagen keine kontinuierlichen Daten vor weshalb Schwankungen nicht zu vermeiden waren. In 2019 wurde nur noch eine Zählung durchgeführt, weshalb für die Hochrechnung nur eine ungenügende Anzahl an Fahrten zur Verfügung stand. Aus diesem Grund sind die Zahlen für 2019 nur bedingt repräsentativ.

Linie 24 Bus Dr.-Theodor-Neubauer-Straße – Langenberg (Untermhaus)



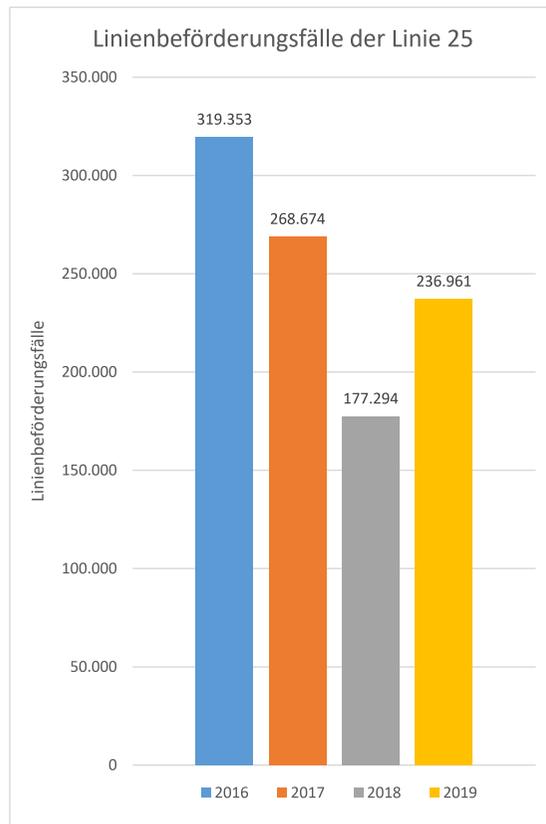
		2019		
		Aussteiger	Einsteiger	
Linie 24	Hst.	Name (Richtung)	419.594	427.841
1		Dr.-Th.-Neubauer - Langenberg(Untermhaus)	230.568	168.883
	17	Langenberg	25.216	0
	16	Schoßbachstraße	16.987	1.826
	15	Langenberger Straße	38.675	2.369
	14	Am Lerchenberg	8.164	1.306
	13	Autobahn	2.274	636
	12	Duale Hochschule	13.630	74.250
	11	Industriestraße	735	173
	10	Gewerbep. Leibnizstraße	2.062	1.190
	9	Untermhaus	39.152	10.078
	8	Straße des Bergmanns	43.903	7.550
	7	J.-R.-Becher-Straße	2.622	7.700
	6	Erich-Weinert-Straße	2.945	9.307
	5	Bieblacher Straße	19.759	16.474
	4	Erzhammerweg	13.915	12.001
	3	Dr.-Th.-Neubauer-Straße	528	24.023
2		Langenberg(Untermhaus) - Dr.-Th.-Neubauer	189.026	258.958
	15	Dr.-Th.-Neubauer-Straße	27.981	0
	14	Glück-Auf-Weg	14.472	9.936
	13	Pasternakstraße	24.886	12.826
	12	Erich-Weinert-Straße	19.569	4.241
	11	J.-R.-Becher-Straße	16.392	8.429
	10	Straße des Bergmanns	8.597	69.124
	9	Untermhaus	10.668	51.316
	8	Gewerbep. Leibnizstraße	1.667	153
	7	Industriestraße	460	153
	6	Duale Hochschule	61.078	14.269
	5	Autobahn	1.142	5.038
	4	Am Lerchenberg	859	4.704
	3	Langenberger Straße	966	38.262
	2	Schoßbachstraße	153	14.229
	1	Langenberg	137	26.277



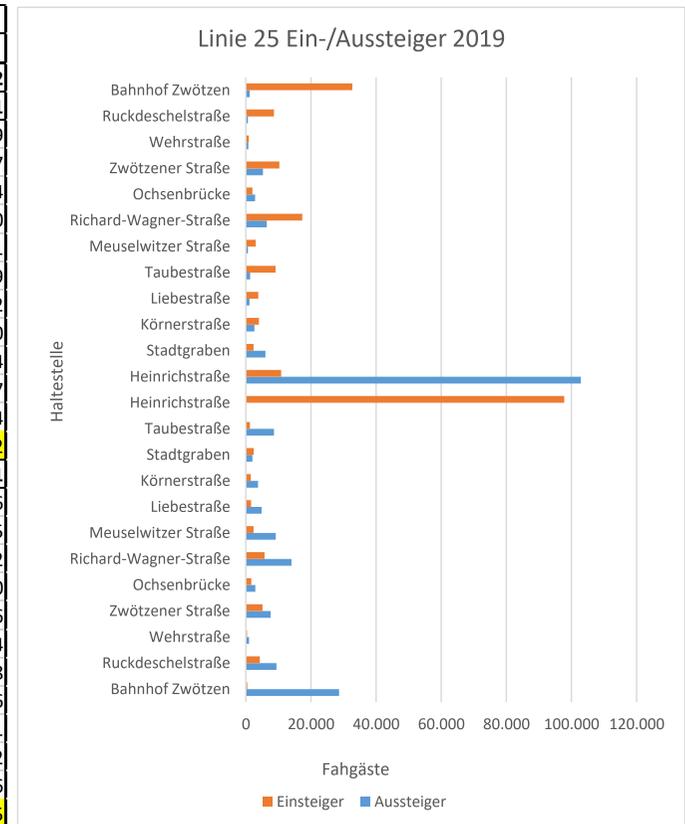
Die Linie wurde bis Dezember 2019 durch den Regionalverkehr Gera/Land GmbH (RVG) im Auftrag der Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH (GVB) betrieben.

Da die RVG nicht über geeignete Fahrzeuge mit Zählrichtung verfügte wurde in Abstimmung ein vereinfachtes Verfahren angewendet. Hierdurch lagen keine kontinuierlichen Daten vor weshalb Schwankungen nicht zu vermeiden waren. In 2019 wurde nur noch eine Zählung durchgeführt, weshalb für die Hochrechnung nur eine ungenügende Anzahl an Fahrten zur Verfügung stand. Aus diesem Grund sind die Zahlen für 2019 nur bedingt repräsentativ. Der Wert für 2019 beruht vorrangig auf der gekürzten Linie 24 ab Dezember 2019.

Linie 25 Bus Heinrichstraße – Bahnhof Zwätzen

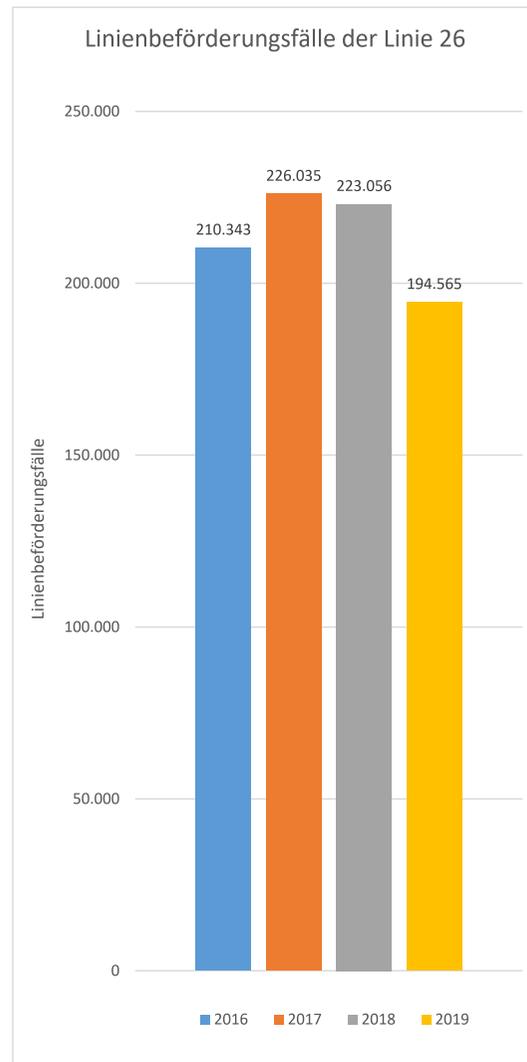


		2019	
		Aussteiger	Einsteiger
Linie 25		223.875	229.612
1	Heinrichstraße - Bahnhof Zwätzen	92.173	124.541
13	Bahnhof Zwätzen	28.639	419
12	Ruckdeschelstraße	9.431	4.307
11	Wehrstraße	991	364
10	Zwötzener Straße	7.574	5.090
9	Ochsenbrücke	2.948	1.681
8	Richard-Wagner-Straße	14.051	5.729
7	Meuselwitzer Straße	9.207	2.372
5	Liebestraße	4.850	1.590
4	Körnerstraße	3.735	1.534
3	Stadtgraben	2.011	2.427
2	Taubestraße	8.632	1.234
1	Heinrichstraße	105	97.792
2	Bahnhof Zwätzen - Heinrichstraße	131.702	105.071
14	Heinrichstraße	102.875	10.866
13	Stadtgraben	6.031	2.355
12	Körnerstraße	2.665	3.992
11	Liebestraße	1.132	3.810
9	Taubestraße	1.342	9.156
7	Meuselwitzer Straße	613	3.074
6	Richard-Wagner-Straße	6.402	17.328
5	Ochsenbrücke	2.821	2.026
4	Zwötzener Straße	5.276	10.261
3	Wehrstraße	754	892
2	Ruckdeschelstraße	620	8.636
1	Bahnhof Zwätzen	1.171	32.675

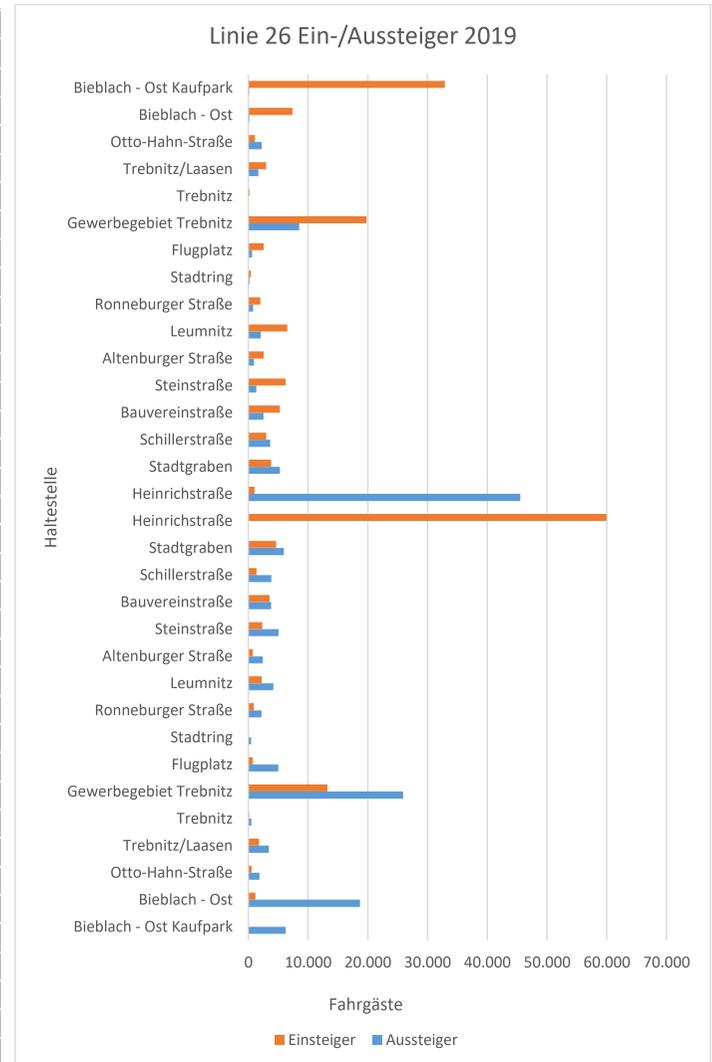


Die Verluste der Linie 25 lassen sich auf die Sperrung der Plauenschen Straße und der damit verbundenen Umleitung der Linie 25 sowie den Entfall und Umverlegung einzelner Haltestellen begründen.

Linie 26 Bus Heinrichstraße – Bieblach-Ost

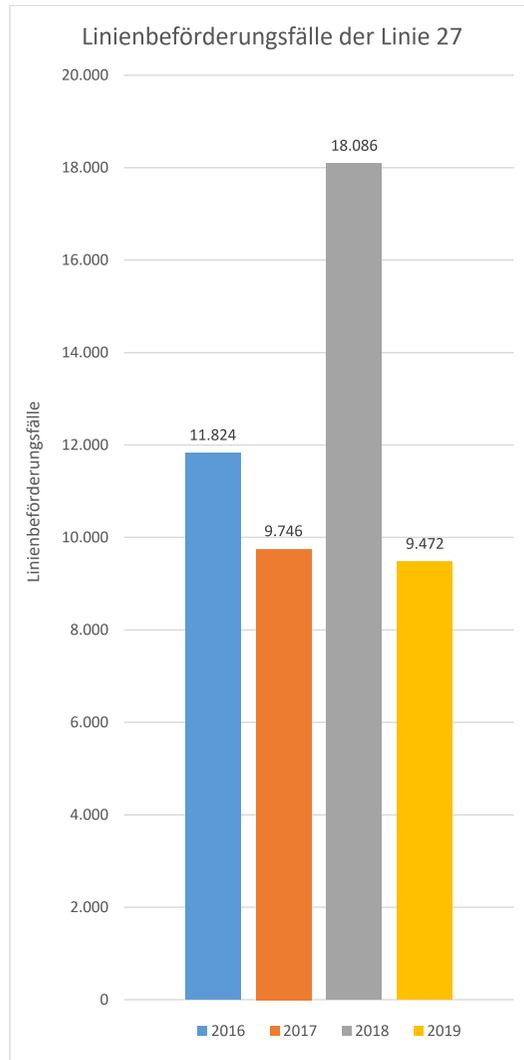


		2019		
		Aussteiger	Einsteiger	
Linie 26	Hst.	Name	165.716	191.553
1		Heinrichstraße - Bieblach-Ost/Kaufpark	89.732	93.583
	19	Bieblach - Ost Kaufpark	6.277	0
	18	Bieblach - Ost	18.692	1.185
	17	Otto-Hahn-Straße	1.860	546
	16	Trebnitz/Laasen	3.442	1.783
	15	Trebnitz	501	142
	11	Gewerbegebiet Trebnitz	25.927	13.249
	10	Flugplatz	5.022	751
	9	Stadtring	482	80
	8	Ronneburger Straße	2.213	910
	7	Leumnitz	4.195	2.253
	6	Altenburger Straße	2.418	768
	5	Steinstraße	5.065	2.373
	4	Bauvereinstraße	3.813	3.562
	3	Schillerstraße	3.851	1.381
	2	Stadtgraben	5.958	4.658
	1	Heinrichstraße	17	59.943
2		Bieblach-Ost/Kaufpark - Heinrichstraße	75.984	97.970
	19	Heinrichstraße	45.540	1.050
	18	Stadtgraben	5.302	3.802
	17	Schillerstraße	3.676	2.977
	16	Bauvereinstraße	2.557	5.290
	15	Steinstraße	1.358	6.281
	14	Altenburger Straße	968	2.590
	13	Leumnitz	2.104	6.529
	12	Ronneburger Straße	820	2.004
	11	Stadtring	219	452
	10	Flugplatz	609	2.576
	9	Gewerbegebiet Trebnitz	8.533	19.779
	8	Trebnitz	65	214
	6	Trebnitz/Laasen	1.687	3.004
	5	Otto-Hahn-Straße	2.226	1.130
	4	Bieblach - Ost	180	7.380
	3	Bieblach - Ost Kaufpark	141	32.912

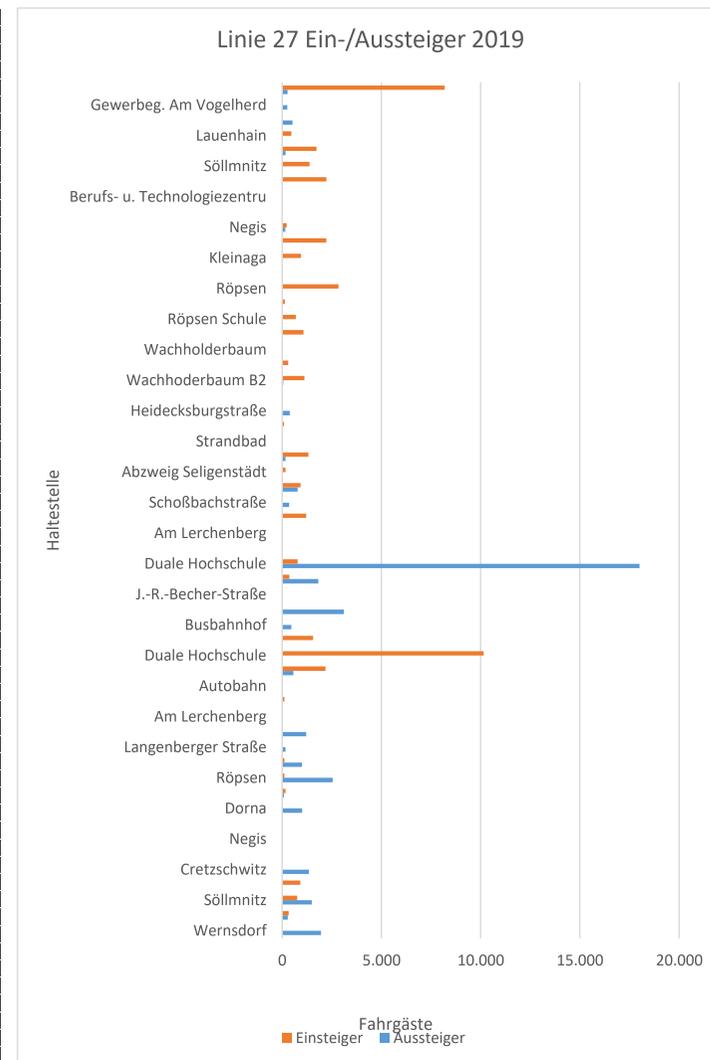


Die Verluste seit 2018 lassen sich auf das geänderte Linienkonzept der Linien 19 und 26 zurückführen. Es haben dabei Wanderungen zwischen den betreffenden Linien stattgefunden.

Linie 27 Bus Busbahnhof – Wernsdorf

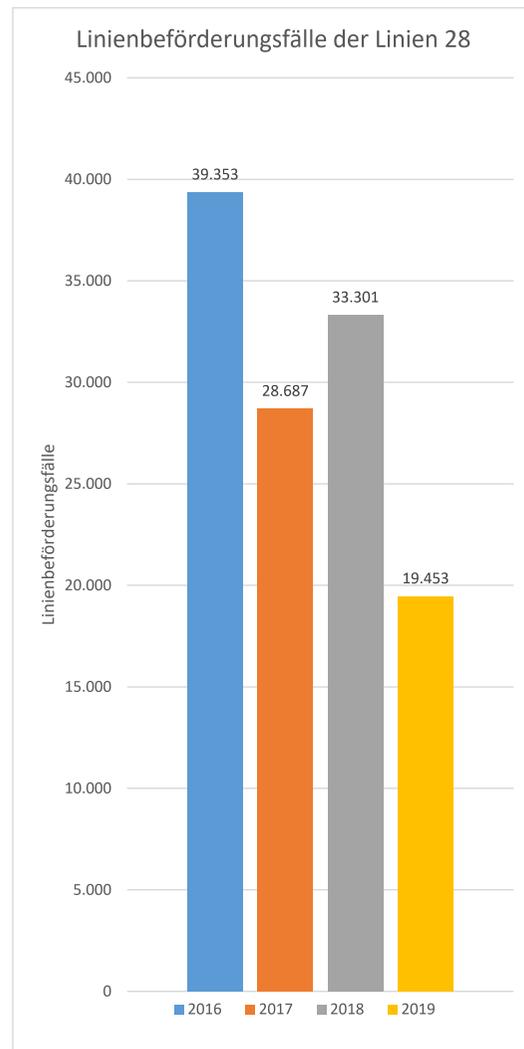


			2019	
			Aussteiger	Einsteiger
Linie 27(208)	Hst.	Name	38.175	44.823
1		Busbahnhof - Wernsdorf	11.663	16.420
	12	Wernsdorf	1.957	0
	11	Lauenhain	280	324
	10	Sölmnitz	1.496	762
		Hain	0	920
	9	Cretzschwitz	1.344	0
		Wachholderbaum B2	0	0
	8	Negis	0	0
		Langenberg	0	0
	7	Dorna	1.007	0
		Schoßbachstraße	87	173
	6	Röpsen	2.545	115
		Röpsen Schule	999	115
	5	Langenberger Straße	173	0
		Roschütz Friedhof	1.215	0
	4	Am Lerchenberg	0	0
		Roschütz	0	108
	3	Autobahn	0	0
		Heidecksburgstraße	561	2.186
	2	Duale Hochschule	0	10.160
	1	Busbahnhof, Bussteig 5	0	1.557
2		Wernsdorf - Busbahnhof	26.512	28.403
	38	Busbahnhof	460	0
	36	Glück-Auf-Weg	3.114	0
	35	J.-R.-Becher-Straße	0	0
	34	Straße des Bergmanns	1.817	357
	32	Duale Hochschule	18.006	779
	31	Autobahn	0	0
	30	Am Lerchenberg	0	0
	29	Langenberger Straße	0	1.211
	28	Schoßbachstraße	346	0
	27	Langenberg	779	923
	19	Abzweig Seligenstädt	0	173
	17	Kleinaga Schule	173	1.326
	16	Strandbad	0	0
	15	Reichenbach	0	87
		Heidecksburgstraße	383	0
	14	Am Trotz	0	0
		Wachholderbaum B2	58	1.125
	13	Roschütz	0	307
		Wachholderbaum	0	0
	12	Roschütz Friedhof	0	1.073
		Röpsen Schule	0	690
	11	Hain	0	134
		Röpsen	0	2.837
	10	Abzweig Großaga	0	0
		Kleinaga	0	952
	9	Dorna	0	2.223
		Negis	153	230
	8	Bio-Hof Aga	0	0
	7	Berufs- u. Technologiezentrum	0	0
	5	Cretzschwitz	0	2.223
		Sölmnitz	0	1.380
	4	Hermsdorf	173	1.730
		Lauenhain	0	460
	3	Hermsdorf Ort	519	0
	2	Gewerbeg. Am Vogelherd	260	0
	1	Wernsdorf	271	8.184

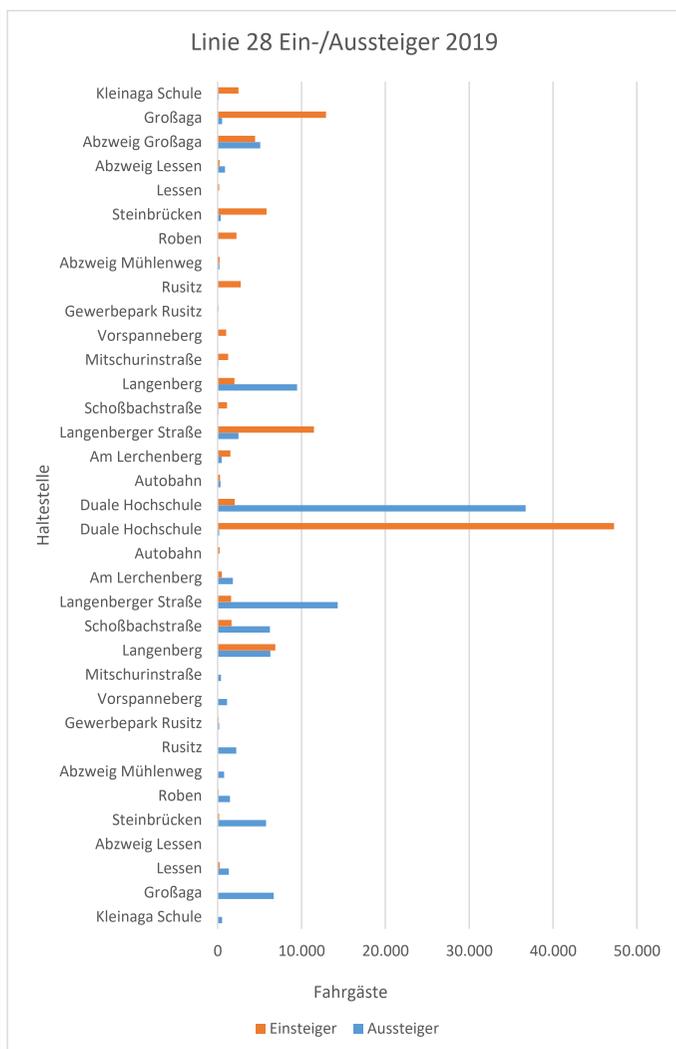


Die Linie wurde bis Dezember 2019 durch den Regionalverkehr Gera/Land GmbH (RVG) im Auftrag der Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH (GVB). Da die RVG nicht über geeignete Fahrzeuge mit Zählleinrichtung verfügte wurde in Abstimmung ein vereinfachtes Verfahren angewendet. Hierdurch lagen keine kontinuierlichen Daten vor weshalb Schwankungen nicht zu vermeiden waren. In 2019 wurde nur noch eine Zählung durchgeführt, weshalb für die Hochrechnung nur eine ungenügende Anzahl an Fahrten zur Verfügung stand. Aus diesem Grund sind die Zahlen für 2019 nur bedingt repräsentativ.

Linie 28 Bus Duale Hochschule – Kleinaga



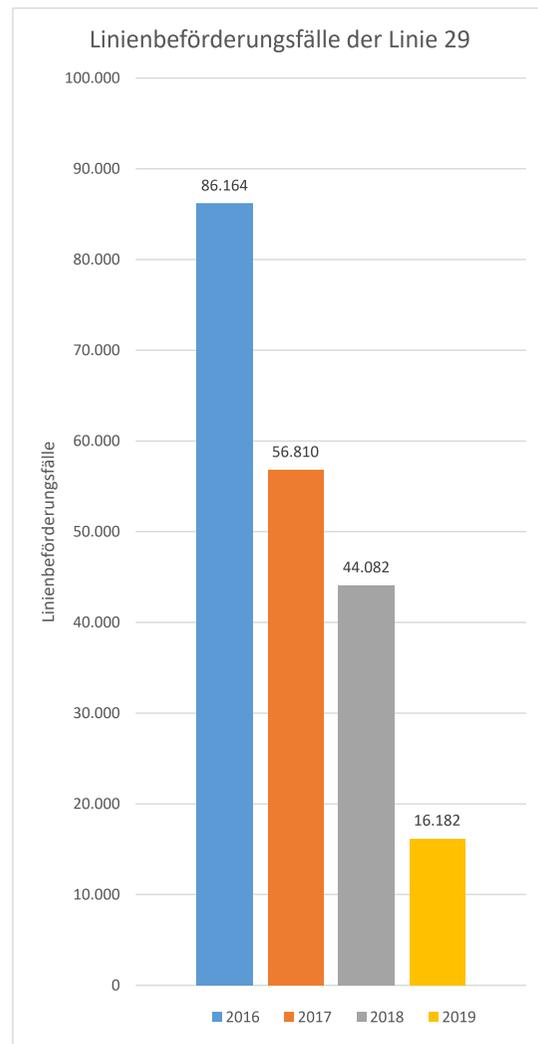
		2019	
		Aussteiger	Einsteiger
Linie 28	Hst.	Name	
1		Duale Hochschule - Kleinaga	49.328
	17	Kleinaga Schule	519
	16	Großaga	6.688
	15	Lessen	1.325
	14	Abzweig Lessen	0
	13	Steinbrücken	5.774
	12	Roben	1.475
	11	Abzweig Mühlenweg	766
	10	Rusitz	2.207
	9	Gewerbepark Rusitz	192
	8	Vorspanneberg	1.119
	7	Mitschurinstraße	410
	6	Langenberg	6.277
	5	Schoßbachstraße	6.240
	4	Langenberger Straße	14.324
	3	Am Lerchenberg	1.816
	2	Autobahn	24
	1	Duale Hochschule	172
2		Kleinaga - Duale Hochschule	56.835
	18	Duale Hochschule	36.744
	17	Autobahn	338
	16	Am Lerchenberg	470
	15	Langenberger Straße	2.486
	14	Schoßbachstraße	84
	13	Langenberg	9.474
	12	Mitschurinstraße	56
	11	Vorspanneberg	0
	10	Gewerbepark Rusitz	0
	9	Rusitz	0
	8	Abzweig Mühlenweg	210
	7	Roben	0
	6	Steinbrücken	373
	5	Lessen	0
	4	Abzweig Lessen	887
	3	Abzweig Großaga	5.077
	2	Großaga	522
	1	Kleinaga Schule	115



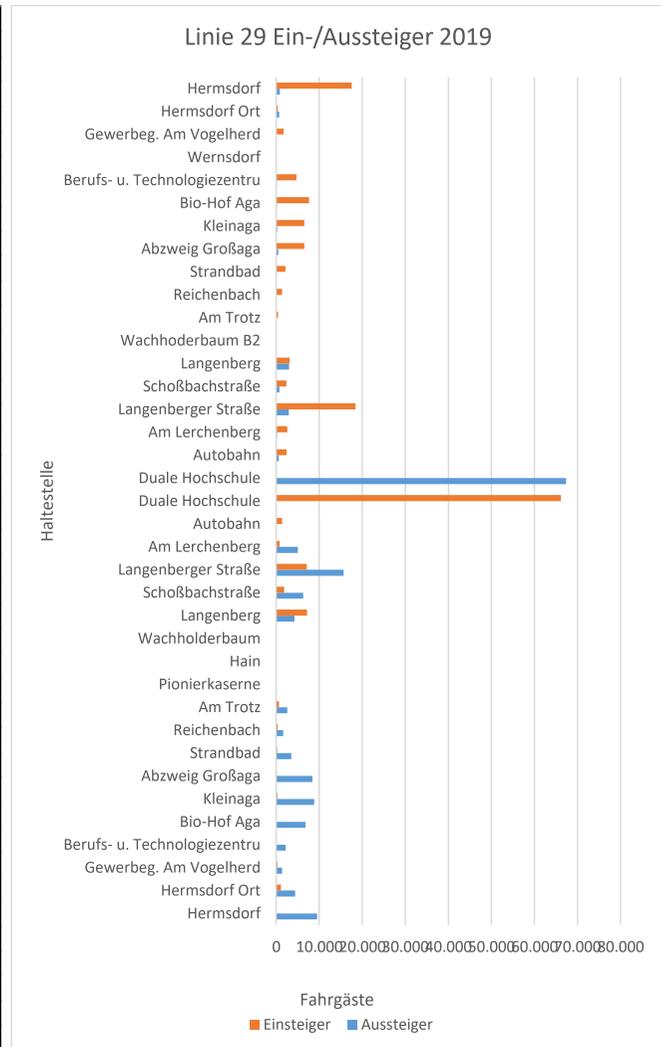
Die Linie wurde bis Dezember 2019 durch den Regionalverkehr Gera/Land GmbH (RVG) im Auftrag der Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH (GVB) betrieben.

Da die RVG nicht über geeignete Fahrzeuge mit Zählrichtung verfügte wurde in Abstimmung ein vereinfachtes Verfahren angewendet. Hierdurch lagen keine kontinuierlichen Daten vor weshalb Schwankungen nicht zu vermeiden waren. In 2019 wurde nur noch eine Zählung durchgeführt, weshalb für die Hochrechnung nur eine ungenügende Anzahl an Fahrten zur Verfügung stand. Aus diesem Grund sind die Zahlen für 2019 nur bedingt repräsentativ.

Linie 29 Bus Duale Hochschule – Hermsdorf



		2019	
		Aussteiger	Einsteiger
Linie 29 Hst.	Name	157.994	165.534
1	Duale Hochschule - Hermsdorf	80.575	87.509
20	Hermsdorf	9.530	0
19	Hermsdorf Ort	4.388	1.105
18	Gewerbeg. Am Vogelherd	1.362	276
17	Berufs- u. Technologiezentrum	2.194	0
16	Bio-Hof Aga	6.787	0
15	Kleinaga	8.817	293
14	Abzweig Großsaga	8.398	136
13	Strandbad	3.490	230
12	Reichenbach	1.635	368
11	Am Trotz	2.596	669
10	Pionierkaserne	0	0
8	Hain		
7	Wachholderbaum		
6	Langenberg	4.259	7.192
5	Schoßbachstraße	6.293	1.843
4	Langenberger Straße	15.681	7.103
3	Am Lerchenberg	5.022	778
2	Autobahn	28	1.369
1	Duale Hochschule	96	66.147
2	Hermsdorf - Duale Hochschule	77.419	78.025
20	Duale Hochschule	67.376	0
19	Autobahn	606	2.431
18	Am Lerchenberg	159	2.570
17	Langenberger Straße	2.961	18.440
16	Schoßbachstraße	727	2.357
15	Langenberg	2.981	3.097
14	Wachholderbaum B2		
13	Am Trotz	28	429
12	Reichenbach	0	1.392
11	Strandbad	24	2.147
10	Abzweig Großsaga	492	6.556
9	Kleinaga	238	6.563
8	Bio-Hof Aga	147	7.620
7	Berufs- u. Technologiezentrum	110	4.738
5	Wernsdorf		
3	Gewerbeg. Am Vogelherd	0	1.748
2	Hermsdorf Ort	690	371
1	Hermsdorf	880	17.567



Die Linie wurde bis Dezember 2019 durch den Regionalverkehr Gera/Land GmbH (RVG) im Auftrag der Verkehrs- und Betriebsgesellschaft Gera mbH (GVB) betrieben. Da die RVG nicht über geeignete Fahrzeuge mit Zählrichtung verfügte wurde in Abstimmung ein vereinfachtes Verfahren angewendet. Hierdurch lagen keine kontinuierlichen Daten vor weshalb Schwankungen nicht zu vermeiden waren. In 2019 wurde nur noch eine Zählung durchgeführt, weshalb für die Hochrechnung nur eine ungenügende Anzahl an Fahrten zur Verfügung stand. Aus diesem Grund sind die Zahlen für 2019 nur bedingt repräsentativ.

