



NAHVERKEHRSPLAN

FÜR DEN NAHVERKEHRSRAUM CHEMNITZ/ZWICKAU 2021 BIS 2025

TEIL A - VMS/ZVMS



Nahverkehrsplan¹ für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau 4. Fortschreibung – Einzeldarstellung

Teil A – Allgemeine Rahmenbedingungen

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	5
1 Bestandsaufnahme	9
1.1 Planerische und rechtliche Rahmenbedingungen	9
1.1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	9
1.1.2 Allgemeine Rahmenpläne	11
1.1.3 Verkehrliche Fachplanungen	11
1.1.4 Strategische Umweltprüfung (SUP)	12
1.2 Raumstrukturentwicklung	13
1.2.1 Raumstruktur und Zentrale Orte	13
1.3 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung	15
1.3.1 Bevölkerungsdichte	15
1.3.2 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung	16
1.3.3 Demografische Entwicklung	18
1.3.4 Schüler	20
1.4 Verkehrsangebot und Nachfrage	23
1.4.1 Schienenpersonennahverkehr	23
1.4.2 Öffentlicher Straßengebundener Personennahverkehr	34
1.4.3 Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Regionen	37
1.5 Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen	40
1.5.1 Organisationsstruktur	40
1.5.2 Beteiligungen/Gesellschaften	41
1.5.3 Verbundtarif (Stand September 2020)	42
1.5.4 Information und Service	44
2 Verkehrsprognose	46
3 Ziele und Leitbild	47
3.1 Nachhaltigkeit	49

¹ Hinweis: In diesem Dokument (Nahverkehrsplan) wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit ausschließlich die männliche Form verwendet. Sie bezieht sich in der Regel auf Personen aller Geschlechter (männlich/weiblich/divers).

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

3.2	Interoperabilität	51
4	Rahmenplanung	52
4.1	Barrierefreiheit im ÖSPV.....	52
4.1.1	Novellierung PBefG.....	52
4.1.2	Voraussetzungen und Zielstellungen	54
4.2	PlusBus und TaktBus.....	58
4.3	Bedienstandards im Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau.....	60
4.3.1	ÖPNV-Netzebenen	60
4.3.2	Bedienzeiträume	71
4.3.3	Mindestbedienstandards	72
4.3.4	Mindesterschließung	73
4.3.5	Verbindungsqualität	74
4.3.6	Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten	75
4.3.7	Kommunikation/ Information	80
4.3.8	Ausblick Digitalisierung	81
4.3.9	Ergänzende Verkehrsangebote im VMS	82
4.4	Schülerbeförderung	85
4.5	SPNV-Konzeption und Maßnahmen	86
4.5.1	Übergeordnete Vorgaben der Regionalplanung zum SPNV	86
4.5.2	Chemnitzer Modell – Innovation, Investition, Wettbewerb.....	87
4.5.3	Elektronetz Mittelsachsen	97
4.5.4	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz.....	100
4.5.5	Chemnitz – Leipzig.....	102
4.5.6	Regionale Erschließungslinien	103
4.5.7	Reaktivierung Bahnstrecken	106
4.5.8	Fernverkehr – Deutschlandtakt	107
4.6	Haltestelleninfrastruktur	109
4.6.1	SPNV-Haltepunkte – Barrierefreier Ausbau	109
4.6.2	SPNV-Haltepunkte – Neubaumaßnahmen	111
4.7	Fahrzeuge.....	111
4.7.1	Neubau Betriebshof	113
5	Finanzierung	114
5.1	Finanzierungsquellen des ZVMS	114
5.2	Kostenermittlung.....	118
5.2.1	Barrierefreier Ausbau – Haltestelleninfrastruktur	118
5.2.2	Fahrzeugbeschaffung	119
5.2.3	Telematiksystem des VMS.....	120

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

Anlagenverzeichnis121

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vergabe und Finanzierung öffentl. Personenverkehrsleistungen (gemäß VO (EG) 1370/2007) 10

Abbildung 2: Raumstruktur und zentrale Orte..... 14

Abbildung 3: Raum- und Bevölkerungsstruktur und deren Bevölkerungsanteile 2018 16

Abbildung 4: Altersstruktur im NVR im Vergleich zum Freistaat Sachsen 19

Abbildung 5: Demografische Entwicklung nach Altersgruppen 20

Abbildung 6: Einzugsbereiche und Direktverbindungen der Fahrschüler in die Stadt Chemnitz 22

Abbildung 7: Laufende Verkehrsverträge 2019/2020 27

Abbildung 8: Leistungsanteile der im NVR verkehrenden EVU (Fpl 2020)..... 28

Abbildung 9: SPNV-Nachfrage (werktags, abschnittskonkret)..... 33

Abbildung 10: PlusBus- und TaktBus-Linien gemäß ÖPNVFinVO; Fahrplan 2020/2021 35

Abbildung 11: Verkehrswege im Verbundgebiet und zu benachbarten Regionen (Stand 2020) 37

Abbildung 12: EgroNet – Kooperationsverbund..... 38

Abbildung 13: Tarifzonenplan des VMS-Verbundgebietes (Stand 2020)..... 43

Abbildung 14: Verteilung der Vertriebsstellen im Gebiet des VMS (Stand März 2020) 45

Abbildung 15: Übersicht Mobilitätseinschränkungen 53

Abbildung 16: Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei Aufstellung des Nahverkehrsplanes 54

Abbildung 17: Kriterien zur Prioritätenbildung beim Haltestellenausbau 57

Abbildung 18: ÖPNV-Netzebenen im NVR Chemnitz/Zwickau 60

Abbildung 19: PlusBus 64

Abbildung 20: Aktuelle Zeitschiene der schrittweisen Umsetzung des Chemnitzer Modell 87

Abbildung 21: Anbindung an das Eisenbahnnetz 90

Abbildung 22: Streckenübersicht Stufe 2 Chemnitzer Modell 90

Abbildung 23: Chemnitzer Modell – Stufe 3 – einbezogene Linien..... 91

Abbildung 24: geplanter Streckenverlauf; Chemnitzer Modell – Stufe 3..... 92

Abbildung 25: Chemnitzer Modell – Stufe 4 93

Abbildung 26: Planfeststellungsabschnitte Chemnitzer Modell – Stufe 4 94

Abbildung 27: Chemnitzer Modell – Stufe 5 95

Abbildung 28: Bahnhof Stollberg 96

Abbildung 29: geplanter Streckenverlauf; Chemnitzer Modell – Stufe 5..... 96

Abbildung 30: Ausschnitt Sachsen-Franken-Magistrale im Bereich des ZVMS..... 98

Abbildung 31: Linienverlauf RB 45 99

Abbildung 32: S 5 / S 5X – Einbindung des ZVMS in das MDSB-Netz..... 100

Abbildung 33: Linienverlauf ABS Chemnitz – Leipzig..... 102

Abbildung 34: Regionale Erschließungslinien im ZVMS..... 104

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

Abbildung 35: Bahnhof Schwarzenberg 105
Abbildung 36: Ausschnitt Netzgrafik Deutschlandtakt (Stand 30. Juni 2020, Quelle: BMVI) 108
Abbildung 37: Bahnhof Mittweida 110
Abbildung 38: Citylink im Einsatz..... 112
Abbildung 39: Elternanteile* und Kostenerstattung durch die Landkreise für die Schülerbeförderung pro Schüler und Jahr 117

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Raumstrukturdaten ZVMS-Gebiet..... 15
Tabelle 2: Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung NVR Chemnitz/Zwickau 2014 - 2019 17
Tabelle 3: Bevölkerungsprognose für den NVR Chemnitz/Zwickau bis 2030 18
Tabelle 4: Entwicklung Anzahl Schulen und Schüler für den NVR Chemnitz/Zwickau 2014 zu 2019 20
Tabelle 5: Übersicht Schüler und Fahrschüler im VMS inkl. Berufsschüler 21
Tabelle 6: Zuordnung der im SPNV bedienten Strecken (Stand 2020) 24
Tabelle 7: Detaillierte Angebotsdarstellung (Stand: Jahresfahrplan 2020) 28
Tabelle 8: Übersicht SPNV-Fahrzeuge..... 31
Tabelle 9: Mindestens einzuhaltende Kriterien für vorgesehene PlusBus- und TaktBus-Linien des Grundnetzes gemäß Anlage 6 der ÖPNVFinVO (Fassung vom 06.07.2019) 34
Tabelle 10: Übersicht der größten ÖSPV-Unternehmen im Verbund 36
Tabelle 11: Verbundgrenzen überschreitende ÖSPV-Linien mit Aufgabenträger im VMS (Stand 2020)..... 39
Tabelle 12: Prognosegrundlage für die Verkehrsprognose 46
Tabelle 13: Angebotskriterien PlusBus 63
Tabelle 14: PlusBus-Linien 65
Tabelle 15: TaktBus-Linien 68
Tabelle 16: Bedienzeiträume im Verkehrsverbund 71
Tabelle 17: Haltestelleneinzugsbereiche nach zentralörtlicher Gliederung und Netzebenen 73
Tabelle 18: Verbindungsqualität im Verkehrsverbund 74
Tabelle 19: Liste des barrierefreien Ausbaus kleiner und mittlerer SPNV-Stationen (Orientierung an Einsteigerzahlen 2019) 109
Tabelle 20: Neubaumaßnahmen – Zugangsstellen 111
Tabelle 21: Zuschuss des VMS für die Schülerbeförderung (Summe der kommunalen Aufwendungen)..... 117
Tabelle 22: Kostenschätzung Barrierefreier Ausbau – VMS-Haltestelleninfrastruktur 118
Tabelle 23: Fahrzeugneuanschaffung (Bus) – Kosten je Fahrzeug 119
Tabelle 24: Förderung von Fahrzeugneuanschaffungen (Bus) 119
Tabelle 25: Kosten – Aufbau Echtzeitsystem im VMS 120

