

Die Geschichte der PRG Greiz

1. Das Verkehrswesen im Vogtland im 18. und 19. Jahrhundert

Im 18. Jahrhundert war das Verkehrswesen im Vogtländischen Raum kaum entwickelt. Handelsstraßen gab es nur wenige. Die Straßen waren in einem extrem schlechten Zustand, vergleichbar mit einem zerfahrenen Feldweg. Eine Reise zu unternehmen, bedeutete für den „Reisewilligen“, eine große Strapaze auf sich zu nehmen. Reisen erfolgten nur mit eigenen Verkehrsmitteln wie Pferdefuhrwerken oder Kutschen. Einen für jeden benutzbaren öffentlichen Personenverkehr gab es nicht.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts stieg die Zahl derer, die eine Reise unternehmen wollten, sprunghaft an. Dadurch war das Fürstentum Reuß ä. L. gezwungen, die vorhandenen Straßen auszubauen und zu befestigen. Schließlich war das „Geleitgeld“ eine wichtige Einnahmequelle.

So wurde von 1816 bis 1820 endlich die Straße zwischen Greiz und Zeulenroda ausgebaut. Im Jahre 1821 wurde die Fahrpost von Lobenstein über Schleiz – Zeulenroda – Greiz eingerichtet. Man war bemüht, an den Endpunkten Anschlüsse an andere Fahrpostlinien anzubieten. Doch Unpünktlichkeiten, nicht zuletzt bedingt durch den trotz Ausbau schlechten Straßenzustand, ließen diese meist nicht zustande kommen. 1835 gab es schon eine durchgehende Fahrpost von Lichtenfels (Bayern) nach Greiz über Kronach, Schleiz und Zeulenroda. In Greiz gab es Anschluß nach Reichenbach (Vogtland), Leipzig und Dresden. Am 31.05.1846 wurde in Reichenbach (Vogtland) der (spätere obere) Bahnhof als vorläufiger, nördlicher Endpunkt der Eisenbahnstrecke Leipzig – Hof – Nürnberg in Betrieb genommen. Die Strecke wurde 1851 mit dem Bau der Göltzsch- und Elstertalbrücke und dem Lückenschluß zwischen Reichenbach und Plauen fertiggestellt. Dies bewirkte einen beträchtlichen Aufschwung im Fahrpostverkehr von und nach dem Vogtland. Mit der Inbetriebnahme des Bahnhofes Mehltheuer 1847 war das Vogtland auch aus Richtung Bayern mit dem Zug erreichbar. 1848 wurden Fahrposten von Zeulenroda nach Mehltheuer für Personen und Fracht eingerichtet.

Doch auch im Vogtland wurde der Ruf nach einem flächendeckenden Eisenbahnnetz lauter. Am 17. September 1864 wurde mit dem Bau der Greiz – Brunner Eisenbahn begonnen. Das Fürstentum Reuß ä. L. und das Königreich Sachsen einigten sich auf den Bahnhof Neumark an der Strecke Leipzig – Hof – Nürnberg als Endpunkt der Strecke. Endpunkt in Greiz war der heutige Bahnhof Greiz – Aubachtal. Am 21.10.1865 befuhr ein Festzug mit Honoratioren erstmalig die Strecke. Ab dem 23.10.1865 war die Strecke dann für die Öffentlichkeit freigegeben. Doch die Greizer waren mit der Eisenbahnanbindung nicht zufrieden. So entstand 1875 die Strecke (Gera) – Wolfsgefärth – Greiz – Plauen – Weischlitz. 1879 entstand eine Verbindung zur Strecke Greiz – Neumark.

Auch Zeulenroda erhielt seinen Bahnanschluß. Am 15. November 1883 wurde die Strecke Weida – Zeulenroda – Mehltheuer in Betrieb genommen. Leider befand sich der Bahnhof im Triebestal und damit 2,6 km vom Stadtzentrum entfernt. Um den Einheimischen und Besuchern der Stadt den beschwerlichen Weg zu ersparen, schickten die Hotelbesitzer „Hotelomnibusse“. Dies waren mit Planen und Sitzbänken versehene Gespannwagen. Mit dem Bau der Stichbahn Zeulenroda unterer Bahnhof – oberer Bahnhof wurden diese dann eingestellt. Leider kam die um diese Zeit geplante Eisenbahnstrecke von Greiz nach Schleiz über Zeulenroda nicht zustande. So verkehrte weiterhin die Personenpost auf dieser Strecke.