- punktuelle Schwerpunkte der Verkehrserzeugung -

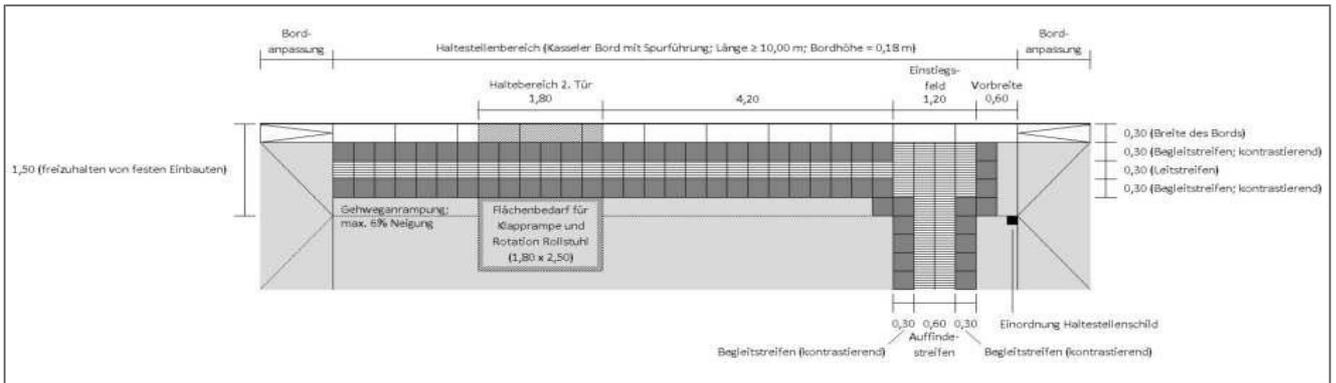
Schwerpunkt der Verkehrserzeugung		Anschrift	zugeordnete Haltestelle	Entferng. [m]	
Norden	Kleinaga	Strandbad	Reichenbacher Straße	Strandbad	70
		Biohof	Straße der Freundschaft	Biohof Aga	300
		BTZ	Straße der Freundschaft	BTZ	30
	Rusitz	Gewerbegebiet Rusitz	Am Rusitzer Weg	Am Trotz	100
	Hain	Kaserne	Zum Hain	Pionierkaserne	50
	Hermsdorf	Gewerbegebiet Am Vogelherd	Am Steingarten	Am Vogelherd	50
	Cretzschwitz	Industriegebiet Cretzschwitz	Am Steingarten	Am Vogelherd	50
		Gewerbegebiet in Ortslage Cretzschw.	Cretzschwitz	Cretzschwitz	780
	Langenberg	Gewerbegebiet Pohlitzer Straße	Pohlitzer Straße	Trift	890
Industriegebiet Langenberg		Langenberger Straße	Am Lerchenberg	400	
Gewerbegebiet Heizkraftwerk Nord		Siemensstraße	Autobahn	20-450	
Nördliche Innenstadt	Bieblach-Ost	VZ Bieblach-Ost (Kaufland, Roller)	Alexander-Wolfgang-Straße	Bieblach-Ost, Kaufpark	50
		Gewerbegebiet Bieblach Am	Thüringer Straße	Otto-Hahn-Straße	20-400
	Tinz	Gewerbegebiet Tinzer Straße	Tinzer Straße	Duale Hochschule	500
		Gewerbegebiet Industriestraße	Industriestraße	Industriestraße	300
		Duale Hochschule	Tinzer Straße	Duale Hochschule	100
		VZ Berliner Straße (Netto, Fressnapf)	Berliner Straße	Grüner Weg	150
		Gewerbepark Gaswerkstraße	Gaswerkstraße	Grüner Weg	150
		VZ Bieblacher Hang (Rewe, Action)	Johannes-R.-Becher-Straße	Erich-Weinert-Straße	120
	Gewerbepark Leibnizstraße	Leibnizstraße	Leibnizstraße	50-200	
	Untermhaus	Untermhäuser Karree	Herrmann-Drechsler-Straße	Untermhaus	300

Schwerpunkt der Verkehrserzeugung		Anschrift	zugeordnete Haltestelle	Entferng. [m]	
östliche Innenstadt + Osten	Ostviertel	VZ Dornaer Straße (Rewe, Aldi, DM, Ostfriedhof	Dornaer Straße	Slivener Straße	130
		Ostfriedhof	Straße des Bergmanns	Ostfriedhof	100
	Leumnitz	Gewerbegebiet Leumnitz-Süd	Naulitzer Straße	Gewerbegebiet Leumnitz	150
		Gewerbe Leumnitz und CJD	Am Ferberturm	Naulitzer Straße/CJD	50-200
		Gewerbegebiet Zoche	Am Flugplatz	Flugplatz	50-350
		Gewerbegebiet Beerweinschänke mit	An der Beerweinschänke	Gewerbegebiet Trebnitz	50
	Innenstadt	Zentrum	Buga-Park, Stadion, Bad, Bühne	Hofwiesenbad, Am Stadion, Am	Otto-Dix
Theater			Küchengartenallee	Hauptbahnhof/Theater	130
Pandorfhalle			Neue Straße	Otto-Dix	240
KuK			Schloßstraße	Sorge/Markt	150
Arcaden			Heinrichstraße	Heinrichstraße	20
Zentrum/Sorge/Markt / Schloßstraße			Sorge	Sorge/Markt	100
UCI Kino			Reichsstraße	Schmelzhüttenstraße	50
Deutsche Rentenversicherung			Reichsstraße	Schmelzhüttenstraße	50
Gera-Carrè (Simmel)			Reichsstraße	Erfurtstraße	100
Comma			Heinrichstraße	Südbahnhof	50
Westen	Debschwitz	Tierpark	Am Martinsgrund	Dahliengarten/Tierpark	250
		Klinikum	Straße des Friedens	Klinikum, Haupteingang	50
		Radrennbahn	Haeckelstraße	Oststraße	500
		Südfriedhof	Wiesestraße	Südfriedhof	20
		Gewerbegebiet Handwerkerhof	Vogtlandstraße	Schenkendorfstraße	170
		Gewerbepark Keplerstraße	Gewerbepark Keplerstraße	Keplerstraße 1	50

Schwerpunkt der Verkehrserzeugung		Anschrift	zugeordnete Haltestelle	Entferng. [m]	
südliche Innenstadt	Südviertel	Agentur für Arbeit/ Jobcenter	Reichsstraße	Erfurtstraße	20
		Bauhaus Baumarkt	Elsterdamm	Südbahnhof GVB	250
		Gewerbegebiet Ufer- Elster-Park	Hinter dem Südbahnhof	Wintergarten	800
		Gewerbegebiet Pforten	Am Pfortener Kalkwerk	Gewerbegebiet Pforten	130
		Stadion am Steg	Zwötzener Straße	Wintergarten	400
		VZ Braustraße (Aldi, Fristo, Euronics,	Braustraße	Ochsenbrücke	50
Süden	Süd	VZ Zwötzen (Rewe, Rossmann)	Straße der Völkerfreundschaft	Zwötzen	50-100
		BTZ Zwötzen	Lange Straße	Lange Straße	100
		Naturbad Kaimberg	Kaimberger Straße	Kaimberg	50
		VZ Liebschwitzer Straße (Penny, Cash)	Liebschwitzer Straße	Siedlung Elstertal	50
		Gewerbegebiet Salzstraße	Salzstraße	Salzstraße	250
		Gewerbegebiet Liebschwitz	Zwickauer Straße	Niebraer Weg	400
Lusan		Kaufland	Schleizer Straße	Lusan/Laune	200

Anforderungen zur Herstellung von Barrierefreiheit an Haltestellen

Kriterium / Anforderungen	Gestaltungsanforderungen für Zuwegungen von StPNV-Haltestellen
Zuwegung zum Haltestellenbereich	<p>stufenloser Verkehrsweg zum Bussteig</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante 1: Zuwegung über angrenzenden Geh-/Fußweg - Variante 2: Rampe zur Überbrückung unterschiedlicher Höhenlagen zwischen Bussteig und angrenzendem Fußweg <p>Variante 1: Zuwegung über angrenzenden Geh-/Fußweg</p> <ul style="list-style-type: none"> - lichte Höhe (bei auskragenden Hindernissen) $\geq 2,50$ m - Längsneigung $\leq 3\%$; alternativ $\leq 6\%$, wenn alle 10 m ein Zwischenpodest ($L \geq 1,50$ m; Neigung $\leq 3\%$) eingefügt ist - Querneigung optimal $\leq 2,0\%$ (maximal 2,5%) - nutzbare Laufbreite $\geq 1,80$ m - keine Stufen/Hindernisse mit einer Höhe von mehr als 3 cm <p>Variante 2: Rampe</p> <ul style="list-style-type: none"> - lichte Höhe (bei auskragenden Hindernissen) $\geq 2,50$ m - Längsneigung $\leq 6\%$; alle 6 m ist ein Zwischenpodest ($L \geq 1,50$ m; Neigung $\leq 3\%$) einzufügen - Querneigung in den Rampenstrecken = 0% - nutzbare Laufbreite $\geq 1,20$ m - beidseitiger Handlauf (Rund- o. Ovalprofil; $\varnothing 3,0 - 4,5$ cm; Anbringungshöhe: 85 - 90 cm); Abstand zu seitlichen Hindernissen ≥ 5 cm; Halterungen an Unterseite; Abkröpfen der Handlaufenden (seitlich oder nach unten) - beidseitig seitliche Radabweiser (Höhe ≥ 10 cm) - Manövriertfläche (1,50 m x 1,50 m) am oberen und unteren Ende der Rampe - keine abwärts führende Treppe in direkter Verlängerung der Rampenstrecke (Sicherheitsabstand: 10 m) <p>Oberflächenbeläge</p> <ul style="list-style-type: none"> - griffige/rutschhemmende Oberfläche, die jedoch gut zu berollen ist (Rollstuhl-/Rollatorfahrer) - insb. bei Pflasterbelägen: ebene Oberfläche, schmale oder verdichtete Fugen
	<p>Gestaltung von Treppenanlagen (nur ergänzend zu stufenfreien Zuwegungen)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchgangshöhe unter Treppen $\geq 2,50$ m - nutzbare Laufbreite $\geq 1,80$ m - Stufenhöhe = 15 cm; Trittbreite = 33 cm (einheitlich; bei Wendeln: der Durchmesser des Treppenauges ≥ 2 m) - Treppenstufen seitlich geschlossen; alternativ: Aufkantung ≥ 2 cm - Setzstufen vorhanden; Stufen unterschneidungsfrei bzw. bei schrägen Setzstufen max. 2 cm Unterschneidung - keine Schleppstufen - kontrastreiche Stufenmarkierung (optimal: alle Stufen; zwingend: erste und letzte Stufe): Trittstufenmarkierung: 4 - 5 cm; Setzstufenmarkierung ≥ 1 cm - beidseitiger Handlauf (Rund- o. Ovalprofil; $\varnothing 3,0 - 4,5$ cm; vorzugsweise doppelläufig: 1. Anbringungshöhe: 65 cm, 2. Anbringungshöhe: 85 - 90 cm); Abstand zu seitlichen Hindernissen ≥ 5 cm; Halterungen an Unterseite; Abkröpfen der Handlaufenden (seitlich oder nach unten) - waagerechte Zwischenpodeste ($L \geq 1,50$ m) alle 9 - 12 Stufen - Kennzeichnung von Treppen bzw. steilen Rampen durch Aufmerksamkeitsfeld ($T = 60 - 90$ cm; B entsprechend der Treppen-/Rampenbreite) in Noppenstruktur
	<p>übrige Verkehrsteilnehmer</p> <p>konfliktfreie Radwegführungen im Haltestellenbereich</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radweg soll nicht auf dem Bussteig, nicht auf der Wartefläche und auch nicht zwischen Bussteig und Wartefläche verlaufen; stattdessen: - Variante 1: Führung des Radwegs hinter dem Haltestellenbereich (hoher Flächenbedarf im Seitenraum erforderlich); ggf. mit Verziehung des Radwegs vor und nach der Haltestelle - Variante 2: Führung des Radwegs im Haltestellenbereich auf Fahrbahnniveau; Übergang von Gehweg- auf Fahrbahnniveau ca. 25 m vor Haltestelle; Wechsel zurück auf Gehwegniveau ca. 10 m hinter Haltestelle - Variante 3 (kritisch): Überführung der getrennten Geh- und Radwegführung in gemeinsamen Geh-/Radweg oder Gehweg; Radfahrer frei (nur bei geringem Radverkehr und geringen Ein-/Aussteigerzahlen)
feste Einbauten / Querungsstellen	<p>Kennzeichnung fester Einbauten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verzicht auf Hindernisse/feste Einbauten entlang des Verkehrswegs; alternativ darf die nutzbare Breite des Verkehrswegs durch punktuelle feste Einbauten auf nicht weniger als 1,50 m eingeschränkt werden - Ausrüstung aller Einbauten entlang des Verkehrswegs mit Sockeln ($H \geq 3$ cm; B/T entsprechend der Abmessungen des Hindernisses), wenn der Abstand zum Boden mehr als 15 cm beträgt - Anbringung von kontrastreichen Markierungsstreifen ($B = 8$ cm) in zwei Höhen (untere Markierung: 40 - 70 cm über Boden, obere Markierung: 120 - 160 cm über Boden) - ausreichende Be- und Ausleuchtung der Zuwegung zur Haltestelle (Berücksichtigung von Gefahrenstellen, Kanten, festen Einbauten, o.Ä.)
	<p>Bordführung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante 1 (Vorzugslösung): Querungsstelle mit einheitlicher Bordhöhe von 3 cm); vgl. H BVA 2001, Kap. 3.3.4.1 - Bordausrundung des 3-cm-Bords mit einem Radius von 15 - 20 mm - Variante 2: Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe (0 cm für gehbehinderte Personen und 6 cm für sehgeschädigte Personen; erfordert erhöhten Längenbedarf); vgl. H BVA 2001, Kap. 3.3.4.2 <p>Einsatz von kontrastreichen Bodenindikatoren</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>bei Bordhöhe 3/6 cm:</u> Auffindestreifen ($B = 60 - 90$ cm) über die gesamte Breite des Haltestellenbereichs/Gehwegs) in Noppenstruktur; mündet zentrisch in Richtungsfeld Richtungsfeld ($T = 60 - 90$ cm; B entsprechend Furtbreite) in Rippenstruktur (Rippen quer zur Fahrbahn) - <u>bei Bordhöhe 0 cm:</u> im Anschluss an den auf 0 cm abgesenkten Bord Sperrfeld ($T = 60 - 90$ cm; B entsprechend der Furtbreite der Nullabsenkung) in Rippenstruktur (Rippen längs zur Fahrbahn) Abstand zwischen den Absenkungen auf 0 cm und 6 cm mindestens 50 cm; Bordhöhe in diesem Bereich min. 3 cm


baulich hindernisfreier Verkehrsweg am Bussteig
Gestaltung der Bussteigkante

- Einsatz von speziellen, reifenschonenden Formsteinen (sog. Kasseler Bord; $L \geq 10 \text{ m}$; $B = 30 \text{ cm}$) in kontrastreicher Farbwahl

hindernisfreier Bussteig

- durchgehende Breite des von festen Einbauten und Hindernissen freien Bussteigs $\geq 1,50 \text{ m}$ (gemessen ab Bussteigkante)
- Bewegungsfläche ($1,80 \text{ m} \times 2,50 \text{ m}$) im Bereich der 2. Fahrzeugtür (Rollstuhlzugang)
- lichte Höhe $\geq 2,50 \text{ m}$

Oberflächenbeschaffenheit

- Einsatz von ebenen, griffigen (auch bei Nässe) und rutschhemmenden Oberflächenmaterialien
- zusätzlich bei Pflasterbelägen: engfugige, Plan verdichtete oder vergossene Fugen zwischen den Pflastersteinen
- keine Kanten, Schwellen und/oder Spalten mit einem Versatz bzw. Spalt von $\geq 3 \text{ cm}$

Wegeföhrung und Orientierung für sehbehinderte Reisende am Bussteig
Einsatz von Bodenindikatoren

- Auffindestreifen ($B = 60 \text{ cm}$) über die gesamte Breite des Haltestellenbereichs (einschließlich angrenzender Gehweg) in Rippenstruktur (Rippen parallel zur Bussteigkante); mündet zentrisch in Einstiegsfeld
- Einstiegsfeld ($1,20 \text{ m} \times 0,90 \text{ m}$) im Bereich der 1. Fahrzeugtür in Rippenstruktur (Rippen parallel zur Bussteigkante); 30 cm abgesetzt von der Bussteigkante
- Leitstreifen ($B = 30 \text{ cm}$ in Rippenstruktur (Rippen parallel zur Bussteigkante)) im Abstand von 60 cm parallel zur Bussteigkante entlang des gesamten Haltestellenbereichs
- kontrastierender Begleitstreifen ($B = 30 \text{ cm}$) neben den Bodenindikatoren, sofern sich diese nicht visuell kontrastierend von den Oberflächenmaterialien des übrigen Haltestellenbereichs abheben

Beleuchtung
Beleuchtung

- ausreichend helle, gleichmäßige und blendfreie Ausleuchtung des gesamten Haltestellenbereichs (ggf. mit Solarleuchten)
- besondere Berücksichtigung von Gefahrenstellen, Kanten, festen Einbauten, o.Ä.

empfohlene Ausstattung
Ausstattungen (ergänzend) zu § 40 Abs. (4) PBeFG und § 32 Abs. (2) BOKraft

- Fahrgastunterstand: empfohlen für Haltestellen der Prioritätsstufen A-C zumindest in Hauptlastrichtung; Gewährleistung einer ausreichenden Bewegungs-/Manövrierfläche ($1,50 \text{ m} \times 1,50 \text{ m}$) in Fahrgastunterständen
- sofern Werbeträger in Fahrgastunterständen angebracht werden, dürfen diese die Sichtbeziehung zwischen dem Fahrer des ankommenden Busses und den im Fahrgastunterstand wartenden Fahrgästen nicht behindern
- Sitzmöglichkeiten: empfohlen (waagerechte Sitzplatte; Sitzhöhe $46 \dots 48 \text{ cm}$; \rightarrow s. Unterlaufschutz)
Alternative: Anlehnbügel
- Fahrradabstellbügel: im Einzelfall prüfen (z.B. bei touristisch relevanten Haltestellen)
- Liniennetzplan und Tarifinformationen: empfohlen für Haltestellen der Prioritätsstufen A-B
- Kontaktdaten des/der Verkehrsunternehmen: erforderlich (z.B. durch Aufdruck auf Aushangfahrpläne)

Berücksichtigung besonderer Anforderungen von sehbehinderten Reisenden
Schutz gegen Unterlaufbarkeit

- feste Einbauten im Haltestellen- und Gehwegbereich (z.B. Seitenelemente von Fahrgastunterständen) dürfen nicht mehr als 15 cm über dem Boden enden
Alternative: Einbau von Sockeln ($H \geq 3 \text{ cm}$; B/T entsprechend der Abmessungen des Hindernisses)

Markierungen

- Verzicht auf transparente Flächen (erfordert aber in Fahrgastunterständen i.A. eine zusätzliche Beleuchtung)
Alternative: Anbringen von Markierungsstreifen mit Wechselkontrast (z.B. schwarz-weiß; Streifenbreite $\geq 8 \text{ cm}$) in zwei Anbringungshöhen (untere Markierung: $40 \dots 70 \text{ cm}$ über Boden; obere Markierung: $120 \dots 160 \text{ cm}$ über Boden)
- o.g. Markierung auch für sonstige feste Einbauten (z.B. Poller, Mülleimer, Fahrradabstellbügel, Schildmasten)

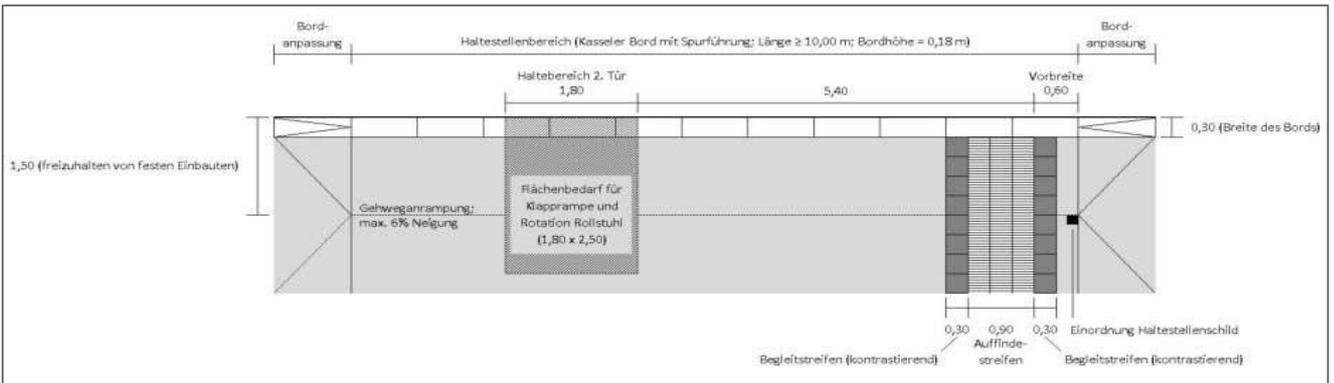
Zugänglichkeit und Lesbarkeit von Informationen
Zugänglichkeit von Informationseinrichtungen

- Anbringungshöhe von Informationstafeln/-aushängen: Unterkante min. $1,00 \text{ m}$ über Boden (optimal: $1,30 \text{ m}$ über Boden); Oberkante max. $1,60 \text{ m}$ über Boden
- Freihalten einer Manövrierfläche ($1,50 \text{ m} \times 1,50 \text{ m}$) vor Informationstafeln/-aushängen

Kriterium / Anforderungen

Entwurfsklasse EKL - II (Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz)
 Entwurfsstandard für Haltestellen außerhalb eines städtisch verdichteten Umfelds (Standardbus; 2 Türen; $L \leq 12$ m)

Prinzipskizze



Verkehrsweg im Haltestellenbereich

baulich hindernisfreier Verkehrsweg am Bussteig
Gestaltung der Bussteigkante

- Einsatz von speziellen, reifenschonenden Formsteinen (sog. Kasseler Bord; $L \geq 10$ m; $B = 30$ cm) in kontrastreicher Farbwahl

hindernisfreier Bussteig

- durchgehende Breite des von festen Einbauten und Hindernissen freien Bussteigs $\geq 1,50$ m (gemessen ab Bussteigkante)
- Bewegungsfläche ($1,80$ m \times $2,50$ m) im Bereich der 2. Fahrzeugtür (Rollstuhlzugang)
- lichte Höhe $\geq 2,50$ m

Oberflächenbeschaffenheit

- Einsatz von ebenen, griffigen (auch bei Nässe) und rutschhemmenden Oberflächenmaterialien
- zusätzlich bei Pflasterbelägen: engfugige, Plan verdichtete oder vergossene Fugen zwischen den Pflastersteinen
- keine Kanten, Schwellen und/oder Spalten mit einem Versatz bzw. Spalt von ≥ 3 cm

Wegeführung und Orientierung für sehbehinderte Reisende am Bussteig
Einsatz von Bodenindikatoren

- Auffindestreifen ($B = 90$ cm) über die gesamte Breite des Haltestellenbereichs (einschließlich angrenzender Gehweg) in Rippenstruktur (Rippen parallel zur Bussteigkante); dient zugleich als Einstiegsfeld
- kontrastierender Begleistreifen ($B = 30$ cm) neben den Bodenindikatoren, sofern sich diese nicht visuell kontrastierend von den Oberflächenmaterialien des übrigen Haltestellenbereichs abheben

Beleuchtung**Beleuchtung**

- ausreichend helle, gleichmäßige und blendfreie Ausleuchtung des gesamten Haltestellenbereichs (ggf. mit Solarleuchten)
- besondere Berücksichtigung von Gefahrenstellen, Kanten, festen Einbauten, o.Ä.

feste Einbauten / Haltestelleninventar

empfohlene Ausstattung**Ausstattungen (ergänzend zu § 40 Abs. (4) PBefG und § 32 Abs. (2) BOKraft)**

- Fahrgastunterstand: empfohlen für Haltestellen der Prioritätsstufen A-C zumindest in Hauptlastrichtung; Gewährleistung einer ausreichenden Bewegungs-/Manövrierfläche ($1,50$ m \times $1,50$ m) in Fahrgastunterständen
- Sitzmöglichkeiten: empfohlen (waagerechte Sitzplatte; Sitzhöhe 46 ... 48 cm; \rightarrow s. Unterlaufschutz)
Alternative: Anlehnbügel
- Fahrradabstellbügel: im Einzelfall prüfen (z.B. bei touristisch relevanten Haltestellen)
- Liniennetzplan und Tarifinformationen: empfohlen für Haltestellen der Prioritätsstufen A-B
- Kontaktdaten des/der Verkehrsunternehmen: erforderlich (z.B. durch Aufdruck auf Aushangfahrpläne)

Berücksichtigung besonderer Anforderungen von sehbehinderten Reisenden
Schutz gegen Unterlaufbarkeit

- feste Einbauten im Haltestellen- und Gehwegbereich (z.B. Seitenelemente von Fahrgastunterständen) dürfen nicht mehr als 15 cm über dem Boden enden
Alternative: Einbau von Sockeln ($H \geq 3$ cm; B/T entsprechend der Abmessungen des Hindernisses)

Markierungen

- Verzicht auf transparente Flächen (erfordert aber in Fahrgastunterständen i.A. eine zusätzliche Beleuchtung)
Alternative: Anbringen von Markierungsstreifen mit Wechselkontrast (z.B. schwarz-weiß; Streifenbreite ≥ 8 cm) in zwei Anbringungshöhen (untere Markierung: 40 ... 70 cm über Boden; obere Markierung: 120 ... 160 cm über Boden)
- o.g. Markierung auch für sonstige feste Einbauten (z.B. Poller, Mülleimer, Fahrradabstellbügel, Schildmasten)

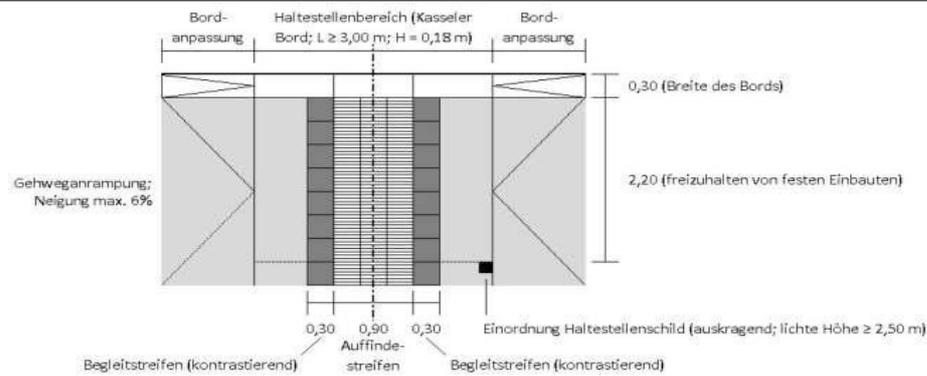
Zugänglichkeit und Lesbarkeit von Informationen
Zugänglichkeit von Informationseinrichtungen

- Anbringungshöhe von Informationstafeln/-aushängen: Unterkante min. 1,00 m über Boden (optimal: 1,30 m über Boden); Oberkante max. 1,60 m über Boden
- Freihalten einer Manövrierfläche ($1,50$ m \times $1,50$ m) vor Informationstafeln/-aushängen

Kriterium / Anforderungen

Entwurfsklasse EKL - III (Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz)
Entwurfsstandard für schwach nachgefragte Haltestellen oder Haltestellen mit Kleinbusbedienung (1 Tür; $L \leq 8$ m)

Prinzipkizze



Verkehrsweg im Haltestellenbereich

baulich hindernisfreier

Gestaltung der Bussteigkante

- Einsatz von speziellen, reifenschonenden Formsteinen (sog. Kasseler Bord; $L \geq 3$ m; $B = 30$ cm) in kontrastreicher Farbwahl

hindernisfreier Bussteig

- durchgehende Breite des von festen Einbauten und Hindernissen freien Bussteigs $\geq 2,50$ m (gemessen ab Bussteigkante);
-
- lichte Höhe $\geq 2,50$ m

Oberflächenbeschaffenheit

- Einsatz von ebenen, griffigen (auch bei Nässe) und rutschhemmenden Oberflächenmaterialien
- zusätzlich bei Pflasterbelägen: engfugige, Plan verdichtete oder vergossene Fugen zwischen den Pflastersteinen
- keine Kanten, Schwellen und/oder Spalten mit einem Versatz bzw. Spalt von ≥ 3 cm

Wegeführung und

Einsatz von Bodenindikatoren

- Auffindestreifen ($B = 90$ cm) über die gesamte Breite des Haltestellenbereichs (einschließlich angrenzender Gehweg) in
- kontrastierender Begleitstreifen ($B = 30$ cm) neben den Bodenindikatoren, sofern sich diese nicht visuell kontrastierend von

Beleuchtung

Beleuchtung

- ausreichend helle, gleichmäßige und blendfreie Ausleuchtung des gesamten Haltestellenbereichs (ggf. mit Solarleuchten)
- besondere Berücksichtigung von Gefahrenstellen, Kanten, festen Einbauten, o.Ä.

feste Einbauten / Haltestelleninventar

empfohlene Ausstattung

Ausstattungen (ergänzend zu § 40 Abs. (4) PBefG und § 32 Abs. (2) BOKraft)

- Fahrgastunterstand: im Einzelfall prüfen (zumindest in Hauptlastrichtung); Gewährleistung einer ausreichenden Bewegungs-/
- Sitzmöglichkeiten: im Einzelfall prüfen (waagerechte Sitzplatte; Sitzhöhe 46 ... 48 cm; → s. Unterlaufschutz)
Alternative: Anlehnbügel
- Kontaktdaten des/der Verkehrsunternehmens: erforderlich (z.B. durch Aufdruck auf Aushangfahrpläne)

Berücksichtigung

Schutz gegen Unterlaufbarkeit

- feste Einbauten im Haltestellen- und Gehwegbereich (z.B. Seitenelemente von Fahrgastunterständen) dürfen nicht mehr als

Alternative: Einbau von Sockeln ($H \geq 3$ cm; B/T entsprechend der Abmessungen des Hindernisses)

Markierungen

- Verzicht auf transparente Flächen (erfordert aber in Fahrgastunterständen i.A. eine zusätzliche Beleuchtung)
Alternative: Anbringen von Markierungsstreifen mit Wechselkontrast (z.B. schwarz-weiß; Streifenbreite ≥ 8 cm) in zwei
- o.g. Markierung auch für sonstige feste Einbauten (z.B. Poller, Mülleimer, Fahrradabstellbügel, Schildmasten)

Zugänglichkeit und

Zugänglichkeit von Informationseinrichtungen

- Anbringungshöhe von Informationstafeln/-aushängen: Unterkante min. 1,00 m über Boden (optimal: 1,30 m über Boden);
- Freihalten einer Manövrieffläche ($1,50$ m \times $1,50$ m) vor Informationstafeln/-aushängen