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ALiTa	Anruflinientaxi
AT	Aufgabenträger
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Bf.	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BITV	Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BO-Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BRD	Bundesrepublik Deutschland
CBC	City-Bahn Chemnitz GmbH
CM	Chemnitzer Modell
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EFM	Elektronisches Fahrgeld Managementsystem
EFRE	Europäische Fonds für Regionale Entwicklung
EGB	DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn
EMS	Elektronetz Mittelsachsen
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen
ERZ	Erzgebirgskreis
EW	Einwohner
EW/km ²	Einwohner je Quadratkilometer
FEG	Freiberger Eisenbahngesellschaft
Fpl	Fahrplan
Fpl-km	Fahrplankilometer
Ftg	Feiertag
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GZ	Grundzentrum
Hbf	Hauptbahnhof
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

Hp	Haltepunkt
HST	Haltestelle
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
ITCS	Intermodal Transport Control System
km ²	Quadratkilometer
KMU	Klein-und mittelständische Unternehmen
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
Lph	Leistungsphase
LVP	Landesverkehrsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
min	Minuten
MRB	Mitteldeutsche Regiobahn
MSN	Mittelsachsen (Landkreis)
MZ	Mittelzentrum
NFC	Near-Field-Communication-Technologie
NSN	Nordsachsen (Landkreis)
NVP	Nahverkehrsplan
NVR	Nahverkehrsraum
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFinAusG	Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr
ÖPNVFinVO	Verordnung zur Finanzierung des ÖPNV im Freistaat Sachsen
ÖPNVG	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PFA	Planfeststellungsabschnitt
Pkm	Personenkilometer
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regional-Express
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

RegioRBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem für den Regionalverkehr
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RL ÖPNV	Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr
ROG	Raumordnungsgesetz
RP	Regionalplan
SächsKomZG	Sächsisches Gesetz über kommunale Zusammenarbeit
SächsUVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen
SBS	Schülerbeförderungssatzung
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
SSB	Schmalspurbahn
SSOE	Sächsische Schweiz - Osterzgebirge (Landkreis)
Strab	Straßenbahn
Strkm	Streckenkilometer
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SUP	Strategische Umweltprüfung
sv-pfl.	sozialversicherungspflichtig
SVZ	Schwachverkehrszeit
TSI PRM	Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
TU	Technische Universität
UN-BRK	UN-Behindertenrechtskonvention
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VKS VMS	Verbundkommunikationssystem des VMS
VMZ	Verkehrsmanagementzentrale
WAI	Web Accessibility Initiative
WCAG	Web Content Accessibility Guidelines
Z	Zwickau
Zkm bzw. Zug-km	Zugkilometer
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

ZVOE	Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe
ZVV	Zweckverband ÖPNV Vogtland

1 Bestandsaufnahme

1.1 Planerische und rechtliche Rahmenbedingungen

1.1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen (NVP) unterliegt dem Einfluss eines breiten rechtlichen Rahmens und ist angehalten, mehrere übergeordnete Planungsinstanzen zu berücksichtigen.

Allen voran beziehen sich das sächsische ÖPNV-Gesetz und die Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den Öffentlichen Personennahverkehr (VO Nahverkehrspläne für ÖPNV, rechtsbereinigt mit Stand 1. März 2012) direkt auf die Erstellung der Nahverkehrspläne im Freistaat Sachsen.

Weitere gesetzliche Regelwerke mit Wirkung auf die NVP sind:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) sowie UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)
- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG)
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG)
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Raumordnungsgesetz (ROG)
- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (Regelung von Vergabe und Finanzierung öffentlicher Personenverkehrsleistungen)
- Verordnung zur Finanzierung des ÖPNV im Freistaat Sachsen (ÖPNVFinVO)

Das BGG legt Mindestbedingungen darüber fest, wie Lebensbereiche (unter anderem das Nahverkehrssystem) zukünftig anzupassen sind, um die Teilhabe behinderter Menschen zu gewährleisten. Aus dem PBefG resultiert die Zielvereinbarung eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr bis zum 1. Januar 2022 zu erreichen.

Gemäß GVFG gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Der Freistaat Sachsen stellt auf Basis dieser Mittel sein ÖPNV-Landesinvestitionsprogramm auf, für welches ein Teil der GVFG-Mittel verwendet wird. Für Großprojekte mit einem Investitionsvolumen über 50 Mio. € stellt der Bund ein besonderes ergänzendes Programm auf. Dieses beinhaltet ausschließlich Vorhaben zum Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart und nichtbundeseigenen Eisenbahnen, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und auf besonderem Bahnkörper geführt werden.

Das RegG regelt den Finanzausgleich für die Kostenübernahme der Länder im Eisenbahnnahverkehr. Mit den Regionalisierungsmitteln ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.

Die Ziele der raumordnerischen Planung (gemäß ROG) sind u. a. die Vermeidung der Zersiedlung der Landschaft, die Aufrechterhaltung einer effektiven Infrastruktur, die Entwicklung der ländlichen Räume und eine Förderung der Erholungsgebiete. Diese Ziele sind durch den NVP zu berücksichtigen.

Die VO (EG) 1370/2007 wirkt als unmittelbar geltendes Recht und schafft den Rechtsrahmen für die Vergabe und Finanzierung öffentlicher Personenverkehrsleistungen. Möglich sind die Direktvergabe an einen internen Betreiber, die Beibehaltung der Eigenwirtschaftlichkeit über allgemeine Vorschrift oder eine EU-weite öffentliche Ausschreibung. Eine klare Trennung zwischen der zuständigen Administration und dem Dienstleister wird in der Praxis vorgeschrieben. Darüber hinaus regelt die VO (EG) 1370/2007 die Gewährung von Ausgleichsleistungen und von ausschließlichen Rechten für die Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen im ÖPNV im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (vgl. Abbildung 1).

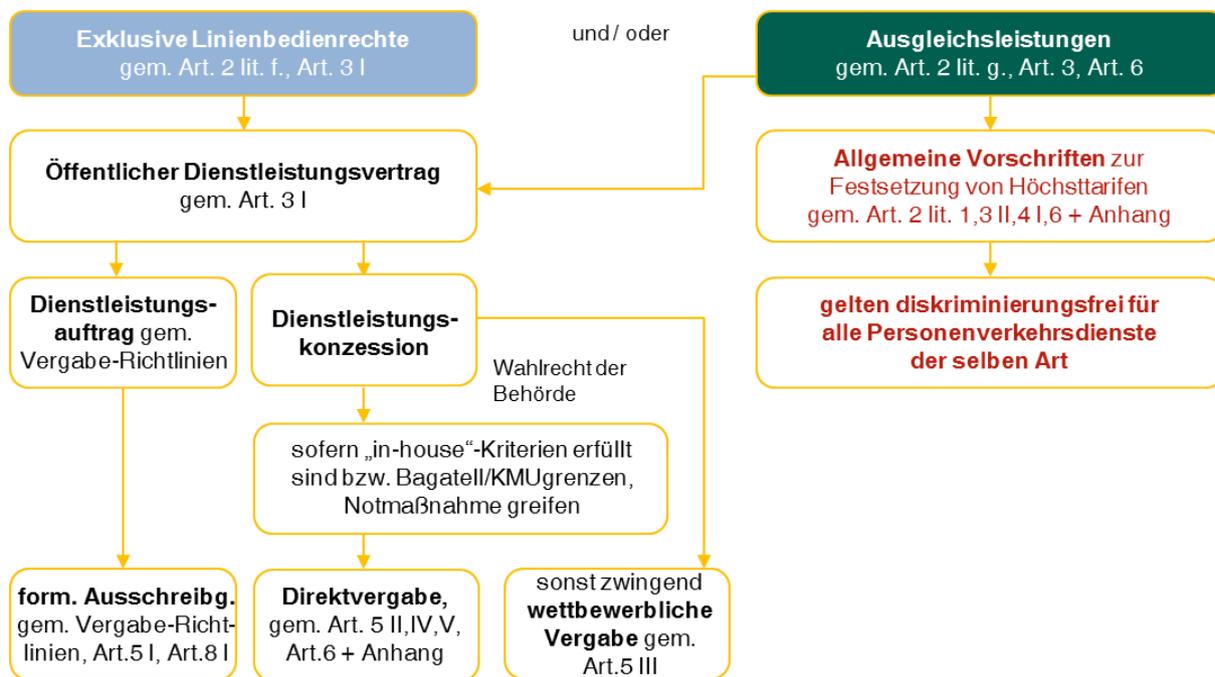


Abbildung 1: Vergabe und Finanzierung öffentl. Personenverkehrsleistungen (gemäß VO (EG) 1370/2007)

Die ÖPNVFinVO regelt die Aufteilung der durch den Freistaat Sachsen bereitgestellten finanziellen Mittel auf die Aufgabenträger des ÖPNV sowie deren Verwendung und die diesbezüglichen Nachweispflichten der Aufgabenträger. Darüber hinaus enthält sie Vorgaben zu Mindestbestimmungen im SPNV, zur Einrichtung von Plus- und TaktBus-Linien in den einzelnen Nahverkehrsräumen und Voraussetzungen für die Förderung von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur. Bis zur Vollendung des Chemnitzer Modells gelten die Voraussetzungen für die Förderung von Infrastruktur (mind. 300 TPkm je Streckenkilometer) nicht.

Der NVP gibt die Rahmenbedingungen für eine Liniengenehmigung vor, welche nur im Einklang mit dem NVP erteilt werden darf. Er trifft Aussagen zu Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes sowie zu den Anforderungen an die Umweltqualität und die Intermodalität der Verkehrsleistungen. Die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen sind im NVP zu berücksichtigen.

Der NVP berücksichtigt darüber hinaus die Ziele der raumordnerischen Planung gemäß ROG. Hervorzuheben sind dabei die Entwicklung des ländlichen Raums, die Vermeidung der Zersiedlung der Landschaft, die Aufrechterhaltung einer effektiven Infrastruktur und eine Förderung der Erholungsgebiete.

Die den Finanzierungsrahmen im Nahverkehrsraum (NVR) bestimmenden Rahmenbedingungen sind im Kapitel Finanzierung detailliert beschrieben.