2. Beginn der Beförderung von Personen mit Kraftwagen zu Beginn des 20. Jahrhunderts

Nach der Jahrhundertwende wurden erste Pläne entwickelt, Kraftomnibusse einzusetzen. Dieses neue, sich rasch entwickelnde Verkehrsmittel sollte für die Reisenden schnellere und zuverlässigere Verbindungen zur Bahn bringen. Vorrangig wurden Verbindungen auf der Relation Zeulenroda – Greiz – Reichenbach (Vogtland) gewünscht.

Am 7. August 1911 war es dann soweit. Die Firma Bloch aus Reichenbach (Vogtland) führte eine erste Probefahrt zwischen Reichenbach (Vogtland) und Zeulenroda durch. Auch die Automobilgesellschaft Berlin führte Probefahrten durch.

Die Regierung des Fürstentum Reuß ä. L. vergab aber keine Konzession. An eine Vergabe waren Bedingungen geknüpft, die nicht erfüllt werden konnten.

Die Oberpostdirektion in Erfurt übernahm das Projekt. Da Zeulenroda das größte Interesse an dem Projekt hatte, wurden die Bedingungen der Post erfüllt. An der Abzweigung Triebeser Straße wurde ein Schuppen für zwei Fahrzeuge errichtet.

Eine Probefahrt fand am 30. Juni 1913 mit Vertretern der Behörden und der Presse statt.

Offiziell eröffnet wurde der Betrieb am 1. Juli 1913. Die letzte Pferdepost wurde verabschiedet.

Die Kraftpost befuhr die Strecke am Tag dreimal. Als Strecke wurde die Route Zeulenroda – Göttendorf – Greiz – Reichenbach gewählt. Anfänglich mußte öfters noch auf die Pferdekutsche zurückgegriffen werden. Die Omnibusse waren anfänglich sehr störanfällig.

Die Mängel wurden behoben. Ein reibungsloser Betrieb wurde ermöglicht. Dadurch stiegen die Fahrgastzahlen sprunghaft an. Bei einigen Fahrten waren die Fahrzeuge so überfüllt, dass Unterwegshaltestellen nicht mehr bedient werden konnten.

Doch die Freude über die Verbindung war nur von kurzer Dauer. Bedingt durch den 1. Weltkrieg mußte die Linie wieder eingestellt werden. Sie sollte auch bis zum Ende des Krieges nicht wieder aufgenommen werden. Während des Krieges und auch danach war der Wunsch, nach Greiz (Ämter, Behörden, Krankenhaus) zu fahren, sehr groß.

Am 12. April 1920 wurde der Verkehr von Zeulenroda nach Reichenbach über Göttendorf, Greiz und Netzschkau wieder aufgenommen. Doch vor allem das Teilstück Greiz – Reichenbach war defizitär. So verkehrten einige Fahrzeiten nur von Zeulenroda nach Greiz und zurück. Da die Städte mit Zuschüssen sehr sparsam waren, mußte 1922 der Abschnitt Greiz – Reichenbach eingestellt werden. Im Zuge der Inflation 1923 kam der Gesamtverkehr zum Erliegen.

1924 konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden. Der Bus fuhr jetzt von Zeulenroda über Triebes, Langenwetzendorf, Greiz nach Reichenbach. Der Abschnitt zwischen Greiz und Reichenbach nach kurzer Zeit wieder eingestellt. Anfang 1925 wurde die Linienführung geändert. Der Bus fuhr nun die Route Zeulenroda – Triebes – Mehla – Göttendorf – Naitschau – Greiz.

