

## **„Kommt wie gerufen!“ – Flexibler Nahverkehr Landkreis Greiz**

– Teilprojekt: Neuanschaffung eines barrierefreien Klein-/Midibusses –

---

Die PRG Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz betreibt den öffentlichen Personennahverkehr im südlichen Teil des Landkreises Greiz. Das Verkehrsangebot der PRG ist maßgeblich geprägt durch die Stadtbuslinien in Greiz beziehungsweise Zeulenroda sowie die überregional bedeutsamen Linien zwischen den zentralen Orten Gera, Greiz, Reichenbach (Vogtland), Weida und Zeulenroda.

Zwischen diesen Hauptlinien liegen häufig Räume, die nur dünn und dispers besiedelt sind, was eine ökonomisch, aber auch ökologisch sinnvolle Erschließung mit Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erschwert. Es ist ein „Teufelskreis“: eine geringe Bevölkerungszahl und eine disperse Siedlungsstruktur erlauben aus unternehmerischer Sicht nur ein geringes ÖPNV-Angebot; häufig reduziert auf die zwingenden Verkehrsbedürfnisse des Schülerverkehrs. Ein geringes Verkehrsangebot wiederum ist der Attraktivität des ÖPNV abträglich und führt dazu, dass entweder auf das eigene Auto zurückgegriffen oder sogar ganz weggezogen wird, um nicht auf das Auto angewiesen zu sein. Insbesondere Letzteres ist im Hinblick auf den Erhalt des ländlichen Raums als Wohnstandort, aber auch als prägenden Kulturraum, besonders problematisch. Zurück bleiben all' diejenigen, die nicht (mehr) Auto fahren können und/oder dürfen und in der Folge in ihrer Mobilität und damit in der selbstbestimmten Bewältigung ihres Alltags stark eingeschränkt sind.

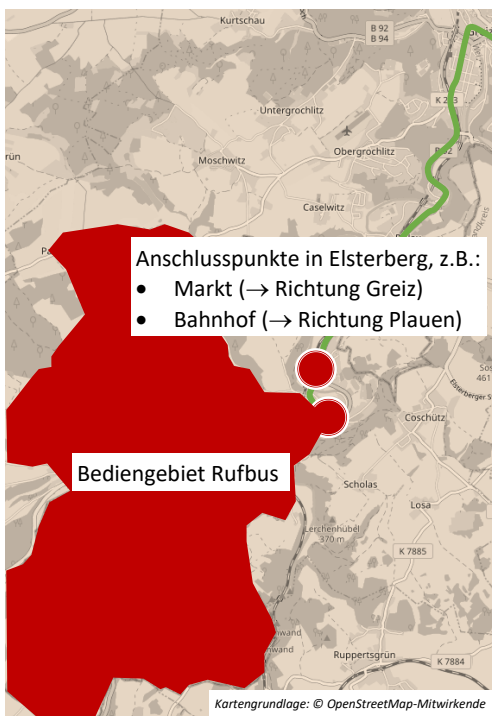
Zu diesen Räumen zählen unter anderem die dörflich geprägten Gebiete der ehemaligen Gemeinde „Vogtländisches Oberland“, welche nach deren Auflösung im Jahr 2012 in die Stadt Greiz eingemeindet wurden. Dies sind die Ortsteile Cossengrün, Eubenberg, Gablau, Hohndorf, Leiningen, Pansdorf, Schönbach und Tremnitz. Die genannten Ortsteile liegen im südlichen bzw. südwestlichen Stadtgebiet und bilden einen „Halbkreis“ westlich um die auf sächsischem Territorium liegende Stadt Elsterberg. Trotz ihrer politischen Zugehörigkeit zum Stadtgebiet Greiz bestehen zwischen den genannten Ortsteilen einerseits und der Stadt Elsterberg andererseits aufgrund der räumlichen Nähe und der bestehenden Verkehrsnetzstruktur vielfältige Beziehungen in Bezug auf wesentliche Daseinsgrundfunktionen (Arbeitsplätze, Bildung, Einkauf/Versorgung).

Die genannten Ortsteile der Stadt Greiz werden – mit Ausnahme von Eubenberg – gegenwärtig über die Buslinie 2 der PRG sowohl an die Stadt Elsterberg als auch an die Stadt Greiz angebunden. Das Verkehrsangebot ist im Wesentlichen auf den Schülerverkehr ausgerichtet, das heißt es existieren frühmorgens sowie am Mittag beziehungsweise frühen Nachmittag (an Schultagen) mehrere Fahrtmöglichkeiten (die auch für den Jedermann-Verkehr nutzbar sind), während über die verbleibende Zeit des Tages nur noch eine sogenannte „Einkaufstour“ am Vormittag besteht. In den Ferien ist das Angebot auf eben diese „Einkaufstour“ beschränkt; am späteren Nachmittag sowie abends oder am Wochenende besteht derzeit kein Verkehrsangebot.