Gesetzliche Grundlage für die Schülerbeförderung ist § 23 Abs. 3 Sächsisches Schulgesetz. Träger der notwendigen Beförderung der Schüler auf dem Schulweg bei öffentlichen und staatlich genehmigten Ersatzschulen freier Träger sind der Landkreis oder die Kreisfreie Stadt, in deren Gebiet sich die Schule befindet. Einzelheiten sind durch Satzung zu regeln. Diese Pflichtaufgabe wurde am 1. Januar 2011 von den Landkreisen des Nahverkehrsraums Chemnitz/Zwickau auf den ZVMS übertragen. Die kreisfreie Stadt Chemnitz nimmt die Aufgabe der Schülerbeförderung nach wie vor selbst wahr.

Durch den Zweckverband selbst zugrunde gelegte Rahmenvorgaben finden sich u. a.

- in der Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (Verbandssatzung), Neufassung vom 23. Juni 2017 unter Berücksichtigung der 1. Änderung vom 29. November 2019

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

- in der Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen über die Schülerbeförderung und die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten (Schülerbeförderungssatzung – SBS), zuletzt geändert durch Satzung vom 15. Dezember 2017.

1.1.2 Allgemeine Rahmenpläne

Bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans waren raumplanerische Aspekte und deren Konsequenzen für den ÖPNV aus den folgenden übergeordneten Rahmenplänen zu entnehmen:

- Landesentwicklungsplan Sachsen (LEP, Stand 2013)
- Regionalplan Südwestsachsen (rechtskräftig seit 2008)
- Regionalplan Chemnitz/Erzgebirge (rechtskräftig seit 2008)
- Regionalplan Westsachsen (Raum Döbeln, rechtskräftig seit 2008)

Diese Planungsinstrumente enthalten zum Teil detaillierte Angaben zur Raumstruktur im Gebiet des Planungsverbands Region Chemnitz. Der Regionalplan Region Chemnitz, als Nachfolgeplan der drei genannten Regionalpläne, befindet sich zurzeit in der Aufstellung (aktuell Aus- und Bewertung der Ergebnisse des Auslegungsverfahrens nach § 6 Abs. 2 SächsLPiG (Abwägung)).

1.1.3 Verkehrliche Fachplanungen

Die übergeordnete Verkehrsplanung ist insbesondere dem Bundesverkehrswegeplan 2030 und dem Landesverkehrsplan (LVP) Sachsen 2030 zu entnehmen. Darin sind die verkehrspolitischen Ziele und zu fördernden Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr und die relevante Infrastruktur festgehalten.

Für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau relevante, neue Vorhaben im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans sind:

- Ausbau der Knotenpunkte Chemnitz und Zwickau,
- ABS Weimar – Gera – Gößnitz (Elektrifizierung) und
- ABS Leipzig – Chemnitz (Elektrifizierung Geithain – Chemnitz und Geithain – Bad Lausick - Leipzig).

Der LVP Sachsen 2030 formuliert fünf Leitbilder:

- zukunftsweisende und an den Bedürfnissen der Menschen in allen Landesteilen orientierte Mobilität,
- leistungsfähiges, effizientes, sicheres, einfach zugängliches und multimodales Gesamtverkehrssystem,
- Nutzung von Digitalisierung und modernster Technik zur Vernetzung von Verkehrsmitteln und Verkehrsträgern,
- Umweltverträglichkeit und Ressourceneffizienz,
- stärkere Fokussierung auf die Lebensqualität in Stadt und Land sowie auf die Nahmobilität.

Durch die Verknüpfung und Koordinierung der Verkehrsträger und moderne Informations- und Kommunikationsmittel sollen mehr Flexibilität in der Mobilität erreicht und weitere Potenziale für den ÖPNV erschlossen werden. Im Vordergrund stehen der Erhalt der Infrastruktur und die intelligente Vernetzung der vorhandenen Strukturen und Technologien (z. B. Verkehrstelematik).

Das „Chemnitzer Modell“ ist weiterhin Investitionsschwerpunkt des Freistaates Sachsen im Einzugsgebiet des VMS.

Im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans ist die Elektrifizierung der Abschnitte Geithain – Chemnitz der Strecke Leipzig – Geithain vorgesehen.

Zentrale Zielstellungen des LVPs zur Weiterentwicklung des ÖPNV sind

- die Sicherung der Daseinsvorsorge durch ein angemessenes ÖPNV-Angebot insbesondere im ländlichen Raum;

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

- die Sicherung der Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten und touristisch relevanten Standorten,
- die Gewährleistung einer bezahlbaren und barrierefreien Mobilität,
- die Nutzung von Innovationen und Potenzialen der Digitalisierung,
- die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtpersonenverkehr und
- die Reduzierung von Umweltbelastungen, insbesondere in den Ballungszentren.

Die von der ÖPNV-Strategiekommission des Freistaates Sachsen erarbeiteten Handlungsempfehlungen haben sowohl im LVP Sachsen 2030 als auch in den aktuellen Koalitionsvertrag 2019 – 2024 Eingang gefunden. Zu nennen sind hier insbesondere

- die Weiterentwicklung des Sachsen-Taktes,
- die Einführung eines Sachsen-Tarifs,
- die Einführung eines Bildungstickets für alle Schüler im Freistaat Sachsen,
- die Einführung eines landesweit einheitlichen digitalen Bezahlsystems
- die Etablierung eines Bus-Grundnetzes aus Plus- und TaktBus-Linien,
- der sinnvolle Einsatz ergänzender Mobilitätsangebote wie flexible Bedienformen und alternative Mobilitätskonzepte (Car-Sharing, Vereins- und Bürgerbusse).

Zum Thema Verknüpfung und Vernetzung der Verkehrsträger und Verkehrsmittel wird der verstärkte Aufbau von Mobilitätspunkten bzw. -stationen in den Fokus gerückt. An diesen sollen alle Verkehrsmittel des Umweltverbunds sowie des motorisierten Individualverkehrs durch Schaffung entsprechender Infrastrukturen erfolgreich verknüpft werden. Über die reine Infrastruktur hinaus sollen auch die Bereiche Tarif, Service, Kommunikation und digitale Vernetzung mehr Berücksichtigung finden.

Im Koalitionsvertrag ist eine Änderung der Bedingungen für die Busförderung als Ziel formuliert. Diese soll künftig von der Laufleistung und nicht mehr vom Flottenalter abhängig sein.

Der BVWP, der LVP und die im Koalitionsvertrag beschriebenen Vorhaben der Staatsregierung spiegeln die planerischen Rahmenbedingungen im ÖPNV für die Gültigkeitsdauer der Fortschreibung wider.

1.1.4 Strategische Umweltprüfung (SUP)

Die Pflicht der Strategischen Umweltprüfung (SUP) bei der Nahverkehrsplanerstellung ist durch das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen (SächsUVPG) gegeben und stellt eine Ergänzung des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) dar.

Die SUP ist demnach ein integrativer Bestandteil von öffentlichen Verfahren zur Aufstellung und Änderung von bestimmten Plänen und Programmen. Ziel der SUP ist es, auch für die planerische Entscheidungsebene durch eine frühzeitige Berücksichtigung von Umweltbelangen ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und mögliche Auswirkungen von Planungsansätzen auf die Umwelt aufzuzeigen.

Voraussetzung für die Durchführung einer SUP im Rahmen der Nahverkehrsplanung ist, dass der NVP für die jeweiligen Maßnahmen als „Rahmen setzend“ im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG anzusehen ist. Eine entsprechende Rahmensetzung ist allerdings nur auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) gegeben, denn nur hier entfaltet der NVP eine unmittelbare Bindungswirkung. Dementsprechend ist eine SUP nur für solche Maßnahmen durchzuführen, die unter den Anwendungsbereich des PBefG fallen.

1.2 Raumstrukturentwicklung

1.2.1 Raumstruktur und Zentrale Orte

Das Gebiet des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) befindet sich im Zentrum des Freistaats Sachsen. Die angrenzenden Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Freistaat sind der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) im Nordwesten, der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) im Nordosten und Osten sowie der südwestlich gelegene Zweckverband ÖPNV Vogtland (ZVV). Über die Landesgrenzen Sachsens hinaus schließt der Verbundraum im Süden an die Tschechische Republik und im Westen an den Freistaat Thüringen an.

Als Zusammenschluss kommunaler Gebietskörperschaften setzt sich der ZVMS seit der Funktional- und Verwaltungsreform vom 1. August 2008 aus der kreisfreien Stadt Chemnitz und der Stadt Zwickau sowie den Landkreisen Erzgebirgskreis, Mittelsachsen und Zwickau zusammen.

Der Verbandssitz befindet sich in der Stadt Chemnitz. Sie ist die einwohnerstärkste Stadt im NVR und befindet sich im Zentrum des Verbandsgebiets. In der raumplanerischen Hierarchisierung des NVR übernimmt die Stadt ebenso wie die südwestlich gelegene Stadt Zwickau die Funktion eines Oberzentrums. Beide Städte bilden zusammen mit Leipzig, Halle (Saale) und Dessau-Roßlau sowie Gera und Jena den funktionalen Verflechtungsraum der europäischen „Metropolregion Mitteldeutschland“.

Die raumstrukturelle und -ordnerische Gliederung des NVR ist in Abbildung 2 dargestellt sowie aufgabenträgerkonkret den Anlagen der Teilpläne zu entnehmen.

Der Raum zwischen beiden Städten – der hochverdichtete Landkreis Zwickau sowie der nördliche Teil des Erzgebirgskreises – bilden den gemeinsamen Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau. Diese Industrieregion ist das größte zusammenhängende Verdichtungsgebiet der neuen Bundesländer außerhalb Berlins². Unmittelbar daran schließt auch der Verdichtungsraum um den Städteverbund Silberberg mit den Städten Aue-Bad Schlema, Lauter-Bernsbach, Lößnitz, Schneeberg, Schwarzenberg an.

Der nördliche Teil des NVR im Bereich der Städte Mittweida und Döbeln ist zum einen geprägt durch einen Raum mit starken urbanen Verdichtungsansätzen als Ausläufer zum Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau, zum anderen durch eine stark zersplitterte ländliche Siedlungsstruktur mit starker landwirtschaftlicher Nutzung auf ertragreichen Böden. Das Gebiet ist zudem durch seine engen Verflechtungsbeziehungen in die Räume Chemnitz sowie Dresden und Leipzig gekennzeichnet.