3. Die Gründung des „Städtischen Kraft – Omnibus – Verkehr Greiz“ 1925

In Greiz gab es außer der Eisenbahn keinen wesentlichen Berufsverkehr. Der seit dem Jahr 1900 angedachte Aufbau eines Straßenbahnnetzes war immer wieder an den Kosten gescheitert. Die Busse von Zeulenroda bedienten die Stadt erst im Laufe des Tages. Deshalb forderten die Arbeitnehmervertreter den Aufbau eines leistungsfähigen, innerstädtischen Verkehrs. Dies wurde unterstützt durch fortschrittliche Kräfte des Bürgertums. Erstmals zu Pfingsten 1925 fuhr der erste Greizer Bus durch Greiz.



Wagen. Nr. 1 des Städtischen Kraft – Omnibus - Verkehr Greiz

Er pendelte zwischen St. Adelheid und Elsterberg. Gleich an den ersten Tagen kam es zu Tumulten, da der Bus so überfüllt war, dass Unterwegshaltestellen ausgelassen werden mußten. Deshalb entschlossen sich die Greizer Stadtväter, einen Dreiaxser der Marke „Büssing“ und drei „Vomag“- Seitensitzer zu kaufen. Außer der Buslinie St. Adelheid – Elsterberg wurden noch die Linien nach Reichenbach über Friesen, Silberloch und Naitschau auf- und ausgebaut. Nach der Eingemeindung der Dörfer Irchwitz und Gommla kam es zur Einrichtung von Buslinien dorthin. Am 1. Juni 1927 wurde die Buslinie von Greiz zum neuen Stadtteil Pohlitz eröffnet. Bedingt durch die Lage von Greiz in einem langgestreckten Tal war es von Anfang an notwendig, stark motorisierte Fahrzeuge anzuschaffen. Nur so war die Bedienung der Stadtteile und Vororte, die sich auf den Hügeln um die Stadt herum befanden, störungsfrei möglich.

Die ständig wachsende Zahl von Fahrzeugen, bedingt durch ständig steigende Beförderungszahlen, machte den Neubau einer Großgarage nötig. Im Jahr 1928 wurde auf dem Gelände des trockengelegten Brauereiteiches eine moderne Garage für 10 Fahrzeuge gebaut. Für die damals enorme Summe von 328 000 Mark wurde dieses stark kritisierte Projekt verwirklicht. Keiner konnte sich damals vorstellen, dass diese Garage mal zu klein werden und bis zum Oktober 1997 in Betrieb sein könnte. Heute wird diese Anlage von einem Greizer Baubetrieb genutzt.

4. Verbesserungen im Personenverkehr im Zeulenrodaer Raum in den zwanziger und dreißiger Jahren

Auch im Zeulenrodaer Raum gab es viele Wünsche zu Verbesserungen des Straßenpersonenverkehrs. Ab 1. September 1926 wurde die Buslinie Zeulenroda – Plauen in Betrieb genommen. Sie wurde durch die staatliche Kraftwagenverwaltung Sachsen dreimal täglich betrieben. Später kam der auf ausdrücklichen Wunsch Zeulenrodas betriebene Theaterbus dazu. Dies war eine Spätverbindung zwischen Zeulenroda und Plauen, um den Zeulenrodaer Bürgern den Besuch in dem Plauener Theater zu ermöglichen. 1927 wurde eine am Wochenende betriebene Sommerlinie zwischen Schleiz und Zeulenroda mit zwei Fahrtenpaaren eingerichtet. Anfang November 1929 wurde nach langem, zähen Ringen mit dem Kreisamt Greiz die Buslinie Zeulenroda – Auma in Betrieb genommen. Diese wurde dann 1936 bis Triptis erweitert. 1932 wurde das neue Zeulenrodaer Postamt in Betrieb genommen. Daraufhin wurde die zentrale Anfahrtsstelle dorthin verlegt.

5. Weltwirtschaftskrise

Zu Beginn der dreißiger Jahre erreichte die Weltwirtschaftskrise auch Deutschland. Die Löhne fielen rapide. In Deutschland gab es über 7 Millionen Arbeitslose. Viele Fahrgäste konnten sich Bus und Bahn nicht mehr leisten. Durch den Zusammenbruch vieler Betriebe brach auch der Berufsverkehr weg. Ein Busfahrer verdiente 1930 noch 50 Mark in der Woche. 1932 waren es noch 28 Mark.