Kriterium/Anforderungen		Entwurfsklasse EKL - GB - I Entwurfsstandard für Haltestellen auf Linien mit Gelenkbus; 4 Türen; L = 18 m
Verkehrsweg im Haltestellenbereich	baulich hindernisfreier Verkehrsweg am Bussteig	<p>Gestaltung der Bussteigkante</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einsatz von Hochborden mit Spurführung oder Kombibord (L = 18 m; B = 30 cm; H = 20 -24 cm) in kontrastreicher Farbwahl <p>hindernisfreier Bussteig</p> <ul style="list-style-type: none"> - durchgehende Breite des von festen Einbauten und Hindernissen freien Bussteigs $\geq 1,50$ m (gemessen ab Bussteigkante) - Bewegungsfläche (1,80 m \times 2,50 m) im Bereich der 2. Fahrzeugtür (Rollstuhlzugang) - keine Stufen, Kanten oder Spalte ≥ 3 cm - lichte Höhe $\geq 2,50$ m <p>Oberflächenbeschaffenheit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einsatz von ebenen, griffigen (auch bei Nässe) und rutschhemmenden Oberflächenmaterialien, nach gültigen Vorschriften - zusätzlich bei Pflasterbelägen: engfugige, Plan verdichtete oder vergossene Fugen zwischen den Pflastersteinen
	Wegeföhrung und Orientierung für sehbehinderte Reisende am Bussteig	<p>Einsatz von Bodenindikatoren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auffindestreifen (B = 60 cm) über die gesamte Breite des Haltestellenbereichs (einschließlich angrenzender Gehweg) in Rippenstruktur (Rippen parallel zur Bussteigkante); mündet zentrisch in Einstiegsfeld - Einstiegsfeld (1,20 m \times 0,90 m) im Bereich der 2. Fahrzeugtür in Rippenstruktur (Rippen parallel zur Bussteigkante); 30 cm abgesetzt von der Bussteigkante; an Haltestellen mit Regionalbusbedienung zusätzlich im Bereich der 1. Fahrzeugtür - Leitstreifen (B = 30 cm in Rippenstruktur (Rippen parallel zur Bussteigkante)) im Abstand von 60 cm parallel zur Bussteigkante entlang des gesamten Haltestellenbereichs - kontrastierender Begleitstreifen (B = 30 cm) neben den Bodenindikatoren, sofern sich diese nicht visuell kontrastierend von den Oberflächenmaterialien des übrigen Haltestellenbereichs abheben
	Beleuchtung	<p>Beleuchtung</p> <ul style="list-style-type: none"> - ausreichend helle, gleichmäßige und blendfreie Ausleuchtung des gesamten Haltestellenbereichs (ggf. mit Solarleuchten) - besondere Berücksichtigung von Gefahrenstellen, Kanten, festen Einbauten, o.Ä.
feste Einbauten / Haltestelleninventar	empfohlene Ausstattung	<p>Ausstattungen (ergänzend zu § 40 Abs. (4) PBefG und § 32 Abs. (2) BOKraft)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrgastunterstand: empfohlen für alle Haltestellen mit hoher verkehrlicher Bedeutung, bei Platzmangel oder geringer verkehrlicher Bedeutung verzichtbar - Gewährleistung einer ausreichenden Bewegungs- und Manövriertfläche in Fahrgastunterständen (1,50 m x 1,50 m) - sofern Werbeträger in Fahrgastunterständen angebracht werden, dürfen diese die Sichtbeziehung zwischen dem Fahrer des ankommenden Busses und den im Fahrgastunterstand wartenden Fahrgästen nicht behindern - Sitzmöglichkeiten: empfohlen (waagerechte Sitzplatte; Sitzhöhe 46 - 48 cm; \rightarrow s. Unterlaufschutz) Alternative: Anlehnelement; - Fahrradabstellbügel: im Einzelfall prüfen (z.B. bei touristisch relevanten Haltestellen) - Umgebungs-/Ortsplan: an Haltestellen mit hoher verkehrlicher Bedeutung/ Schwerpunkthaltestellen - Liniennetzplan und Tarifinformationen (bei Platzmangel verzichtbar) - Kontaktdaten des/der Verkehrsunternehmen: erforderlich (z.B. durch Aufdruck auf Aushangfahrpläne) - Dynamische Fahrgastinformation: mit Angabe der Wartezeit in Echtzeit und "Vorlesefunktion" mit Taster in Brailleschrift; akustisches Signal oder Auffindestreifen zum Auffinden der DFI; an Haltestellen mit hoher verkehrlicher Bedeutung/ Schwerpunkthaltestellen - stationärer Fahrausweiserwerb: an Haltestellen mit hoher verkehrlicher Bedeutung/ Schwerpunkthaltestellen (Fahrgastautomat oder personenbedienter Vertrieb) - im Einzelfall zu prüfen: Toiletten, Uhr, Notrufmöglichkeiten
	Berücksichtigung besonderer Anforderungen von sehbehinderten Reisenden	<p>Schutz gegen Unterlaufbarkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - feste Einbauten im Haltestellen- und Gehwegbereich (z.B. Seitenelemente von Fahrgastunterständen) dürfen nicht mehr als 15 cm über dem Boden enden Alternative: Einbau von Sockeln (H ≥ 3 cm; B/T entsprechend der Abmessungen des Hindernisses) oder Einbau einer 15 cm breiten Tastleiste mit Oberkante in 25 cm Höhe <p>Markierungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verzicht auf transparente Flächen (erfordert aber in Fahrgastunterständen i.A. eine zusätzliche Beleuchtung) Alternative: Anbringen von Markierungsstreifen mit Wechselkontrast (z.B. schwarz-weiß; Streifenbreite ≥ 8 cm) in zwei Anbringungshöhen (untere Markierung: 40 bis 70 cm über Boden; obere Markierung: 120 bis 160 cm über Boden) oder sonstige geeignete Maßnahmen - o.g. Markierung auch für sonstige feste Einbauten (z.B. Poller, Mülleimer, Fahrradabstellbügel, Schildmasten) - zusätzliche Ausstattung mit taktiler Information (z.B. Braille-Schrift) ist im Einzelfall zu prüfen
	Zugänglichkeit und Lesbarkeit von Informationen	<p>Zugänglichkeit von Informationseinrichtungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbringungshöhe von Informationstafeln/-aushängen: Unterkante min. 1,00 m über Boden (optimal: 1,35 m über Boden); Oberkante max. 1,70 m über Boden - Freihalten einer Manövriertfläche (1,50 m \times 1,50 m) vor Informationstafeln/-aushängen

Die Angaben berücksichtigen die einschlägigen Vorschriften, sowie die Angaben der Richtlinien zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen/ Checkliste für barrierefreie Stadtbushaltestellen in der jeweils aktuellen Fassung

Kriterium / Anforderungen	Entwurfsklasse EKL GB - II Entwurfsstandard für Haltestellen auf Linien mit Standardbus; 3 Türen; L ≤ 12 m
Verkehrsweg im Haltestellenbereich	Gestaltung der Bussteigkante <ul style="list-style-type: none"> - Einsatz von speziellen, reifenschonenden Formsteinen (L ≥ 12 m; B = 30 cm; H = 20 - 24 cm) in kontrastreicher Farbwahl
	baulich hindernisfreier Verkehrsweg am Bussteig <ul style="list-style-type: none"> - hindernisfreier Bussteig <ul style="list-style-type: none"> - durchgehende Breite des von festen Einbauten und Hindernissen freien Bussteigs ≥ 1,50 m (gemessen ab Bussteigkante) - Bewegungsfläche (1,80 m × 2,50 m) im Bereich der 2. Fahrzeugtür (Rollstuhlzugang) - keine Stufen, Kanten oder Spalten ≥ 3 cm - lichte Höhe ≥ 2,50 m
	Oberflächenbeschaffenheit <ul style="list-style-type: none"> - Einsatz von ebenen, griffigen (auch bei Nässe) und rutschhemmenden Oberflächenmaterialien, nach gültigen Vorschriften - zusätzlich bei Pflasterbelägen: engefugige, Plan verdichtete oder vergossene Fugen zwischen den Pflastersteinen
Wegeführung und Orientierung für sehbehinderte Reisende am Bussteig	Einsatz von Bodenindikatoren <ul style="list-style-type: none"> - Auffindestreifen (B = 90 cm) über die gesamte Breite des Haltestellenbereichs (einschließlich angrenzender Gehweg) in Rippenstruktur (Rippen parallel zur Bussteigkante); dient zugleich als Einstiegsfeld - Einstiegsfeld (1,20 m × 0,90 m) im Bereich der 2. Fahrzeugtür in Rippenstruktur (Rippen parallel zur Bussteigkante); 30 cm abgesetzt von der Bussteigkante; an Haltestellen mit Regionalbusbedienung zusätzlich im Bereich der 1. Fahrzeugtür
	<ul style="list-style-type: none"> - Leitstreifen (B = 30 cm in Rippenstruktur (Rippen parallel zur Bussteigkante)) im Abstand von 60 cm parallel zur Bussteigkante entlang des gesamten Haltestellenbereichs - kontrastierender Begleitstreifen (B = 30 cm) neben den Bodenindikatoren, sofern sich diese nicht visuell kontrastierend von den Oberflächenmaterialien des übrigen Haltestellenbereichs abheben
Beleuchtung	Beleuchtung <ul style="list-style-type: none"> - ausreichend helle, gleichmäßige und blendfreie Ausleuchtung des gesamten Haltestellenbereichs (ggf. mit Solarleuchten) - besondere Berücksichtigung von Gefahrenstellen, Kanten, festen Einbauten, o.Ä.
feste Einbauten / Haltestelleninventar	Ausstattungen (ergänzend zu § 40 Abs. (4) PBefG und § 32 Abs. (2) BOKraft) <ul style="list-style-type: none"> - Fahrgastunterstand: im Einzelfall prüfen - Gewährleistung einer ausreichenden Bewegungs-/Manövriertfläche (1,50 m × 1,50 m) in Fahrgastunterständen - sofern Werbeträger in Fahrgastunterständen angebracht werden, dürfen diese die Sichtbeziehung zwischen dem Fahrer des ankommenden Busses und den im Fahrgastunterstand wartenden Fahrgästen nicht behindern - Sitzmöglichkeiten: empfohlen (waagerechte Sitzplatte; Sitzhöhe 46 bis 48 cm; → s. Unterlaufschutz), Alternative: Anlehnelement - Fahrradabstellbügel: im Einzelfall prüfen (z.B. bei touristisch relevanten Haltestellen) - Liniennetzplan und Tarifinformationen (bei Platzmangel verzichtbar) - Kontaktdaten des/der Verkehrsunternehmens: erforderlich (z.B. durch Aufdruck auf Aushangfahrpläne) - Dynamische Fahrgastinformation: mit Angabe der Wartezeit in Echtzeit und "Vorlesefunktion" mit Taster in Brailleschrift; akustisches Signal oder Auffindestreifen zum Auffinden der DFI; im Einzelfall prüfen - stationärer Fahrausweiserwerb: im Einzelfall prüfen (Fahrgastautomat oder personenbedienter Vertrieb)
	Schutz gegen Unterlaufbarkeit <ul style="list-style-type: none"> - feste Einbauten im Haltestellen- und Gehwegbereich (z.B. Seitenelemente von Fahrgastunterständen) dürfen nicht mehr als 15 cm über dem Boden enden Alternative: Einbau von Sockeln (H ≥ 3 cm; B/T entsprechend der Abmessungen des Hindernisses) oder Einbau einer 15 cm breiten Tastleiste mit Oberkante in 25 cm Höhe
	Berücksichtigung besonderer Anforderungen von sehbehinderten Reisenden <ul style="list-style-type: none"> - Markierungen <ul style="list-style-type: none"> - Verzicht auf transparente Flächen (erfordert aber in Fahrgastunterständen i.A. eine zusätzliche Beleuchtung) Alternative: Anbringen von Markierungsstreifen mit Wechselkontrast (z.B. schwarz-weiß; Streifenbreite ≥ 8 cm) in zwei Anbringungshöhen (untere Markierung: 40 bis 70 cm über Boden; obere Markierung: 120 bis 160 cm über Boden) - o.g. Markierung auch für sonstige feste Einbauten (z.B. Poller, Mülleimer, Fahrradabstellbügel, Schildmasten) oder kontrastreiche Farbgestaltung
Zugänglichkeit und Lesbarkeit von Informationen	Zugänglichkeit von Informationseinrichtungen <ul style="list-style-type: none"> - Anbringungshöhe von Informationstafeln/-aushängen: Unterkante min. 1,00 m über Boden (optimal: 1,35 m über Boden); Oberkante max. 1,70 m über Boden - Freihalten einer Manövriertfläche (1,50 m × 1,50 m) vor Informationstafeln/-aushängen

Die Angaben berücksichtigen die einschlägigen Vorschriften, sowie die Angaben der Richtlinien zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen/ Checkliste für barrierefreie Stadtbushaltestellen in der jeweils aktuellen Fassung

Kriterium / Anforderungen	Entwurfsklasse EKL - III Entwurfsstandard für schwach nachgefragte Haltestellen <u>oder</u> Haltestellen mit Kleinbusbedienung (1 Tür; L ≤ 8 m)
Verkehrsweg im Haltestellenbereich	<p>baulich hindernisfreier</p> <p>Gestaltung der Bussteigkante</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einsatz von Hochborden mit Spurführung oder Kombibord (L = 18 m; B = 30 cm; H = 18 -24 cm) in kontrastreicher Farbwahl <p>hindernisfreier Bussteig</p> <ul style="list-style-type: none"> - durchgehende Breite des von festen Einbauten und Hindernissen freien Bussteigs ≥ 2,50 m (gemessen ab Bussteigkante) - dient zugleich Bewegungsfläche im Bereich der Fahrzeugtür (Rollstuhlzugang) - keine Stufen, Kanten oder Spalte ≥ 3 cm - lichte Höhe ≥ 2,50 m <p>Oberflächenbeschaffenheit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einsatz von ebenen, griffigen (auch bei Nässe) und rutschhemmenden Oberflächenmaterialien, nach gültigen Vorschriften - zusätzlich bei Pflasterbelägen: engfügige, Plan verdichtete oder vergossene Fugen zwischen den Pflastersteinen
	<p>Wegeführung und</p> <p>Einsatz von Bodenindikatoren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auffindestreifen (B = 90 cm) über die gesamte Breite des Haltestellenbereichs (einschließlich angrenzender Gehweg) in Rippenstruktur (Rippen parallel zur Bussteigkante); dient zugleich als Einstiegsfeld entsprechend der gültigen Vorschriften - kontrastierender Begleitstreifen (B = 30 cm) neben den Bodenindikatoren, sofern sich diese nicht visuell kontrastierend von den Oberflächenmaterialien des übrigen Haltestellenbereichs abheben
	<p>Beleuchtung</p> <p>Beleuchtung</p> <ul style="list-style-type: none"> - ausreichend helle, gleichmäßige und blendfreie Ausleuchtung des gesamten Haltestellenbereichs (ggf. mit Solarleuchten) - besondere Berücksichtigung von Gefahrenstellen, Kanten, festen Einbauten, o.Ä.
feste Einbauten / Haltestelleninventar	<p>empfohlene Ausstattung</p> <p>Ausstattungen (ergänzend zu § 40 Abs. (4) PBefG und § 32 Abs. (2) BOKraft)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrgastunterstand: im Einzelfall prüfen (Gewährleistung einer ausreichenden Bewegungs-/ Manövriertfläche (1,50 m × 1,50 m) in Fahrgastunterständen) - Sitzmöglichkeiten: im Einzelfall prüfen (waagerechte Sitzplatte; Sitzhöhe 46 bis 48 cm; → s. Unterlaufschutz) Alternative: Anlehnelemente oder Klappsitze im Einzelfall prüfen - Kontaktdaten des/der Verkehrsunternehmen: erforderlich (z.B. durch Aufdruck auf Aushangfahrpläne)
	<p>Berücksichtigung besonderer Anforderungen von sehbehinderten Reisenden</p> <p>Schutz gegen Unterlaufbarkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - feste Einbauten im Haltestellen- und Gehwegbereich (z.B. Seitenelemente von Fahrgastunterständen) dürfen nicht mehr als 15 cm über dem Boden enden Alternative: Einbau von Sockeln (H ≥ 3 cm; B/T entsprechend der Abmessungen des Hindernisses) oder Einbau einer 15 cm breiten Tastleiste mit Oberkante in 25 cm Höhe <p>Markierungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verzicht auf transparente Flächen (erfordert aber in Fahrgastunterständen i.A. eine zusätzliche Beleuchtung) Alternative: Anbringen von Markierungsstreifen mit Wechselkontrast (z.B. schwarz-weiß; Streifenbreite ≥ 8 cm) in zwei Anbringungshöhen (untere Markierung: 40 ... 70 cm über Boden; obere Markierung: 120 ... 160 cm über Boden) - o.g. Markierung auch für sonstige feste Einbauten (z.B. Poller, Mülleimer, Fahrradabstellbügel, Schildmasten)
	<p>Zugänglichkeit und Lesbarkeit von Informationen</p> <p>Zugänglichkeit von Informationseinrichtungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbringungshöhe von Informationstafeln/-aushängen: Unterkante min. 1,00 m über Boden (optimal: 1,30 m über Boden); Oberkante max. 1,60 m über Boden - Freihalten einer Manövriertfläche (1,50 m × 1,50 m) vor Informationstafeln/-aushängen
<p>Die Angaben berücksichtigen die einschlägigen Vorschriften, sowie die Angaben der Richtlinien zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen/ Checkliste für barrierefreie Stadtbushaltestellen in der jeweils aktuellen Fassung</p>	

Entwurfsklasse EKL - 0		
Entwurfsstandard für Straßenbahnhaltestellen* ; L ≥ 45m		
Kriterium/Anforderungen		
Verkehrsweg, im Haltestellenbereich	baulich hindernisfreier Verkehrsweg am Bahnsteig	<p>Gestaltung der Bahnsteigkante</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einsatz von speziellen Formsteinen (H über SOK = 23 cm) in kontrastreicher Farbwahl; in Straßenlage vorzugsweise Kombibord bzw. Sonderbord entsprechend der Vorschriften <p>hindernisfreier Bussteig</p> <ul style="list-style-type: none"> - durchgehende Breite des von festen Einbauten und Hindernissen freien Bahnsteigs ≥ 1,50 m (gemessen ab Bahnsteigkante) <ul style="list-style-type: none"> - Bewegungsfläche (1,80 m × 2,50 m) im Bereich der 2. Fahrzeugtür (Rollstuhlzugang)* - keine Stufen, Kanten oder Spalte ≥ 3 cm - lichte Höhe ≥ 2,50 m <p>Oberflächenbeschaffenheit</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einsatz von ebenen, griffigen (auch bei Nässe) und rutschhemmenden Oberflächenmaterialien, nach gültigen Vorschriften <ul style="list-style-type: none"> - zusätzlich bei Pflasterbelägen: engfugige, Plan verdichtete oder vergossene Fugen zwischen den Pflastersteinen
	Wegeföhrung und Orientierung für sehbehinderte Reisende am Bahnsteig	<p>Einsatz von Bodenindikatoren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auffindestreifen (B = 60 cm) über die gesamte Breite des Haltestellenbereichs (einschließlich angrenzender Gehweg) in Rippenstruktur (Rippen parallel zur Bahnsteigkante); mündet zentrisch in Einstiegsfeld - Einstiegsfeld (1,20 m × 0,90 m) um Bereich der 2. Fahrzeugtür in Rippenstruktur (Rippen parallel zur Bahnsteigkante); 30 cm abgesetzt von der Bahnsteigkante; - Leitstreifen (B = 30 cm in Rippenstruktur (Rippen parallel zur Bahnsteigkante)) im Abstand von 60 cm parallel zur Bahnsteigkante entlang des gesamten Haltestellenbereichs - kontrastierender Begleitstreifen (B = 30 cm) neben den Bodenindikatoren, sofern sich diese nicht visuell kontrastierend von den Oberflächenmaterialien des übrigen Haltestellenbereichs abheben
	Beleuchtung	<p>Beleuchtung</p> <ul style="list-style-type: none"> - ausreichend helle, gleichmäßige und blendfreie Ausleuchtung des gesamten Haltestellenbereichs (ggf. mit Solarleuchten) - besondere Berücksichtigung von Gefahrenstellen, Kanten, festen Einbauten, o.Ä.
feste Einbauten / Haltestelleninventar	empfohlene Ausstattung	<p>Ausstattungen (ergänzend zu § 40 Abs. (4) PBefG und § 31 Abs. (1) BOStrab)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrgastunterstand: bei Platzmangel oder geringer verkehrlicher Bedeutung verzichtbar - Gewährleistung einer ausreichenden Bewegungs- und Manövrierrfläche in Fahrgastunterständen (1,50 m x 1,50 m) - sofern Werbeträger in Fahrgastunterständen angebracht werden, dürfen diese die Sichtbeziehung zwischen dem Fahrer der ankommenden Straßenbahn und den im Fahrgastunterstand wartenden Fahrgästen nicht behindern - Sitzmöglichkeiten: empfohlen (waagerechte Sitzplatte; Sitzhöhe 46 - 48 cm; → s. Unterlaufschutz) Alternative: Anlehnelement; - Fahrradabstellbügel: im Einzelfall prüfen (z.B. bei touristisch relevanten Haltestellen) - Umgebungs-/Ortsplan: an Haltestellen mit hoher verkehrlicher Bedeutung/ Schwerpunkthaltestellen - Liniennetzplan und Tarifinformationen (bei Platzmangel verzichtbar) - Kontaktdaten des/der Verkehrsunternehmens: erforderlich (z.B. durch Aufdruck auf Aushangfahrpläne) - Dynamische Fahrgastinformation: mit Angabe der Wartezeit in Echtzeit und "Vorlesefunktion" mit Taster in Brailleschrift; akustisches Signal oder Auffindestreifen zum Auffinden der DFI; bei Platzmangel oder geringer verkehrlicher Bedeutung verzichtbar - Mülleimer zur Herstellung von Ordnung und Sauberkeit im Haltestellenumfeldes; bei Platzmangel oder geringer verkehrlicher Bedeutung verzichtbar - stationärer Fahrausweiserwerb: an Haltestellen mit hoher verkehrlicher Bedeutung/ Schwerpunkthaltestellen (Fahrgastautomat oder personenbedienter Vertrieb) - im Einzelfall zu prüfen: Toiletten, Uhr, Notrufmöglichkeiten
	Berücksichtigung besonderer Anforderungen von sehbehinderten Reisenden	<p>Schutz gegen Unterlaufbarkeit</p> <ul style="list-style-type: none"> - feste Einbauten im Haltestellen- und Gehwegbereich (z.B. Seitenelemente von Fahrgastunterständen) dürfen nicht mehr als 15 cm über dem Boden enden Alternative: Einbau von Sockeln (H ≥ 3 cm; B/T entsprechend der Abmessungen des Hindernisses) oder Einbau einer 15 cm breiten Tastleiste mit Oberkante in 25 cm Höhe <p>Markierungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verzicht auf transparente Flächen (erfordert aber in Fahrgastunterständen i.A. eine zusätzliche Beleuchtung) Alternative: Anbringen von Markierungsstreifen mit Wechselkontrast (z.B. schwarz-weiß; Streifenbreite ≥ 8 cm) in zwei Anbringungshöhen (untere Markierung: 40 bis 70 cm über Boden; obere Markierung: 120 bis 160 cm über Boden) oder sonstige geeignete Maßnahmen - o.g. Markierung auch für sonstige feste Einbauten (z.B. Poller, Mülleimer, Fahrradabstellbügel, Schildmasten) - zusätzliche Ausstattung mit taktiler Information (z.B. Braille-Schrift) ist im Einzelfall zu prüfen
	Zugänglichkeit und Lesbarkeit von Informationen	<p>Zugänglichkeit von Informationseinrichtungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anbringungshöhe von Informationstafeln/-aushängen: Unterkante min. 1,00 m über Boden (optimal: 1,35 m über Boden); Oberkante max. 1,70 m über Boden - Freihalten einer Manövrierrfläche (1,50 m × 1,50 m) vor Informationstafeln/-aushängen

Die Angaben berücksichtigen die einschlägigen Vorschriften, sowie die Angaben der Richtlinien zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen/ Checkliste für barrierefreie Stadtbushaltestellen in der jeweils aktuellen Fassung

* Abweichungen zwischen den eingesetzten Fahrzeugtypen sind zu beachten

- Ausstattungskriterien für Barrierefreiheit von Straßenbahnen (Zuständigkeitsbereich: AT Stadt Gera) -

Kriterium / Anforderungen	Regellösungen	ggf.: alternative Lösungen	
barrierefreier Ein-/Ausstieg	niveaugleicher Einstieg		
	Spaltüberbrückung	<ul style="list-style-type: none"> - Einstieghöhe in der Regel zwischen 25 cm und 30 cm über Schienenoberkante (SO) - Vorhaltung einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe - Klapprampe mit ≥ 100 cm Breite und ≥ 80 cm Länge - Betriebslast ≥ 300 kg (empfohlen 350 kg) - visuell-kontrastreiche Anforderungstaster für fahrzeuggebundene Einstiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite in einer Höhe von 85 cm über Straßenbahniveau (max. Höhe: 130 cm) 	<p>Vorhalten einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hublift mit ≥ 120 cm Breite und ≥ 80 cm Länge, mit frontaler und seitlicher Abrollversicherung - Auslegung auf Betriebslast ≥ 300 kg
	Zwei- Sinne- Prinzip	<ul style="list-style-type: none"> - Sprachansage außen an Umsteigepunkten 	<ul style="list-style-type: none"> - Betriebsanweisung und Schulung des Fahrpersonals zur Bedienung der Klapprampe oder des Hublifts
Fahrzeuggestaltung	Kennzeichnung/ Auffindbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> - ertastbare, großflächige und kontrastreich gestaltete Bedienelemente für Türöffner - optimale Höhe der Bedienelemente 85 cm über Straßenbahnsteigniveau bzw. Fahrzeugboden (max. Höhe 130 cm) - Druckpunktaster (einfache Bedienbarkeit mit minimalen Kraftaufwand) - visuell kontrastreiche Gestaltung (Größe ≥ 25cm) auch nach Möglichkeit im Bereich der Außenwerbung - Kennzeichnung der Einstiegstüren - visuell kontrastreiche Gestaltung des Türbereiches an der Fahrzeugaußenseite (auch bei Werbegestaltung) - akustische Türfindungssignal und/oder taktile Vorrichtung zur Türfindung - einheitlicher Kennzeichnungsstandard für alle Fahrzeuge 	
	Fahrgastwechsel	<ul style="list-style-type: none"> - ausreichend bemessene Breite der Betriebstüren - Durchgangsbreite Betriebstür mit Rollstuhlzugang: Einzeltür ≥ 90 cm; Doppeltür ≥ 130 cm - ausreichend bemessene Öffnungszeit der Türen - Automatikschließung bei ausreichender Offenhaltezeit ohne Durchquerung der Tür 	<p>Warnfunktion bei automatischer Türschließung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beachtung des "Zwei-Sinne-Prinzips" (akustische und visuelle Warnung vor oder während des Schließvorgangs) oder das durch geeignete technische Maßnahmen ein wirkungsvoller Einklemmschutz sichergestellt wird
Fahrzeug-Innenraumgestaltung	Niederflurigkeit	<ul style="list-style-type: none"> - Niederflurbereich mindestens bis zur Erschließung der Multifunktionsfläche inklusive Rollstellplätze sowie Sitzplätze für Menschen mit Behinderung - ausreichende Durchgangsbreite ≥ 90 cm - Einsatz von ebenen rutschfesten Bodenbelägen 	
	Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> - helle, blendfreie Beleuchtung (Vermeidung von künstlichen Lichtquellen in Sicht-/Augenhöhe) 	
	besondere Bereiche für Reisende mit Behinderungen	<ul style="list-style-type: none"> - Mehrzweckfläche - Fläche nutzbar für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren, sperriges Gepäck, Elektro-Scooter, Fahrräder usw. - min. 1 Rollstuhlstellplatz (Maße B ≥ 75 cm; L ≥ 130) - in Höhe von 80 cm bis 95 cm oder wandseitige, senkrechte Festhaltvorrichtung am Rollstuhlstellplatz - erreichbarer Halteanforderungstaster an jedem Rollstuhlstellplatz - Piktogramm zum Kennzeichnen der besonderen Stellplätze - Sitzplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen - ausreichend bemessene Anzahl ausgewiesener Plätze für Menschen mit Behinderungen in der Nähe von stufenlos zugänglichen Betriebstüren - deutliche Kennzeichnung mittels kontrastreichen Piktogramm 	
		<ul style="list-style-type: none"> - Haltestellenanforderungstaster vom Sitzplatz für Menschen mit Behinderung erreichbar 	
	barrierefreie Anordnung relevanter Fahrzeugeinbauten	<ul style="list-style-type: none"> - möglichst lückenlose Kette von Festhaltemöglichkeiten innerhalb des gesamten Fahrzeuges; Festhaltemöglichkeiten an jedem Stehplatz sowie im Türbereich - Anordnung von Haltwunschtastern - Druckpunktaster (einfache Bedienbarkeit mit minimalen Kraftaufwand) - ausreichend bemessene Anzahl von Halteanforderungstastern mit visueller und akustischer Rückmeldefunktion 	
Farbkonzeption	<ul style="list-style-type: none"> - kontrastreiche Innenraumgestaltung - visuell kontrastreiche Gestaltung zwischen Böden und Sitzen - visuell kontrastreiche Markierung von Stufen, Trittkanten und Gefahrenbereichen - visuell kontrastreiche Gestaltung von Festhaltevorrichtungen - visuell kontrastreiche Gestaltung von 		

Diese Kriterien beruhen auf den Angaben der Richtlinien zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen/ Checkliste für barrierefreie Straßenbahnen V1.5

- Ausstattungskriterien für Barrierefreiheit von Linienbussen (Zuständigkeitsbereich: AT Stadt Gera) -

Kriterium / Anforderungen	Regellösungen	ggf.: alternative Lösungen
barrierefreier Ein-/Ausstieg	niveaugleicher Einstieg - Einstiegshöhe in der Regel zwischen 25 cm und 28 cm über Fahrweg	Vorhalten einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe - Hublift mit ≥ 120 cm Breite und ≥ 80 cm Länge und seitlicher Abrollversicherung - Auslegung auf Betriebslast ≥ 300 kg - Betriebsanweisung und Schulung des Fahrpersonals zur Bedienung der Klapprampe oder des Hublifts
	Spaltüberbrückung - Vorhaltung einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe - Klapprampe mit ≥ 100 cm Breite und ≥ 80 cm Länge - Betriebslast ≥ 300 kg (empfohlen 350 kg) - visuell-kontrastreiche Anforderungstaster für fahrzeuggebundene Einstiegshilfe an der Fahrzeugaußenseite in einer Höhe von 85 cm über Straßenbahniveau (max. Höhe:	
	Zwei- Sinne- Prinzip - Außenlautsprecher (Sprachdusche) an allen modernisierten Bussen	
Fahrzeugtüren	Kennzeichnung/ Auffindbarkeit - ertastbare, großflächige und kontrastreich gestaltete Bedienelemente für Türöffner - optimale Höhe der Bedienelemente 85 cm über Straßenbahnsteigniveau bzw. Fahrzeugboden (max. Höhe 130 cm) - Druckpunktaster (einfache Bedienbarkeit mit minimalen Kraftaufwand) - visuell-kontrastreiche Gestaltung (Größe ≥ 25 cm) auch nach Möglichkeit im Bereich der Außenwerbung Kennzeichnung der Einstiegstüren - visuell-kontrastreiche Gestaltung des Türbereiches an der Fahrzeugaußenseite (auch bei Werbegestaltung) - akustische Türfindungssignal und/oder taktile Vorrichtung zur Türfindung - einheitlicher Kennzeichnungsstandard für alle Fahrzeuge	Warnfunktion bei automatischer Türschließung - Beachtung des "Zwei-Sinne-Prinzips" (akustische und visuelle Warnung vor oder während des Schließvorgangs) oder das durch geeignete technische Maßnahmen ein wirkungsvoller Einklemmschutz sichergestellt wird
	Fahrgastwechsel ausreichend bemessene Breite der Betriebstüren - Durchgangsbreite Betriebstür mit Rollstuhlzugang: Einzeltür ≥ 90 cm; Doppeltür ≥ 130 cm ausreichend bemessene Öffnungszeit der Türen - keine Automatikschließung nach Zeitablauf	
Fahrzeug-Innenraumgestaltung	Niederflurigkeit - Niederflurbereich mindestens bis zur Erschließung der Multifunktionsfläche inklusive Rollstellplätze sowie Sitzplätze für Menschen mit Behinderung - ausreichende Durchgangsbreite ≥ 90 cm - Einsatz von ebenen rutschfesten Bodenbelägen	
	Beleuchtung - helle, blendfreie Beleuchtung (Vermeidung von künstlichen Lichtquellen in Sicht-/Augenhöhe)	
	besondere Bereiche für Reisende mit Behinderungen Mehrzweckfläche - Fläche nutzbar für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren, sperriges Gepäck, Elektro-Scooter, Fahrräder usw. - min. 1 Rollstuhlstellplatz (Maße B ≥ 75 cm; L ≥ 130) - in Höhe von 80 cm bis 95 cm oder wandseitige, senkrechte Festhaltvorrichtung am Rollstuhlstellplatz - erreichbarer Halteanforderungstaster an jedem Rollstuhlstellplatz - Piktogramm zum Kennzeichnen der besonderen Stellplätze Sitzplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen - ausreichend bemessene Anzahl ausgewiesener Plätze für Menschen mit Behinderungen in der Nähe von stufenlos zugänglichen Betriebstüren - deutliche Kennzeichnung mittels kontrastreichen Piktogramm - Haltestellenanforderungstaster vom Sitzplatz für Menschen mit Behinderung erreichbar	
	barrierefreie Anordnung relevanter Fahrzeugeinbauten - möglichst lückenlose Kette von Festhaltemöglichkeiten innerhalb des gesamten Fahrzeuges; Festhaltemöglichkeiten an jedem Stehplatz sowie im Türbereich Anordnung von Haltwunschtastern - Druckpunktaster (einfache Bedienbarkeit mit minimalen Kraftaufwand) - ausreichend bemessene Anzahl von Halteanforderungstastern mit visueller und akustischer Rückmeldefunktion	
Farbkonzeption kontrastreiche Innenraumgestaltung - visuell-kontrastreiche Gestaltung zwischen Böden und Sitzen - visuell-kontrastreiche Markierung von Stufen, Trittkanten und Gefahrenbereichen - visuell-kontrastreiche Gestaltung von Festhaltevorrichtungen - visuell-kontrastreiche Gestaltung von Haltestellenanforderungstastern		

- Ausstattungskriterien für Barrierefreiheit von Linienbussen (Zuständigkeitsbereich: AT Landkreis Greiz) -