Der Bereich um die Stadt Freiberg im östlichen Teil des Zweckverbandgebiets ist ebenfalls durch Verdichtungsansätze, sowie eine günstige Lage mittig zwischen den Verdichtungsgebieten Chemnitz-Zwickau und der Landeshauptstadt Dresden gekennzeichnet. Die raumstrukturellen Entwicklungspotenziale aus dieser wirtschaftlich günstigen Lage sollen in Zukunft Ausstrahlung in weite Teile des Osterzgebirges finden und zur Entwicklung weiterer touristischer Potenziale beitragen.

Die südlichen Teile des Erzgebirgskreises sowie des Landkreises Mittelsachsen sind besonders durch ausgedehnte Wälder und ein bergiges Relief geprägt. Sie repräsentieren das Bild der allgemeinen Wahrnehmung des Erzgebirges und bilden die wesentlichen Ziele für den Tourismus.

² http://www.pv-rc.de/cms/region_besonderheiten.php; abgerufen am 14.04.2020

1.3 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

1.3.1 Bevölkerungsdichte

Die dargelegte raumstrukturelle und -ordnerische Gliederung des NVR bedingt eine differenzierte Bevölkerungsverteilung und -dichte.

Tabelle 1: Raumstrukturdaten ZVMS-Gebiet³

	Einwohner Stand: 31.12.2018	Fläche km ²	Einwohnerdichte EW/ km ²
Freistaat Sachsen	4.077.937	18.420	221
ZVMS	1.208.649	5.116	236
Chemnitz, Stadt	247.237	221,02	1.119
Erzgebirgskreis, LK	337.696	1.827,93	185
Mittelsachsen, LK	306.185	2.116,85	145
Zwickau, LK	317.531	949,78	334
<i>Zwickau, LK¹</i>	227.991	846,72	269
<i>Zwickau, Stadt</i>	89.540	102,55	873

¹ ohne Zwickau, Stadt

In den Verdichtungsräumen des ZVMS leben 65 % der Einwohner des NVR, die durchschnittliche Bevölkerungsdichte beträgt 472 Einwohner je Quadratkilometer (EW/km²). Im hochverdichteten Bereich Chemnitz-Zwickau liegen diese Zahlen in den Oberzentren bei ca. 900 EW/km² in der Stadt Zwickau und bei ca. 1.100 EW/km² in Chemnitz. In den verdichteten Bereichen der Landkreise liegt die Einwohnerdichte zwischen 264 EW/km² im entsprechenden Teil des Landkreis Mittelsachsen und 449 EW/km² im Landkreis Zwickau. Der Verdichtungsraum des Erzgebirgskreises ordnet sich mit 334 EW/km² dazwischen ein.

Die Bevölkerungsanteile der verdichteten Bereiche im ländlichen Raum und des ländlichen Raums umfassen 17 % bzw. 18 % des NVRs. Die Teilräume mit urbanen Verdichtungsansätzen haben dabei eine durchschnittliche Bevölkerungsdichte von ca. 200 EW/km², in den zersiedelten ländlichen Bereichen liegt dieser Wert im Mittel bei ca. 90 EW/km².

³ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen 2020

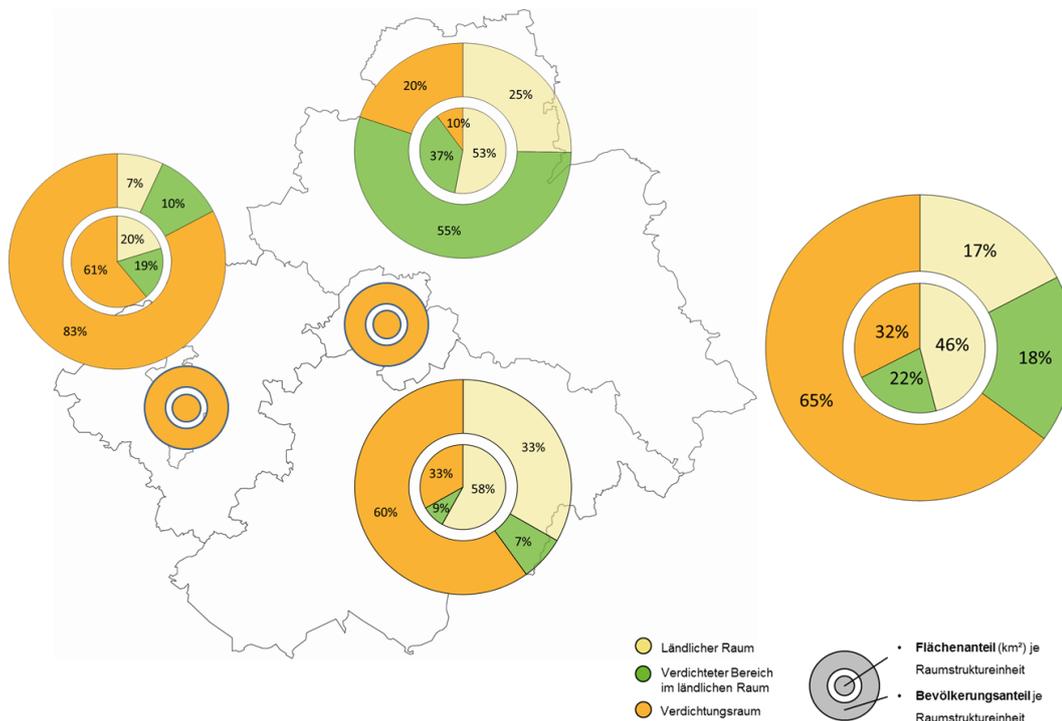


Abbildung 3: Raum- und Bevölkerungsstruktur und deren Bevölkerungsanteile 2018⁴

Die bereits eingangs erwähnte besondere Verdichtung des NVRs wird noch einmal durch den Vergleich mit anderen Bezugssebenen deutlich. Im gesamten NVR Chemnitz/Zwickau leben durchschnittlich 236 EW/km², im Freistaat Sachsen liegt die durchschnittliche Einwohnerdichte bei 221 EW/km² und auf Bundesebene bei 232 EW/km².

1.3.2 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Die Einwohnerzahl im NVR des ZVMS entspricht mit gut 1,2 Mio.⁵ knapp 30 % der Bevölkerung des Freistaates Sachsen. Vergleichend zu den vorangegangenen Fortschreibungen muss auch bei der aktuellen Betrachtung ein weiterer Rückgang der Einwohnerzahlen konstatiert werden. Der Anteil der Einwohner des NVR Chemnitz/Zwickau an allen Einwohnern des Freistaates Sachsen ist dabei ebenfalls rückläufig, gegenüber 2013 sank er um 0,6 Prozentpunkte.

Der EW-Rückgang gestaltet sich heterogen. Während sich die Einwohnerzahl des Oberzentrums Chemnitz positiv entwickelt hat (+ 2,2 %) ist sie in den Landkreisen weiter rückläufig (über alle Landkreise minus 3,2 %). Damit steht einem Zuwachs von über 5.000 Einwohnern in Chemnitz ein Verlust von ca 31.000 Einwohnern in den Landkreisen des Nahverkehrsraums gegenüber. Die detaillierte Betrachtung der Entwicklung in einzelnen Gemeinden erfolgt in den Einzeldarstellungen für die ÖPNV-Aufgabenträger (Teil B).

⁴ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Stand 31.12.2018

⁵ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Stand 31.12.2018

Tabelle 2: Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung NVR Chemnitz/Zwickau 2014 - 2019

Bezugsebene	Einwohner		Einwohnerentwicklung	
	2019 (31.12.2018)	2014 (31.12.2013)	absolut	anteilig
Freistaat Sachsen	4.077.937	4.046.385	31.552	0,8%
ZVMS	1.208.649	1.234.984	-26.335	-2,1%
Chemnitz, Stadt	247.237	242.022	5.215	2,2%
Erzgebirgskreis, Lk	337.696	351.309	-13.613	-3,9%
Mittelsachsen, Lk	306.185	314.591	-8406	-2,7%
Zwickau, Lk	317.531	327.062	-9.531	-2,9%
<i>Zwickau, Lk¹</i>	227.991	235.498	-7.507	-3,2%
<i>Zwickau, Stadt</i>	89.540	91.564	-2.024	-2,2%

¹ ohne Zwickau, Stadt

In den Landkreisen des NVRs haben sich die Bevölkerungsrückgänge weiter abgeschwächt. Während im Vergleichszeitraum 2010 – 2014 noch ein Bevölkerungsrückgang von 67.000 Einwohnern konstatiert werden musste betrug der Rückgang im Zeitraum 2014 – 2019 mit ca. 26.300 Einwohnern nur noch ca. ein Drittel dessen.

Es ist jedoch festzuhalten, dass diese wenn auch abgemilderte verbundweite Negativentwicklung entgegen dem gesamtsächsischen Trend steht. Die Einwohnerzahlen des Freistaates Sachsen sind im Vergleichszeitraum leicht um 0,8 % gestiegen. Diese positive Entwicklung ist allerdings ausschließlich den starken Zuwächsen in den Oberzentren Dresden und Leipzig geschuldet.

Für den Gültigkeitszeitraum des NVPs und darüber hinaus zeichnet die aktuelle 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen ein optimistischeres Bild als dies noch die vorangegangene 5. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung tat.⁶ Es wird nunmehr von einem geringeren Bevölkerungsrückgang für den NVR ausgegangen. In Variante 1 liegt dieser bis 2025 bei ca. 23.000 Einwohnern und bis 2030 bei ca. 75.000 Einwohnern, jeweils gegenüber 2019. Hierbei wird allerdings nicht nur für die Landkreise, sondern auch für die Stadt Chemnitz eine sinkende Einwohnerzahl prognostiziert. Gemäß der Vorausberechnung 2016 der Stadt Chemnitz erwartet diese bis 2030 hingegen einen Zuwachs zwischen 1 bis 6 %.