Die Ortslage Eubenberg ist gegenwärtig überhaupt nicht an das Netz des ÖPNV angeschlossen, da die infrastrukturellen Voraussetzungen (Wendeschleife) hierfür fehlen. Ebenso vergleichsweise ungünstig erweist sich die Erschließung der Ortslage Leiningen. Zwar ist Leiningen über zwei Haltestellen (die Haltestelle „Leiningen, Ost“ an der Verbindungsstraße Gablau – Steinermühle wird durch die Linie 2 bedient; die Haltestelle „Leiningen, West“ an der Verbindungsstraße Dobia – Steinermühle wird durch die Linie 36 nach Zeulenroda angefahren) an das ÖPNV-Netz angebunden, doch liegen beide Haltestelle weit von der eigentlichen Siedlungsstruktur entfernt und können nur über längere Fußwege erreicht werden. In den übrigen Ortsteilen besteht zumindest jeweils eine im Ortskern gelegene ÖPNV-Zugangsstelle. Aufgrund des nur zu einzelnen Tageszeiten (Schulverkehr) bestehenden Verkehrsangebots ist außerhalb des Schülerverkehrs keine relevante Verkehrsnachfrage zu verzeichnen.

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 Gebiets ausreichend zu bedienen. Unter Berücksichtigung dieser Nutzungshäufigkeiten leuchtet ein, 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.

Zur Verbesserung der ÖPNV-technischen Erschließung ist vielmehr vorgesehen, die bisherige Anbindung mit einzelnen, fahrplangebundenen Fahrten – mit Ausnahme des Schülerverkehrs – einzustellen und stattdessen auf eine sowohl hinsichtlich der Fahrtzeiten als auch des Fahrtwegs flexibilisierte ÖPNV-Bedienung umzustellen („Rufbus“). Die Anbindung an das übergeordnete ÖPNV-Netz, beispielsweise in/aus Richtung Greiz (PRG-Buslinie 1 im 30-Min.-Takt) und Plauen (Elstertalbahn im 2-Std.-Takt), wird in Elsterberg realisiert.



Damit verbunden sind folgende Bedienmerkmale:

- Innerhalb des „Rufbus“-Bediengebiets wird nur bei bestehender Nachfrage gefahren, das heißt, Fahrgäste müssen – ähnlich wie bei einem Taxi – ihre Fahrt vorher anmelden (mindestens 60 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit). Dabei existieren keine konkreten Fahrplanvorgaben mehr, sodass der Fahrgast mit seinem Fahrtwunsch innerhalb der Verkehrszeiten des Rufbus‘ zeitlich flexibel ist. Gleichwohl erfolgt durch die Voranmeldefrist und die gebündelte Beförderung von ähnlichen Fahrgastwünschen eine Abgrenzung zum Taxigewerbe entsprechend der durch das Personenbeförderungsgesetz gesetzten Rahmenbedingungen.
- Bedient werden dabei 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 gelangt ein 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. Zusammen mit der Flexibilisierung der Linienföhrung können somit auch abseits der bestehenden Haltestellen neue Zustiegsmöglichkeiten geschaffen werden, was den Komfort erhöht.
- Für den ÖPNV-Betreiber verbessert sich die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeug- und Personaleinsatzes aufgrund der höheren Flexibilität im Betriebsablauf.

Ein zentraler Unterschied zum bisherigen, liniengebundenen Betrieb liegt darin, dass durch den Einsatz eines Kleinbusses bei gleichzeitiger Aufhebung der Liniengebundenheit, im Zielzustand ein Zu- und Ausstieg auch abseits der Haltestellen und damit in unmittelbarer Nähe des eigentlichen Start- beziehungsweise Zielorts der Fahrgäste möglich ist. Dadurch verringern sich die Zu- und Abgangswege zu den Haltestellen, was insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen zugutekommt. Durch fahrzeugseitige Vorkehrungen, wie eingebaute Rampen, wird eine weitgehende Barrierefreiheit ermöglicht.

Das Vorhaben dient der Verbesserung und vor allem dem langfristigen Erhalt einer technischen Infrastruktur, zu welcher der ÖPNV gehört. Das Projekt ist in seiner Gesamtheit auch innovativ: Zwar sind flexible Bedienformen im ÖPNV per se nichts Neues, aber hinsichtlich des Flexibilisierungsgrades und damit der Anpassungsfähigkeit des ÖPNV an die Beförderungsbedürfnisse der Nutzer in räumlicher und zeitlicher Hinsicht existieren gegenwärtig nur wenige vergleichbare Angebote. Durch die Erhöhung der Verfügbarkeit von ÖPNV-Angeboten für die ansässige Bevölkerung, aber auch für Gäste und Touristen steigt die Attraktivität des erschlossenen Gebiets sowohl als dauerhafter Lebens- und Wohnraum, aber auch als Wirtschaftsraum, in welchem die Wertschöpfung aus touristischen Angeboten, insbesondere für Tagesgäste und Kurzzeiturlauber, einen immer höheren Stellenwert einnimmt. Der Erhalt der Attraktivität der Region als Lebens-, Wohn- und Wirtschaftsraum ist Voraussetzung für die Bewahrung der das Landschaftsbild, aber auch die kulturelle Identität dieses Raumes prägenden dörflichen Strukturen.

Durch den ausschließlich bedarfsbezogenen Einsatz des Fahrzeuges werden Leerfahrtanteile – trotz einer Verbesserung der ÖPNV-Erschließung im Einsatzbereich – deutlich reduziert, was zu reduzierten Abgasemissionen führt. Dennoch steht mit der Ausweitung der Verfügbarkeit von ÖPNV-Angeboten für die Nutzer eine tatsächliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung. Immobile Personen, wie zum Beispiel Kinder, Schüler/-innen, aber auch ältere Menschen sind nicht mehr auf eine Mitnahme durch Verwandte oder andere Personen angewiesen. Zugleich verbessert sich auch die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeug- und Personaleinsatzes, was dazu beiträgt, die Vorhaltung eines ÖPNV-Angebots dauerhaft und nachhaltig sicherzustellen.