Kriterium / Anforderungen		Regellösungen	ggf.: alternative Lösungen
barrierefreier Ein-/Ausstieg	niveaugleicher Einstieg	Niederflur- oder LowEntry-Busse - Einstiegshöhe an min. einer Betriebstür ≤ 25 cm über Straßenoberkante (mit aktivierter Absenkfunktion)	Hochbodenbusse - Einstiegshöhe an min. einer Betriebstür ≤ 25 cm über Straßenoberkante (mit aktivierter Absenkfunktion) - jede weitere Stufe ≤ 25 cm - kontrastreiche Markierung der Stufenkanten (sowohl als Tritt- und Setzstufe); T ≥ 4 cm
	Spaltüberbrückung	Vorhalten einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe - Klapprampe (B ≥ 100 cm; L ≥ 80 cm); oder Hublift (→ s. Alternativlösung) - Auslegung auf Betriebslast ≥ 300 kg - Betriebsanweisung und Schulung Fahrpersonal zur Bedienung der Klapprampe bzw. des Hublifts	Vorhalten einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe - Hublift (B ≥ 120 cm; L ≥ 80 cm; mit frontaler und seitlicher Abrollsicherung) - Auslegung auf Betriebslast ≥ 300 kg - Betriebsanweisung und Schulung Fahrpersonal zur Bedienung des Hublifts
Fahrzeigtüren	Kennzeichnung/ Auffindbarkeit	Kennzeichnung mittels Piktogrammen (Größe ≥ 3,6 cm) - auf der Beifahrerseite des Fahrzeuges - neben der Betriebstür mit Rollstuhlzugang barrierefreie Gestaltung der Bedienelemente/Türöffner - Druckpunktaster (Größe ≥ 25 cm ²); visuell kontrastreich gestaltet (keine Rot-Grün-Kombination) - Bedienbarkeit mit minimalem Kraftaufwand - optimale Höhe: 85 cm über Fahrzeugboden (maximal 130 cm über Straßenoberkante)	
	Fahrgastwechsel	ausreichend breit bemessene Fahrzeigtüren - Rollstuhlzugang: B ≥ 90 cm (zwischen Handläufen ≥ 80 cm) - übrige Betriebstüren: B ≥ 65 cm (Einzeltür) bzw. B ≥ 120 cm (Doppeltür) ausreichende Fahrgastwechselzeit - keine Automatikschließung nach Zeitablauf	Warnfunktion bei automatischer Türschließung - Beachtung des "Zwei-Sinne-Prinzips" (akustische und visuelle Warnung vor und während des Schließvorgangs) - Anbringung spezieller Türöffnungstaster an der Fahrzeuginnen- und -außenseite zur Anforderung einer längeren Türöffnungszeit (→ s. Kennzeichnung/Auffindbarkeit)
Fahrzeug-Innenraumgestaltung	Niederflurigkeit	barrierefreie Wegeführung im Fahrzeuginneren - stufenlose Wegführung ausgehend vom Rollstuhlzugang mindestens bis zur Mehrzweckfläche sowie Sitzplätzen für Menschen mit Behinderung - ausreichende Durchgangsbreite (≥ 90 cm) - Fahrzeuglängsneigung ≤ 8%; Fahrzeugquerneigung ≤ 5% - Einsatz von ebenen, rutschhemmenden Bodenbelägen	
	besondere Bereiche für Reisende mit Behinderungen	Vorhalten einer Mehrzweckfläche - min. 1 Rollstuhl-Stellplatz (ggf. durch klappbare Sitze; B ≥ 75 cm; L ≥ 130 cm); Ausrichtung in Fahrtrichtung; nutzbar als Mehrzweckfläche (Kinderwagen/Rollator/Fahrräder/Gepäck) - ausreichende Manövrierfläche (150 cm × 150 cm) - Sicherungsvorrichtung für Rollstühle (entweder Rückhaltelehne mit seitlicher, klappbarer Armelehne oder Verankerungs-/Gurtsystem) - umlaufende Festhaltevorrichtung (H = 80 ... 95 cm) - Kennzeichnung des Rollstuhlstellplatzes mittels Piktogramm Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen - min. 2 Plätze; möglichst in Türnähe - Sitzplatzausrichtung nach in oder entgegen der Fahrtrichtung - klappbare Armelehnen zum Gang - Blindenhundplatz direkt unter oder neben min. 1 ausgewiesenen Sitzplatz für Menschen mit Behinderungen - Kennzeichnung der betroffenen Sitzplätze mittels Piktogramm	
	barrierefreie Anordnung relevanter Fahrzeugeinbauten	Anordnung von Festhaltemöglichkeiten - durchgehend erreichbare Festhaltemöglichkeiten von den Betriebstüren zu allen Plätzen - Festhaltemöglichkeiten an jedem Stehplatz sowie im Türbereich - senkrechte Haltestangen an min. jedem 2. Sitzplatz Anordnung von Haltewunschtastern - Haltewunschtaster müssen von jedem Sitzplatz für Menschen mit Behinderungen erreichbar sein - Haltewunschtaster als Druckpunktaster im Bereich der Mehrzweckfläche (→ s. Kennzeichnung/Auffindbarkeit) - ausreichende, gut verteilte Anzahl an Haltewunschtastern - akustische und optische Rückmeldung der Halteanforderung	Verzicht auf Haltewunschtaster möglich - bei flexiblen Bedienformen mit vorheriger Anmeldung des Ein- und Ausstiegsortes oder - bei ausnahmslosem Halten an allen Haltestellen (d.h. auch, wenn kein Ausstiegswunsch vorliegt)
	Farbkonzeption	kontrastreiche Innenraumgestaltung - visuell kontrastreiche Gestaltung zwischen Böden und Sitzen - optische Hervorhebung von Stufen (→ s. niveaugl. Einstieg) - visuell kontrastreiche Farbgebung von Festhaltemöglichkeiten - visuell kontrastreiche Farbgebung von Haltewunschtastern	

Anforderungen zur Herstellung von Barrierefreiheit bei IuK-Einrichtungen

Medium	Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung von Informations- und Kommunikationsmöglichkeiten	
	Zielhorizont	Standards/Vorgaben
Printmedien - Fahrplanhefte - Broschüren - Info-Flyer	kurzfristig: mittelfristig:	- Verwendung kontrastreicher Schriftfarben; keine Rot-Grün-Kombinationen - Verwendung serifenloser Schriftarten; gemischte Groß-/Kleinschreibung - Verwendung von mattem bzw. glanzfreiem Papier - Informationen aus Printmedien müssen auch digital verfügbar sein (Vorlese- und Übersetzungsfunktion; s.u.) - Erstellung eines "Wegweisers für die Nutzung des ÖPNV" in einfacher Sprache (soweit sinnvoll umsetzbar)
Haltestellenaushänge	kurzfristig: mittelfristig: langfristig: dauerhaft:	- Verwendung kontrastreicher Schriftfarben; keine Rot-Grün-Kombinationen - Verwendung serifenloser Schriftarten; gemischte Groß-/Kleinschreibung - Verwendung haltestellenspezifischer QR-Codes als Verweis auf digitale Echtzeitinformationen (via Internet; s.u.) - Einsatz glanzfreier bzw. entspiegelter Vitrinen (bzw. Ersatz) - Vermeidung von Blend-/Spiegelungswirkung durch Optimierung des Standortes bzw. der Anbringung
Fahrausweisautomaten (betrifft AT Stadt Gera)	mittel- bis langfristig:	- Menüführung unter besonderer Berücksichtigung von Menschen mit Behinderungen - Einsatz glanzfreier bzw. entspiegelter Displays - Verwendung kontrastreicher Farbgestaltungen; keine Rot-Grün-Kombinationen - Vorhaltung von Informationen (insb. zu Tarifen) in einfacher Sprache - Vorhaltung wesentlicher Informationen auch in Fremdsprachen
webbasierte Angebote - Internetauftritt - Apps	kurzfristig: mittelfristig:	- Kontrastmodus- und Vergrößerungsfunktion - Verwendung kontrastreicher Schriftfarben; keine Rot-Grün-Kombinationen - Verwendung serifenloser Schriftarten; gemischte Groß-/Kleinschreibung - Vorlesefunktion - Möglichkeit der Spracheingabe - (automatisierte) Übersetzungsfunktion
Fahrzeugaußenseite (Fahrzeugzielanzeige)	kurzfristig:	- Front-/Seitenanzeige: Liniennummer, Ziel (be-/hinterleuchtet oder als Leuchtpunkt-/LED-Anzeige) - Verwendung kontrastreicher Schriftfarben; keine Rot-Grün-Kombinationen (optimal: gelb auf schwarz) - Einsatz glanzfreier bzw. entspiegelter Glasabdeckungen; alternativ: Erhöhung der Leuchtdichte - Vermeidung von Laufschriften (besser: Wechselanzeige mit Anzeigedauer 1 sec. pro 6 Zeichen) - Verwendung serifenloser Schriftarten; gemischte Groß-/Kleinschreibung
Fahrgast-Infotainment (Fahrzeuginnenanzeige)	mittelfristig: langfristig:	- mindestens Anzeige <u>und</u> Ansage der jeweils nächsten Haltestelle (alternativ: fahrerbasierte Haltestellenansage) - Ankündigung durch Signalton (z.B. Zwei-Ton-Gong) - Innenanzeige muss von jedem Platz aus einsehbar sein - Einsatz glanzfreier bzw. entspiegelter Glasabdeckungen; alternativ: Erhöhung der Leuchtdichte - Verwendung kontrastreicher Schriftfarben; keine Rot-Grün-Kombinationen - Vermeidung von Laufschriften (besser: Wechselanzeige mit Anzeigedauer 1 sec. pro 6 Zeichen) - Verwendung serifenloser Schriftarten; gemischte Groß-/Kleinschreibung - Gewährleistung von Echtzeitinformationen im Fahrzeug zu Anschlüssen, Verspätungslagen und Störungen
Mobilitätszentrale - Verkehrs-/Servicebüros - weitere Verkaufsstellen - Agenturen	kurzfristig: langfristig:	- Gewährleistung verschiedener Beratungswege (persönlich, telefonisch, per E-Mail) - technische Voraussetzungen für Beratungen nach dem "Zwei-Sinne-Prinzip" (insb. Vergrößerungsgerät) - Besetzung der Mobilitätszentrale kann zeitlich beschränkt werden (Öffnungszeiten) - Beratungsmöglichkeiten unter Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit geistigen/kognitiven Stör - PRG-Verkehrsbüro: Weiterentwicklung zur "virtuellen Mobilitätszentrale" (flächendeckende persönliche Beratung)
Fahrpersonal	kurzfristig:	- Bereitstellung aller benötigten Informationen für schnelle (Erst-)Beratungen bzw. Informationen - technische Voraussetzungen für Fahrgastinformationen bei Abweichungen vom Regelbetrieb (akustisch)

Haltestellensteckbrief (Stadt Gera) am Beispiel der Haltestelle „Gera, Südbahnhof“

Steckbrief			
Name der Haltestelle		Position 1	Position 2
Allgemeines	Richtung	stadtwärts	landwärts
	X-Koordinate	50.872.221	50.872.350
	Y-Koordinate	12.075.773	12.075.685
	Linien	10,11,17	10,11,17
Bauart	Bauart Haltestelle-Fahrbahnrand-Haltestellenschild	Mast (Colani)	Mast (Colani)
	Bauart Haltestelle-Fahrbahnrand-Lage	Fahrbahnrandlage	Fahrbahnrandlage
	Bauart Haltestelle-Fahrbahnrand-Länge Bushalt (m)	20	19
	Bauart Haltestelle-Fahrbahnrand-Querung	ungesichert, abgesenkter Bord	ungesichert, abgesenkter Bord
	Bauart Haltestelle-Fahrbahnrand-Querung mit Bodenindikatoren	nicht vorhanden	nicht vorhanden
	Bauart Haltestelle-Fahrbahnrand-Radweg	kein Radweg	kein Radweg
	Bauart Haltestelle-Fahrbahnrand-Verkehrsraum	innerorts	innerorts
	Bauart Haltestelle-Fahrbahnrand-Zuwegung	befestigte Oberfläche	befestigte Oberfläche
	Bauart Fußweg Breite (m)	3,5	2,7
	Bauart Haltestelle - Bodenbelag	Asphalt	Asphalt
Beleuchtung	FGU	Lichtmast	
Bordsteinhöhe	Sonderbord-Bordhöhe (cm)	KB 18	KB 18
Blindenleitsystem	Blindenleitsystem-Bodenindikatoren-vorhanden	vorhanden	vorhanden
	Blindenleitsystem-Einstiegsfeld-Bauart Einstiegsfeld	'---	'---
	Blindenleitsystem- Einbaurichtung	parallel	parallel
	Blindenleitsystem-Farbe Bodenindikatoren	dunkelgrau	dunkelgrau
	Blindenleitsystem-Größe Auffindefeld (cm)	150 x 60	150 x 60
	Blindenleitsystem-Kontraststeine	ja (dunkel - hell)	ja (dunkel - hell)
	Blindenleitsystem- Leitstreifen - Breite (cm)	30	30
Blindenleitsystem-Einstiegsfeld-Lage Einstiegsfeld	---	'---	
Wartebereich I bauliche Merkmale	Fahrgastunterstand	1	0
	Wartebereich 1-bauliche Merkmale-geringste Durchgangsbreite (cm)	2	1,5
	Wartebereich 1 bauliche Merkmale Wartefläche (2,50 m x 1,50 m)	vorhanden	vorhanden
	Wartebereich 1-bauliche Merkmale-Länge ohne Rampen (m)		
	Wartebereich 1 bauliche Merkmale Kopffreiraum	vorhanden	vorhanden
Wartebereich 1-bauliche Merkmale-Störelemente			
Wartebereich II - Ausstattung	Wartebereich 2-Ausstattung-Abfallsammler	1 x	1 x
	Wartebereich 2-Ausstattung-Akustische Information	keine	keine
	Wartebereich 2-Ausstattung-Automat	vorhanden	nicht vorhanden
	Wartebereich 2-Ausstattung-DFI	vorhanden	vorhanden
	Wartebereich 2-Ausstattung-Fahrradaufbewahrung	nicht vorhanden	nicht vorhanden
	Wartebereich 2-Ausstattung-Fahrradstellplätze	nicht vorhanden	nicht vorhanden
	Wartebereich 2-Ausstattung-Sitze	3	nicht vorhanden
	Wartebereich 2-Ausstattung-Sitzgelegenheiten	Bank	nicht vorhanden
Wartebereich 2-Ausstattung-Anlehnhilfe	nicht vorhanden	nicht vorhanden, nach Möglichkeit prüfen	
Information	Fahrplanträger A-Fahrplankästen A4 hoch-Anzahl FP A		
	Fahrplanträger A-Fahrplankästen A4 hoch-Erreichbarkeit FP A		
	Fahrplanträger B-Fahrplankästen A3 hoch -Anzahl FP A		1
	Fahrplanträger B-Fahrplankästen A3 hoch-Erreichbarkeit FP A	stufenlos	stufenlos
	Fahrgastinformationsvitrine	vorhanden	
	Fahrplan	vorhanden	vorhanden
	Tarifhinweis	vorhanden	
	Liniennetzplan	vorhanden	
	QR- Code		
Übersichts- oder Stadtpläne	vorhanden		
Informationsquartett (Fahrplan, Tarifinfo, Liniennetzplan, Übersichtpläne)			
Sonstiges	Reinigungsintervall	1	1
	Grundstückseigentümer		
	Winterdienstverantwortlicher	'---	'---
Anmerkung/ Besonderheiten	kombinierter Bus- und Straßenbahnsteig (stadtwärts)		
Barrierefreiheit	Barrierefreiheit mobilitätseingeschränkt	ja	ja
	Barrierefreiheit sensorisch eingeschränkt	ja	ja
	Barrierefreiheit kognitiv eingeschränkt	nicht bewertet	nicht bewertet