6. Die Machtübernahme durch die Nationalsozialisten 1933

Durch die einsetzende Aufrüstung nach der Machtübernahme durch die Nazis wurde in Deutschland die Konjunktur merklich angekurbelt. Im Jahre 1933 stiegen allerdings auf Grund geringer Löhne die Beförderungszahlen nur langsam an.

In den folgenden Jahren wurde das Busnetz im Ostthüringer Raum weiter verbessert. Ein bedeutender Meilenstein ist die Errichtung des ersten Reisebüros in Greiz im Jahre 1935. Anfänglich war es ein einfaches Holzhäuschen an der Hindenburgbrücke (heute Friedensbrücke). Schon bald danach tauchten erste Berichte über Fahrten Greizer Busse in ganz Deutschland und ins benachbarte Ausland auf. 1936 war das Reisebüro fester Bestandteil des Informations- und Reisetetzes. Es informierte über örtliche Veranstaltungen, Omnibusfahrten sowie über Angebote der Nazi-Reiseorganisation „Kraft durch Freude“ (KdF).

Im Jahr 1938 wurde durch den „Städtischen Kraft-Omnibus-Verkehr Greiz“ erstmals seit 1930 wieder mehr als 2 Millionen Fahrgäste befördert.



Verkehrshof Greiz Adelheidstr.

7. Die Zeit während des 2. Weltkrieges

Der verbrecherische 2. Weltkrieg konnte natürlich nicht auf solche „Kleinigkeiten“ wie den Straßenpersonenverkehr Rücksicht nehmen. Sofort nach Kriegsausbruch wurden vielerorts Busse für die Wehrmacht beschlagnahmt. So mußte z.B. auch der „Städtische Kraft-Omnibusverkehr Greiz“ fünf seiner modernsten Busse abgeben. Fortschritte gab es während des Krieges kaum. Lediglich der am 23. August 1940 in Dienst gestellte „Lange Thüringer“, ein Büssing-Sattelschlepper mit 55 Sitzplätzen, ist erwähnenswert.



Im Jahre 1941 gab es von staatlicher Seite Einschränkungen auf allen Linien. Fahrten wurden gestrichen, Sonntagsfahrten entfielen zum Teil gänzlich. Kraft- und Schmierstoffe wurden rationiert.

In dieser Zeit gab es erste Überlegungen, alternative Antriebssysteme zu nutzen. So wurde schon 1941 beschlossen, ein O-Bus-Netz in Greiz aufzubauen. Als erstes sollte die Linie St. Adelheid – Elsterberg elektrifiziert werden. Die Fertigstellung der ersten Teilstrecke St. Adelheid – Tannendorfplatz zog sich bis zum Januar 1945 hin. Im März 1945 gaben die Stadtwerke Pirmasens noch zwei Gleichrichteranlagen nach Greiz ab. Zwischenzeitlich wurden einige Fahrzeuge auf Leucht- und Holzgasbetrieb umgebaut. Dies verursachte einen immensen Aufwand an Kosten und Arbeit. Die Aufrechterhaltung des Busverkehrs war nur unter großer Mühe durch die Mitarbeiter möglich.



Holzbrigade beim „Treibstoff sammeln“



Der „lange Thüringer“ mit Holzvergaser

In den letzten Kriegswochen beschlagnahmten sich auf der Flucht befindende deutsche Wehrmachtssoldaten zwei der letzten noch voll funktionstüchtigen Busse. Keines dieser während des Krieges beschlagnahmten Fahrzeuge kam wieder nach Greiz zurück. Auch der Post in Zeulenroda blieb nach Kriegende nur ein Bus.

8. Neubeginn 1945

Greiz und Zeulenroda waren in den Apriltagen 1945 Städte ohne Leben. Die Amerikaner taten nichts, um die Industrie wieder in Gang zu bringen. Erst mit dem Einzug der Sowjetarmee im Juli 1945 änderte sich das wieder.

Die Post in Zeulenroda setzte ihren Bus wieder auf Linie nach Greiz ein. Fehlende Ersatzteile und Treibstoffe machten einen richtigen Linienverkehr nahezu unmöglich.

Am 21. September 1945 konnte endlich der O-Busverkehr in Greiz aufgenommen werden.