⁶ Herausgeber jeweils: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen

Tabelle 3: Bevölkerungsprognose für den NVR Chemnitz/Zwickau bis 2030

Bezugsebene	Entwicklung 2019 - 2025 Var. 1		Entwicklung 2019 - 2030 Var. 1	
	absolut	anteilig	absolut	anteilig
Freistaat Sachsen	24.163	0,6%	-80.437	-2,0%
ZVMS	-22.949	-1,9%	-74.749	-6,2%
Chemnitz, Stadt	-4.637	-1,9%	-10.937	-4,4%
Erzgebirgskreis, Lk	-8.496	-2,5%	-26.296	-7,8%
Mittelsachsen, Lk	-4.385	-1,4%	-17.585	-5,7%
Zwickau, Lk	-5.431	-1,7%	-19.931	-6,3%

Die am 19. Mai 2020 veröffentlichte 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung prognostiziert für den NVR bis 2035 sogar einen Rückgang von -11,1% bis -13,9%.

1.3.3 Demografische Entwicklung

Für Bewertungen und Prognosen im öffentlichen Nahverkehr ist die Altersstruktur der Bevölkerung eines der wesentlichen Merkmale.

Während der Anteil der Gruppe der älter als 65 Jährigen (annähernd gleichzusetzen mit der Gruppe der Rentner) im Vergleichszeitraum 2014 bis 2019 im Freistaat Sachsen insgesamt von 24,7 % auf 26,4 % stieg, ist im NVR Chemnitz/Zwickau ein Anstieg von 26,2 % auf 28,7 % zu verzeichnen. Das bedeutet der bereits 2014 gegenüber dem sächsischen Durchschnitt höhere Anteil älterer Menschen und der Abstand zum Durchschnittswert hat sich in den vergangenen fünf Jahren sogar noch erhöht. Die fortschreitenden demografischen Veränderungen sind im NVR Chemnitz/Zwickau demzufolge stärker ausgeprägt und somit auch entsprechend zu berücksichtigen. Insbesondere die ländlichen Gebiete außerhalb der großen Zentren stehen hierbei im Fokus.

Ein positiver Trend ist die Entwicklung der Bevölkerung in der Altersgruppe der Kinder (unter 6 Jahre) und Schüler (6 bis unter 19 Jahre): Der Anteil dieser Altersgruppe stieg im Betrachtungszeitraum 2014 bis 2019 sowohl im Freistaat Sachsen und in leicht abgeschwächter Form auch im NVR Chemnitz/Zwickau – konkret von 14,9 % auf 16,5 % im Freistaat Sachsen bzw. von 14,4 % auf 15,8 % im Gebiet des VMS. Es gilt die Lebensbedingungen so attraktiv zu gestalten, dass eine Abwanderung junger Menschen aus dem NVR vermieden und somit die zunehmende Problematik der Überalterung gebremst werden kann.

Die Abbildung 4 zeigt die Bevölkerungsentwicklung im Freistaat Sachsen insgesamt sowie speziell im Gebiet des VMS. Die Altersgruppen sind nach ÖPNV-relevanten Aspekten wie folgt gewählt:

- unter 6 Jahre:
Kinder – Mobilität ausschließlich zusammen mit Bezugspersonen
- 6 bis unter 19 Jahre:
Schüler und Azubis – mit zunehmendem Alter zunehmende Mobilität, Ausbildungs- und Freizeitverkehr
- 19 bis unter 26 Jahre:
junge Leute (Azubis, Studierende, Erwerbstätige, Erwerbslose) – hohe Mobilität, Ausbildungs-, Berufspendel- und Freizeitverkehr
- 26 bis unter 65 Jahre:
„Erwerbsalter“ (Erwerbstätige, Erwerbslose) – hohe Mobilität, Berufspendel- und Freizeitverkehr
- 65 bis unter 85 Jahre:
mobile Ruheständler – abnehmende Mobilität, Freizeitverkehr
- 85 Jahre und älter:
Hochbetagte – weiter abnehmende Mobilität, Freizeitverkehr

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

Die Aussagen zur Zuordnung zu Bevölkerungsgruppen beziehen sich auf die im Allgemeinen zu beobachtenden Aspekte und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Selbstverständlich kann auch ein über 85-Jähriger seine Zeit noch sehr mobil gestalten oder ein 35-Jähriger noch studieren usw.

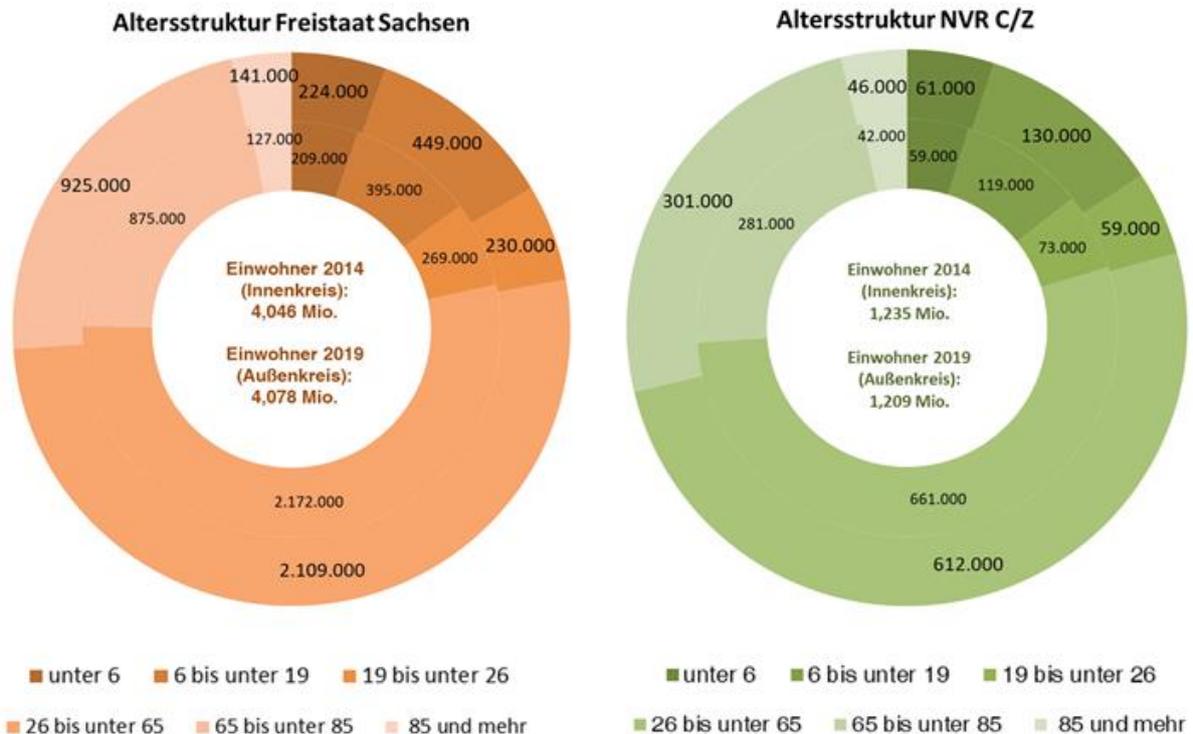


Abbildung 4: Altersstruktur im NVR im Vergleich zum Freistaat Sachsen

In der 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaates Sachsen (Stand April 2016) sind die voraussichtlichen Veränderungen der Bevölkerung des NVR Chemnitz/Zwickau von 2015 bis 2030 aufgezeigt. Ausgangspunkt der Berechnungen war der Bevölkerungsbestand am 31. Dezember 2014.

Diese Prognose geht bis 2030 von einem gegenüber 2019 nicht weiter wachsendem Anteil Kinder und Schüler an der Gesamtbevölkerung aus. Der Anteil der Erwerbstätigen wird sich allerdings – auch unter Berücksichtigung der Gruppe der 19- bis unter 26-jährigen – deutlich reduzieren (von 55,5 % auf 51,0 %). Entsprechend steigt der Anteil der über 64-jährigen (65 und älter) von 28,7 % auf 33,2 %, was in absoluten Zahlen ausgedrückt einem Anstieg um 29.200 Personen bedeutet. Bemerkenswert ist dabei, dass auf die Gruppe der 65- bis unter 85-jährigen davon nur 10.000 Personen entfallen, 19.200 Menschen mehr als heute werden im NVR im Jahr 2030 über 85 Jahre alt sein. Bei der dargestellten heterogenen Bevölkerungsverteilung und einer weiterhin zunehmenden Verdichtung in den urbanen Bereichen lässt dies, vor allem in den ländlich geprägten Gebieten des Untersuchungsraums, eine massive Alterung erwarten.

Für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV in der NVR verdeutlichen diese Zahlen die wachsende Bedeutung der Barrierefreiheit im ÖPNV.

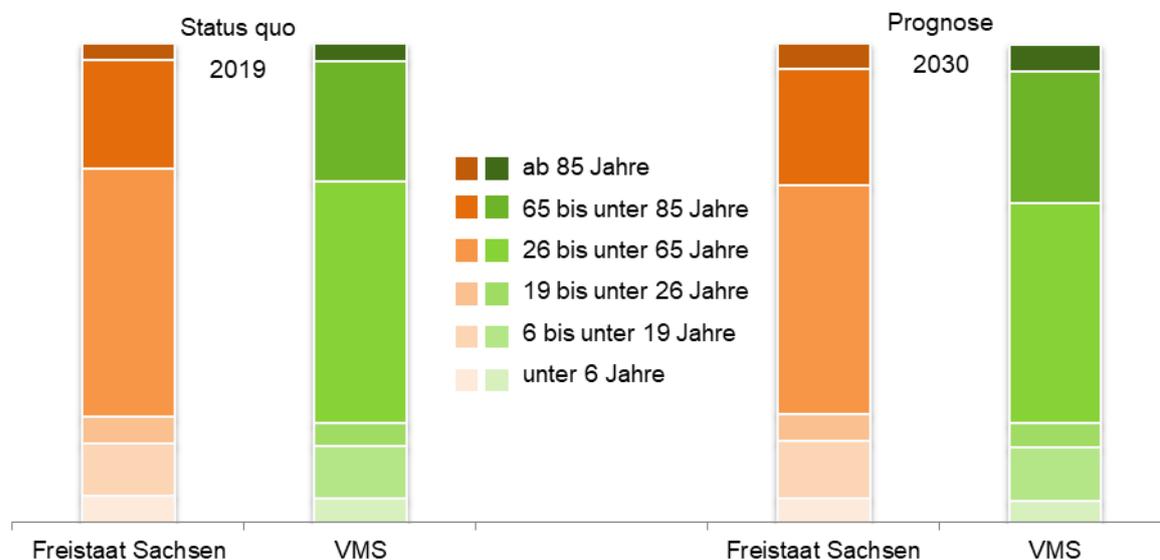


Abbildung 5: Demografische Entwicklung nach Altersgruppen

1.3.4 Schüler

Die gestiegene Bevölkerungsentwicklung in den Altersgruppen unter 6 sowie 6 bis unter 19 seit 2014 spiegelt sich auch in den Schülerzahlen wider. Seit 2015 haben sich die Schülerzahlen im VMS auf fast 108.000 Schüler erhöht, was einem Zuwachs von 7,3% entspricht.