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Abzweig Albersdorf	Berga/Elster	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Abzweig Bermichsmühle	Auma-Weidatal	1	n Auma	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Bermichsmühle	Auma-Weidatal	2	n Staitz	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Bildhaus	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Waldhs	S-3	---	0,4	Priorität E	---	---
Abzweig Bildhaus	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	S-3	---	0,4	Priorität E	---	---
Abzweig Birkhausen	Harth-Pöllnitz	1	n Schleiz	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Abzweig Birkhausen	Harth-Pöllnitz	2	n Gera	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Abzweig Büna	Zeulenroda-Triebes	1	n Dobia	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Büna	Zeulenroda-Triebes	2	n Wolfsh	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Caasen	Bethenhausen	1	n Bethenh	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Caasen	Bethenhausen	2	n Brahm	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Caselwitz	Greiz	1	n Mosch	S-1	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Caselwitz	Greiz	2	v Mosch	S-1	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Caselwitz	Greiz	3	v Tremn	S-3	---	0,4	Priorität E	---	---
Abzweig Cossengrün	Greiz	1	n Plauen	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Abzweig Cossengrün	Greiz	2	n Elsterb	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Abzweig Dittersdorf	Berga/Elster	1	n Berga	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Abzweig Dittersdorf	Berga/Elster	2	n Weida	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Abzweig Frankenau	Reichstädt	1	n Pölzig	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Frankenau	Reichstädt	2	n Brahm	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Fröbersgrün	Zeulenroda-Triebes	1	n Bernsg	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Fröbersgrün	Zeulenroda-Triebes	2	n Elsterb	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Gauern	Gauern	1	n Wolfersd	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Abzweig Gauern	Gauern	2	v Wolfersd	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Abzweig Gleina	Caaschwitz	1	n Crossen	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Gleina	Caaschwitz	2	n Gera	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Großbocka	Bocka	2	v Großb	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Großbocka, B2	Bocka	1	B2 landw	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Großbocka, B2	Bocka	2	B2 n Gera	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Kahmer	Greiz	1	v Walt	S-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Kahmer	Greiz	2	n Walt	S-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Kahmer	Greiz	3	n Reichenb	R-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Kahmer	Greiz	4	v Reichenb	R-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Kaltenborn	Kraftsdorf	1	n Harp	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Kaltenborn	Kraftsdorf	2	n Gera	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Kleinbocka	Bocka	1	B2 landw	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Kleinbocka	Bocka	2	B2 n Gera	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Köckritz	Weida	1	B92 n Weida	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Abzweig Köckritz	Weida	2	B92 v Weida	R-1	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Köckritz	Weida	3	v Köckritz	R-1	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Kühdorf	Langenwetzendorf	1	n Hohenöls	R-2	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Kühdorf	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-2	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Lessen	Gera	1	n Aga	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Abzweig Lessen	Gera	2	n Roben	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Abzweig Muntscha	Auma-Weidatal	1	n Krölpa	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Muntscha	Auma-Weidatal	2	n Auma	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Naulitz	Gera	1	n Ronnebg	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Naulitz	Gera	2	n Gera	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Neugernsdorf	Langenwetzendorf	1	n Hohenöls	R-2	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Neugernsdorf	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-2	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Reichardtsdorf	Bad Köstritz	1	n Hermsd	R-2	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Reichardtsdorf	Bad Köstritz	2	n Gera	R-2	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Schönbach	Greiz	1	n Plauen	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Abzweig Schönbach	Greiz	2	n Elsterb	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Abzweig Seehotel	Weißendorf	1	n Zeulenrd	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Abzweig Seehotel	Weißendorf	2	n Triebes	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Abzweig Seligenstädt	Gera	1	n Gera	Sonstige	---	0,2	Priorität E	---	---
Abzweig Settendorf	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Grkundf	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Settendorf	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Sorge	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Silberfeld	Zeulenroda-Triebes	1	n Auma	R-1	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Silberfeld	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-1	---	1,0	Priorität E	---	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Abzweig Teichwitz	Teichwitz	1	n Weida	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Teichwitz	Teichwitz	2	n Hohenöls	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Thalbach	Greiz	1	n Schönf	S-1	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Thalbach	Greiz	2	n Irchw	S-1	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Abzweig Waltersdorf	Lindenkreuz	1	n Mübdf	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Waltersdorf	Lindenkreuz	2	n Gera	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Weißendorf	Weißendorf	1	n Zeulenrd	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Abzweig Weißendorf	Weißendorf	2	n Triebes	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Abzweig Wenigenauma	Auma-Weidatal	1	n Auma	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Abzweig Wenigenauma	Auma-Weidatal	2	n Zeulenrd	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Abzweig Wolfshain	Zeulenroda-Triebes	1	n Dobia	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Wolfshain	Zeulenroda-Triebes	2	v Dobia	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Wolfshain	Zeulenroda-Triebes	3	n Pöllw	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Zadelsdorf	Zeulenroda-Triebes	1	n Auma	R-1	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Zadelsdorf	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-1	---	1,0	Priorität E	---	---
Abzweig Zossen	Wünschendorf/Elster	1	n Weida	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Abzweig Zossen	Wünschendorf/Elster	2	n Gera	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Altgersdorf	Langenwetzendorf	1	n Tschirma	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Altgersdorf	Langenwetzendorf	2	n Wittch	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Arnsgrün, Kesselmühle	Greiz	1	n Bernsg	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Arnsgrün, Kesselmühle	Greiz	2	n Elsterb	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Arnsgrün, Trockenwerk	Zeulenroda-Triebes	1	v Wolfsh	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Arnsgrün, Trockenwerk	Zeulenroda-Triebes	2	n Wolfsh	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Arnsgrün, Trockenwerk	Zeulenroda-Triebes	3	n Arnsgr	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Arnsgrün, Trockenwerk	Zeulenroda-Triebes	4	v Arnsgr	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Arnsgrün, Trockenwerk	Zeulenroda-Triebes	5	n Büna	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Arnsgrün, Trockenwerk	Zeulenroda-Triebes	6	v Büna	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Arnsgrün, Wartehalle	Zeulenroda-Triebes	1	n Bernsg	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Arnsgrün, Wartehalle	Zeulenroda-Triebes	2	n Elsterb	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Arnsgrün, Wartehalle	Zeulenroda-Triebes	3	WS	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Aubachtal, Ebertstraße	Greiz	1	n Reudn	R-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 2	---
Aubachtal, Ebertstraße	Greiz	2	n Greiz	R-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 2	---
Aubachtal, Feldschlösschenstraße	Greiz	1	n Reudn	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Aubachtal, Feldschlösschenstraße	Greiz	2	n Greiz	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Aubachtal, Kermannstraße	Greiz	1	n Reichenb	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Aubachtal, Kermannstraße	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Aubachtal, Sommerbad	Greiz	1	n Pohlitz	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Aubachtal, Sommerbad	Greiz	2	n Aubacht	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Aubachtal, Turnhalle	Greiz	1	n Reudn	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Aubachtal, Turnhalle	Greiz	2	n Greiz	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Aubachtal, Volkssportanlage	Greiz	1	n Reudn	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Aubachtal, Volkssportanlage	Greiz	2	n Greiz	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Aubachtal, Wartehalle	Greiz	1	n Reichenb	S-1	---	3,4	Priorität B	EKL - 1	---
Aubachtal, Wartehalle	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	3,4	Priorität B	EKL - 1	---
Auma, Anker	Auma-Weidatal	1	n Triptis	R-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 2	---
Auma, Anker	Auma-Weidatal	2	n Zeulenrd	R-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 2	---
Auma, Grundschule	Auma-Weidatal	1	alle	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Auma, Markt	Auma-Weidatal	1	alle	R-1	StPNV - StPNV	4,2	Priorität A	EKL - 0	---
Auma, Marktberg	Auma-Weidatal	1	n Triptis	R-1	StPNV - StPNV	4,2	Priorität A	EKL - 0	---
Auma, Triptiser Straße	Auma-Weidatal	1	n Triptis	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Auma, Triptiser Straße	Auma-Weidatal	2	n Zeulenrd	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Bad Köstritz, Am Rosenhügel	Bad Köstritz	1	n Hermsd	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	<input checked="" type="checkbox"/>
Bad Köstritz, Am Rosenhügel	Bad Köstritz	2	n Gera	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Bad Köstritz, Am Schlosspark	Bad Köstritz	1	n Gera	R-1	---	4,0	Priorität B	EKL - 2	---
Bad Köstritz, Bahnhof	Bad Köstritz	1	n Pohlitz	R-1	SPNV - StPNV	3,6	Priorität B	EKL - 0	---
Bad Köstritz, Bahnhof	Bad Köstritz	2	n Gera	R-1	SPNV - StPNV	3,6	Priorität B	EKL - 0	---
Bad Köstritz, Chemiewerk	Bad Köstritz	1	v Gera	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Bad Köstritz, Chemiewerk	Bad Köstritz	2	n Gera	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Bad Köstritz, Grundschule	Bad Köstritz	1	alle	Sonstige	---	1,2	Priorität D	---	---
Bad Köstritz, H.-Schütz-Haus	Bad Köstritz	1	n Crossen	R-1	---	4,0	Priorität B	EKL - 2	---
Bad Köstritz, J.-Sturm-Platz	Bad Köstritz	1	n Hermsd	R-1	---	4,0	Priorität B	EKL - 2	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Bad Köstritz, Kuxberg	Bad Köstritz	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Bad Köstritz, Pappelallee	Bad Köstritz	1	n Crossen	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Bad Köstritz, Pappelallee	Bad Köstritz	2	n Gera	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Bad Köstritz, Pohlitz	Bad Köstritz	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Bad Köstritz, Regelschule	Bad Köstritz	1	n Crossen	R-1	---	3,6	Priorität B	EKL - 2	<input checked="" type="checkbox"/>
Bad Köstritz, Regelschule	Bad Köstritz	2	n Gera	R-1	---	3,6	Priorität B	EKL - 2	<input checked="" type="checkbox"/>
Bad Köstritz, Sommerleithe	Bad Köstritz	1	n Hermsd	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Bad Köstritz, Sommerleithe	Bad Köstritz	2	n Gera	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Baldenhain	Großenstein	1	n Pölzig	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Baldenhain	Großenstein	2	n Ronnebg	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Beiersdorf	Pölzig	1	alle	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Berga, Bahnhof	Berga/Elster	1	n Obgeißdf	R-3	SPNV - StPNV	3,0	Priorität C	EKL - 0	---
Berga, Bahnhof	Berga/Elster	2	v Obgeißdf	R-3	SPNV - StPNV	3,0	Priorität C	EKL - 0	---
Berga, Gewerbegebiet	Berga/Elster	1	alle	Sonstige	---	1,2	Priorität D	---	---
Berga, Puschkinstraße	Berga/Elster	1	alle	R-3	---	3,0	Priorität C	EKL - 3	---
Berga, Schule	Berga/Elster	1	v Obgeißdf	R-3	---	3,2	Priorität B	EKL - 3	---
Berga, Schule	Berga/Elster	2	n Obgeißdf	R-3	---	3,2	Priorität B	EKL - 3	---
Berga, Siedlung Neumühl	Berga/Elster	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Bernsgrün, Ortseingang	Zeulenroda-Triebes	1	n Bernsg	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Bernsgrün, Wartehalle	Zeulenroda-Triebes	1	alle	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Bethenhausen	Bethenhausen	1	n Pölzig	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Bethenhausen	Bethenhausen	2	n Brahm	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Bethenhausen, Mühle	Bethenhausen	1	n Hirschfeld	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Bethenhausen, Mühle	Bethenhausen	2	v Hirschfeld	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Birkhausen	Harth-Pöllnitz	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Birkigt	Harth-Pöllnitz	1	n Fwoldf	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Birkigt	Harth-Pöllnitz	2	n Niederpö	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Brahmenau, Abzweig Nauendorf	Brahmenau	1	n Pölzig	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Brahmenau, Abzweig Nauendorf	Brahmenau	2	n Gera	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Brahmenau, Culm	Brahmenau	1	alle	R-2	---	3,0	Priorität C	EKL - 2	---
Braunichswalde, Ortsmitte	Braunichswalde	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Braunichswalde, Wendeschleife	Braunichswalde	1	alle	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Braunsdorf	Auma-Weidatal	1	alle	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Brückla	Hohenleuben	1	n Hohenöls	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Brückla	Hohenleuben	2	n Zeulenrd	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Büna, Ort	Zeulenroda-Triebes	1	n Arnsgr	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Büna, Ort	Zeulenroda-Triebes	2	n Dobia	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Burkersdorf, B 175	Harth-Pöllnitz	1	n Mübdf	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Burkersdorf, B 175	Harth-Pöllnitz	2	n Weida	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Burkersdorf, Ort	Harth-Pöllnitz	1	n Weida	R-2	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Burkersdorf, Ort	Harth-Pöllnitz	2	v Weida	R-3	---	2,8	Priorität C	EKL - 3	---
Burkersdorf, Seniorenheim	Harth-Pöllnitz	1	n Mübdf	R-2	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Burkersdorf, Seniorenheim	Harth-Pöllnitz	2	n Weida	R-2	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Caaschwitz, Ort	Caaschwitz	1	n Crossen	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Caaschwitz, Ort	Caaschwitz	2	n Gera	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Caaschwitz, Vorstadt	Caaschwitz	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Caaschwitz, Wartehalle B7	Caaschwitz	1	n Crossen	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Caaschwitz, Wartehalle B7	Caaschwitz	2	n Gera	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Caasen, Ort	Bethenhausen	1	n Hirschfeld	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Caasen, Ort	Bethenhausen	2	n Brahm	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Caselwitz, Ort	Greiz	1	alle	S-3	---	1,6	Priorität D	EKL - 3	---
Chursdorf, Linde	Seelingstädt	1	n Berga	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Chursdorf, Linde	Seelingstädt	2	n Werdau	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Chursdorf, Wendestelle	Seelingstädt	1	alle	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Clodra, Ort	Berga/Elster	1	alle	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Cossengrün, Kreuzung	Greiz	1	n Elsterb	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Cossengrün, Kreuzung	Greiz	2	n Schönbn	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Cossengrün, Landstraße	Greiz	1	n Elsterb	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Cossengrün, Schule	Greiz	1	alle	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Cretzschwitz	Gera	1	n Wernsd	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Cretzschwitz	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Crimla	Crimla	1	n Weida	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Crimla	Crimla	2	n Gera	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Daßlitz, Gewerbegebiet	Langenwetzendorf	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Daßlitz, Kreuzung	Langenwetzendorf	1	n Hohenöls	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Daßlitz, Kreuzung	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Daßlitz, Wacholderschenke	Langenwetzendorf	1	n Hohenöls	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Daßlitz, Wacholderschenke	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Daßlitz, Wartehalle	Langenwetzendorf	1	n Twoldf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Daßlitz, Wartehalle	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Dobia	Zeulenroda-Triebes	1	n Wolfsh	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Dobia	Zeulenroda-Triebes	2	v Wolfsh	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Döhlen	Auma-Weidatal	1	n Auma	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Döhlen	Auma-Weidatal	2	n Triebes	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Dörlau	Greiz	1	n Elsterb	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Dörlau	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Dorna	Gera	1	n Brahm	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Dorna	Gera	2	n Gera	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Dörtendorf	Zeulenroda-Triebes	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Dürrenberg	Hartmannsdorf	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Endschütz	Endschütz	1	alle	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Erbengrün, Mitte	Langenwetzendorf	1	n Wellsdf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Erbengrün, Mitte	Langenwetzendorf	2	n Naitsch	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Erbengrün, Stern	Langenwetzendorf	1	n Wellsdf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Erbengrün, Stern	Langenwetzendorf	2	n Naitsch	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Forstwolfersdorf	Harth-Pöllnitz	1	n Rohna	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Forstwolfersdorf	Harth-Pöllnitz	2	WS	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Förthen	Zeulenroda-Triebes	1	n Pahren	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Förthen	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Frankenau, Ort	Reichstädt	1	n Pölzig	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Frankenau, Ort	Reichstädt	2	n Ronnebg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Frankenau, Wendeschleife	Reichstädt	1	n Pölzig	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Frankenau, Wendeschleife	Reichstädt	2	n Ronnebg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Friedmannsdorf, Wendeschleife	Seelingstädt	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Friefnitz	Harth-Pöllnitz	1	alle	R-2	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Friefnitz, Gewerbegebiet	Harth-Pöllnitz	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Gablau	Greiz	1	n Elsterb	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Gablau	Greiz	2	n Hohndf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Gauern, Ort	Gauern	1	n Seeling	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Gauern, Ort	Gauern	2	v Seeling	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Geißen, Fuchsbau	Saara	1	n Mübdf	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Geißen, Fuchsbau	Saara	2	n Gera	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Geißen, Kartoffellager	Saara	1	n Mübdf	R-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Geißen, Kartoffellager	Saara	2	n Gera	R-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Geißen, Ort	Saara	1	n Mübdf	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Geißen, Ort	Saara	2	n Gera	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Gera, Am Lerchenberg	Gera	1	n Langbg	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Gera, Am Lerchenberg	Gera	2	n Gera	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Gera, Autobahn	Gera	1	n Langbg	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Gera, Autobahn	Gera	2	n Gera	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Gera, Busbahnhof	Gera	0	Ank	R-1	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	5,0	Priorität A	EKL - 0	<input checked="" type="checkbox"/>
Gera, Busbahnhof Hst 1	Gera	1	1	R-1	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	5,0	Priorität A	EKL - 0	<input checked="" type="checkbox"/>
Gera, Busbahnhof Hst 2	Gera	2	2	R-1	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	5,0	Priorität A	EKL - 0	<input checked="" type="checkbox"/>
Gera, Busbahnhof Hst 3	Gera	3	3	R-1	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	5,0	Priorität A	EKL - 0	<input checked="" type="checkbox"/>
Gera, Busbahnhof Hst 4	Gera	4	4	R-1	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	5,0	Priorität A	EKL - 0	<input checked="" type="checkbox"/>
Gera, Busbahnhof Hst 5	Gera	5	5	R-1	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	5,0	Priorität A	EKL - 0	<input checked="" type="checkbox"/>
Gera, Fußgängertunnel B92	Gera	1	n Weida	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Gera, Fußgängertunnel B92	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Gera, Gewerbegebiet Leibnizstraße	Gera	1	n Langbg	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Gera, Gewerbegebiet Leibnizstraße	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Gera, Heidecksburgstraße	Gera	1	n Brahm	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Gera, Heidecksburgstraße	Gera	2	n Gera	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Gera, Industriestraße	Gera	1	n Langbg	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Gera, Industriestraße	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Gera, Röppisch B92	Gera	1	n Weida	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Gera, Röppisch B92	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Gera, Südbahnhof (Sachsenplatz)	Gera	1	n Weida	R-1	SPNV - StPNV	4,0	Priorität B	EKL - 0	---
Gera, Südbahnhof (Sachsenplatz)	Gera	2	n Gera	R-1	SPNV - StPNV	4,0	Priorität B	EKL - 0	---
Gleina, Ort	Bad Köstritz	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Göhren	Auma-Weidatal	1	n Auma	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Göhren	Auma-Weidatal	2	n Triebes	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Gommla, B 92	Greiz	1	n Greiz	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Gommla, Betriebshof	Greiz	2	n Greiz	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Gommla, Sonne	Greiz	1	v Greiz	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Gommla, Sonne	Greiz	2	n Hohenöls	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Gommla, Wartehalle	Greiz	1	alle	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Göttendorf, Wartehalle	Langenwetzendorf	1	n Zeulenrd	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Göttendorf, Wartehalle	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Gottesgrün, Turnhalle	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Reudn	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Gottesgrün, Turnhalle	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	v Reudn	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Gräfenbrück	Weida	1	v Weida	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Gräfenbrück	Weida	2	n Weida	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Greiz, Abzweig Kugelacker	Greiz	1	n Irchw	S-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Greiz, Abzweig Kugelacker	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Greiz, Adelheidstraße	Greiz	1	n Pohlitz	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Adelheidstraße	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Am Brand	Greiz	1	alle	S-3	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Greiz, Ausgang Irchwitz	Greiz	1	n Reichenb	S-1	StPNV - StPNV	4,0	Priorität B	EKL - 0	---
Greiz, Ausgang Irchwitz	Greiz	2	n Greiz	S-1	StPNV - StPNV	4,0	Priorität B	EKL - 0	---
Greiz, Bahnhof	Greiz	6	Ank 1	S-1	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	4,4	Priorität A	EKL - 0	<input checked="" type="checkbox"/>
Greiz, Bahnhof	Greiz	7	Ank 2	S-1	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	4,4	Priorität A	EKL - 0	<input checked="" type="checkbox"/>
Greiz, Bahnhof Hst 1	Greiz	1	1	S-1	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	4,4	Priorität A	EKL - 0	<input checked="" type="checkbox"/>
Greiz, Bahnhof Hst 2	Greiz	2	2	S-1	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	4,4	Priorität A	EKL - 0	<input checked="" type="checkbox"/>
Greiz, Bahnhof Hst 3	Greiz	3	3	S-1	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	4,4	Priorität A	EKL - 0	<input checked="" type="checkbox"/>
Greiz, Bahnhof Hst 4	Greiz	4	4	S-1	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	4,4	Priorität A	EKL - 0	<input checked="" type="checkbox"/>
Greiz, Bahnhof Hst 5	Greiz	5	5	S-1	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	4,4	Priorität A	EKL - 0	<input checked="" type="checkbox"/>
Greiz, Baumarkt	Greiz	1	n Elsterb	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Baumarkt	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Bebelstraße	Greiz	1	n Reichenb	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Bebelstraße	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Beethovenstraße	Greiz	1	n Irchw	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Beethovenstraße	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Bruno-Bergner-Straße	Greiz	1	n Hohenöls	S-1	---	3,2	Priorität B	EKL - 1	---
Greiz, Bruno-Bergner-Straße	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	3,2	Priorität B	EKL - 1	---
Greiz, Carolinenstraße	Greiz	1	n Elsterb	S-1	---	3,6	Priorität B	EKL - 1	---
Greiz, Carolinenstraße	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	3,6	Priorität B	EKL - 1	---
Greiz, Franz-Feustel-Straße	Greiz	1	alle	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Glohdenhammer	Greiz	1	n Twoldf	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Greiz, Glohdenhammer	Greiz	2	n Greiz	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Greiz, Heinrichshöhe	Greiz	1	n Pohlitz	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Heinrichshöhe	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Krankenhaus	Greiz	1	alle	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Laagweg	Greiz	1	alle	S-3	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Greiz, Leonhardtstraße	Greiz	1	n Twoldf	S-3	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Greiz, Leonhardtstraße	Greiz	2	n Greiz	S-3	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Greiz, Linde	Greiz	1	n Irchw	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Linde	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Marienstraße	Greiz	1	alle	S-3	---	1,8	Priorität D	EKL - 3	<input checked="" type="checkbox"/>
Greiz, Obere Silberstraße	Greiz	1	n Pohlitz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Obere Silberstraße	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Oßwaldstraße	Greiz	1	n Pohlitz	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Oßwaldstraße	Greiz	2	n Aubacht	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Parkausgang	Greiz	1	n Twoldf	S-3	---	1,6	Priorität D	EKL - 3	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Greiz, Parkausgang	Greiz	2	n Greiz	S-3	---	1,6	Priorität D	EKL - 3	---
Greiz, Pohlitzer Straße	Greiz	1	alle	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Puschkinplatz Hst 1	Greiz	1	n Reichenb	S-1	StPNV - StPNV	5,0	Priorität A	EKL - 0	---
Greiz, Puschkinplatz Hst 2	Greiz	2	n Greiz	S-1	StPNV - StPNV	5,0	Priorität A	EKL - 0	---
Greiz, Rathenauplatz	Greiz	1	n Reichenb	S-1	---	3,8	Priorität B	EKL - 1	---
Greiz, Rathenauplatz	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	3,8	Priorität B	EKL - 1	---
Greiz, Raunerstraße	Greiz	1	alle	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Reichenbacher Straße	Greiz	1	n Reichenb	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Reichenbacher Straße	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Schmidtstraße	Greiz	1	n Pohlitz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Schmidtstraße	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Siebenhitze	Greiz	1	alle	S-3	---	1,8	Priorität D	EKL - 3	---
Greiz, Silberloch	Greiz	1	n Hohenöls	R-2	StPNV - StPNV	3,4	Priorität B	EKL - 0	---
Greiz, Silberloch	Greiz	2	n Greiz	R-1	StPNV - StPNV	3,4	Priorität B	EKL - 0	---
Greiz, Silberloch	Greiz	3	n Zeulenrd	R-1	StPNV - StPNV	3,4	Priorität B	EKL - 0	---
Greiz, Tannendorf	Greiz	1	n Elsterb	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Tannendorf	Greiz	2	v Elsterb	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Tannendorf	Greiz	3	n Mosch	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Tannendorf	Greiz	4	v Mosch	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Tannendorfstraße	Greiz	1	n Mosch	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Tannendorfstraße	Greiz	2	v Mosch	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, TITV	Greiz	1	n Hohenöls	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, TITV	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Untergrochlitzer Straße	Greiz	1	n Mosch	S-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Greiz, Untergrochlitzer Straße	Greiz	2	v Mosch	S-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Greiz, Vater-Jahn-Straße	Greiz	1	n Irchw	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Vater-Jahn-Straße	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Vogtlandhalle	Greiz	1	n Pusch	S-1	---	3,4	Priorität B	EKL - 1	---
Greiz, Vogtlandhalle	Greiz	1	n Bhf	S-1	---	3,4	Priorität B	EKL - 1	---
Greiz, Waldstraße	Greiz	1	n Hohenöls	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Waldstraße	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Greiz, Weißer Stein	Greiz	1	n Hohenöls	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Greiz, Weißer Stein	Greiz	2	n Greiz	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Greiz, Weißer Stein	Greiz	3	n Kurt	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Grobsdorf	Ronneburg	1	n Ronnebg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Grobsdorf	Ronneburg	2	n Gera	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Grochwitz	Harth-Pöllnitz	1	n Niederpö	Sonstige	---	1,2	Priorität D	---	---
Grochwitz	Harth-Pöllnitz	2	n Weida	Sonstige	---	1,2	Priorität D	---	---
Großsaga	Gera	1	alle	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Großbocka, Wendeschleife	Bocka	1	n Mübdf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Großbocka, Wendeschleife	Bocka	2	n Gera	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Großebersdorf, Kirche	Harth-Pöllnitz	1	n Mübdf	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Großebersdorf, Kirche	Harth-Pöllnitz	2	n Weida	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Großebersdorf, Wartehalle	Harth-Pöllnitz	1	n Mübdf	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Großebersdorf, Wartehalle	Harth-Pöllnitz	2	n Weida	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Großenstein, Ort	Großenstein	1	n Pölzig	R-3	---	2,6	Priorität C	EKL - 3	---
Großenstein, Ort	Großenstein	2	n Ronnebg	R-3	---	2,6	Priorität C	EKL - 3	---
Großkundorf, Feuerwehr	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Klkundf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Großkundorf, Feuerwehr	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	v Klkundf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Großkundorf, Gasthof	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Klkundf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Großkundorf, Gasthof	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	v Klkundf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Großsaara	Saara	1	n Mübdf	R-1	StPNV - StPNV	3,6	Priorität B	EKL - 0	---
Großsaara	Saara	2	n Gera	R-1	StPNV - StPNV	3,6	Priorität B	EKL - 0	---
Großsaara, Feuerwehr	Saara	1	alle	R-3	StPNV - StPNV	3,6	Priorität B	EKL - 0	---
Grüna	Zeulenroda-Triebes	1	n Zeulenrd	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Grüna	Zeulenroda-Triebes	2	n Greiz	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Grüna, Ort	Kraftsdorf	1	n Gera	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Grüna, Ort	Kraftsdorf	2	n Rüdersdf	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Grüna, Wendeschleife	Kraftsdorf	1	alle	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Gütterlitz	Auma-Weidatal	1	n Triptis	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Gütterlitz	Auma-Weidatal	2	n Auma	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Hain	Gera	1	alle	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Hain	Langenwetzendorf	1	n Wildet	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hain	Langenwetzendorf	2	n Lwetzdf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hain, Pionierkaserne	Gera	1	alle	R-1	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Hainsberg	Langenwetzendorf	1	n Lwetzdf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hainsberg	Langenwetzendorf	2	n Wildet	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Harpersdorf, Gasthof	Kraftsdorf	1	n Hermsd	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Harpersdorf, Gasthof	Kraftsdorf	2	n Gera	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Harpersdorf, Seniorenheim	Kraftsdorf	1	n Hermsd	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Harpersdorf, Seniorenheim	Kraftsdorf	2	n Gera	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Harpersdorf, Wendeschleife	Kraftsdorf	1	WS	R-2	StPNV - StPNV	3,8	Priorität B	EKL - 0	---
Harpersdorf, Wendeschleife	Kraftsdorf	2	Ank	R-2	StPNV - StPNV	3,8	Priorität B	EKL - 0	---
Hartmannsdorf, Gasthof Ölsdorfmühle	Hartmannsdorf	1	n Rüdersdf	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Hartmannsdorf, Gasthof Ölsdorfmühle	Hartmannsdorf	2	n Gera	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Hartmannsdorf, Mühle	Hartmannsdorf	1	n Rüdersdf	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Hartmannsdorf, Mühle	Hartmannsdorf	2	n Gera	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Hartmannsdorf, Ort	Hartmannsdorf	1	n Rüdersdf	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Hartmannsdorf, Ort	Hartmannsdorf	2	n Gera	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Hartmannsdorf, Ort	Hartmannsdorf	3	v Dürrenb	Sonstige	---	1,2	Priorität D	---	---
Haselbach	Rückersdorf	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hasental, Ort	Greiz	1	alle	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Hasental, Schöne Aussicht	Greiz	1	alle	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Hermannsgrün	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Reudn	R-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Hermannsgrün	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Hermsdorf	Gera	1	alle	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Hermsdorf, Am Steingarten	Gera	1	v Aga	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Hermsdorf, Am Steingarten	Gera	2	n Aga	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Hermsdorf, Gewerbegebiet Am Vogelherd	Gera	1	v Aga	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Hermsdorf, Gewerbegebiet Am Vogelherd	Gera	2	n Aga	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Hermsdorf, Gewerbegebiet Am Vogelherd	Gera	3	v Wernsd	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Hermsdorf, Gewerbegebiet Am Vogelherd	Gera	4	n Wernsd	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Hermsdorf, Ort	Gera	1	v Aga	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Hermsdorf, Ort	Gera	2	n Aga	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Herrenreuth	Greiz	1	n Waldh	S-3	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Herrenreuth	Greiz	2	n Greiz	S-3	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Hilbersdorf, Ort	Hilbersdorf	1	n Ronnebg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hilbersdorf, Ort	Hilbersdorf	2	n Gera	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hirschfeld	Hirschfeld	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Hohenleuben, Markt	Hohenleuben	1	n Hohenöls	R-1	---	3,2	Priorität B	EKL - 2	---
Hohenleuben, Markt	Hohenleuben	2	n Zeulenrd	R-1	---	3,2	Priorität B	EKL - 2	---
Hohenleuben, Schule	Hohenleuben	1	alle	Sonstige	---	1,2	Priorität D	---	---
Hohenölsen, Gewerbegebiet	Weida	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Hohenölsen, Ort	Weida	1	alle	R-1	StPNV - StPNV	4,2	Priorität A	EKL - 0	---
Hohenölsen, Torheit	Hohenleuben	1	n Hohenöls	R-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Hohenölsen, Torheit	Hohenleuben	2	n Zeulenrd	R-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Hohndorf, Kölbelmühle	Greiz	1	n Bernsg	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Hohndorf, Kölbelmühle	Greiz	2	n Elsterb	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Hohndorf, Landesgrenze	Greiz	1	n Bernsg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hohndorf, Landesgrenze	Greiz	2	v Bernsg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hohndorf, Landesgrenze	Greiz	3	v Hohndf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hohndorf, Landesgrenze	Greiz	4	n Hohndf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hohndorf, Landesgrenze	Greiz	5	n Elsterb	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hohndorf, Landesgrenze	Greiz	6	v Elsterb	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hohndorf, Ort	Greiz	1	alle	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Hohndorf, Steinermühle	Greiz	1	n Bernsg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hohndorf, Steinermühle	Greiz	2	n Elsterb	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hohndorf, Steinermühle	Greiz	3	n Hohndf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Hundhaupten, Auf dem Scheidberg	Hundhaupten	1	n Schleiz	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Hundhaupten, Auf dem Scheidberg	Hundhaupten	2	n Gera	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Hundhaupten, Chausseehaus	Hundhaupten	1	n Schleiz	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Hundhaupten, Chausseehaus	Hundhaupten	2	n Gera	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Hundhaupten, Ort	Hundhaupten	1	n Mübdf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Hundhaupten, Ort	Hundhaupten	2	n Gera	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Hundhaupten, Wendeschleife	Hundhaupten	1	alle	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Irchwitz, Nordstraße	Greiz	1	n Schönf	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Irchwitz, Nordstraße	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Irchwitz, Sorgweg	Greiz	1	n Schönf	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Irchwitz, Sorgweg	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Jährig	Endschütz	1	v Wündf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Jährig	Endschütz	2	n Wündf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Kahmer, Höhe	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Reudn	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Kahmer, Höhe	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	v Reudn	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Kahmer, Waage	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	alle	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Kaltenborn, Wendeschleife	Kraftsdorf	1	alle	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Kauern	Kauern	1	alle	S-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Kauern	Langenwetzendorf	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Kauern, Neuer Weg	Kauern	1	alle	S-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Kleinaga	Gera	1	n Hermsd	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Kleinaga	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	<input checked="" type="checkbox"/>
Kleinaga, Abzweig Großaga	Gera	1	n Hermsd	R-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Kleinaga, Abzweig Großaga	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Kleinaga, Biohof	Gera	1	n Hermsd	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Kleinaga, Biohof	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Kleinaga, BTZ	Gera	1	n Hermsd	R-1	---	1,6	Priorität D	EKL - 3	---
Kleinaga, BTZ	Gera	2	n Gera	R-1	---	1,6	Priorität D	EKL - 3	---
Kleinaga, Strandbad	Gera	1	n Aga	R-1	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Kleinaga, Strandbad	Gera	2	n Gera	R-1	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Kleinaga, Thälmann-Siedlung	Gera	1	n Aga	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Kleinaga, Thälmann-Siedlung	Gera	2	n Selig	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Kleinbocka, Auf dem Scheidberg	Bocka	1	v Gera	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Kleinbocka, Auf dem Scheidberg	Bocka	2	n Gera	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Kleinbocka, Ort	Bocka	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Kleinkundorf, B 175	Berga/Elster	1	n Weida	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Kleinkundorf, B 175	Berga/Elster	2	n Seeling	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Kleinkundorf, Ort	Berga/Elster	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Kleinreinsdorf, Gasthof	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Twoldf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Kleinreinsdorf, Gasthof	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	v Twoldf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Kleinreinsdorf, Gasthof	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	3	n Sorge	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Kleinreinsdorf, Gasthof	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	4	v Sorge	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Kleinreinsdorf, Kindergarten	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Twoldf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Kleinreinsdorf, Kindergarten	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	v Twoldf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Kleinreinsdorf, Krebsbach	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Twoldf	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Kleinreinsdorf, Krebsbach	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Kleinreinsdorf, Schule	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Twoldf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Kleinreinsdorf, Schule	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	v Twoldf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Kleinsaara	Saara	1	n Mübdf	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Kleinsaara	Saara	2	n Gera	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Kleinwolschendorf, Abzweig Langenwolschendorf	Zeulenroda-Triebes	1	n Pahren	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Kleinwolschendorf, Abzweig Langenwolschendorf	Zeulenroda-Triebes	2	n Lwoldf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Kleinwolschendorf, Ort	Zeulenroda-Triebes	1	n Pahren	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Kleinwolschendorf, Ort	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Köckritz	Harth-Pöllnitz	1	n Weida	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Köckritz	Harth-Pöllnitz	2	n Gera	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Köckritz, Am Rotacker	Harth-Pöllnitz	1	n Weida	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Köckritz, Am Rotacker	Harth-Pöllnitz	2	n Gera	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Köfeln	Harth-Pöllnitz	1	n Burk	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Köfeln	Harth-Pöllnitz	2	n Köckr	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Korbußen, Gewerbegebiet	Korbußen	1	n Ronnebg	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Korbußen, Gewerbegebiet	Korbußen	2	n Gera	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Korbußen, Pöppeln	Korbußen	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Korbußen, Spritzenhaus	Korbußen	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Kraftsdorf, Abzweig Reichenbach	Kraftsdorf	1	n Hermsd	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Kraftsdorf, Abzweig Reichenbach	Kraftsdorf	2	n Gera	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Kraftsdorf, Feuerwehr	Kraftsdorf	1	n Hermsd	R-2	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Kraftsdorf, Feuerwehr	Kraftsdorf	2	n Gera	R-2	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Kraftsdorf, Sportplatz	Kraftsdorf	1	n Hermsd	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Kraftsdorf, Sportplatz	Kraftsdorf	2	n Gera	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Krellenhäuser	Greiz	1	n Hohndf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Krellenhäuser	Greiz	2	n Greiz	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Krölpa	Auma-Weidatal	1	n Schleiz	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Krölpa	Auma-Weidatal	2	n Auma	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Krölpa, Wendeschleife	Auma-Weidatal	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Kühdorf, Ort	Kühdorf	1	alle	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Kurtschau	Greiz	1	alle	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Langenberg, Eisenberger Straße/Sanitätshaus	Gera	1	n Crossen	R-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Langenberg, Langenberger Straße	Gera	1	n Crossen	S-1	---	3,2	Priorität B	EKL - 1	---
Langenberg, Langenberger Straße	Gera	2	n Gera	S-1	---	3,2	Priorität B	EKL - 1	---
Langenberg, Markt	Gera	1	alle	S-1	StPNV - StPNV	4,0	Priorität B	EKL - 0	---
Langenberg, Mitschurinstraße	Gera	1	n Aga	R-1	---	1,0	Priorität E	---	---
Langenberg, Mitschurinstraße	Gera	2	n Gera	R-1	---	1,0	Priorität E	---	---
Langenberg, Schoßbachstraße	Gera	1	n Aga	S-1	---	3,4	Priorität B	EKL - 1	---
Langenberg, Schoßbachstraße	Gera	2	n Gera	S-1	---	3,4	Priorität B	EKL - 1	---
Langenberg, Trift	Gera	1	n Crossen	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Langenberg, Trift	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Langenberg, Vorspanneberg	Gera	1	n Aga	R-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Langenberg, Vorspanneberg	Gera	2	n Gera	R-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Langenwetzendorf, Brücke	Langenwetzendorf	1	n Zeulenrd	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	<input checked="" type="checkbox"/>
Langenwetzendorf, Brücke	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	<input checked="" type="checkbox"/>
Langenwetzendorf, Genossenschaftsstraße	Langenwetzendorf	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Langenwetzendorf, Greizer Straße	Langenwetzendorf	1	n Zeulenrd	R-1	---	3,4	Priorität B	EKL - 2	---
Langenwetzendorf, Greizer Straße	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-1	---	3,4	Priorität B	EKL - 2	---
Langenwetzendorf, Kuxmühle	Langenwetzendorf	1	alle	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Langenwetzendorf, Post	Langenwetzendorf	1	n Zeulenrd	R-1	StPNV - StPNV	4,2	Priorität A	EKL - 0	---
Langenwetzendorf, Post	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-1	StPNV - StPNV	4,2	Priorität A	EKL - 0	---
Langenwetzendorf, Wiesenstraße	Langenwetzendorf	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Langenwolschendorf, Gemeindeamt	Langenwolschendorf	1	n Schleiz	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Langenwolschendorf, Gemeindeamt	Langenwolschendorf	2	n Zeulenrd	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Langenwolschendorf, Gewerbegebiet	Langenwolschendorf	1	alle	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Langenwolschendorf, Sporthalle	Langenwolschendorf	1	n Schleiz	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Langenwolschendorf, Sporthalle	Langenwolschendorf	2	n Zeulenrd	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Lauenhain	Gera	1	n Wernsd	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Lauenhain	Gera	2	n Söllm	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Läwitz, Ort	Zeulenroda-Triebes	1	n Pahren	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Läwitz, Ort	Zeulenroda-Triebes	2	n Lwoldf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Lederhose, Gasthof	Lederhose	1	n Weida	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Lederhose, Gasthof	Lederhose	2	n Mübdf	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Lederhose, Kindergarten	Lederhose	1	n Weida	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Lederhose, Kindergarten	Lederhose	2	n Mübdf	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Lehnamühle	Greiz	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Leiningen, Ost	Greiz	1	n Elsterb	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Leiningen, Ost	Greiz	2	n Hohndf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Leiningen, West	Greiz	1	n Dobia	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Leiningen, West	Greiz	2	v Dobia	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Leitlitz	Zeulenroda-Triebes	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Lessen, Ort	Gera	1	alle	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Letzendorf	Endschütz	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Liebschwitz, Friedensbrücke RVG	Gera	1	v Röpp	Sonstige	---	1,2	Priorität D	---	---
Liebschwitz, Friedensbrücke RVG	Gera	2	v Wündf	Sonstige	---	1,2	Priorität D	---	---
Linda, Kirche	Linda b. Weida	1	n Seeling	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Linda, Kirche	Linda b. Weida	2	n Gera	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Lindenkreuz, Linde	Lindenkreuz	1	n Mübdf	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Lindenkreuz, Linde	Lindenkreuz	2	n Gera	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Lindenkreuz, Wartehalle	Lindenkreuz	1	n Mübdf	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Lindenkreuz, Wartehalle	Lindenkreuz	2	n Gera	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Loitsch	Weida	1	n Hohenöls	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Loitsch	Weida	2	n Weida	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Lunzig, obere Haltestelle	Langenwetzendorf	1	n Lwetzdf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Lunzig, obere Haltestelle	Langenwetzendorf	2	n Wildet	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Lunzig, untere Haltestelle	Langenwetzendorf	2	n Lwetzdf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Lunzig, untere Haltestelle	Langenwetzendorf	3	n Wildet	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Märien	Zeulenroda-Triebes	1	n Bernsg	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Märien	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Markersdorf, Ort	Berga/Elster	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Mehla, Kreuzung	Zeulenroda-Triebes	1	v Greiz	R-1	StPNV - StPNV	3,4	Priorität B	EKL - 0	---
Mehla, Kreuzung	Zeulenroda-Triebes	2	n Greiz	R-1	StPNV - StPNV	3,4	Priorität B	EKL - 0	---
Mehla, Kreuzung	Zeulenroda-Triebes	3	n Hohenöls	R-1	StPNV - StPNV	3,4	Priorität B	EKL - 0	---
Mehla, Kreuzung	Zeulenroda-Triebes	4	v Hohenöls	R-1	StPNV - StPNV	3,4	Priorität B	EKL - 0	---
Mehla, Post	Zeulenroda-Triebes	1	n Zeulenrd	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Mehla, Post	Zeulenroda-Triebes	2	n Greiz	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Meilitz	Wünschendorf/Elster	1	alle	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	<input checked="" type="checkbox"/>
Mennsdorf	Paitzdorf	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Merkendorf	Zeulenroda-Triebes	1	alle	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Mohlsdorf, Bahnübergang	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Kahmer	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Mohlsdorf, Bahnübergang	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Mohlsdf	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Mohlsdorf, Gänseleite	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Kahmer	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Mohlsdorf, Gänseleite	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Mohlsdorf, Gemeindeamt	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Reudn	R-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Mohlsdorf, Gemeindeamt	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Mohlsdorf, Schule	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	alle	Sonstige	---	1,2	Priorität D	---	---
Mohlsdorf, Spornburg	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Reudn	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Mohlsdorf, Spornburg	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Mohlsdorf, Straße der Einheit	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Reudn	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Mohlsdorf, Straße der Einheit	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Mohlsdorf, Wartehalle	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Reudn	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Mohlsdorf, Wartehalle	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Moschwitz, Ort	Greiz	1	n Ugrochl	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Moschwitz, Ort	Greiz	2	n Ogrochl	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Moschwitz, Wendeschleife	Greiz	1	n Ugrochl	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Moschwitz, Wendeschleife	Greiz	2	n Ogrochl	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Mosen	Wünschendorf/Elster	1	alle	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Mückern	Großenstein	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Mühlsdorf, Wendeschleife	Kraftsdorf	1	alle	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	<input checked="" type="checkbox"/>
Münchenbernsdorf, Akazienstraße	Münchenbernsdorf	1	n Weida	R-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Münchenbernsdorf, Akazienstraße	Münchenbernsdorf	2	n Mübdf	R-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Münchenbernsdorf, Bockaer Höhe	Münchenbernsdorf	1	n Mübdf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Münchenbernsdorf, Bockaer Höhe	Münchenbernsdorf	2	n Gera	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Münchenbernsdorf, Fröbelstraße	Münchenbernsdorf	1	n Gera	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Münchenbernsdorf, Hopfenberg I	Lederhose	1	n Hermsd	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Münchenbernsdorf, Hopfenberg I	Lederhose	2	n Mübdf	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Münchenbernsdorf, Hopfenberg II	Lederhose	1	n Hermsd	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Münchenbernsdorf, Hopfenberg II	Lederhose	2	n Mübdf	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Münchenbernsdorf, Kanada	Münchenbernsdorf	1	n Mübdf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Münchenbernsdorf, Kanada	Münchenbernsdorf	2	n Gera	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Münchenbernsdorf, Karl-Liebknecht-Straße	Münchenbernsdorf	1	1	R-1	StPNV - StPNV	4,4	Priorität A	EKL - 0	---
Münchenbernsdorf, Karl-Liebknecht-Straße	Münchenbernsdorf	2	2	R-1	StPNV - StPNV	4,4	Priorität A	EKL - 0	---
Münchenbernsdorf, Karl-Liebknecht-Straße	Münchenbernsdorf	3	K-Lieb Str	R-1	StPNV - StPNV	4,4	Priorität A	EKL - 0	---
Münchenbernsdorf, Kleinbernsdorfer Straße	Münchenbernsdorf	1	n Mübdf	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Münchenbernsdorf, Kleinbernsdorfer Straße	Münchenbernsdorf	2	n Gera	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Münchenbernsdorf, Schützenplatz	Münchenbernsdorf	1	n Mübdf	R-3	---	3,0	Priorität C	EKL - 3	---
Münchenbernsdorf, Schützenplatz	Münchenbernsdorf	2	n Gera	R-3	---	3,0	Priorität C	EKL - 3	---
Münchenbernsdorf, Teichhäuser	Münchenbernsdorf	1	n Mübdf	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Münchenbernsdorf, Teichhäuser	Münchenbernsdorf	2	n Gera	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Münchenbernsdorf, Wartehalle	Münchenbernsdorf	1	alle	R-1	StPNV - StPNV	4,6	Priorität A	EKL - 0	---
Münchenbernsdorf, Windmühlenstraße	Münchenbernsdorf	1	n Mübdf	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Muntscha, Ort	Auma-Weidatal	1	n Krölpa	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Muntscha, Ort	Auma-Weidatal	2	v Krölpa	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Naitschau, Kalteis	Langenwetzendorf	1	n Zeulenrd	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Naitschau, Kalteis	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Naitschau, Schule	Langenwetzendorf	1	alle	R-3	StPNV - StPNV	4,0	Priorität B	EKL - 0	---
Naitschau, Wendeschleife	Langenwetzendorf	1	n Zeulenrd	R-3	StPNV - StPNV	4,0	Priorität B	EKL - 0	---
Naitschau, Wendeschleife	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-3	StPNV - StPNV	4,0	Priorität B	EKL - 0	---
Nauendorf	Großenstein	1	n Brahm	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Nauendorf	Großenstein	2	n Ronnebg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Negis	Gera	1	n Söllm	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Negis	Gera	2	n Gera	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Neuärgerniß, Mitte	Langenwetzendorf	1	n Zeulenrd	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Neuärgerniß, Mitte	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Neuärgerniß, Wendeschleife	Langenwetzendorf	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Neudeck	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Werdau	R-1	---	1,0	Priorität E	---	---
Neudeck	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-1	---	1,0	Priorität E	---	---
Neuensorga	Lederhose	1	n Weida	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Neuensorga	Lederhose	2	n Mübdf	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Neugersdorf, Neuschenke	Langenwetzendorf	1	n Hohenöls	R-2	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Neugersdorf, Neuschenke	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-2	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Neugersdorf, Ort	Langenwetzendorf	1	n Greiz	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Neugersdorf, Ort	Langenwetzendorf	2	n Tschirma	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Neumühle, Bahnhof	Greiz	1	n Twoldf	R-3	SPNV - StPNV	3,4	Priorität B	EKL - 0	---
Neumühle, Bahnhof	Greiz	2	n Daßlitz	R-3	SPNV - StPNV	3,4	Priorität B	EKL - 0	---
Neumühle, Knottengrund	Greiz	1	n Twoldf	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Neumühle, Knottengrund	Greiz	2	v Twoldf	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Neumühle, Knottengrund	Greiz	3	n Berga	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Neumühle, Knottengrund	Greiz	4	v Berga	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Neumühle, Krebsmühle	Greiz	1	n Twoldf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Neumühle, Krebsmühle	Greiz	2	n Greiz	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Neundorf	Harth-Pöllnitz	1	alle	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Niederböhmersdorf, Ort	Zeulenroda-Triebes	1	alle	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Niederndorf	Kraftsdorf	1	n Hermsd	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Niederndorf	Kraftsdorf	2	n Gera	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Niederndorf, Hort	Kraftsdorf	1	n Hermsd	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Niederpöllnitz, Abzweig Neundorf	Harth-Pöllnitz	1	n Mübdf	R-2	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Niederpöllnitz, Abzweig Neundorf	Harth-Pöllnitz	2	n Weida	R-2	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Niederpöllnitz, Bahnhof	Harth-Pöllnitz	1	n Weida	R-2	SPNV - StPNV	3,6	Priorität B	EKL - 0	---
Niederpöllnitz, Bahnhof	Harth-Pöllnitz	2	n Mübdf	R-2	SPNV - StPNV	3,6	Priorität B	EKL - 0	---
Niederpöllnitz, Gewerbegebiet	Harth-Pöllnitz	1	n Weida	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Niederpöllnitz, Gewerbegebiet	Harth-Pöllnitz	2	n Mübdf	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Niederpöllnitz, Neubau	Harth-Pöllnitz	1	n Weida	R-2	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Niederpöllnitz, Ort	Harth-Pöllnitz	1	n Weida	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Niederpöllnitz, Pappelallee	Harth-Pöllnitz	1	v Auma	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Niederpöllnitz, Schulstraße	Harth-Pöllnitz	1	n Auma	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Nitschareuth	Langenwetzendorf	1	n Twoldf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Nitschareuth	Langenwetzendorf	2	n Daßlitz	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Obergeißendorf	Berga/Elster	1	v Grkundf	R-3	---	1,2	Priorität D	---	---
Obergeißendorf	Berga/Elster	2	n Grkundf	R-3	---	1,2	Priorität D	---	---
Obergeißendorf	Berga/Elster	3	n Berga	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Obergeißendorf	Berga/Elster	4	v Berga	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Obergrochlitz, Am Straßenacker	Greiz	1	n Mosch	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Obergrochlitz, Am Straßenacker	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Obergrochlitz, Ort	Greiz	1	n Mosch	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Obergrochlitz, Ort	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Oberndorf, Am Wald	Kraftsdorf	1	n Hermsd	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Oberndorf, Am Wald	Kraftsdorf	2	n Gera	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Oberndorf, Linde	Kraftsdorf	1	n Hermsd	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Oberndorf, Linde	Kraftsdorf	2	n Gera	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Oberndorf, Wendeschleife	Kraftsdorf	1	alle	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Pahren, Ort	Zeulenroda-Triebes	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Pahren, Riedelmühle	Zeulenroda-Triebes	1	n Pahren	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Pahren, Riedelmühle	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Paitzdorf, obere Haltestelle	Paitzdorf	1	n Ronnebg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Paitzdorf, obere Haltestelle	Paitzdorf	2	n Seeling	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Paitzdorf, Ortsmitte	Paitzdorf	1	n Ronnebg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Paitzdorf, Ortsmitte	Paitzdorf	2	n Mennsdf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Pansdorf	Greiz	1	n Naitsch	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Pansdorf	Greiz	2	n Tremn	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Pansdorf, Ort	Greiz	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Petersburg	Zeulenroda-Triebes	1	n Bernsg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Petersburg	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Pfersdorf	Auma-Weidatal	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Piesigitz	Zeulenroda-Triebes	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Pohlen	Linda b. Weida	1	n Seeling	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Pohlen	Linda b. Weida	2	n Gera	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Pohlitz, alte Schule	Greiz	1	n Pohlitz	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Pohlitz, alte Schule	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Pohlitz, AWG	Greiz	1	n Pohlitz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Pohlitz, AWG	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Pohlitz, Nord	Greiz	1	n Waldh	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Pohlitz, Nord	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Pohlitz, Schulplatz	Greiz	1	n Zschb	S-1	---	3,4	Priorität B	EKL - 1	---
Pohlitz, Schulplatz	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	3,4	Priorität B	EKL - 1	---
Pohlitz, Schulplatz	Greiz	3	n Waldh	S-3	---	2,8	Priorität C	EKL - 3	---
Pohlitz, Schulplatz	Greiz	4	v Waldh	S-3	---	2,8	Priorität C	EKL - 3	---
Pöllwitz, Bahnhof	Zeulenroda-Triebes	1	n Bernsg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Pöllwitz, Bahnhof	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Pöllwitz, Wendeschleife	Zeulenroda-Triebes	1	n Bernsg	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Pöllwitz, Wendeschleife	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Pözig, Am Teich	Pözig	1	n Beiersdf	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Pözig, Am Teich	Pözig	2	n Gera	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Pözig, Betonwerk	Pözig	1	n Beiersdf	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Pözig, Betonwerk	Pözig	2	n Gera	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Pözig, Markt	Pözig	1	n Beiersdf	R-2	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Pözig, Markt	Pözig	2	n Gera	R-2	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Pözig, Waldstraße	Pözig	1	n Beiersdf	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Pözig, Waldstraße	Pözig	2	n Gera	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Pörsdorf	Kraftsdorf	1	n Mühlsdf	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Pörsdorf	Kraftsdorf	2	n Rüdersdf	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Pösneck	Wünschendorf/Elster	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Quingenberg	Zeulenroda-Triebes	1	n Auma	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Quingenberg	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Raasdorf, Anger	Greiz	1	n Reudn	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Raasdorf, Anger	Greiz	2	n Greiz	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Raasdorf, Höhe	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Reudn	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Raasdorf, Höhe	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Raasdorf, Ort	Greiz	1	n Reudn	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Raasdorf, Ort	Greiz	2	n Greiz	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Raitzhain	Ronneburg	1	n Altenbg	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Raitzhain	Ronneburg	2	n Ronnebg	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Reichardttsdorf	Bad Köstritz	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Reichardttsdorf, alte Försterei	Bad Köstritz	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Reichenbach	Gera	1	n Aga	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Reichenbach	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Reichstädt, Ort	Reichstädt	1	n Pözig	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Reichstädt, Ort	Reichstädt	2	n Ronnebg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Reichstädt, Wendeschleife	Reichstädt	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Reinsdorf, An der Salzlest	Greiz	1	n Schönf	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Reinsdorf, An der Salzlest	Greiz	2	n Irchw	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Reinsdorf, Friedhof	Greiz	1	n Schönf	S-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Reinsdorf, Friedhof	Greiz	2	n Irchw	S-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Reinsdorf, Kirche	Greiz	1	n Schönf	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Reinsdorf, Kirche	Greiz	2	n Irchw	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Reißberg, Frisör	Greiz	1	n Pohlitz	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Reißberg, Frisör	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Reißberg, Gasthaus 04	Greiz	1	n Pohlitz	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Reißberg, Gasthaus 04	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Reißberg, Gerhard-Hauptmann-Straße	Greiz	1	n Pohlitz	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Reißberg, Goetheplatz	Greiz	1	n Pohlitz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Reißberg, Goetheplatz	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Reißberg, Umlandstraße	Greiz	1	n Pohlitz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Reißberg, Umlandstraße	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Reißbergplatz	Greiz	1	n Greiz	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Reudnitz, Ort	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Greiz	R-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 2	<input checked="" type="checkbox"/>
Reudnitz, Ort	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Werdau	R-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 2	<input checked="" type="checkbox"/>
Reudnitz, Ortseingang	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Werdau	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Reudnitz, Ortseingang	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Reudnitz, Schlagweg	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Reudnitz, Schule	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	alle	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Reudnitz, Waldsiedlung	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Reust, Abzweig Paitzdorf	Rückersdorf	2	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Reust, Gasthaus	Rückersdorf	1	n Seeling	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Reust, Gasthaus	Rückersdorf	2	n Ronnebg	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Roben	Gera	1	n Aga	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Roben	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Rohna	Harth-Pöllnitz	1	n Niederpö	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Rohna	Harth-Pöllnitz	2	n Fwoldf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Ronneburg, Brunnenstraße	Ronneburg	1	n Seeling	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Ronneburg, Brunnenstraße	Ronneburg	2	n Gera	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Ronneburg, Fasanerieweg	Ronneburg	1	n Seeling	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Ronneburg, Fasanerieweg	Ronneburg	2	n Gera	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Ronneburg, Grundschule	Ronneburg	1	alle	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Ronneburg, Markt	Ronneburg	1	n Seeling	R-2	---	3,0	Priorität C	EKL - 2	---
Ronneburg, Markt	Ronneburg	2	n Gera	R-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 2	---
Ronneburg, Neue Landschaft	Ronneburg	1	n Ronnebg	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Ronneburg, Regelschule	Ronneburg	1	alle	R-1	StPNV - StPNV	3,4	Priorität B	EKL - 0	---
Ronneburg, Sommerbad	Ronneburg	1	n Pölzig	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Ronneburg, Sommerbad	Ronneburg	2	n Ronnebg	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Ronneburg, Zeitzer Straße	Ronneburg	1	n Pölzig	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Ronneburg, Zeitzer Straße	Ronneburg	2	n Ronnebg	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Röpsen	Gera	1	n Brahm	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Röpsen	Gera	2	n Gera	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Röpsen, Schule	Gera	1	n Brahm	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Röpsen, Schule	Gera	2	n Gera	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Roschütz	Gera	1	n Brahm	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Roschütz	Gera	2	n Gera	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Roschütz, Friedhof	Gera	1	n Brahm	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Roschütz, Friedhof	Gera	2	n Gera	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Rothenbach	Lindenkreuz	1	alle	Sonstige	---	1,2	Priorität D	---	---
Rothenthal	Greiz	1	n Elsterb	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Rothenthal	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Rückersdorf	Rückersdorf	1	n Seeling	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Rückersdorf	Rückersdorf	2	n Ronnebg	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Rüdersdorf, Gasthaus	Kraftsdorf	1	n Rüdersdf	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Rüdersdorf, Gasthaus	Kraftsdorf	2	n Gera	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Rüdersdorf, Mühle	Kraftsdorf	1	n Rüdersdf	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Rüdersdorf, Mühle	Kraftsdorf	2	n Gera	R-2	---	1,0	Priorität E	---	---
Rüdersdorf, Wendeschleife	Kraftsdorf	1	alle	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Rüdersdorf, Wendeschleife	Kraftsdorf	2	nur frSV	Sonstige	---	1,6	Priorität D	---	---
Rusitz	Gera	1	n Aga	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Rusitz	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Rusitz, Abzweig Mühlenweg	Gera	1	n Aga	R-1	---	1,0	Priorität E	---	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Rusitz, Abzweig Mühlenweg	Gera	2	n Gera	R-1	---	1,0	Priorität E	---	---
Rusitz, Am Trotz	Gera	1	n Aga	R-1	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Rusitz, Am Trotz	Gera	2	n Gera	R-1	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Rusitz, Gewerbegebiet	Gera	1	n Aga	R-1	---	1,0	Priorität E	---	---
Rusitz, Gewerbegebiet	Gera	2	n Gera	R-1	---	1,0	Priorität E	---	---
Rußdorf	Hilbersdorf	1	n Pohl	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Rußdorf	Hilbersdorf	2	n Hilb	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Rußdorf, Wendeschleife	Hilbersdorf	1	alle	Sonstige	---	0,0	Priorität E	---	---
Sachsenroda	Pözig	1	n Pözig	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Sachsenroda	Pözig	2	n Gera	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Sachswitz	Greiz	1	n Elsterb	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Sachswitz	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Sachswitz, Abzweig Sachswitz	Greiz	3	v Netzschk	S-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Sachswitz, Abzweig Sachswitz	Greiz	4	n Netzschk	S-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Schömburg, Abzweig	Weida	1	n Gräfenbr	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Schömburg, Mitte	Weida	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Schöna	Münchenbernsdorf	1	n Mübdf	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Schöna	Münchenbernsdorf	2	n Gera	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Schönbach, Ort	Greiz	1	alle	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Schönbrunn	Zeulenroda-Triebes	1	n Bernsg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Schönbrunn	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Schönfeld, Adelheid	Greiz	1	n Reichenb	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Schönfeld, Adelheid	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Schönfeld, Ortsausgang	Greiz	1	n Reichenb	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Schönfeld, Ortsausgang	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 1	---
Schönfeld, Schule	Greiz	1	n Reichenb	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Schönfeld, Schule	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Schüpitz	Weida	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Schwaara	Schwaara	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Schwarzbach	Schwarzbach	1	alle	Sonstige	---	1,6	Priorität D	---	---
Seelingstädt, Abzweig am Berufsförderungswerk	Seelingstädt	1	n Werdau	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Seelingstädt, Abzweig am Berufsförderungswerk	Seelingstädt	2	n Ronnebg	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Seelingstädt, Goldene Sonne	Seelingstädt	1	n Berga	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Seelingstädt, Goldene Sonne	Seelingstädt	2	n Chursdf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Seelingstädt, Ortsmitte	Seelingstädt	1	n Berga	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Seelingstädt, Ortsmitte	Seelingstädt	2	n Chursdf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Seelingstädt, Schule	Seelingstädt	1	alle	Sonstige	---	1,6	Priorität D	---	---
Seifersdorf, Wendeschleife	Zedlitz	1	n Wolfsg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Seifersdorf, Wendeschleife	Zedlitz	2	n Burk	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Settendorf, Ort	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Ogeißdf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Settendorf, Ort	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Grkundf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Silberfeld, Ort	Zeulenroda-Triebes	1	n Merkendf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Silberfeld, Ort	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Sirbis, Nr 16	Zedlitz	1	n Burk	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Sirbis, Nr 16	Zedlitz	2	n Wolfsg	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Sirbis, Ort	Zedlitz	1	n Burk	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Sirbis, Ort	Zedlitz	2	n Wolfsg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Söllmnitz	Gera	1	n Wernsdf	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Söllmnitz	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Sorge, Abzweig Kleinreinsdorf	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Twoldf	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Sorge, Abzweig Kleinreinsdorf	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	4	v Twoldf	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Sorge, Wartehalle	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Grkundf	Sonstige	---	0,2	Priorität E	---	---
Sorge, Wartehalle	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	v Grkundf	Sonstige	---	0,2	Priorität E	---	---
Sorge, Wartehalle	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	3	v Neum	R-3	---	1,2	Priorität D	---	---
Sorge, Wartehalle	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	4	v Twoldf	R-3	---	1,2	Priorität D	---	---
Staitz	Auma-Weidatal	1	n Auma	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Staitz	Auma-Weidatal	2	n Triebes	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Steinbrücken	Gera	1	n Aga	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Steinbrücken	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Steinsdorf, Teich	Weida	1	n Hohenöls	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Steinsdorf, Teich	Weida	2	n Weida	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Stelzendorf	Zeulenroda-Triebes	1	alle	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Struth, Landstraße	Harth-Pöllnitz	1	n Weida	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Struth, Landstraße	Harth-Pöllnitz	2	n Mübdf	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Struth, Ort	Harth-Pöllnitz	1	n Weida	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Stübnitz	Kraftsdorf	1	n Gera	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Stübnitz	Kraftsdorf	2	n Rüdersdf	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Teichwitz, Wendeschleife	Teichwitz	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Teichwolframsdorf, Bahnhof	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	alle	R-3	---	1,2	Priorität D	---	---
Teichwolframsdorf, Feuerwehrplatz	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Seeling	R-3	---	2,8	Priorität C	EKL - 3	---
Teichwolframsdorf, Feuerwehrplatz	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-3	---	2,8	Priorität C	EKL - 3	---
Teichwolframsdorf, Gemeindeamt	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	v Greiz	R-3	---	3,0	Priorität C	EKL - 3	---
Teichwolframsdorf, Gemeindeamt	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-3	---	3,0	Priorität C	EKL - 3	---
Teichwolframsdorf, Hagenberg	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	v Greiz	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Teichwolframsdorf, Hagenberg	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Teichwolframsdorf, Kulturhaus	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	v Greiz	R-3	---	2,8	Priorität C	EKL - 3	---
Teichwolframsdorf, Schule	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Greiz	R-3	---	2,8	Priorität C	EKL - 3	---
Teichwolframsdorf, Sportlerheim	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	v Greiz	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Teichwolframsdorf, Sportlerheim	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Tischendorf	Auma-Weidatal	1	n Auma	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Tischendorf	Auma-Weidatal	2	n Niederpö	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Töppeln	Kraftsdorf	1	n Hermsd	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Töppeln	Kraftsdorf	2	n Gera	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Töppeln, Abzweig Frankenthal	Kraftsdorf	1	n Hermsd	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Töppeln, Abzweig Frankenthal	Kraftsdorf	2	n Gera	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Töppeln, Sanitätshaus	Kraftsdorf	1	n Hermsd	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Töppeln, Sanitätshaus	Kraftsdorf	2	n Gera	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Tremnitz	Greiz	1	n Hohndf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Tremnitz	Greiz	2	n Greiz	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Triebes, Rathenauplatz	Zeulenroda-Triebes	1	n Zeulenrd	R-1	---	3,4	Priorität B	EKL - 2	---
Triebes, Rathenauplatz	Zeulenroda-Triebes	2	n Greiz	R-1	---	3,4	Priorität B	EKL - 2	---
Triebes, Schule	Zeulenroda-Triebes	1	alle	Sonstige	---	1,2	Priorität D	---	---
Triebes, Text-Verp	Zeulenroda-Triebes	1	n Zeulenrd	Sonstige	---	1,2	Priorität D	---	---
Triebes, Text-Verp	Zeulenroda-Triebes	2	n Greiz	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Triebes, Triebesgrund	Zeulenroda-Triebes	1	n Zeulenrd	R-1	SPNV - StPNV	4,4	Priorität A	EKL - 0	---
Triebes, Triebesgrund	Zeulenroda-Triebes	2	n Greiz	R-1	SPNV - StPNV	4,4	Priorität A	EKL - 0	---
Triebes, TRIMA	Zeulenroda-Triebes	1	n Zeulenrd	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Triebes, TRIMA	Zeulenroda-Triebes	2	n Greiz	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Tschirma	Berga/Elster	1	n Neugdf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Tschirma	Berga/Elster	2	n Wittch	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Uhlersdorf	Harth-Pöllnitz	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Untendorf	Auma-Weidatal	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Untergeißendorf	Berga/Elster	1	n Berga	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Untergeißendorf	Berga/Elster	2	n Greiz	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Untergrochlitz, Ort	Greiz	1	n Mosch	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Untergrochlitz, Ort	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Untergrochlitz, Schafteich	Greiz	1	n Mosch	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Untergrochlitz, Schafteich	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Untergrochlitz, Schluchter	Greiz	1	n Mosch	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Untergrochlitz, Schluchter	Greiz	2	n Greiz	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Untitz	Wünschendorf/Elster	1	v Gera	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Untitz	Wünschendorf/Elster	2	n Gera	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Vogelgesang	Braunichswalde	1	n Seeling	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Vogelgesang	Braunichswalde	2	n Gera	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	<input checked="" type="checkbox"/>
Vogelgesang	Braunichswalde	3	v Braun	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Vogelgesang	Braunichswalde	4	n Braun	R-3	---	2,0	Priorität D	---	<input checked="" type="checkbox"/>
Wachholderbaum	Gera	1	n Hain	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Wachholderbaum	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Wachholderbaum, B2	Gera	1	n Hain	Sonstige	---	0,2	Priorität E	---	---
Wachholderbaum, B2	Gera	2	n Gera	Sonstige	---	0,2	Priorität E	---	---
Waldhaus	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	alle	S-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Waltersdorf, Friedhof	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Berga	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Waltersdorf, Friedhof	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Waltersdorf, Mitte	Greiz	1	n Schönf	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Waltersdorf, Mitte	Greiz	2	n Irchw	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Waltersdorf, Ort	Lindenkreuz	1	n Müdbf	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Waltersdorf, Ort	Lindenkreuz	2	n Gera	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Waltersdorf, Ortsausgang	Greiz	1	n Schönf	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Waltersdorf, Ortsausgang	Greiz	2	n Irchw	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Waltersdorf, Ortseingang	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Berga	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Waltersdorf, Ortseingang	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Waltersdorf, Wartehalle	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	1	n Berga	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Waltersdorf, Wartehalle	Mohlsdorf-Teichwolframsdorf	2	n Greiz	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Waltersdorf, Wendeschleife	Lindenkreuz	1	n Müdbf	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Waltersdorf, Wendeschleife	Lindenkreuz	2	n Gera	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Weckersdorf	Zeulenroda-Triebes	1	n Zeulenrd	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Weckersdorf	Zeulenroda-Triebes	2	n Schleiz	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Weida, Abzweig Gabelsbergerstraße	Weida	1	n Hohenöls	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Weida, Am Schafberge	Weida	1	alle	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Bahnhofsaufgang	Weida	1	alle	R-2	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	3,4	Priorität B	EKL - 0	---
Weida, Bahnhofsvorplatz	Weida	1	alle	R-2	SPNV - StPNV / StPNV - StPNV	3,4	Priorität B	EKL - 0	---
Weida, Brüderstraße	Weida	1	n Gera	R-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Brüderstraße	Weida	2	n Hohenöls	R-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Galgengrund	Weida	1	n Hohenöls	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Weida, Galgengrund	Weida	2	n Weida	R-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Weida, Gasthof Fortuna	Weida	1	n Weida	R-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Weida, Gasthof Fortuna	Weida	2	n Hohenöls	R-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Weida, Geraer Landstraße	Weida	1	n Weida	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Geraer Landstraße	Weida	2	n Gera	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Gräfenbrücker Straße	Weida	1	n Gräfenbr	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Weida, Gräfenbrücker Straße	Weida	2	n Weida	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Weida, Grochwitz Weg	Weida	1	n Gera	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Grochwitz Weg	Weida	2	n Weida	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Grundschule Liebsdorf	Weida	1	alle	R-2	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Gymnasium	Weida	1	alle	R-2	---	3,4	Priorität B	EKL - 2	---
Weida, Liebsdorf Gasthaus	Weida	1	n GS Liebs	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Neumarkt	Weida	1	n Gera	R-1	StPNV - StPNV	4,8	Priorität A	EKL - 0	---
Weida, Neumarkt	Weida	2	n Hohenöls	R-1	StPNV - StPNV	4,8	Priorität A	EKL - 0	---
Weida, Pflegeheim	Weida	1	n Gera	R-1	StPNV - StPNV	4,6	Priorität A	EKL - 0	---
Weida, Pflegeheim	Weida	2	n Weida	R-1	StPNV - StPNV	4,6	Priorität A	EKL - 0	---
Weida, Platz der Freiheit	Weida	1	n Hohenöls	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Platz der Freiheit	Weida	2	n Weida	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Post	Weida	1	v Wei Bf	R-2	---	3,2	Priorität B	EKL - 2	---
Weida, Post	Weida	2	n Wei Bf	R-2	---	3,2	Priorität B	EKL - 2	---
Weida, Quellenstraße	Weida	1	n Weida	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Quellenstraße	Weida	2	n Hohenöls	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Sportplatz	Weida	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Weida, Turmstraße	Weida	1	n Hohenöls	R-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Turmstraße	Weida	2	n Weida	R-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 2	---
Weida, Wiesenstraße	Weida	1	alle	Sonstige	---	1,4	Priorität D	---	---
Weida, Windberg	Weida	1	alle	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Weißendorf, Ort	Weißendorf	1	n Triebes	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Weißendorf, Ort	Weißendorf	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,4	Priorität C	EKL - 3	---
Wellsdorf	Langenwetzendorf	1	n Tremn	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Wellsdorf	Langenwetzendorf	2	n Naitsch	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Wenigenauma, Ort	Auma-Weidatal	1	n Auma	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wenigenauma, Ort	Auma-Weidatal	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wernsdorf	Gera	1	n Hermsd	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Wernsdorf	Gera	2	n Söllm	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Wernsdorf, Mitteldorf	Berga/Elster	1	n Berga	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wernsdorf, Oberdorf	Berga/Elster	1	n Berga	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wernsdorf, Unterdorf	Berga/Elster	1	n Berga	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wetzdorf	Harth-Pöllnitz	1	alle	Sonstige	---	1,4	Priorität D	---	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Wiebelsdorf, Kindergarten	Auma-Weidatal	1	v Auma	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wiebelsdorf, Wendeschleife	Auma-Weidatal	1	n Auma	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wildetaube, Wartehalle	Langenwetzendorf	1	n Hohenöls	R-2	StPNV - StPNV	3,8	Priorität B	EKL - 0	---
Wildetaube, Wartehalle	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-2	StPNV - StPNV	3,8	Priorität B	EKL - 0	---
Windischenbernsdorf, Wartehalle	Gera	1	n Mübdf	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Windischenbernsdorf, Wartehalle	Gera	2	n Gera	R-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Wittchendorf	Langenwetzendorf	1	n Hohenöls	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Wittchendorf	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-2	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Wittchendorf, Ort	Langenwetzendorf	1	n Tschirma	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wittchendorf, Ort	Langenwetzendorf	2	v Tschirma	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wöhlsdorf	Auma-Weidatal	1	v Auma	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Wöhlsdorf	Auma-Weidatal	2	n Auma	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Wolfersdorf, Ort	Berga/Elster	1	alle	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Wolfersdorf, Putenfarm	Berga/Elster	1	v Berga	R-3	---	1,0	Priorität E	---	---
Wolfsgefärth, B 92	Zedlitz	1	n Weida	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Wolfsgefärth, B 92	Zedlitz	2	n Gera	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Wolfsgefärth, Ort	Zedlitz	1	n Burk	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wolfsgefärth, Ort	Zedlitz	2	n Gera	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wolfshain, Ort	Zeulenroda-Triebes	1	n Bernsg	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wolfshain, Ort	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wolfshain, Sägewerk	Zeulenroda-Triebes	1	n Pausa	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wolfshain, Sägewerk	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Wünschendorf, Bahnhof	Wünschendorf/Elster	1	v Gera	R-3	SPNV - StPNV	4,0	Priorität B	EKL - 0	---
Wünschendorf, Bahnhof	Wünschendorf/Elster	2	n Gera	R-3	SPNV - StPNV	4,0	Priorität B	EKL - 0	---
Wünschendorf, Brunnenstraße	Wünschendorf/Elster	1	v Wolfersdf	R-3	---	3,0	Priorität C	EKL - 3	---
Wünschendorf, Ronneburger Straße	Wünschendorf/Elster	1	n Wolfersdf	R-3	---	3,0	Priorität C	EKL - 3	---
Wünschendorf, Schule	Wünschendorf/Elster	1	alle	Sonstige	---	1,2	Priorität D	---	---
Wüstenhain	Brahmenau	1	n Sölm	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Wüstenhain	Brahmenau	2	n Brahm	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Zadelsdorf, Bungalowdorf	Zeulenroda-Triebes	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Zadelsdorf, NEZ	Zeulenroda-Triebes	1	n Stelz	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Zadelsdorf, NEZ	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Zadelsdorf, Ort	Zeulenroda-Triebes	1	n Stelz	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Zadelsdorf, Ort	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Zaschberg	Greiz	1	alle	Sonstige	---	1,6	Priorität D	---	---
Zedlitz, Ort	Zedlitz	1	n Burk	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Zedlitz, Ort	Zedlitz	2	n Wolfsg	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Zeulenroda, Alaunwerk	Zeulenroda-Triebes	1	n Auma	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Zeulenroda, Alaunwerk	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Zeulenroda, alte Gießerei	Zeulenroda-Triebes	1	n Auma	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Zeulenroda, alte Gießerei	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Zeulenroda, Aumaische Straße	Zeulenroda-Triebes	1	n Auma	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Zeulenroda, Aumaische Straße	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Zeulenroda, Ebert-Straße	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR Eiche	S-3	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Eiche	Zeulenroda-Triebes	1	n Bernsg	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Zeulenroda, Eiche	Zeulenroda-Triebes	2	n Pesta	S-3	---	1,8	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Eiche	Zeulenroda-Triebes	3	n Zeulenrd	S-1	---	2,4	Priorität C	EKL - 1	---
Zeulenroda, Engels-Straße	Zeulenroda-Triebes	1	n Auma	S-1	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Erlebnisbad	Weißendorf	1	alle	S-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 1	---
Zeulenroda, Feierabendheim	Zeulenroda-Triebes	1	n Pausa	R-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Feierabendheim	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Fernsicht	Zeulenroda-Triebes	1	n Zeulenrd	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Zeulenroda, Fernsicht	Zeulenroda-Triebes	2	n Lwoldf	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Zeulenroda, Gasthaus Trommer	Zeulenroda-Triebes	1	n Zeulenrd	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Zeulenroda, Gasthaus Trommer	Zeulenroda-Triebes	2	n Greiz	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Zeulenroda, Gewerbegebiet	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR Thälm	S-3	---	1,6	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Giengener Straße	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR West	S-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Zeulenroda, Greizer Straße MVZ	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR Gh Tro	S-3	---	1,8	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Heine-Straße	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR Salzw	S-3	---	1,6	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Heine-Straße	Zeulenroda-Triebes	2	n ZR Reim	S-3	---	1,6	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Hohe Straße	Zeulenroda-Triebes	1	alle	S-3	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---