O-Bus auf der Friedensbrücke

Auch die Busse mit Holzgasantrieb fuhren wieder. Dazu wurden extra Holzbrigaden gebildet. Ende September 1945 konnten auch die auf Leuchtgas umgebauten Busse wieder ihren Betrieb aufnehmen, da das Greizer Gaswerk wieder seinen Betrieb aufnahm.

9. 1946 – 1953 Rückschläge und Fortschritte

Im Juli 1946 konnte die O-Buslinie in Greiz bis Dörlau erweitert werden. In November 1946 wurde der letzte Teilabschnitt bis Elsterberg in Betrieb genommen. Während der Streckenabschnitt von St. Adelheid bis Dörlau zweispurig war, wurde der letzte Teil bis Elsterberg nur einspurig gebaut. Durch den Einsatz der O-Busse auf der gesamten Linie von Greiz bis Elsterberg konnten diesel- und gasbetriebene Fahrzeuge auf anderen Linien verstärkt eingesetzt werden. Später wurde auch der Abschnitt zwischen Dörlau und Elsterberg zweispurig ausgebaut.

Von Zeulenroda aus konnte der Postbus nach Greiz ab Oktober nur noch dreimal wöchentlich fahren. Mangel an Treibstoffen und der Bereifung waren dafür ebenso verantwortlich wie fehlende Ersatzteile.

Im Jahre 1947 verbesserte sich die Situation dahingehend, dass Privatunternehmer verstärkt tätig wurden, um die Verkehrsprobleme zu lösen. Meist wurden dazu LKW umgebaut. Im Jahre 1949 wurde der "Städtische Kraft-Omnibus-Verkehr Greiz" in das Kommunale Wirtschaftsunternehmen (KWU) der Stadt Greiz als „Verkehrsbetrieb“ integriert.



Büssing auf dem heutigen Westernhagenplatz

Auch Zeulenroda gründete ein KWU. Dies besaß auch einen zum Bus umgebauten LKW, der aber überwiegend im Gelegenheitsverkehr eingesetzt wurde. Im Dezember 1949 eröffnete die Post die Linie Zeulenroda – Schleiz wieder.

Am 3. Juli 1950 wurde durch den VEB Kraftverkehr Sachsen der Linienverkehr zwischen Plauen und Zeulenroda wieder aufgenommen. Ebenfalls neu integriert in das Liniennetz *wurden* die Orte Pöllwitz, Wellsdorf, Erbengrün und Weckersdorf. Auf Wunsch der Bevölkerung wurden im Dezember ein am Sonntagnachmittag von Zeulenroda nach Greiz verkehrender „Krankenhausbus“ eingeführt. Dieser fuhr dann gegen Abend zurück. Ein weiteres bedeutendes Ereignis war die Einrichtung der Buslinie Zeulenroda – Erfurt über Neustadt, Jena und Weimar ab dem 12. Dezember 1951 durch den VEB Kraftverkehr Thüringen/Verkehrsbetrieb Gera (Außenstelle Zeulenroda). Die Firma „Singer-Bus-Linie“ Greiz fuhr ab Sommer 1952 täglich die Strecke Greiz – Zeulenroda – Auma – Gera und zurück. Ebenso befuhr der Verkehrsbetrieb Greiz mehrmals täglich die Strecke Greiz – Zeulenroda über Göttendorf.

Im Jahr 1953 gab es große Veränderungen im Omnibusverkehr. Die Firma „Singer-BusLinie“ war durch die Republikflucht des Eigentümers Werner Singer herrenlos geworden. Außerdem gab die Post ihre Linie Zeulenroda – Greiz auf. Beides wurde vom VEB Verkehrsbetrieb Greiz übernommen mit allen Fahrzeugen und den Mitarbeitern. Ebenfalls in diesem Jahr wurde die neue O-Bushalle in der Greizer Adelheidstraße in Betrieb genommen.

10. VEB Kraftverkehr Greiz

Am 1. Januar 1954 wurde der VEB Kraftverkehr Greiz gegründet. In ihm ging der VEB Verkehrsbetrieb Greiz auf. In diesem Jahr kamen auch die ersten Omnibusse aus DDR-Produktion zum Einsatz. Dies waren Fahrzeuge vom Typ IFA H 3 B, IFA H 6 B und Garant K 30.