Tabelle 4: Entwicklung Anzahl Schulen und Schüler für den NVR Chemnitz/Zwickau 2014 zu 2019⁷

Bezugsebene	Allgemeinbildende Schulen			Schüler (ohne Berufsschüler)			
	Anzahl		Entwicklung	Anzahl		Entwicklung	
	2018/19	2013/14		2018/19	2013/14	absolut	anteilig
VMS	488	479	9	107.986	100.639	7.347	7,3%
Chemnitz, Stadt	83	80	3	20.394	17.491	2.903	16,6%
Erzgebirgskreis	154	149	3	31.080	29.497	1.583	5,4%
Mittelsachsen	129	129	0	28.097	26.701	1.396	5,2%
Zwickau	122	119	3	28.415	26.950	1.465	5,4%
Zwickau, Landkreis (ohne Zwickau, Stadt)	95	94	1	21.621	20.792	829	4,0%
Zwickau, Stadt	27	25	2	6.794	6.158	636	10,3%

Bei den Berufsschülern stiegen die Schülerzahlen um 2,8% auf fast 30.000.

⁷ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Kamenz, Stand: 21.01.2020: Allgemeinb. Schulen, Klassen, Schüler, Voll- bzw. teilzeitbesch. Lehrpers., Gemeinden (GS 01.01.19) - Schuljahr 2018/2019

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

Die Zahl der Studenten hingegen ist entsprechend dem Bevölkerungsrückgang in der Altersgruppe 19 bis unter 26 im NVR rückläufig (-8,3%).

Der Anteil der zu befördernden Schüler an den Gesamtschülern beträgt in den Landkreisen zwischen 45% – 53%. Detaillierte Aussagen werden in den einzelnen NVP-Teilen der Landkreise und Städte getroffen.

Wie aus der Analyse der Fahrschüler in den Landkreisen sowie der Stadt Chemnitz ersichtlich wird besteht ein Beförderungsbedarf für rund 49.600 Schüler (Anteil aller Schüler im VMS = 36,0%).

Tabelle 5: Übersicht Schüler und Fahrschüler im VMS inkl. Berufsschüler⁸

Landkreis/Stadt	Gesamt Schüler ⁹	Fahrschüler (Anteil an Gesamt Schüler)	Fahrschüler nach Beförderungsart (Anteil an Fahrschülern)
Erzgebirgskreis	36.375	16.419 (45,1%) davon Berufsschüler: 877	FSV: 1.227 (7,5%) ÖPNV: 14.866 (90,5%) Erstattung: 326 (2%)
Mittelsachsen	32.136	14.538 (45,2%) davon Berufsschüler: 490	FSV: 1.149 (7,9%) ÖPNV: 13.095 (90,1%) Erstattung: 294 (2%)
Zwickau (ohne Stadt)	25.397	9.831 (38,7%) davon Berufsschüler: 590	FSV: 1.300 (13,2%) ÖPNV: 8.239 (83,8%) Erstattung: 292 (3,0)
Stadt Zwickau	10.745	2.558 (23,8%) davon Berufsschüler: 176	FSV: 392 (15,3%) ÖPNV: 2.121 (82,9%) Erstattung: 45 (1,8%)
Stadt Chemnitz ¹⁰	33.304	in die Stadt einfahrende Schüler: 6.256 (18,8%) davon Berufsschüler: 4.682	k.A.

Von den fast 6.300 Schülern, die in die Stadt Chemnitz einfahren haben über 85% ihren Wohnsitz in den umliegenden Landkreisen des VMS.

Die stärksten Quellorte innerhalb des VMS mit Ziel Chemnitz im Schuljahr 2019/20 sind dabei

- Limbach-Oberfrohna (324),
- Neukirchen/Erzg. (178),
- Frankenberg (151),
- Freiberg (147),
- Hohenstein-Ernstthal (131),
- Zwickau (129),
- Burgstädt (122),
- Flöha (121) und Lichtenau (120)

Betrachtet man die Quellorte mit Zuordnung auf ÖPNV-Achsen ergibt sich folgendes Bild (Abbildung 6):

⁸ Daten der Fahrschüler vom VMS Schuljahr 2019

⁹ Statistisches Landesamt Kamenitz Schuljahr 2018/2019 (allgemeinbildende und berufsbildende Schulen) und Landkreise

¹⁰ Schulverwaltungsamt Stadt Chemnitz Schuljahr 2019/20 (ohne 2. Bildungsweg, Blinden- und Klinikschule)

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

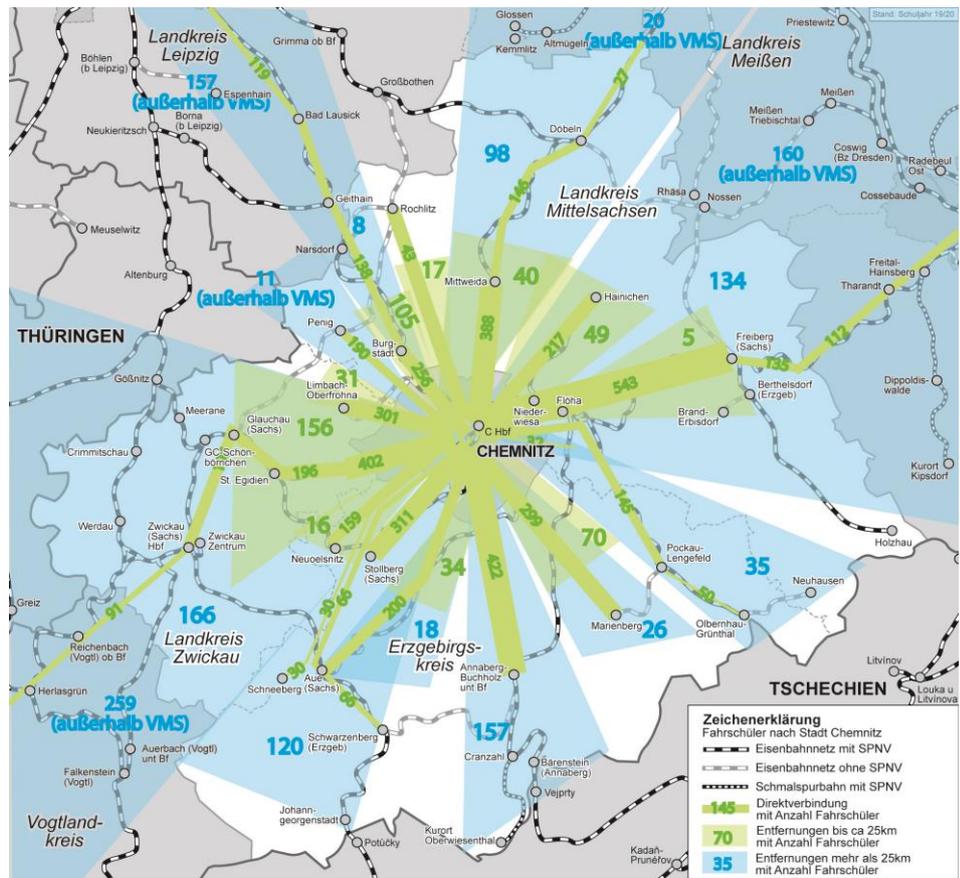


Abbildung 6: Einzugsbereiche und Direktverbindungen der Fahrschüler in die Stadt Chemnitz¹¹

Für die Darstellung in Abbildung 6 wurden die Fahrschüler entlang den Achsen summiert, wodurch die Schwerpunkte der Schülerbeförderung nach Chemnitz sichtbar werden.

Aus der Stadt Chemnitz besuchen 1.650 Schüler im Schuljahr 2019/20 Schulen in umliegenden Gemeinden. Sie pendeln i.d.R täglich zu den Schulorten außerhalb der Stadt Chemnitz. Wesentliche Zielgemeinden sind dabei:

- Limbach-Oberfrohna (273),
- Hohenstein-Ernstthal (180),
- Niederwiesa (164),
- Burkhardtsdorf (157)
- Burgstädt (142),
- Lichtenau (123),
- Neukirchen/Erzg (93),
- Zschopau (77)
- Oberlungwitz (68) sowie
- Frankenberg, Jahnsdorf/Erzg.(OT Leukersdorf), Stollberg/ Erzg. und Flöha mit je ca. 50

Aus Anlage 1 können die Schulstandorte der auspendelnden Schüler entnommen werden.

¹¹ Zuordnung auf Achsen erfolgte ohne Förderschüler

1.4 Verkehrsangebot und Nachfrage

1.4.1 Schienenpersonennahverkehr

1.4.1.1 Kategorisierung des SPNV-Netzes

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Rückgrat des ÖPNV im NVR Chemnitz/Zwickau. Er verbindet beinahe alle wichtigen Zentren der Region miteinander.