Langname	Kommune	Pos.-Nr.	Richtung	Netzkategorie	ÖV-Verknüpfung	Gesamtpunkte	Hst.-Priorität	Entwurfsklasse	barrierefrei (ja/nein)
Zeulenroda, Kirchstraße	Zeulenroda-Triebes	1	n Zeulenrd	R-1	---	3,0	Priorität C	EKL - 2	---
Zeulenroda, Markt	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR West	S-1	---	3,8	Priorität B	EKL - 1	---
Zeulenroda, Markt	Zeulenroda-Triebes	2	n ZR ob Bf	S-1	---	3,8	Priorität B	EKL - 1	---
Zeulenroda, Mittelganghaus	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR ob Bf	S-3	---	1,8	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, oberer Bahnhof Hst 1	Zeulenroda-Triebes	1	1	S-1	StPNV - StPNV	4,6	Priorität A	EKL - 0	---
Zeulenroda, oberer Bahnhof Hst 2	Zeulenroda-Triebes	2	2	S-1	StPNV - StPNV	4,6	Priorität A	EKL - 0	---
Zeulenroda, oberer Bahnhof Hst 3	Zeulenroda-Triebes	3	3	S-1	StPNV - StPNV	4,6	Priorität A	EKL - 0	---
Zeulenroda, oberer Bahnhof Hst 4	Zeulenroda-Triebes	4	4	S-1	StPNV - StPNV	4,6	Priorität A	EKL - 0	---
Zeulenroda, oberer Bahnhof Hst 5	Zeulenroda-Triebes	5	5	S-1	StPNV - StPNV	4,6	Priorität A	EKL - 0	---
Zeulenroda, Ost	Zeulenroda-Triebes	1	n Zeulenrd	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Zeulenroda, Ost	Zeulenroda-Triebes	2	n Greiz	S-1	---	2,8	Priorität C	EKL - 1	---
Zeulenroda, Ost	Zeulenroda-Triebes	3	Ank	S-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Zeulenroda, Pestalozzischule	Zeulenroda-Triebes	1	alle	S-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Zeulenroda, Post	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR West	S-1	StPNV - StPNV	4,6	Priorität A	EKL - 0	---
Zeulenroda, Reimannschule	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR Salzw	S-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Zeulenroda, Reimannschule	Zeulenroda-Triebes	2	n ZR Eiche	S-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Zeulenroda, Rötleinschule	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR ob Bf	S-3	---	1,8	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Sachsenruh	Zeulenroda-Triebes	1	n Pausa	R-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Sachsenruh	Zeulenroda-Triebes	2	n Zeulenrd	R-1	---	1,2	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Salzweg	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR Gh Tro	S-3	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Salzweg	Zeulenroda-Triebes	2	n ZR Eiche	S-3	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Seehotel	Zeulenroda-Triebes	1	alle	R-2	---	2,2	Priorität C	EKL - 2	---
Zeulenroda, Solleschule	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR West	Sonstige	---	1,8	Priorität D	---	---
Zeulenroda, Stadtbachring	Zeulenroda-Triebes	1	alle	S-3	---	1,8	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Stadthalle	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR ob Bf	S-1	---	2,2	Priorität C	EKL - 1	---
Zeulenroda, Stemlerstraße	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR Eiche	S-3	---	1,6	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Strandbad	Zeulenroda-Triebes	1	alle	S-3	---	1,6	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Straße der DSF	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR ob Bf	S-3	---	1,6	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, Thälmann-Allee	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR ob Bf	S-3	---	2,0	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, unterer Bahnhof	Zeulenroda-Triebes	1	alle	S-3	SPNV - StPNV	2,6	Priorität C	EKL - 0	---
Zeulenroda, Waldstadion	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR Thälm	S-3	---	1,6	Priorität D	EKL - 3	---
Zeulenroda, West Hst 1	Zeulenroda-Triebes	1	1	S-1	---	3,2	Priorität B	EKL - 1	---
Zeulenroda, West Hst 2	Zeulenroda-Triebes	2	2	S-1	---	3,2	Priorität B	EKL - 1	---
Zeulenroda, West Hst 3	Zeulenroda-Triebes	3	3	S-1	---	3,2	Priorität B	EKL - 1	---
Zeulenroda, West Hst 4	Zeulenroda-Triebes	4	4	S-1	---	3,2	Priorität B	EKL - 1	---
Zeulenroda, West Hst 5	Zeulenroda-Triebes	5	n Schleiz	S-1	---	3,2	Priorität B	EKL - 1	---
Zeulenroda, Windmühlenstraße	Zeulenroda-Triebes	1	n ZR West	S-3	---	1,4	Priorität D	EKL - 3	---
Zickra	Auma-Weidatal	1	n Auma	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Zickra	Auma-Weidatal	2	n Zeulenrd	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Zickra	Berga/Elster	1	n Berga	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Zickra	Berga/Elster	2	n Weida	R-3	---	2,2	Priorität C	EKL - 3	---
Zoghaus, Abzweig Langenwetzendorf	Langenwetzendorf	1	n Zeulenrd	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Zoghaus, Abzweig Langenwetzendorf	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Zoghaus, Gasthof	Langenwetzendorf	1	n Zeulenrd	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Zoghaus, Gasthof	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Zoghaus, Siedlung	Langenwetzendorf	1	n Zeulenrd	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Zoghaus, Siedlung	Langenwetzendorf	2	n Greiz	R-1	---	2,6	Priorität C	EKL - 2	---
Zossen, Ort	Wünschendorf/Elster	1	alle	Sonstige	---	1,0	Priorität E	---	---
Zschippach	Brahmenau	1	n Pözig	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Zschippach	Brahmenau	2	n Gera	R-2	---	2,4	Priorität C	EKL - 2	---
Zwirtschen, Wartehalle	Seelingstädt	1	n Berga	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---
Zwirtschen, Wartehalle	Seelingstädt	2	n Seeling	R-3	---	2,0	Priorität D	---	---

Haltestellenkataster und Prioritätenliste zum barrierefreien Um-
und Ausbau von Haltestellen

Prioritätenliste Straßenbahn	
Kategorie A	
Haltestellen Straßenbahn	Barrierefreiheit
Keplerstraße	rot
Oststraße	rot
Schenkendorfstraße	rot
Südfriedhof	rot
An der Spielwiese	gelb
Bruno- Brause Straße	gelb
Brüte	gelb
Friedrich- Engels- Straße	gelb
Fußgängerbrücke	gelb
Grüner Weg	gelb
Heinrichstraße	gelb
Lusan Zeulsdorf	gelb
Lusan/Laune	gelb
Lusan/Brüte	gelb
Zeulenrodaer Straße	gelb
Zwötzen	gelb
Hauptbahnhof/ Theater	grün
Straße des Bergmanns	grün
Südbahnhof	grün
Untermhaus	grün
Bieblach Ost	grün
Duale Hochschule	grün
Erfurtstraße	grün
Fr.- Naumann-Platz	grün
Friedrich- Engels- Straße	grün
Herderstraße	grün
Hilde-Coppi-Straße	grün
Lasurstraße	grün
Leipziger Str.	grün
Otto Dix	grün
Puschkinplatz	grün
Schmelzhüttenstraße	grün
Sorge / Markt	grün
Bahnhof Zwötzen	grün
Ernst- Abbe-Straße	grün
Ernststraße	grün
Heidecksburgstraße (Straba)	grün
Tinz	grün
Wintergarten	grün
Kategorie B	
Haltestellen Straßenbahn	Barrierefreiheit
Gleisdreieck Lusan	gelb
Betriebshof GBV	gelb
Pforten	grün

Legende	
barrierefrei	grün
* auch mit Bodenindikatoren nach nicht aktueller Regelbauweise	grün
teilweise barrierefrei	gelb
nicht barrierefrei	rot

Prioritätenliste Bushaltestellen	
Kategorie A	
Haltestellen Bus	Barrierefreiheit
Lusan/Laune	rot/gelb ●
Straße des Bergmanns	rot
An der Spielwiese	rot
Gew. Gebiet Trebnitz	rot
Schillerstraße	rot
Slivener Straße	rot
Stadtgraben	rot
Steinstraße	rot
Bauvereinstraße	rot
Fr.-Naumann-Platz	rot/grün ●
J.-R.-Becher-Straße	rot
Klinikum	rot
Windischenbernsdorf	rot
Ahornstraße	rot
Bieblach Ost	rot
Bieblach Ost Kaufpark	rot
Dahliengarten/ Tierpark	rot
Dr. Th. Neubauer Straße	rot
Erich- Weinert- Straße	rot
Leumnitz	rot
Ostfriedhof	rot
Reuß-Park	rot
Klinikum Haupteingang	gelb
Zeulsdorfer Str.	gelb
Zwötzen	grün
Bahnhof Zwötzen	grün
Südbahnhof	grün
Duale Hochschule	grün
Heinrichstraße	grün