Büssing (rekonstruiert) vor der Gölschtalbrücke



Garant K 30

Ebenfalls in diesem Jahr wurde die Busverbindung Greiz – Saalburg über Göttendorf, Zeulenroda und Schleiz eröffnet. Die Linienführung wurde später wie folgt verändert: Reichenbach (Vogtland) – Greiz – Triebes – Zeulenroda – Schleiz – Saalburg.

Im Jahr 1955 erhielt der Greizer Kraftverkehr zwei neue O-Busse. Langsam stieg die Zahl der Fahrzeuge durch Zugang neuer Busse aus ungarischer und DDR-Produktion an. Die ungarischen Busse waren Fahrzeuge der Marke Ikarus 31, 55, 66, 311, 601 und 630. Trotz strenger Limitierung des Kraftstoffes und Mangel an Ersatzteilen und Reifen konnte das Liniennetz schrittweise ausgebaut werden.



H 6 B in Greiz, Rathenauplatz



Ikarus 66 in der Greizer Brauereistr., vor dem Lager

1956 wurde die Fahrschule dem VEB Kraftverkehr Greiz angegliedert. Daraus entstand in der Folgezeit eine eigene Fahrschulabteilung. Gleichzeitig ist eine eigene Taxi – Abteilung mit drei Fahrzeugen geschaffen worden.

Für die Spedition Victor Walter in Greiz wurde 1958 die Gesellschafterfunktion übernommen. Ab dem 1. Januar 1959 waren der VEB Deutsche Spedition Greiz und der VEB Kraftverkehr Greiz sowie die Spedition Victor Walter zu dem Großbetrieb VEB Kraftverkehr und Spedition Greiz vereinigt.



Ikarus 630

11. Vereinigung der Kraftverkehre Greiz und Zeulenroda 1960

Am 1. Juli 1960 wurde der VEB Kraftverkehr und Spedition Greiz mit dem VEB Kraftverkehr Zeulenroda vereinigt. Der neue Betrieb hieß jetzt „VEB Kraftverkehr Greiz“. Fahrzeuge, die in Zeulenroda stationiert waren, erhielten bis zur Wende 1989 den Zusatz „Betriebsteil Zeulenroda“ in der Fahrzeugbeschriftung.



Betriebsshof Greiz Adelheidstr.

12. Der neue Großbetrieb: VEB Kraftverkehr Greiz

Durch die Zusammenlegung der Betriebe aus Greiz und Zeulenroda wuchs das Liniennetz gewaltig an. Der neue Großbetrieb war eine Vereinigung von Beförderungsmitteln für Personen und Güter. Neben dem Buslinien- und –gelegenhetsverkehr wurde nationaler und internationaler Güterverkehr, Personen- und Gütertaxi, Fahrschule, Autovermietung, Werkstatt, Tankstelle und Fahrzeugwäsche betrieben.

1965 wurde damit begonnen, den schaffnerlosen Betrieb einzuführen. Um aber den Fahrer zu entlasten, wurden an bestimmten, stark frequentierten Haltestellen Standkassen eröffnet, z.B. in Greiz am Rathenauplatz.

Noch 1965 wurde über eine Erweiterung des O-Busverkehrs nach Obergrochlitz – Moschwitz sowie nach Pohlitz nachgedacht. Besonders kühne Pläne sahen vor, dass das Greizer O-Busnetz bis Fraureuth (Strecke Greiz – Reudnitz – Fraureuth - Zwickau) verlängert werden sollte. Im Gegenzug sollte der VEB Städtischer Nahverkehr Zwickau sein Netz bis Fraureuth ausbauen. Beide Betriebe beabsichtigten, die Linie Greiz – Zwickau elektrisch zu betreiben. Ebenso gab es Überlegungen, die elektrische Lücke zwischen der Kreisstadt Greiz und der Bezirksstadt Gera zu schließen.