Das SPNV-Netz bzw. SPNV-Angebot lässt sich nach folgenden Kriterien kategorisieren:

- a) nach der infrastrukturellen Zuordnung gemäß Landesentwicklungsplan (LEP) des Freistaates Sachsen
- b) nach der Verbindungsfunktion
- c) nach der verkehrlichen Zuordnung

Die Zuordnung der einzelnen Strecken zu den genannten Kriterien ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

Tabelle 6: Zuordnung der im SPNV bedienten Strecken (Stand 2020)

	LEP		Verbindungsfunktion					verkehrliche Funktion ¹²			
	über-regional	regional	OZ-OZ	Anbindung an OZ	MZ-MZ	Anbindung an MZ	nicht zentren-verbindend	RE	S-Bahn und ähnlich	RB	SSB ¹³
SFM ¹⁴	x		x	x	x	x		x	x		
Zwickau – Leipzig	x		x	x	x	x		(X) 15	x		
Chemnitz – Leipzig	x		x	x				x	x		
(Gera -) Gößnitz – Glauchau	x			x	x	x		x		x	
Chemnitz – Mittweida – Döbeln – Riesa	x			x	x	x			x	x	
Erzgebirgsnetz		x		x	x	x				x	
Freiberg – Holzgau		x				x				x	
Leipzig – Döbeln		x		x	x	x				x	
Cranzahl – Vejprty - Chomutov ¹⁶		x					x			x	
Zwickau – Falkenstein		x		x						x	
Chemnitz – Hainichen		x		x					x		
Chemnitz – Stollberg		x		x		x			x		
Stollberg – St.Egidien – Glauchau		x			x	x				x	
Cranzahl – Oberwiesenthal		x				(X) 17	x				x

Neben den oben aufgeführten Strecken gibt es im Verbundraum weitere Strecken mit regionaler Bedeutung, die allerdings nicht im SPNV bedient werden. In Klammern ist jeweils das Datum der Einstellung des SPNV vermerkt:

- Freiberg – Nossen (25.09.1977)
- Berthelsdorf – Brand Erbisdorf (01.06.1997)
- Annaberg-Buchholz unt Bf – Schwarzenberg (28.09.1997)
- Rochlitz – Narsdorf (28.05.2000)
- Wittgensdorf ob Bf – Limbach-Oberfrohna (28.05.2000)¹⁸

¹² Stand: Jahresfahrplan 2020 (ab 15.12.2020)

¹³ Bahn mit touristischem Schwerpunkt

¹⁴ Sachsen-Franken-Magistrale: Dresden – Chemnitz – Zwickau – Plauen – Hof – Nürnberg

¹⁵ Express-S-Bahn-Linie S 5X mit RegionalExpress-Funktion

¹⁶ Besteller saisonaler Ausflugsverkehr der Erzgebirgsbahn, betrieben durch Die Länderbahn

¹⁷ Anbindung zum MZ mit einmaligem Umstieg

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

- Olbernhau-Grünthal – Neuhausen (09.06.2001)
- Glauchau – Rochlitz – Großbothen „Muldentalbahn“ (15.12.2002)
- Pockau-Lengefeld – Marienberg (14.12.2013)
- Döbeln – Meißen (13.12.2015)

1.4.1.2 SPNV-Leistungen

Zur Sicherung einer ausreichenden und qualitativ hochwertigen Bedienung im SPNV hat der ZVMS die nachfolgend beschriebenen Verkehrsverträge abgeschlossen (vgl. auch Abbildung 7).

Verkehrsverträge mit der Transdev GmbH

- Dieselnetz Nordwestsachsen (DNWS) Teil A für die RE 6 Leipzig - Bad Lausick - Geithain - Burgstädt – Chemnitz mit einer Laufzeit bis 09.12.2023 mit der Möglichkeit der Verlängerung bis 2025 und dem EVU Transdev Regio Ost GmbH seit Dez. 2015
- Dieselnetz Nordwestsachsen (DNWS) Teil B für die RB 110 Leipzig – Döbeln mit einer Laufzeit bis 13.12.2025 und dem EVU Transdev Regio Ost GmbH seit Juni 2016
- Elektronetz Mittelsachsen (EMS) für die Linien RE 3 Dresden – Chemnitz – Zwickau – Hof, RB 30 Dresden – Chemnitz – Zwickau (mit zusätzlichen Leistungen der Linie RB 30 als RB 30V) und RB 45 Chemnitz – Döbeln – Riesa – Elsterwerda mit einer Laufzeit bis 14.12.2030 und dem EVU Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB) seit Juni 2016

Diese Netze werden unter der einheitlichen Marke Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) betrieben. Im EMS werden moderne Elektrotriebwagen des Typs Alstom Coradia Continantal, welche sich im Eigentum des VMS befinden eingesetzt. Im DNWS hingegen kommen bewährte dieselbetriebene Züge unterschiedlicher Baureihen zum Einsatz. Zuvor waren diese Strecken Teil des so genannten „Große Verkehrsvertrags“ des ZVMS mit der DB Regio AG welcher eine Laufzeit bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 hatte. Die anschließenden Verlängerungsverträge dienten der Harmonisierung der Vertragslaufzeiten und hatten eine Laufzeit bis 11. Juni 2016.

Nach Start der Transdev GmbH konnte trotz der anfänglichen Schwierigkeiten (Zugausfälle, defekte Züge) die Nachfrage gesteigert werden.

Verkehrsverträge mit der DB Regio AG

Mit den Linien S 5 und S 5X ist Zwickau in das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz (MDSB I federführend durch den ZVNL) eingebunden, entsprechend ist der ZVMS auch Vertragspartner in dem mit der DB Regio AG hierzu abgeschlossenen Verkehrsvertrag. Dieser läuft bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025. Die Leistungen werden mit Elektrotriebzügen vom Typ Talent 2 des Herstellers Bombardier Transportation erbracht.

Des Weiteren bestehen Verkehrsverträge mit der DB Regio AG zur Thüringer Linie RE 1TH Göttingen – Erfurt – Gera – Gößnitz – Glauchau mit einer Laufzeit bis Dezember 2028, sowie eine Vereinbarung zwischen ZVMS und ZVOE zur Finanzierung der bis Freiberg führenden Leistungen der Dresdner S-Bahn-Linie 3 (S 3) bis Dezember 2027.

Verkehrsvertrag mit der City-Bahn Chemnitz GmbH

Ein Verkehrsvertrag mit der City-Bahn Chemnitz GmbH (CBC) umfasst die Leistungen auf der Pilotstrecke des Chemnitzer Modells (CM) C 11 Chemnitz – Stollberg und den Linien nach Burgstädt, Hainichen und Mittweida. Zudem bedient die CBC im Vorlaufbetrieb die Linie CB 523¹⁹ Stollberg – St. Egidien – Glauchau mit Dieseltriebwagen des Typs Regio-Shuttle RS 1 des Herstellers Stadler Rail. Diese Leistungen wurden ab dem 24. Februar 2020 werktags stündlich von St. Egidien zum Umsteigeknoten Glauchau verlängert.

¹⁸ Heute in Form der PlusBus-Linie 526 weiterlebend und im Zuge des Chemnitzer Modell Stufe 4 zur Reaktivierung vorgesehen.

¹⁹ ab 12/2020 mit Bezeichnung RB 92

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

Auf den weiteren Linien kommen sowohl Elektro-, als auch Zweikraftfahrzeuge²⁰ zum Einsatz: Auf der CM-Pilotstrecke werden Elektrofahrzeuge vom Typ Variobahn (Hersteller Adtranz und Bombardier Transportation) aus dem Jahr 2002 eingesetzt. Die übrigen Strecken werden seit 2016 von modernen Zweikraftfahrzeugen des Typs ET/VT 690 Stadler Citylink bedient. Diese fahren im Straßenbahnnetz elektrisch und darüber hinaus mit Dieselantrieb.

Im Jahr 2016 wurden die Linienbezeichnungen des Chemnitzer Modells einheitlich mit „C“ benannt und durchnummeriert. Damit können in Zukunft bei der stufenweisen Erweiterung des Chemnitzer Modells einheitliche Bezeichnungen genutzt und ein Netzcharakter erzeugt werden. Seit 2017 verkehren die Chemnitz Bahn-Linien C 13-15 bis zum Technopark und verbinden so den Campus der TU Chemnitz mit der Region. Nach der Umsetzung des Gleisanschlusses an die KBS 524 (im Anschluss an den Technopark) ist die Durchbindung der C13 von Burgstädt und der C14 von Mittweida vorgesehen, so dass im Endzustand ein attraktiver Halbstunden-Takt zwischen Chemnitz und Thalheim sowie weiterführend ein Stundentakt bis Aue angeboten werden kann.

Der Verkehrsvertrag läuft bis Ende 2030 und beinhaltet Leistungen im Umfang von 1,64 Mio. Zug-km pro Jahr. Ca ¼ der Leistungen werden auf Straßenbahnstrecken nach BO-Strab im Stadtgebiet Chemnitz erbracht.

Verkehrsverträge mit der DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn

Die Erzgebirgsbahn (EGB) ist eines von deutschlandweit sechs sogenannten RegioNetzen, die aus der im Jahr 2000 gestarteten Mittelstandsoffensive der DB AG hervorgegangen sind. Diese wirtschaften innerhalb des DB-Konzerns als mittelständische Unternehmen.

Der zwischen ZVMS und der DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn im Jahr 2003 mit einer Laufzeit bis Mitte Juni 2021 abgeschlossene Verkehrsvertrag umfasst folgende Linien:

- RB 80 Chemnitz – Annaberg-Buchholz – Cranzahl
- RB 81 Chemnitz – Pockau-Lengefeld – Olbernhau
- RB 95 Zwickau – Aue – Johanngeorgenstadt

Die im Jahresfahrplan 2020 bestellte Leistung beträgt 1,94 Mio. Zug-km.

Für die bislang ebenfalls zum Erzgebirgsnetz gehörende Linie RB 89 Chemnitz – Thalheim – Aue wurde ab Dezember 2017 eine Interimsvergabe an EGB bis zur geplanten Vollsperrung der Strecke gültig. Das Herauslösen aus dem Erzgebirgsnetz hat zum Ziel diese Strecke, nach umfangreichen Modernisierungsmaßnahmen und der Schaffung einer Verbindung zum Chemnitzer Straßenbahnnetz, als C-Linie in den Vertrag Chemnitzer Modell zu integrieren. Während der Bauzeit (ab September 2018) gelten SEV-Angebote durch die Bahnersatzverkehrslinie 524 und die verstärkte Regionalbuslinie Linie 361.