Kategorie B	
Haltestellen Bus	Barrierefreiheit
Trebnitz/Laasen	rot/gelb ●
Bieblacher Straße	rot
Körnerstraße	rot
Laasener Straße	rot
Richard-Wagner-Straße	rot
Ruckdeschelstraße	rot
Salzstraße	rot
Scheibe	rot
Zwötzener Straße	rot
Dr. Semmelweis- Weg	rot
Frankenthal/ Ort	rot
Gew.gebiet Pforten	rot
Gew.park Leibnizstraße	rot
Glück-Auf-Weg	rot
Karl-Matthes-Straße	rot
Liebschwitz	rot
Meuselwitzer Straße	rot
Naulitzer Straße/CJD	rot
Ochsenbrücke	rot
Pasternakstraße	rot
Scheubengrobsdorf	rot
Siedlung Elstertal	rot
Sportplatz Brüte	rot
Thränitz	rot
Trebnitz/Laasen	rot
Untermhäuser Straße	rot
Untitzer Straße	rot
Am Rotgraben	rot
Am Steinertsberg	rot
Dürrenebersdorf	rot
Ernsee	rot
Erzhammerweg	rot
Fichtenweg	rot
Friedensbrücke	rot
Gerhardt-Hauptmann-Straße	rot
Gew.gebiet Leumnitz	rot
Gew.park Keplerstraße I	rot
Haus Schulenburg	rot
Kaimberg	rot
Keplerstraße Westkurve	rot
Lange Straße	rot
Milbitz	rot
Niederndorf	rot
Otto-Hahn-Straße	rot
Rubitz	rot
Scherperstraße	rot
Taubestraße	rot
Thieschitz	rot
Untermhaus Friedhof	rot
Zschippern	rot
Flugplatz	gelb
Lärchenstraße	gelb
Lasurstraße	grün
Liebestraße	grün

Kategorie C		
Haltestellen Bus		Barrierefreiheit
Am Ernseer Berg		rot
Collis		rot
Conradstraße		rot
Eiselstraße		rot
Ferberturm		rot
Frankenthal		rot
Gew.park Keplerstraße II		rot
Hammelburg		rot
Kaltenborner Weg		rot
Kleinfalke		rot
Kuchenholz		rot
Lobensteiner Straße		rot
Ronneburger Straße		rot
Ronneburger Straße	B7	rot
Roter Weg		rot
Schiefergasse		rot
Wehrstraße		rot
Weißig		rot
Am Kalkberg		rot
Forstgarten		rot
Hain		rot
Hofer Straße		rot
Niebra		rot/gelb ●
Stadtring	B92	rot
Heimatstube		gelb
Niebraer Weg		gelb
Naulitz		grün
Martins Höhe		grün

Kategorie D	
Haltestellen Bus	Barrierefreiheit
Abzweig Collis	rot
Abzweig Lengenfeld	rot
Abzweig Lengenfeld	rot
Abzweig Seligenstädt	rot
Großfalka	rot
Marienstraße	rot
Marienstraße	rot
Oberröppisch	rot
Oberröppisch	rot
Otticha	rot
Schafpreskeln	rot
Thränitz Stern	rot
Thränitz Stern	rot
Trebnitz	rot
Trebnitz	rot
Unterröppisch	rot
Unterröppisch	rot
Windmühlenweg	rot
Zur Quelle	rot
Zur Quelle	rot

Legende	
barrierefrei * auch mit Bodenindikatoren nach nicht aktueller Regelbauweise	grün
teilweise barrierefrei	gelb
Haltestellensteige mit unterschiedlichen Ausbaustandards, entsprechend der Farbgebung	rot/ grün ●
Haltestellensteige mit unterschiedlichen Ausbaustandards, entsprechend der Farbgebung	rot/gelb ●
nicht barrierefrei	rot

- Linienkategorien im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz (Zielzustand 2025) -

Linie	Betreiber	Verlauf (inkl. wesentlicher Zwischenorte)	Plus-Bus	Takt-Bus	Linienkategorie
1	PRG Greiz	Elsterberg - Greiz - Schönfeld			S-II
2	PRG Greiz	Greiz - Hohndorf - Elsterberg - Bernsgrün/Cossengrün			R-III
3	PRG Greiz	Greiz - Gommla			S-II
5	PRG Greiz	Greiz - Irschwitz - Reinsdorf - Waltersdorf (b. Greiz) - Schönfeld			S-II
6	PRG Greiz	Greiz - Pohlitz - Zschberg - Reißberg - Greiz			S-II
7	PRG Greiz	Greiz - Waldhaus			S-III
12	PRG Greiz	Greiz - Hasental - Obergrochlitz - Moschwitz - Untergrochlitz - Greiz			S-II
13	PRG Greiz	Greiz - Laagweg			S-III
18	PRG Greiz	(Greiz -) Schönfeld - Kahmer - Reudnitz/Mohlsdorf			R-III
19 [neu]	PRG Greiz/RVW	Greiz - Mohlsdorf - Reudnitz - Fraureuth - Werdau		X	R-I
20	PRG Greiz	Greiz - Daßlitz/Glohdenhammer - Neumühle - Teichwolframsdorf - Seelingstädt			R-II/III
21	PRG Greiz	Greiz - Daßlitz/Glohdenhammer - Neumühle - Berga (Elster)			R-III
24	PRG Greiz	Greiz - Naitschau - Göttendorf - Niederböhmersdorf - Zeulenroda			R-III
25	PRG Greiz	Greiz - Langenwetzendorf - Mehla - Triebes - Zeulenroda	X		R-I
26	PRG Greiz	Naitschau - Langenwetzendorf - Lunzig - Wildetaube - Neugernsdorf - Wildetaube			R-III
27	PRG Greiz	Greiz - Wildetaube - Hohenölsen (- Gera)			R-II
28	PRG Greiz	Zeulenroda - Triebes - Mehla - Hohenölsen (- Gera)			R-I
29	PRG Greiz	(Greiz / Zeulenroda -) Hohenölsen - Weida - Crimla - Gera			R-I
30	PRG Greiz	Stadtbus Zeulenroda			S-III
34	PRG Greiz	Weida - Hohenölsen/Staitz - Triebes - Zeulenroda			R-III
35	PRG Greiz	Zeulenroda - Pahren - Langenwolschendorf - Zeulenroda			R-III
36	PRG Greiz	Zeulenroda - Pöllwitz - Pausa - Bernsgrün - Dobia			R-III
40	PRG Greiz	Zeulenroda - Auma - Triptis		X	R-I
45	PRG Greiz	Zeulenroda - Stelzendorf - Auma - Staitz			R-III
81	PRG Greiz	Greiz - Friesen - Reichenbach	X		R-I
200	RVG Gera	Gera - Großsaara - Lindenkreuz - Münchenbernsdorf	X		R-I
201	RVG Gera	Münchenbernsdorf - Hermsdorf-Klosterlausnitz			R-II
202	RVG Gera	Großsaara - Münchenbernsdorf			R-III
203	RVG Gera	Gera - Langenberg - Bad Köstritz - Crossen - Eisenberg	(X)		R-I
204	RVG Gera	Gera - Langenberg - Bad Köstritz - Hermsdorf-Klosterlausnitz			R-II
205	RVG Gera	Gera - Frankenthal - Töppeln - Rüdersdorf - Hartmannsdorf - Thieschitz - Gera			R-III
208	RVG Gera	Gera - Brahmenau - Pölzig - Heuckewalde - Hermsdorf (b. Gera)		X	R-II
211	Herzum	Gera - Korbußen - Ronneburg - Großenstein - Frankenau - Pölzig - Beiersdorf			R-III
(S) 212	Piehler	Gera - Korbußen - Ronneburg - Paitzdorf - Braunichswalde - Seelingstädt - Friedmannsdorf			R-III
213	Piehler	Gera - Korbußen - Ronneburg - Seelingstädt - Werdau (- Zwickau)			R-II
218	PRG Greiz	Weida - Berga (Elster) - Wolfersdorf - Seelingstädt			R-III
219	RVG Gera	Gera - Linda (b. Weida) - Wolfersdorf - Wünschendorf (Elster)			R-III
220	RVG Gera	Gera - Seifersdorf - Weida			R-III
222	RVG Gera	Gera - Frankenthal - Kraftsdorf - Hermsdorf-Klosterlausnitz			R-II
223	Herzum	Gera - Kauern - Grobsdorf - Ronneburg			R-III
225	RVG Gera	Münchenbernsdorf - Großebersdorf - Niederpöllnitz - Frießnitz - Weida			R-II
226	RVG Gera	Weida - Wünschendorf (Elster)			R-III
227	RVG Gera	(Weida -) Niederpöllnitz - Auma			R-III
228	RVG Gera	Gera - Langenberg - Roben - Großaga - IG Cretzschwitz - Gera			R-I
229	RVG Gera	Gera - Langenberg - Wernsdorf - Hermsdorf (b. Gera) - IG Cretzschwitz - Gera			R-I
233	RVG Gera	Münchenbernsdorf - Großbocka - Hundhaupten - Kleinbocka (- Gera)			R-III
353	RVG Gera/THÜSAC	Gera - Korbußen - Ronneburg - Beerwalde - Löbichau - Schmölln		X	R-I

- Übersicht zu Mindestbedienungshäufigkeiten in Stadtverkehren im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz (Zielzustand 2025) -

Gemeinde	Achse / Linienabschnitt	einbezogene Linien				Angebotsparameter Mo-Fr		Angebotsparameter Sa		Angebotsparameter So/F	
						Bedienzeit	Fahrthäufigkeit	Bedienzeit	Fahrthäufigkeit	Bedienzeit	Fahrthäufigkeit
Gera	Gera, Busbf. - Heinrichstr. - Röppisch (- Weida - Greiz / Zeulenroda)	29	220			05:00 - 18:00	1,0 FP/h	10:00 - 18:00	3,0 ... 4,0 FP/d	---	---
	Gera, Busbf. - Untermaus - Duale Hochschule (- Langenberg - Bad Köstritz)	203	204			04:00 - 21:00	2,0 FP/h	09:00 - 23:00	2,0 FP/h	12:00 - 21:00	1,0 FP/h
	(Gera, Busbf. -) Duale Hochschule - Langenberg (- Bad Köstritz / Großsaga / Hermsdorf (b. Gera))	203	204	228	229	04:00 - 19:00	4,0 FP/h	06:30 - 23:30	2,0 FP/h	08:00 - 22:30	2,0 FP/h
	(Gera, Busbf. - Duale Hochschule -) Langenberg - Roben - Großsaga	228				19:00 - 22:30	2,0 FP/h				
	(Gera, Busbf. - Duale Hochschule -) Langenberg - Wernsdorf - Hermsdorf (b. Gera)	228				05:00 - 21:00	1,0 FP/h	08:30 - 20:30	0,5 FP/h	10:00 - 18:00	0,5 FP/h
	(Gera, Busbf. - Duale Hochschule -) Langenberg - Wernsdorf - Hermsdorf (b. Gera)	229				04:30 - 21:30	1,0 FP/h	09:00 - 23:00	0,5 FP/h	09:00 - 19:00	0,5 FP/h
	Gera, Busbf. - Duale Hochschule - Langenberg - IG Cretzschwitz (- Großsaga/Hermsdorf (b. Gera))	228	229			bei Bedarf	e.F.	bei Bedarf	e.F.	bei Bedarf	e.F.
Gera, Busbf. - Duale Hochschule - Röpsen - Dorna (- Hermsdorf / Brahmenau - Pölzig - Beiersdorf)	208				05:45 - 18:45	0,5 ... 1,0 FP/h	09:30 - 17:30	0,5 FP/h	09:30 - 17:30	0,5 FP/h	
Greiz	Greiz (Innenstadt) - Dölau - Sachswitz (- Elsterberg)	1				05:00 - 18:00	2,0 FP/h	08:00 - 18:00	0,5 FP/h	10:00 - 18:00	0,5 FP/h
	Greiz (Innenstadt) - Aubachtal - Schönfeld	1	81			18:00 - 20:00	1,0 FP/h				
	Greiz (Innenstadt) - Gommla	3	20	21	27	04:30 - 19:00	2,0 FP/h	08:00 - 19:00	1,0 FP/h	08:00 - 19:00	1,0 FP/h
	Greiz (Innenstadt) - Irchwitz - Reinsdorf - Waltersdorf (b. Greiz) - Schönfeld	5				19:00 - 21:00	1,0 FP/h				
	Greiz (Innenstadt) - Pohlitz - Reißberg - Krankenhaus - Greiz (Innenstadt)	6				05:30 - 19:30	1,0 FP/h	---	---	---	---
	Greiz (Innenstadt) - Pohlitz - Waldhaus	7				04:15 - 05:45	2,0 F/h				
	Greiz (Innenstadt) - Pohlitz - Waldhaus	7				05:45 - 18:15	4,0 F/h	07:00 - 20:00	1,0 F/h	10:00 - 20:00	1,0 F/h
	Greiz (Innenstadt) - Pohlitz - Waldhaus	7				18:15 - 20:45	2,0 F/h				
	Greiz (Innenstadt) - Hasental - Obergrochlitz - Moschwitz - Untergrochlitz - Greiz (Innenstadt)	12				06:30 - 16:30	e.F.	10:00 - 18:00	B	10:00 - 18:00	B
	Greiz (Innenstadt) - Laagweg	13				06:00 - 19:00	1,0 FP/h	08:00 - 18:00	0,5 FP/h	10:00 - 18:00	0,5 FP/h
Greiz (Innenstadt) - Aubachtal - Raasdorf (- Mohlsdorf - Reudnitz)	19				08:30 - 16:30	B 4,0 FP/d	---	---	---	---	
Weida	(Greiz / Zeulenroda -) Weida, Gh. Fortuna - Neumarkt - Pflegeheim - Geraer Landstr. (- Gera)	29				05:00 - 19:00	1,0 FP/h	08:00 - 18:00	4,0 ... 6,0 FP/d	08:00 - 18:00	4,0 FP/d
	(Greiz / Zeulenroda -) Weida, Gh. Fortuna - Neumarkt - Pflegeheim - Geraer Landstr. (- Gera)	29				05:30 - 18:30	1,0 FP/h	10:00 - 18:00	3,0 ... 4,0 FP/d	---	---
	Weida, Bahnhofsvorplatz - Neumarkt - Pflegeheim - Windberg (- Frießnitz - Münchenbernsdorf)	225				05:30 - 08:30	0,5 ... 1,0 FP/h				
Zeulenroda	ZR (Innenstadt) - Erlebnisbad - Thälmann-Siedlg. - ZR (Innenstadt) - Eiche - Strandbad - ZR (Innenstadt)	30				08:30 - 12:30	0,5 FP/h	---	---	---	---
	ZR (Innenstadt) - Erlebnisbad - Thälmann-Siedlg. - ZR (Innenstadt) - Eiche - Strandbad - ZR (Innenstadt)	30				12:30 - 17:30	0,5 ... 1,0 FP/h				
	ZR (Innenstadt) - Erlebnisbad - Thälmann-Siedlg. - ZR (Innenstadt) - Eiche - Strandbad - ZR (Innenstadt)	30				08:00 - 13:00	1,0 FP/h	---	---	---	---
ZR (Innenstadt) - Erlebnisbad - Thälmann-Siedlg. - ZR (Innenstadt) - Eiche - Strandbad - ZR (Innenstadt)	30				13:00 - 17:00	0,5 FP/h					

- Übersicht zu Mindestbedienungshäufigkeiten im RegioBus-Hauptnetz im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz (Zielzustand 2025) -

Linie	Betreiber	Verlauf (inkl. wesentlicher Zwischenorte)	Plus-Bus	Takt-Bus	Angebotsparameter Mo-Fr		Angebotsparameter Sa		Angebotsparameter So/F	
					Bedienzeit	Fahrthäufigkeit	Bedienzeit	Fahrthäufigkeit	Bedienzeit	Fahrthäufigkeit
19 [neu]	PRG Greiz/RVW	Greiz - Mohlsdorf - Reudnitz - Fraureuth - Werdau		X	05:00 - 19:00	1,0 FP/h	08:00 - 18:00	4,0 ... 6,0 FP/d	08:00 - 18:00	4,0 FP/d
25	PRG Greiz	(Reichenbach/V. -) Greiz - (Naitschau -) Langenwetzendorf - Mehla - Triebes - Zeulenroda (- Triptis)	X		05:00 - 19:00	1,0 FP/h	08:00 - 18:00	6,0 FP/d	08:00 - 18:00	4,0 ... 6,0 FP/d
27	PRG Greiz	Greiz - Hohenölsen (- Weida - Gera)			05:00 - 19:00	0,5 ... 1,0 FP/h	---	---	---	---
28	PRG Greiz	Zeulenroda - Triebes - Mehla - Hohenölsen (- Weida - Gera)			05:00 - 19:00	1,0 FP/h	09:00 - 19:00	3,0 ... 4,0 FP/d	---	---
29	PRG Greiz	(Greiz / Zeulenroda -) Hohenölsen - Weida - Gera			05:00 - 18:00	1,0 FP/h	10:00 - 18:00	3,0 ... 4,0 FP/d	---	---
40	PRG Greiz	(Reichenbach/V. - Greiz -) Zeulenroda - Auma - Triptis		X	06:00 - 19:00	0,5 ... 1,0 FP/h	10:00 - 18:00	4,0 FP/d	10:00 - 18:00	4,0 FP/d
81	PRG Greiz	(Triptis - Zeulenroda -) Greiz - Reichenbach/V.	X		05:00 - 22:00	1,0 FP/h	09:00 - 19:00	6,0 FP/d	09:00 - 19:00	4,0 ... 6,0 FP/d
200	RVG Gera	Gera - Großsaara - Lindenkreuz - Münchenbernsdorf (- Weida)	X		05:00 - 19:00	1,0 FP/h	08:00 - 18:00	6,0 FP/d	10:00 - 18:00	4,0 FP/d
201	RVG Gera	Münchenbernsdorf - Hermsdorf-Klosterlausnitz			06:00 - 18:00	0,5 FP/h	08:00 - 18:00	e.F.	---	---
203	RVG Gera	Gera - Langenberg - Bad Köstritz - Crossen - Eisenberg Gera - Langenberg - Bad Köstritz (Ergänzungslinie)		X	04:30 - 19:30	0,5 FP/h	08:00 - 18:00	6,0 FP/d	10:00 - 18:00	5,0 FP/d
204	RVG Gera	Gera - Langenberg - Bad Köstritz - Hermsdorf-Klosterlausnitz			05:00 - 18:00	1,0 FP/h	09:00 - 17:00	5,0 FP/d	11:00 - 17:00	4,0 FP/d
208	RVG Gera	Gera - Brahmenau - Pölzig - Beiersdorf (- Heuckewalde - Hermsdorf (b. Gera))		X	06:00 - 19:00	0,5 FP/h	---	---	---	---
208	RVG Gera	Gera - Brahmenau - Pölzig - Beiersdorf (- Heuckewalde - Hermsdorf (b. Gera))		X	05:45 - 18:45	0,5 ... 1,0 FP/h	08:00 - 18:00	4,0 FP/d	09:00 - 18:00	4,0 FP/d
225	RVG Gera	(Gera -) Münchenbernsdorf - Niederpöllnitz - Frießnitz - Weida			06:00 - 18:00	0,5 ... 1,0 FP/h	---	---	---	---
353	RVG/Thüsac	Gera - Ronneburg - Schmölln (- Altenburg)		X	06:00 - 18:00	1,0 FP/h	09:00 - 18:00	4,0 FP/d	09:00 - 18:00	4,0 FP/d

- Übersicht zu Mindestbedienungshäufigkeiten im RegioBus-Ergänzungsnetz im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Greiz (Zielzustand 2025) -

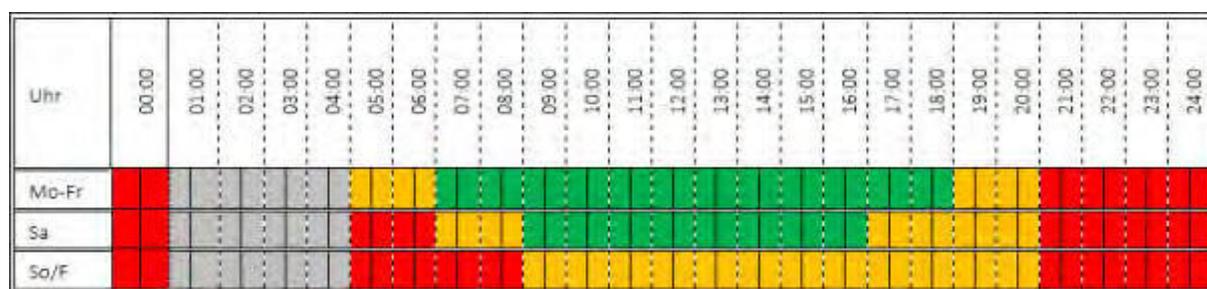
Linie	Betreiber	Verlauf (inkl. wesentlicher Zwischenorte)	Plus-Bus	Takt-Bus	Angebot an Schultagen		Angebot an Ferientagen		Angebot am Wochenende	
					Bedienzeit	Fahrthäufigkeit	Bedienzeit	Fahrthäufigkeit	Bedienzeit	Fahrthäufigkeit
2	PRG Greiz	Greiz - Hohndorf - Elsterberg - Bernsgrün / Cossengrün			06:30 - 16:30	B	08:30 - 16:30	B	---	---
18	PRG Greiz	(Greiz -) Schönfeld - Kahmer - Mohlsdorf/Reudnitz			06:30 - 16:30	5,0 FP/d	08:00 - 14:00	2,0 FP/d	---	---
20	PRG Greiz	Greiz - Neumühle - Waltersdorf (b. Berga) - Teichwolframsdorf - Seelingstädt			06:30 - 18:00	7,0 FP/d	08:00 - 18:00	6,0 FP/d	---	---
21	PRG Greiz	Greiz - Neumühle - Waltersdorf (b. Berga) - Berga/E.			06:30 - 16:30	B	08:30 - 16:30	B	---	---
24/26	PRG Greiz	Göttendorf/Wellsdorf - Naitschau - Langenwetzendorf - Lunzig - Wildetaube - Neugernsdorf			06:30 - 16:30	B	08:30 - 16:30	B	---	---
34	PRG Greiz	Weida - Steinsdorf - Hohenölsen			06:30 - 16:30	3,0 FP/d	---	---	---	---
35	PRG Greiz	Zeulenroda - Stelzendorf - Pahren - Förthen - Zeulenroda			06:30 - 16:30	B	08:30 - 16:30	B	10:00 - 20:00	B 6,0 FP/d
36	PRG Greiz	Zeulenroda - Pöllwitz - Pausa - Bernsgrün - Arnsgrün - Dobia			06:30 - 16:30	6,0 FP/d	08:00 - 14:00	2,0 FP/d	---	---
45	PRG Greiz	Zeulenroda - Stelzendorf - Auma - Staitz			06:30 - 16:30	B	08:30 - 16:30	B	---	---
202	RVG Gera	(Gera -) Großsaara - Münchenbernsdorf - Schwarzbach			06:30 - 16:30	B 0,5 FP/h	08:30 - 16:30	B 0,5 FP/h	---	---
205	RVG Gera	Gera - Frankenthal - Töppeln - Rüdersdorf - Hartmannsdorf - Thieschitz (b. Gera) - Gera			06:30 - 18:00	0,5 FP/h	08:00 - 18:00	0,5 FP/h	---	---
211	Herzum	Gera - Ronneburg - Großenstein - Reichstädt - Beiersdorf / Großbraunshain			06:30 - 16:30	0,5 FP/h	08:30 - 16:30	0,5 FP/h	---	---
212/213	Piehler	Gera - Ronneburg - (Paitzdorf - Mennsdorf -) Braunichswalde - Seelingstädt - Friedmannsdorf/Werdau			05:00 - 20:00	0,5 ... 1,0 FP/h	05:00 - 20:00	0,5 FP/h	08:00 - 14:00	3,0 FP/d
218	PRG Greiz	Weida - Berga - Wolfersdorf - Seelingstädt			06:30 - 16:30	B	08:30 - 16:30	B	---	---
219/226	RVG Gera	Gera - Linda (b. Weida) - Wolfersdorf - Wünschendorf - Weida			06:30 - 16:30	B	08:30 - 16:30	B	---	---
220	RVG Gera	Gera / Weida - Seifersdorf - Weida / Gera			06:30 - 17:30	7,0 F/d	08:30 - 13:30	2,0 F/d	---	---
222	RVG Gera	Gera - Frankenthal - Kraftsdorf - Hermsdorf-Klosterlausnitz			06:30 - 18:00	0,5 FP/h	08:00 - 18:00	0,5 FP/h	---	---
223	Herzum	Gera - Kauern - Grobsdorf - Ronneburg			06:30 - 16:30	B	---	---	---	---
227	RVG Gera	(Weida - Frießnitz -) Niederpöllnitz - Auma			06:30 - 16:30	B	---	---	---	---
233	RVG Gera	(Gera -) Kleinbocka - Hundhaupten - Großbocka - Münchenbernsdorf			06:30 - 18:00	B 0,5 FP/h	08:00 - 18:00	B 0,5 FP/h	---	---

B = bedarfsorientierte Bedienformen (z.B. Anruflinienbus, Anrufsammeltaxi, Linienbedarfsverkehr)

- Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeit Stadt Gera (Zielzustand 2026) -

Zur Gewährleistung einer hinreichenden Wirtschaftlichkeit werden die Bedienungshäufigkeiten an die tageszeitlichen Schwankungen der Verkehrsnachfrage angepasst. Hierbei werden Zeiträume mit gleichbleibenden Taktzeiten zu sog. Verkehrszeiträumen zusammengefasst. Die nachfolgenden Abbildungen geben einen Überblick über die getroffenen Festlegungen zu den Verkehrs- und Bedienzeiträumen:

Verkehrszeit	Verkehrstage		
	Mo – Fr	Sa	So/F
Hauptverkehrszeit (HVZ)	06:30 – 18:00	08:30 – 16:30	
Nebenverkehrszeit (NVZ)	04:30 – 06:30 18:00 – 20:30	06:30 – 08:30 16:30 – 20:30	08:30 – 20:30
Schwachverkehrszeit (SVZ)	20:30 – 00:30	04:30 – 06:30 20:30 – 00:30	04:30 – 08:30 20:30 – 00:30
Nachtverkehrszeit (NaVZ)	00:30 – 04:30	00:30 – 04:30	00:30 – 04:30



- grün = Hauptverkehrszeit
- orange = Nebenverkehrszeit
- rot = Schwachverkehrszeit
- grau = Nachtverkehrszeit

Die Bedienungshäufigkeit (räumlich) der Stadt Gera soll folgenden Vorgaben folgen:

Gebietstyp	Bedienungshäufigkeit je Stunde und Richtung		
	Hauptverkehrszeit	Nebenverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
Kernbereich	≥ 6 Fahrten	≥ 4 Fahrten	≥ 2 Fahrten
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	≥ 4 Fahrten	≥ 2 Fahrten	≥ 1 Fahrten
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	≥ 2 Fahrten	≥ 1 Fahrten	≥ 0,5 Fahrten
Sonstige Räume / ländlicher Raum	≥ 0,5 Fahrten	≥ 0,5 Fahrten	bei Bedarf

Hierbei ist zu beachten das bei einzelnen Bedienungen zu Abweichungen kommen kann, aufgrund von Lage, Erschließungsraum, Nutzungspotenzial, Veranstaltungen etc.

- Verkehrszeiten und Bedienungshäufigkeit Stadt Gera (Zielzustand 2026) -

Linie	Route/Fahrtverlauf	Bedienungshäufigkeiten [Fahrten/(h, Ri.)]								
		Mo - Fr			Sa			So/F		NaVZ
		HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	
Betriebszweig „Straßenbahnverkehr“ (Konzessionsinhaber: GVB GmbH)										
1	Zwötzen – Untermhaus	4	4	2	4	2/4	2	2	2	e. F.
2	Bahnhof Zwötzen – Lusan/Zeulsdorf	2	2	---	---	---	---	---	---	---
3	Lusan/Zeulsdorf – Bieblach-Ost	6 ¹ /8 ² / 12 ³	4	2	4	4	2	2/4	2	e. F.
Betriebszweig „Stadtbusverkehr“ (Konzessionsinhaber: GVB GmbH)										
10	Reuß-Park – Hammelburg	1/2 ⁴	1/2 ⁴	---	0,5	1/0,5 ₄	e. F.	1/0,5 ₄	0,5	e. F.
11	Reuß-Park – Weißig ⁵	0,5	0,5	---	0,5	0,5	---	0,5	---	---
12	Heinrichstraße – Zschippert ⁶	0,5	e. F.	---	0,25 ⁷	---	---	0,25 ⁷	---	---
13	Eiselstraße – Schafpreskeln	e. F.	---	---	---	---	---	---	---	---
14	Heinrichstr. – Ferberturm – Heinrichstr.	0,5	---	---	---	---	---	---	---	---
15	Gewerbepark Keplerstr. ⁸ – Lusan/Laune	2	2	e. F.	2 ⁹	---	---	0,5 ¹⁰	---	e. F.
16	Bahnhof Zwötzen – Liebschwitz	2	2	2 ¹¹	1/2 ¹²	2	2 ¹²	0,5	1 ¹²	---
17	Reuß-Park – Frankenthal	2	2	1/2 ₁₅	1	1/2 ¹³	1/2 ₃ ¹	1/2 ¹³	1/2 ₃ ¹	e. F.
18	Kauern – Kleinfalke (- Großfalke) ¹⁴	1	1	---	0,5	0,5	---	0,5	---	---
19	Heinrichstr. – Gewerbegebiet Trebnitz	1	1	---	0,5	0,5	---	0,5	---	---
20	Fr.-Naumann-Platz – Harpersdorf ¹⁵	1	1	---	0,5	0,5	---	0,5	---	---
24	Untermhaus – Dr.-Th.-Neubauer-Str.	2	2	---	2	2	---	2	---	---
25	Heinrichstraße – Bahnhof Zwötzen	2	2	---	1	1	e. F.	1	e. F.	e. F.
26	Heinrichstr. – Bieblach-Ost Kaufpark	1	1	e. F.	1	1	---	0,5 ¹⁶	---	e. F. ¹⁷

¹ Abschnitt Lusan/Zeulsdorf – Brüte an Schultagen zwischen 6:00 – 8:00 Uhr und 13:00 – 17:00 Uhr

² zwischen 8:00 Uhr und 13:00 Uhr, sowie an Ferientagen bzw. ganztags (HVZ) ab Umsetzung Straßenbahnneubeschaffung

³ Abschnitt Brüte – Bieblach-Ost an Schultagen zwischen 6:00 – 8:00 Uhr und 13:00 – 17:00 Uhr an Schultagen

⁴ Teilweise verdichtetes Angebot

⁵ Abschnitt Weißig – Heinrichstraße Mo-Fr alle 2 h zusätzlich durch KOMBUS Linie 810

⁶ Bedienung der Haltestelle „Collis“ nur mit einzelnen Fahrten im Schülerverkehr; zzgl. einzelner zusätzlicher Fahrten im Schülerverkehr

⁷ Rufbus

⁸ zwischen 8 und 13 Uhr Bedienung des Abschnitts Lusan/Laune – Gewerbepark Keplerstraße nur einmal pro Stunde

⁹ geänderte Linienführung Bahnhof Zwötzen – Lusan/Laune

¹⁰ geänderte Linienführung Bahnhof Zwötzen – Lusan/Laune; erst ab ca. 12:15 Uhr

¹¹ nur Abschnitt Zwötzen - Liebschwitz

¹² niedrigere Zahl bezieht sich auf den Abschnitt Bahnhof Zwötzen - Zwötzen

¹³ niedrigere Zahl bezieht sich auf den Abschnitt Heinrichstraße - Frankenthal

¹⁴ Abschnitt Kleinfalke – Großfalke nur einzelne Fahrten; Taktlücke Mo-Fr zwischen 9:30 und 12:30 Uhr

¹⁵ Taktverdichtung zwischen 5:00 – 8:00 Uhr und 14:00 – 16:00 Uhr an Schultagen

¹⁶ Rufbus zwischen Bieblach-Ost und Trebnitz

¹⁷ nur Abschnitt Heinrichstraße – Gewerbegebiet Trebnitz

- Übersicht zu wichtigen Verknüpfungsstellen im Planungsgebiet (Zielzustand 2025) -

Verknüpfungshaltestellen		planmäßig zu gewährleistende Verknüpfungen					Ausbaupriorität
Ort	Haltestellenname	Linie	von ...		Linie	nach ...	
Bad Köstritz	Bad Köstritz, Bahnhof	203/204	Langenberg	↔	EB(x)	Leipzig	Priorität B
Berga (Elster)	Berga, Bahnhof	218	Clodra/Wolfersdorf		VBG	Gera/Greiz	Priorität C
Crossen (Elster)	Crossen (Elster), Bahnhof	203	Eisenberg	↔	EB(x)	Leipzig	(LRA SHK)
Gera	Gera, Busbahnhof	29	Greiz/Zeulenroda	↔	SPNV-Nullknoten		---
Gera	Gera, Duale Hochschule	228/229	Großaga/Hermsdorf (b. Gera)	↔	Tram 3	Stadtzentrum	---
Gera	Gera, Heinrichstraße	Rundum-Anschluss zu allen Linien					---
Gera	Gera, WS Unternhaus	203/204	Bad Köstritz/Langenberg	↔	Tram 1	Stadtzentrum	---
Greiz	Greiz, Bahnhof	81	Reichenbach	↔	VBG	Gera	Priorität A
Greiz	Greiz, Puschkinplatz	Rundum-Anschluss zu allen Linien					Priorität A
Hermsdorf-Klosterlausnitz	Hermsdorf, Bahnhof	201	Münchenbernsdorf	↔	RE/RB	Jena/Weimar/Erfurt	---
Hohenölsen	Hohenölsen, Ort	Rundum-Anschluss zwischen den Linien 27, 28 und 29					Priorität B
Mehla	Mehla, Kreuzung	28	Gera/Hohenölsen	↔	25	Greiz	Priorität B
Neumühle	Neumühle, Bahnhof	20/21	Berga/Seelingstädt		VBG	Gera/Greiz	Priorität C
Niederpöllnitz	Niederpöllnitz, Bahnhof	225	Münchenbernsdorf	↔	EB(x)	Saalfeld/Saale	Priorität B
Reichenbach	Reichenbach, Bahnhof	81	Greiz		RE	Zwickau/Chemnitz/Dresden	---
		VBG	Zwickau	↔	81	Reichenbach, Gewerbering	
Triebes	Triebes, Triebesgrund	25	Zeulenroda	↔	EB(x)	Gera/Leipzig	Priorität A
Triptis	Triptis, Bahnhof	40	Zeulenroda	↔	EB(x)	Saalfeld/Saale (1. Priorität)	(LRA SOK)
		40	Zeulenroda	↔	EB(x)	Gera/Leipzig	
Weida	Weida, Bahnhof	225	Münchenbernsdorf	↔	EB(x)	Gera/Leipzig	Priorität C
Weida	Weida, Pflegeheim	225	Münchenbernsdorf	↔	29	Greiz/Zeulenroda	Priorität A
Wünschendorf (Elster)	Wünschendorf, Bahnhof	219	Wolfersdorf	↔	VBG	Gera/Greiz	Priorität B

 - Ermittlung des Bedarfs zur Neubeschaffung von Straßenbahnen in der Stadt Gera -

Ermittlung Anzahl Straßenbahnfahrzeugbeschaffung

Entscheidend und maßgebend sind die Fahrten je Linie und pro Stunde während der Hauptverkehrszeit (Berufs- und Schülerverkehr). Folgende Fahrtenanzahlen sind definiert, welche dann bei gleichmäßiger Verteilung je Stunde einen entsprechenden Takt ergeben:

- Linie 1 4 Fahrten/Stunde – entspricht 15 Minuten-Takt
- Linie 2 2 Fahrten/Stunde – entspricht 30 Minuten-Takt
- Linie 3 8 Fahrten/Stunde – entspricht 7,5 Minuten-Takt.