Skoda O-Bus amTannendorfpfatz (1960)



LoWa O-Busse auf dem Markt Elsterberg

Doch 1969 kam es anders. Trotz Protesten aus der Bevölkerung wurde am 11. Juli der OBusverkehr eingestellt. Einer Weiterführung standen hohe Investitionen in Oberleitungen, Fahrzeugen und Unterwerken entgegen. Als Ausgleich für die stillgelegten O-Busse kamen 5 neue Ikarus-Gelenkzüge des Typs 180 zum Einsatz.

13. Der Betriebshofneubau in Zeulenroda

Aufgrund des Baus der Talsperre in Zeulenroda (1968-75) musste der Standort des Kraftverkehrs im Alaunwerk aufgegeben werden und machte den Neubau eines Verkehrshofes am anderen Ende der Stadt in Richtung Triebes notwendig. Der erste Spatenstich fand am 21. März 1968 statt. Konzipiert war das Objekt für über 100 Busse und Lkws. Dazu wurde noch eine Werkstatt, eine Waschhalle, eine Tankstelle und ein Verwaltungsgebäude gebaut. Das Richtfest fand am 8. Oktober 1971 statt. Teile der Werkstatt wurde der Betriebshof am 27.11.1971 in Betrieb genommen. Ab dem 31.08.1973 standen die ersten Busse im Verkehrshof Zeulenroda.

14. Die Siebziger Jahre

Seit Bildung des VEB Kombinat Kraftverkehr Gera 1970 gehörte auch der VEB Kraftverkehr Greiz dazu.

Anfang der Siebziger Jahre gab es ein großes Ungleichgewicht zwischen Bus und Bahn. Im Berufsverkehr wurden durch Busse mehr als zehnmals so viele Fahrgäste befördert als mit der DR. Busse und Bahn wurden besser koordiniert. Dadurch konnten die Busse etwas entlastet werden. Auch Infrastrukturmaßnahmen wie z.B. die Fertigstellung der Brücke über die Talsperre Zeulenroda 1974 brachten wesentliche Verbesserungen mit sich.

1976 wurde für die Werktätigen Bungalows in Altreddewitz/Rügen errichtet. Diese und die später in Lobbe errichteten Bungalows waren sehr begehrte Urlaubsplätze. Nach und nach wurden die Ikarus-Busse der Baureihe 200 eingeführt.



Ikarus-Busse der Baureihe 200 im Betriebshof Adelheidstraße

15. Der Busbahnhofbau in Greiz 1976/77

Durch die ständig steigenden Fahrgastzahlen und die damit verbundenen Erhöhungen der Linienfahrten war die bisherige zentrale Abfahrtsstelle am Dr.-Rathenau-Platz in Greiz zu klein geworden. Deshalb entschloss sich die Stadt Greiz, einen neuen Busbahnhof zu bauen. Dieser entstand zwischen der Bruno-Bergner-Straße, der Brunnengasse und der Prof-Schneiderstraße.

Vorgesehen waren 8 Abfahrtssteige, eine öffentliche Toilette, eine Standkasse und ein Gebäude für den Einsatzleiter. Der geplante Warteraum für die Fahrgäste wurde aus Geldmangel gestrichen. Fertiggestellt wurde der Busbahnhof am 3. Oktober 1977. Die offizielle Übergabe war am 8. Oktober 1977.



Busbahnhof Greiz

16. Die Achtziger Jahre

Die Fahrgastzahlen wuchsen stetig. So wurden 1980 über 13 460 000 Fahrgäste befördert. Zu den ständig zunehmenden Aufgaben neben dem Linienverkehr gehörte auch die Beförderung von Bauarbeitern durch den Bezirk. Auch die Abstellung von Bussen zu den zahlreichen Veranstaltungen von Partei und Regierung gehörte zum Alltag. Dazu kam noch ein ständiger Mangel an Arbeitskräften, Ersatzteile, Reifen und Kraftstoff. Trotzdem wurde das Liniennetz weiter ausgebaut. Vor allem die Erschließung des Neubaugebietes Greiz-Reißberg war eine große Leistung.

17. Die Wende 1989 und die Neunziger Jahre

Als am 9. November 1989 die Grenzen der DDR geöffnet wurden, veränderten sich auch über Nacht die Anforderungen an den VEB Kraftverkehr Greiz. Mitarbeiter suchten den Weg in die BRD und verließen den Betrieb. Reisesströme in Richtung Bayern öffneten sich. 1990 brach der Berufsverkehr für viele Betriebe vollständig zusammen. Die Fahrgastzahlen schrumpften rapide. Viele Fahrgäste nutzten die neue Freiheit, um sich nach der Währungsunion einen eigenen Pkw zu kaufen.