Zur Ermittlung des Fahrzeugbedarfs muss dazu weiterhin die Zeit bekannt sein, welche ein Straßenbahnfahrzeug/-zug benötigt, um die gesamte Linie (Hin- und Rückrichtung) zu befahren - diese Zeit wird Umlaufzeit genannt. Folgende Umlaufzeiten ergeben sich pro Linie:

- Linie 1 60 Minuten
- Linie 2 30 Minuten
- Linie 3 75 Minuten/82,5 Minuten (auf Grund des Baustellenfahrplans Wiesestraße).

Die Anzahl der benötigten Fahrzeuge pro Linie ergibt sich aus der Berechnung Umlaufzeit dividiert durch den Takt. Folgender Fahrzeugbedarf (Fahrplanbedarf) errechnet sich:

- **Linie 1 4 Straßenbahnfahrzeuge/-züge**
- **Linie 2 1 Straßenbahnfahrzeug/-zug**
- **Linie 3 10/11 Straßenbahnfahrzeuge/-züge** (auf Grund des Baustellenfahrplans Wiesestraße).

Folgender Fahrzeugbestand ist das Ziel mit einer Beschaffung von 6 bzw. 9 Niederflurgelenktriebwagen

Variantenberechnung	Berechnung 6x NGT (38m) 7,5 min-Takt mit Fahrzeug- neubeschaffung	Berechnung 9x NGT (38m) 7,5 min-Takt mit Fahrzeug- neubeschaffung
Linie 1	4 NGT8G	4 NGT8G
Linie 2	1 NGT8G	1 NGT8G
Linie 3	4 NGT8G 5 NGT (38m) 2 KTNF8 + KT4D	4 NGT8G 7 NGT (38m)
Zwischensumme	18	16
Betriebsreserve	2 NGT8G	2 NGT8G
		1 NGT (38m)
Zwischensumme	2	3
Werkstattreserve	1 NGT8G 1 NGT (38m)	1 NGT8G 1 NGT (38m)
Zwischensumme	2	2
Strategische Reserve	2 KTNF8 + KT4D	
Zwischensumme	4	0
Summe	12 NGT8G 6 NGT (38m) 4 KTNF8 4 KT4D	12 NGT8G 9 NGT (38m)
Gesamtfahrzeugbestand:	26	21

Die strategische Reserve dient für die Kompensation schwerer Unfälle, Fahrschulwagen und für besondere/einmalige Verkehrsangebotserweiterungen.

Berechnung Kapazitäten Spitzenstunde in Abhängigkeit der Taktfolge auf Linie 3

Grundlage bildet das Jahr 2019 mit den Parametern:

5-Minuten Takt,
Einwohner Stadt Gera,
Linienbeförderungsfälle Linie 3 und
Linienbeförderungsfälle Linie 3 Spitzenstunde.

Folgende Annahmen für das Jahr 2025 werden getroffen:

7,5-Minuten Takt,
Prognose Einwohner Stadt Gera mit Bevölkerungsrückgang,
Prognose Linienbeförderungsfälle Linie 3 mit Bevölkerungsrückgang und
Prognose Linienbeförderungsfälle Linie 3 Spitzenstunde mit Bevölkerungsrückgang.

Somit ergibt sich folgendes Ergebnis zur Spitzenstunde:

Berechnung Kapazitäten Spitzenstunde in Abhängigkeit der Taktfolge auf Linie 3	IST 2019 5 min-Takt	Plan 2025 7,5 min-Takt	Veränderung zu IST 2019
Einwohner Gera	94.564	90.214	-4,6% (Bevölkerungsrückgang*)
Linienbeförderungsfälle Linie 3	8.901.835	8.492.351	-4,6% (Bevölkerungsrückgang*)
Linienbeförderungsfälle Linie 3 Spitzenstunde	760	725	-4,6% (Bevölkerungsrückgang*)
angebotene Plätze Linie 3 Spitzenstunde ohne Neubeschaffung (PAF 0,7)**	1092		
angebotene Plätze Linie 3 Spitzenstunde mit Neubeschaffung 6x NGT 38m (PAF 0,7)**		746	-31,7%

PAF = Platzausnutzung/Platzabminderungsfaktor

Berechnung nach Herstellerangaben inkl. VDV Schrift 4 06/2001

* Bevölkerungsvorausberechnung Land Thüringen

** Berechnung nach Herstellerangaben inkl. VDV Schrift 4 06/2001

Rechnerische Herangehensweise basierend auf der benötigten Kapazität

Die Kapazitätsbetrachtung basiert auf der Auswertung und Hochrechnung aller erhobenen Fahrgastzählenden des Jahres 2019 der Linie 3. Die höchste Auslastung während einer Stunde (Spitzenstunde) und Richtung befindet sich zwischen den Haltestellen Südbahnhof und An der Spielwiese in Richtung Gera-Lusan und beträgt 760 Fahrgäste.

Zur Beförderung dieser 760 Fahrgäste müssen die erforderlichen Kapazitäten bereitgestellt werden bzw. der 725 unter Berücksichtigung der Parameter. Während der Spitzenstunde verkehren im zuvor genannten Abschnitt 12 Straßenbahnfahrzeuge/-züge im 5 Minuten-Takt. Mit der Neubeschaffung sollen Straßenbahnfahrzeuge/-züge mit einer Länge von ca. 38 m beschafft werden, die einem 7,5-Minuten Takt verkehren und haben eine Kapazität von 230 Plätzen.

Die Herstellerangabe kann nicht eins zu eins verwendet werden, da diese Grundlage für technische Prozesse (Bremsberechnung, Fahrzeugzulassung) und somit im Fahrgast- bzw. Linienbetrieb nicht umsetzbar ist. Gründe dafür sind, die Fahrgäste verteilen sich nie gleichmäßig in den Straßenbahnen. In den Türbereichen stehen besonders viele Fahrgäste, während zwischen den Türen im Wageninneren sogar einige Sitzplätze unbelegt bleiben.

Zur Darstellung dieser Situation wird die angegebene Gesamtkapazität des Herstellers mit einem Abschlagsfaktor abgemindert. Für heute moderne Niederflurgelenktriebwagen beträgt dieser üblicherweise ca. 30 %. Die Herleitung dieses Abschlagsfaktors findet sich wieder in der VDV- (Verband

deutscher Verkehrsunternehmen) Schrift 4 – 6/2001 (Seite 27). Diese beschreibt planerische Grundlagen der Verkehrserschließung und Verkehrsangebote im ÖPNV. Hier werden in den Erläuterungen zum Besetzungsgrad Werte zu Flächen für stehende Fahrgäste angegeben. Für Niederflurgelenktriebwagen mit Drehgestellen, wie sie in Gera verkehren, ist auf Grund der Platzverhältnisse mit engen Gängen und Einbauten im Fußboden für Radhäuser ein Wert von 2 bis 2,5 Personen je m² praxistauglich. Durch diese Gegebenheiten ergibt sich eine maximale Platzkapazität eines 38 m langen Niederflurgelenktriebwagen von ca. 160 Fahrgästen.

Folgende Platzkapazitäten können bei der Neubeschaffung eines 38 m langen Niederflurgelenktriebwagen bei 8 Fahrten während der Spitzenstunde angeboten werden:

- 160 Plätze * Abschlagsfaktor 0,7 (112 Plätze) * 3 Fahrten = 336 Plätze,
 - 230 Plätze * Abschlagsfaktor 0,7 (161 Plätze) * 3 Fahrten = 483 Plätze,
 - 250 Plätze * Abschlagsfaktor 0,7 (175 Plätze) * 2 Fahrten = 350 Plätze,
- 1.169 Plätze

Damit können mit Beschaffung von 38 m langen Niederflurgelenktriebwagen rechnerisch bei Anwendung der Abschlagsfaktors 0,7 die erforderlichen Platzkapazitäten während der Spitzenstunde auf der Linie 3 angeboten werden.

Fahrzeugtyp	Zugzusammenstellung				Plätze/Zug	Plätze/Zug
					Herstellerangabe	Herstellerangabe mit Platzabminderungsfaktor (0,7)
Spitzenstunde 7,5 Minuten-Takt (8 Fahrten/Stunde) - Plan					(gerundet)	(gerundet)
Fahrzeugbestand mit Neubeschaffung 6x NGT XXL 38m						
NGT8G	1				160	112
NGT - 38m	2				230	161
NGT8G	3				160	112
NGT - 38m	4				230	161
KTNF8+KT4D	5				250	175
NGT8G	6				160	112
KTNF8+KT4D	7				250	175
NGT - 38m	8				230	161
Kapazität/Stunde/Richtung					1.670	1.169

Finanzielle Auswirkung der Straßenbahnbeschaffung auf Gewinn- und Verlustrechnung (Jahresbetrachtung)

hier: sechs 38-Meter-Bahnen

Im Folgenden eine Beispielrechnung mit den vorhandenen Variablen und Annahmen (Stand Mai 2022).

Prämissen		Bei 6 Neufahrzeugen	Bemerkungen
Jahr der vollständigen Aktivierung		2027	
Fahrplankilometer	[Fpl-km]	-77.624,31	
Fahrplanstunden	[Fpl-h]	-4.157,43	
Fahrdienstpersonal	[Anzahl]	-2,5	
Aufwand/Fahrdienstpersonal	[EUR]	46.371,39	Basis 2022 zzgl. Tarifsteigerung (2% p.a.)
Werkstattpersonal	[Anzahl]	-3	
Aufwand/Werkstattpersonal	[EUR]	52.223,02	Basis 2022 zzgl. Tarifsteigerung (2% p.a.)
zusätzliche Fahrgäste (LBF) gegenüber 2019	[%]	7	
zusätzliche Fahrgäste (LBF) absolut	[Anzahl]	880.000	
Fahrgeldertrag je LBF	[EUR/LBF]	0,98	Basis 2021 zzgl. Tarifsteigerung (2% p.a.)
Fuhrpark Straßenbahn	[Anzahl]	26	
Niederfluranteil	[%]	69	
Auswirkung Ertrag			
Fahrgeldeinnahmen	[EUR]	862.189,95	inkl. Tarifsteigerung und Fahrgastzuwachs
Auswirkung Aufwand			
Auswirkungen Veränderung Angebot 7,5 Min-Takt			
Instandhaltungskosten (aufgrund Reduzierung Angebot)	[EUR]	-3.400,00	
Personalkosten Fahrdienst	[EUR]	-115.928,48	Basis 2022 zzgl. Tarifsteigerung (2% p.a.)
Fahrstrom	[EUR]	-56.564,32	Basis 2020 zzgl. Preissteigerung (2% p.a.)
Summe Auswirkung Angebotsänderung	[EUR]	-175.892,80	
Auswirkungen Veränderung Fuhrpark			
Instandhaltungskosten (aufgrund Reduzierung Fuhrpark)	[EUR]	-2.000,00	
Personalkosten Werkstatt	[EUR]	-156.669,07	Basis 2022 zzgl. Tarifsteigerung (2% p.a.)
Versicherung	[EUR]	-12.208,66	
Reinigungskosten	[EUR]	-1.766,90	Basis 2021 zzgl. Tarifsteigerung (2% p.a.)
Summe Auswirkung Fuhrparkreduzierung	[EUR]	-172.644,62	
Auswirkung Investition			
Zinsaufwand	[EUR]	195.818,18	erste 6 Bahnen verursachen für 11 Jahre Zinsaufwand
Abschreibung	[EUR]	496.000,00	erste 6 Bahnen enthalten Investitionszuschuss (7,2 Mio. EUR), AfA reduziert sich
Summe Auswirkung Investition Fahrzeuge/Umbau	[EUR]	691.818,18	
Summe der Auswirkung auf Betriebsergebnis			
Summe Aufwandsveränderung	[EUR]	343.280,76	
Summe Ertragssteigerung	[EUR]	862.189,95	
Verbesserung Jahresfehlbetrag aufgrund Straba-Beschaffung	[EUR]	518.909,19	

INVESTITIONSPLANUNG

Aufgabenträger: Landkreis Greiz

Jahr: 2022

Lfd. Nr.	ANTRAGSTELLER/ INVESTITIONSTRÄGER	Programm (Anlage 1)	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	PRIORITÄT (Anl.2)	Kosten GESAMT EUR	ZWF Kosten EUR	FM BEDARF EUR	EIGENE MITTEL EUR	BETEIL. DRITTER EUR
01	PRG Personen- und Reiseverkehrs-GmbH Geraer Straße 7 07973 Greiz	OBH	Greiz	Ersatz Einlaufrippen Oberflächen- wasser auf Betriebshof	1	60.000	60.000	30.000	30.000	0
		Telematik/ RBL	Greiz	Buchungs- und Optimierungs- system für Bedarfsverkehre	1	75.000	70.000	52.500	22.500	0
		SoloBUSNeu	Greiz	Neubeschaffung Niederflurbusse 1 x Standardlinienbus 12 m 1 x Midibus <11 m 1 x 15m-Bus	1	220.000	220.000	70.000	150.000	0
					1	190.000	190.000	50.000	140.000	0
					265.000	265.000	80.000	185.000	0	
02	Regionalverkehr Gera/Land GmbH Leibnizstraße 74 07548 Gera	OBH	Gera	Erneuerung Brandmeldeanlage	1	10.000	10.000	5.000	5.000	0
		SoloBUSNeu	Gera	Neubeschaffung Niederflurbusse 2 x Standardlinienbus 12m	1	440.000	440.000	140.000	300.000	0
03	Omnibusbetrieb Dipl.Ing. (FH) Günter Herzum Wiesenring 29 07554 Korbußen	SoloBUSNeu	Korbußen	Neubeschaffung eines Niederflur Omnibusses	1	240.000	240.000	70.000	170.000	0
04	Busbetrieb Piehler GmbH & Co. KG Chursdorf Nr. 18 07580 Seelingstädt	RBL	Seelingstädt	Ersatz Bus-Kassensystem	1	120.000	120.000	90.000	30.000	0
		OBH	Seelingstädt	Dacherneuerung	2	10.000	0	0	10.000	0
05	Stadt Auma-Weidatal	OHS	Auma-Weidatal, Grundschule	Neu- und barrierefreier Ausbau der Hst. "Grundschule/Am Seeweg"	1	40.000	35.000	31.500	8.500	0

Lfd. Nr-	ANTRAGSTELLER/ INVESTITIONSTRÄGER	Programm (Anlage 1)	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	PRIORITÄT (Anl.2)	Kosten GESAMT EUR	ZWF Kosten EUR	FM BEDARF EUR	EIGENE MITTEL EUR	BETEIL. DRITTER EUR
06	Stadt Bad Köstritz Heinrich-Schütz-Str. 4 07586 Bad Köstritz	OHS	Bad Köstritz	Barrierefreier Ausbau der Haltest. Am Schlosspark, i.R. Gera	1	43.500	43.500	39.150	4.350	0
		OHS	Bad Köstritz	Neubau einer barrierefreien Haltestelle , Am Schlosspark i.R. Hermsdorf/Crossen	1	43.500	43.500	39.150	4.350	0
		OHS	Bad Köstritz	Rückbau der Haltestelle Heinrich-Schütz-Straße	1	Geplanter Ausbau Kreisverkehr (Kreuzung L 1075, Werner-Sylten-Straße, Heinrich-Schütz-Straße) als Gemeinschaftsmaßnahme mit dem TLBV, Kosten werden im Rahmen des Umbaus getragen.				Städtebau- förderung
		OHS	Bad Köstritz	Rückbau der Haltestelle J.-Sturm-Platz						
07	Stadt Hohenleuben über: Gemeinde Langenwetzendorf Platz der Freiheit 4 07957 Langenwetzendorf	OHS	Hohenleuben OT Brückla	Errichtung Wartehalle	1	20.000	20.000	18.000	2.000	0
08	Gemeinde Langenwetzendorf Platz der Freiheit 4 07957 Langenwetzendorf	OHS	Langenwetzendorf Wendeschleife Kuxmühle	Neubau Wartehäuschen	1	20.000	20.000	18.000	2.000	0
		OHS	OT Wildetaube	Errichtung Wartehäuschen	3	20.000	20.000	18.000	2.000	0
		OHS	OT Wildetaube	Errichtung Wartehäuschen	3	20.000	20.000	18.000	2.000	0
09	Gemeinde Kraftsdorf Straße der Einheit 63 07586 Kraftsdorf	OHS	Kraftsdorf	Erneuerung Fahrgastunterstand Hst. Kraftsdorf, Sportplatz (Ri. Hermsdorf) (ggf. schon 2021)	1	20.000	0	0	20.000	0
10	Gemeinde Paitzdorf über: VG Wünschendorf Poststraße 8 07570 Wünschendorf	OHS	Paitzdorf	Erneuerung Bushaltestelle Menndorfer Straße, beidseitig (Gemeinschaftsmaßnahme mit Zweckverband Wasser/Abwasser)	2	86.099	86.099	64.574	21.525	0

Lfd. Nr.	ANTRAGSTELLER/ INVESTITIONSTRÄGER	Programm (Anlage 1)	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	PRIORITÄT (Anl.2)	Kosten GESAMT EUR	ZWF Kosten EUR	FM BEDARF EUR	EIGENE MITTEL EUR	BETEIL. DRITTER EUR
11	Stadt Zeulenroda-Triebes Markt 1 07937 Zeulenroda-Triebes	OHS	Zeulenroda, Oberer Bahnhof	Planungsleistungen für Herstellung der Barrierefreiheit an 5 Bussteigen	1		noch keine Kostenschätzung		vorliegend	
			Zeulenroda, Post	Planungsleistungen für Herstellung der Barrierefreiheit an 1 Bussteig	1		noch keine Kostenschätzung		vorliegend	
			Triebes, Triebesgrund	Planungsleistungen für Herstellung der Barrierefreiheit an 2 Bussteigen	1		noch keine Kostenschätzung		vorliegend	
	Gesamt					1.943.099	253.099	214.874	58.225	0
	Unternehmen					1.630.000	1.615.000	587.500	1.042.500	0
	Gemeinden					313.099	288.099	246.374	66.725	0

INVESTITIONSPLANUNG

Aufgabenträger: Landkreis Greiz

Jahr:

2023

Lfd. Nr.	ANTRAGSTELLER/ INVESTITIONSTRÄGER	Programm (Anlage 1)	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	PRIORITÄT (Anl.2)	Kosten GESAMT EUR	ZWF Kosten EUR	FM BEDARF EUR	EIGENE MITTEL EUR	BETEIL. DRITTER EUR
01	PRG Personen- und Reiseverkehrs-GmbH Geraer Straße 7 07973 Greiz	OBH	Greiz	Ersatz Einlaufrinnen im Werkstatt- bereich	1	25.000	25.000	12.500	12.500	0
		SoloBUSNeu	Greiz	Neubeschaffung Niederflurbusse						
				1 x Standardlinienbus 12 m	1	220.000	220.000	70.000	150.000	0
				1 x Midibus <11 m	1	190.000	190.000	50.000	140.000	0
				1 x 15m-Bus		265.000	265.000	80.000	185.000	0
02	Regionalverkehr Gera/Land GmbH Leibnizstraße 74 07548 Gera	SoloBUSNeu	Gera	Neubeschaffung Niederflurbusse	1	440.000	440.000	140.000	300.000	0
						2 x Standardlinienbau 12 m	1	190.000	190.000	50.000
				1 x Midibus <11 m						
03	Omnibusbetrieb Dipl.Ing. (FH) Günter Herzum Wiesenring 29 07554 Korbußen	SoloBUSNeu	Korbußen	Neubeschaffung eines Niederfluromnibusses	1	240.000	240.000	70.000	170.000	0
04	Busbetrieb Piehler GmbH & Co. KG Chursdorf Nr. 18 07580 Seelingstädt	SoloBUSNeu	Seelingstädt	Neubeschaffung eines Überland- linienbusses	1	200.000	200.000	70.000	130.000	0
		OBH	Seelingstädt	Erneuerung Bremsenprüfstand	1	noch keine Kostenschätzung vorhanden				
		OBH	Seelingstädt	Sanierung Elektroinstallation	2	4.000	0	0	4.000	0
01	Gemeinde Mohlsdorf- Teichwolframsdorf Steinberg 1 07987 Mohlsdorf- Teichwolframsdorf	OHS	Teichwolframsdorf Talstraße	Neubau von 2 Haltestellen im Zuge des Ausbaues der L 1085 (zurückgestellte OHS 11100334)	1	120.000	105.000	94.500	25.500	0
	Gesamt					1.894.000	1.875.000	637.000	1.257.000	0

INVESTITIONSPLANUNG

Aufgabenträger: Landkreis Greiz

Jahr: 2024

Lfd. Nr-	ANTRAGSTELLER/ INVESTITIONSTRÄGER	Programm (Anlage 1)	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	PRIORITÄT (Anl.2)	Kosten GESAMT EUR	ZWF Kosten EUR	FM BEDARF EUR	EIGENE MITTEL EUR	BETEIL. DRITTER EUR
01	PRG Personen- und Reiseverkehrs-GmbH Geraer Straße 7 07973 Greiz	OBH	Greiz	Ersatz 2 Stück Grubenheber	1	16.000	16.000	8.000	8.000	0
		SoloBUSNeu	Greiz	3 x Standard-Niederflurornibus	1	660.000	660.000	210.000	450.000	0
02	Regionalverkehr Gera/Land GmbH Leibnizstraße 74 07548 Gera	SoloBUSNeu	Gera	Neubeschaffung Niederflurbusse 2x Standardlinienbus 12m	1	440.000	440.000	140.000	300.000	0
03	Omnibusbetrieb Dipl.Ing. (FH) Günter Herzum Wiesenring 29 07554 Korbußen	SoloBUSNeu	Korbußen	Neubeschaffung eines Niederflurornibusses	1	240.000	240.000	70.000	170.000	0
04	Busbetrieb Piehler GmbH & Co. KG Chursdorf Nr. 18 07580 Seelingstädt	OBH	Seelingstädt	Sanierung des Hallenbodens	2		noch keine Kostenschätzung vorhanden			
		OBH	Seelingstädt	Ersatzbeschaffung Firmen-PKW	2	40.000	0	0	40.000	0
05	Stadt Weida Markt 1 07570 Weida	OHS	Weida	Umbau der Haltestellen Neumarkt Herstellung der Barrierefreiheit	2	120.000	108.000	97.200	22.800	0
Gesamt						1.516.000	1.464.000	525.200	990.800	0

INVESTITIONSPLANUNG

Aufgabenträger: Landkreis Greiz

Jahr: 2025

Lfd. Nr.	ANTRAGSTELLER/ INVESTITIONSTRÄGER	Programm (Anlage 1)	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	PRIORITÄT (Anl.2)	Kosten GESAMT EUR	ZWF Kosten EUR	FM BEDARF EUR	EIGENE MITTEL EUR	BETEIL. DRITTER EUR
01	PRG Personen- und Reiseverkehrs-GmbH Geraer Straße 7 07973 Greiz	OBH	Greiz	Ersatz 2 Stück Grubenheber	1	16.000	16.000	8.000	8.000	0
		SoloBUSNeu	Greiz	Neubeschaffung Niederflurbusse 3 x Standardlinienbau 12m	1	660.000	660.000	210.000	450.000	0
02	Regionalverkehr Gera/Land GmbH Leibnizstraße 74 07548 Gera	SoloBUSNeu	Gera	Neubeschaffung Niederflurbusse 2x Standardlinienbus 12m	1	440.000	440.000	140.000	300.000	0
03	Omnibusbetrieb Dipl.Ing. (FH) Günter Herzum Wiesenring 29 07554 Korbußen	SoloBUSNeu	Korbußen	Neubeschaffung eines Niederfluromnibusses	1	240.000	240.000	70.000	170.000	0
04	Busbetrieb Piehler GmbH & Co. KG Chursdorf Nr. 18 07580 Seelingstädt	SoloBUSNeu	Seelingstädt	Neubeschaffung eines Überland- linienbusses	1	200.000	200.000	70.000	130.000	0
		OBH	Seelingstädt	Erneuerung der betriebseigenen Tankstelle	2	noch keine Kostenschätzung vorhanden				
05	Stadt Weida Markt 1 07570 Weida	OHS	Weida	Umbau der Haltestellen Pflegeheim Herstellung der Barrierefreiheit	2	120.000	108.000	97.200	22.800	0
Gesamt						1.676.000	1.664.000	595.200	1.080.800	0

INVESTITIONSPLANUNG

Aufgabenträger: Landkreis Greiz

Jahr: 2026

Lfd. Nr-	ANTRAGSTELLER/ INVESTITIONSTRÄGER	Programm (Anlage 1)	Vorhabensort	Vorhabensbezeichnung	PRIORITÄT (Anl.2)	Kosten GESAMT EUR	ZWF Kosten EUR	FM BEDARF EUR	EIGENE MITTEL EUR	BETEIL. DRITTER EUR
01	PRG Personen- und Reiseverkehrs-GmbH Geraer Straße 7 07973 Greiz	OBH	Greiz	Sanierung Reparaturgruben	1	100.000	100.000	50.000	50.000	0
		SoloBUSNeu	Greiz	Neubeschaffung Niederflurbusse 3 x Standardlinienbau 12m	1	660.000	660.000	210.000	450.000	0
02	Regionalverkehr Gera/Land GmbH Leibnizstraße 74 07548 Gera	SoloBUSNeu	Gera	Neubeschaffung Niederflurbusse 2x Standardlinienbus 12m	1	440.000	440.000	140.000	300.000	0
03	Omnibusbetrieb Dipl.Ing. (FH) Günter Herzum Wiesenring 29 07554 Korbußen	SoloBUSNeu	Korbußen	Neubeschaffung eines Niederfluromnibusses	1	240.000	240.000	70.000	170.000	0
04	Busbetrieb Piehler GmbH & Co. KG Chursdorf Nr. 18 07580 Seelingstädt	OBH	Seelingstädt	Ersatzbeschaffung Firmen-PKW	2	30.000	0	0	30.000	0
Gesamt						1.470.000	1.440.000	470.000	1.000.000	0

INVESTITIONSPLANUNG

Aufgabenträger: Stadt Gera

Maßnahme		Finanzierung (in [Mio. EUR])			
		Gesamtkosten	Fördermittelbedarf	Eigenmittel	Beteiligung Dritter
2023	Stadtbahnprogramm Stufe II – Wiesestraße TA 2.2.1	1,194	0,431	0,508	0,255
	Stadtbahnprogramm Stufe II – Wiesestraße TA 2.2.2	0,000	0,000	0,000	0,000
	Stadtbahnprogramm Stufe II – Wiesestraße TA 2.2.3	0,637	0,312	0,317	0,008
	Grunderneuerung Straßenbahninfrastruktur Jahresprogramm 2023	0,600	0,400	0,200	0,000
	Ersatzbeschaffung Straßenbahnfahrzeuge	10,340	5,130	-1,990	7,200
	Ersatzbeschaffung 2 Gelenkbusse	0,704	0,200	0,504	0,000
	Einführung emissionsarmer Antriebstechniken im Busbereich (Ladeinfrastruktur und Zubehör)	1,004	0,691	0,313	0,000
	Beschaffung 2 Batteriebusse	1,112	0,834	0,278	0,000
	Erneuerung Fahrgastinformationssysteme	0,464	0,348	0,116	0,000
	Erneuerung Vertriebstechnik (ABO-System und E-Ticket)	0,150	0,113	0,037	0,000
	Erneuerung Vertriebstechnik (Kontrollgeräte)	0,025	0,019	0,006	0,000
	LWL (Park der Jugend bis Oststraße)	0,049	0,370	0,012	0,000
	Schielenkopf-/Spurkranzschmierung per GPS	0,079	0,040	0,039	0,000
	Solaranlage Betriebshof	0,924	0,060	0,864	0,000
GESAMT 2023	17,282	8,948	1,204	7,463	
2024	Erneuerung Steuerung Betriebshof	0,050	0,000	0,050	0,000
	Bauvorhaben Brütobogen	0,400	0,270	0,130	0,000
	Stadtbahnprogramm Stufe II – Wiesestraße TA 2.2.2	0,000	0,000	0,000	0,000
	Stadtbahnprogramm Stufe II – Wiesestraße TA 2.2.3	2,800	1,754	0,668	0,378
	Grunderneuerung Straßenbahninfrastruktur Jahresprogramm 2024	0,450	0,300	0,150	0,000
	Stadtbahnprogramm Stufe II – Fahrdracht Lusan	0,750	0,510	0,240	0,000
	Ersatzbeschaffung Straßenbahnfahrzeuge	6,890	3,420	3,470	0,000
	Ersatzbeschaffung 1 Standardbus	0,267	0,070	0,197	0,000
	Beschaffung 2 Batteriebusse	1,089	0,554	0,535	0,000
	Schielenkopf-/Spurkranzschmierung per GPS	0,042	0,021	0,021	0,000
	Ersatzbeschaffung IBISPlus Bordcomputer	0,050	0,038	0,012	0,000
Erneuerung Fahrgastinformationssysteme	0,480	0,360	0,120	0,000	
GESAMT 2024	13,268	7,297	5,593	0,378	
2025	Erneuerung Steuerung Betriebshof	0,850	0,569	0,281	0,000
	Stadtbahnprogramm Stufe II – Wiesestraße TA 2.2.2	0,195	0,000	0,170	0,025
	Stadtbahnprogramm Stufe II – Wiesestraße TA 2.2.3	3,269	1,796	0,897	0,576
	Stadtbahnprogramm Stufe II - Lusan	0,250	0,000	0,250	0,000
	Grunderneuerung Straßenbahninfrastruktur Jahresprogramm 2025	0,300	0,210	0,090	0,000
	Ersatzbeschaffung Straßenbahnfahrzeuge	6,890	3,420	3,470	0,000
	Ersatzbeschaffung Straßenbahnfahrzeuge (Option)	4,980	2,490	2,490	0,000
	Beschaffung 2 Batteriebusse (incl. Ladegeräte)	1,176	0,612	0,564	0,000
	Erneuerung Fahrgastinformationssysteme	0,400	0,300	0,100	0,000
	Schielenkopf-/Spurkranzschmierung per GPS	0,042	0,021	0,021	0,000
Ertüchtigung Straßenbahnwerkstatt für Fahrzeugneubeschaffung	2,300	0,000	2,300	0,000	
GESAMT 2025	20,652	9,418	10,633	0,601	
2026	Stadtbahnprogramm Stufe II – Wiesestraße TA 2.2.2	0,332	0,114	0,188	0,030
	Stadtbahnprogramm Stufe II – Wiesestraße TA 2.2.3	4,723	2,953	1,199	0,571
	Stadtbahnprogramm Stufe II - Lusan	3,294	2,104	1,190	0,000
	Grunderneuerung Straßenbahninfrastruktur Jahresprogramm 2026	0,300	0,210	0,090	0,000
	Ersatzbeschaffung Straßenbahnfahrzeuge	10,260	5,130	5,130	0,000
	Ersatzbeschaffung Straßenbahnfahrzeuge (Option)	4,980	2,490	2,490	0,000
	Ertüchtigung Straßenbahnwerkstatt für Fahrzeugneubeschaffung	2,300	0,050	2,250	0,000
GESAMT 2026	26,189	13,051	12,537	0,601	

1) Prämisse max. Förderung der zuwendungsfähigen Kosten bezogen auf das jeweilige Förderprogramm