Am 1. Juli 1990 wurde aus dem VEB Kraftverkehr Greiz die Verkehrs-GmbH gegründet. Die Belegschaft wurde in die Bereiche Güterverkehr, KOM-Verkehr, Werkstatt und Fahrschule aufgeteilt. Einige Geschäftsteile wurden verkauft. Aus dem KOM-Verkehr, Teilen der Werkstatt und der Fahrschule wurde am 1. Januar 1991 die Personen- und Reiseverkehrs GmbH gegründet.

Durch den Verkauf der Verkehrs-GmbH an die Spedition TTS mußte der Betriebsteil Zeulenroda der PRG Greiz aus dem Verkehrshof in Zeulenroda ausziehen. Bis 1995 waren die Busse in einer Scheune in Weißendorf untergebracht. Das Verwaltungsgebäude war ein Bürocontainer.

1993 wurde im Zuge der Gebietsreform der Landkreise der PRG Greiz die Nebenstelle Auma der Kraftverkehr Schleiz GmbH zugeschlagen. Die zwei Betriebsteile im ehemaligen Landkreis Zeulenroda machten es notwendig, einen neuen Betriebshof zu bauen. So konnte 1995 am Standort Industriestraße 13 der neue Betriebshof eingeweiht werden. Das Provisorium in Weißendorf und die Nebenstelle in Auma konnten aufgelöst werden.

Doch auch in Greiz platzte der Betriebshof in der Adelheidstraße aus allen Nähten. So konnte am 16. Oktober 1995 der erste Spatenstich in Greiz-Gommla erfolgen. Bereits am 30. Oktober 1996 war das Richtfest.

Am 14. Oktober 1997 wurde der Betriebshof in Greiz-Gommla seiner Bestimmung übergeben. Er besteht aus einer Abstellhalle für 42 Busse, einer Werkstatt und einer Tankstelle für Erdgas und Diesel. Es entstand auch ein Betriebsdienstgebäude mit Sozialtrakt für 80 Beschäftigte. Ebenfalls an diesem Tag wurden zehn Busse mit Erdgasantrieb (MB O 405 CNG) in Betrieb genommen. Dadurch konnten zehn Ikarus-Busse abgestellt werden. Im darauffolgendem Jahr kaufte die PRG Greiz sieben weitere Erdgasbusse.



Betriebshof Greiz-Gommla



Betriebshof Zeulenroda

18. Das Jahr 2000 bis zur Gegenwart

Im Jahr 2000 gab es konkrete Planungen zum Bau der Güterbahnhofstrasse. Diese war eine Grundvoraussetzung zur Entlastung der Greizer Neustadt. Da die Trasse über das Gelände des alten Busbahnhofes führen sollte, war es notwendig, einen neuen Busbahnhof zu errichten. Am 1. April 2002 mußte der alte Busbahnhof endgültig geräumt werden. Mittlerweile waren

die Planungen von PRG Greiz und Stadt Greiz soweit fortgeschritten, dass Ende 2002 mit dem Bau begonnen werden konnte. Als Standort wurde der Teil des Greizer Bahnhofes gewählt, wo bis 1997 die Züge nach Neumark abfuhren. Vorteilhaft war dadurch die Verknüpfung von Bus und Bahn durch barrierefreie Übergänge. Am 3. Oktober 2003 konnte der neue Greizer Busbahnhof eingeweiht werden. Er besteht aus 5 Abfahrts- und 2 Ankunftsbussteigen, einem Gebäude mit Kiosk, öffentlicher Toilette und Fahreraufenthaltsraum. Dazu gibt es noch Abstellflächen für 10 Busse sowie Fahrgastinformationsanzeigen an jedem Bussteig



MB O 405 CNG (Wagen. 45) in Nitschareuth



Greiz, neuer Busbahnhof



Greiz, neuer Busbahnhof (mit Wagen 41)

Greiz im Jahre 2004