Ein weiterer Verkehrsvertrag wurde im Jahr 2013 zwischen ZVMS und der EGB über die Erbringung der Leistungen auf der die Landesgrenze überschreitenden Linie RB 37 Gößnitz – Glauchau abgeschlossen. Dieser Vertrag läuft bis Mitte 2021 und umfasst ca. 79.500 Zug-km pro Jahr. Außerdem wurde die EGB mit saisonalen Verkehrsleistungen zwischen Cranzahl und dem tschechischen Vejprty beauftragt, diese werden allerdings durch Die Länderbahn GmbH als Subunternehmer im Rahmen einer Durchbindung nach Chomutov im Zuge der tschechischen Linie T 7 erbracht.

Die Erzgebirgsbahn erbringt alle Leistungen mit Dieseltriebwagen vom Typ Siemens Desiro (VT 642).

Leistungen der Die Länderbahn GmbH

Die Leistungen der RB 1 Zwickau – Falkenstein/Vogtl. – Klingenthal – Kraslice werden vollständig durch den Zweckverband ÖPNV Vogtland (ZVV) bestellt und finanziert. Die Finanzierung der auf dem Gebiet des ZVMS verkehrenden Leistungen der RB 2 Zwickau – Werdau – Plauen erfolgt teilweise durch den ZVV und teilweise – gemäß einer Vereinbarung zwischen ZVMS und ZVV – durch den ZVMS.

²⁰ Zweikraftfahrzeuge sind Fzg., die über 2 Antriebssysteme verfügen. Im Gegensatz zu Hybridfzg. (wo beide Antriebssysteme auch zusammen genutzt werden können) gilt hier aber nur entweder-/oder.

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

Die Leistungen der Linien RB 1 und 2 werden durch Die Länderbahn GmbH (DLB) unter ihrer Marke Vogtlandbahn mit Dieseltriebwagen des Typs Stadler Regio-Shuttle RS1 erbracht. Der Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit bis Dezember 2027.

Weitere Verträge

Weitere Verkehrsverträge bestehen mit der Freiburger Eisenbahngesellschaft (FEG) über die Erbringung von SPNV-Leistungen auf der Strecke Freiberg – Holzgau und mit der Sächsischen Dampfisenbahngesellschaft (SDG), deren Miteigentümer der VMS ist, über die Erbringung von SPNV-Leistungen auf der touristisch wichtigen Schmalspurbahn Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal. Darüber hinaus betreibt der VMS GmbH die etwa 1,2 km lange Drahtseilbahn Augustusburg, die den Bahnhof Erdmannsdorf-Augustusburg mit der Stadt Augustusburg verbindet.

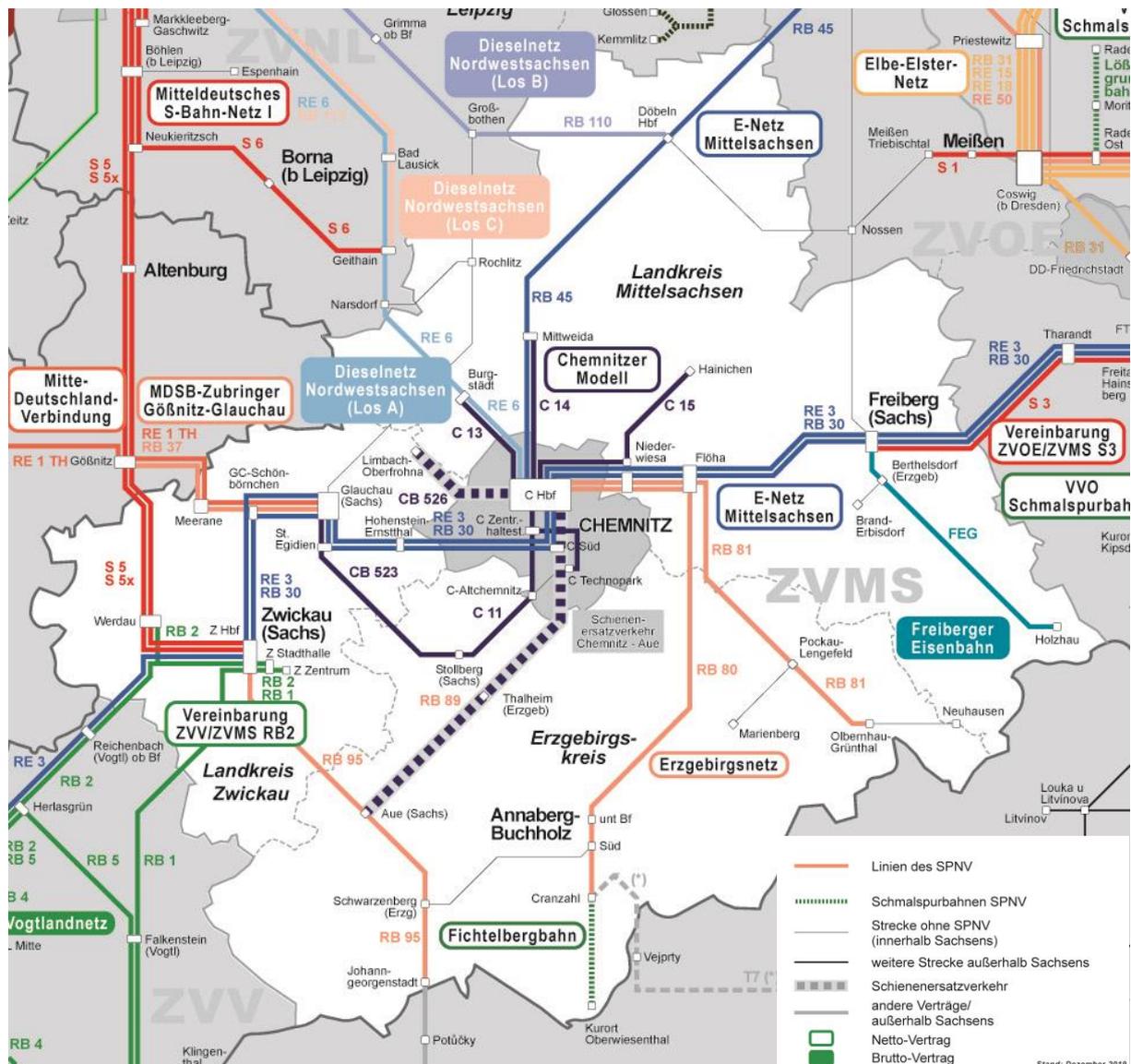


Abbildung 7: Laufende Verkehrsverträge 2019/2020

Details zu den Verkehrsverträgen und den Leistungsumfängen können der Anlage 2 entnommen werden.

Insgesamt werden durch den ZVMS fast 9 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr bestellt. Die Leistungserbringung erfolgt durch 8 Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

Den größten Anteil (40,6%) an der Leistungserbringung hat die Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB) im Verkehrsvertrag E-Netz Mittelsachsen mit den Linien RE 3, RB 30 und RB 45. Dies ergibt sich im Wesentlichen durch die langlaufenden Linien der RE 3 und RB 30.

Die Erzgebirgsbahn (EGB) folgt mit 22,5% Leistungsanteil im Erzgebirgsnetz. Die City-Bahn erbringt auf den Chemnitz Bahn-Linien 18,3% (1,64 Mio Fahrplankm), davon rund 390.000 Kilometer im Straßenbahnnetz der Stadt Chemnitz.

Weitere Anteile der verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen können der Abbildung 8 entnommen werden.

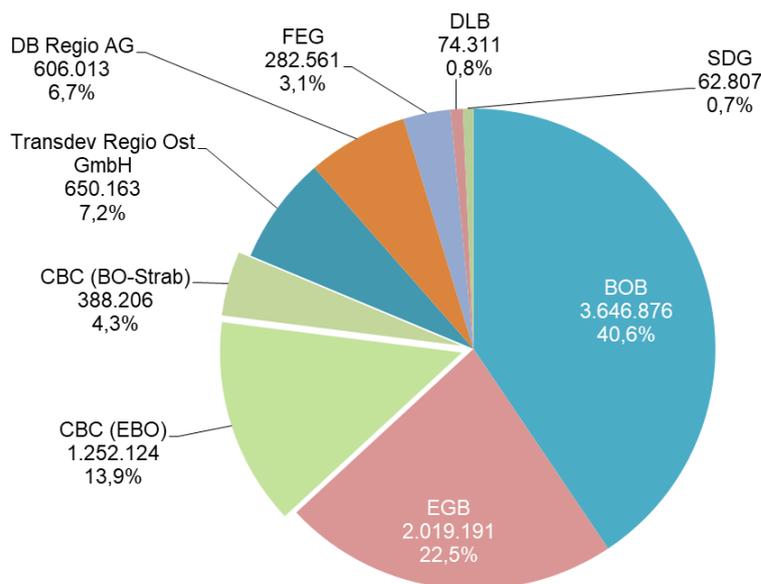


Abbildung 8: Leistungsanteile der im NVR verkehrenden EVU (Fpl 2020)

Detaillierte Angebotsdarstellung

Die folgende Tabelle zeigt eine Einzeldarstellung der einzelnen Angebote in NVR Chemnitz/ Zwickau gegliedert nach EVU/ Liniennummer/ KBS, Relation, Zuganzahl und Takt sowie nach jährlichem Leistungsumfang.

Tabelle 7: Detaillierte Angebotsdarstellung (Stand: Jahresfahrplan 2020)

EVU/ Linie (KBS)	Relation	Zuganzahl			Takt in Min	Bestellung p. a. [Zugkm] im ZVMS
		Mo-Fr	Sa	So+F	Mo-Fr	
CBC / C 11 (KBS 522)	Chemnitz Hbf – Stollberg	66	50	38	30	495.400 (davon 232.500 km BO-Strab)
CBC/ CB 523 (KBS 523) ²¹	Stollberg – Glauchau (Sachs)					218.600
	Stollberg – St. Egidien	32	14	14	60	
	St. Egidien – Glauchau (Sachs) ²²	29	-	-	-	
CBC/ C 13 (KBS 525)	Chemnitz Technopark – Chemnitz Hbf – Burgstädt	38	38	36	60	261.200 (davon 58.600 km BO-Strab)
CBC/ C 14 (KB 520)	Chemnitz Technopark – Chemnitz Hbf – Mittweida	36	36	34	60	284.700 (davon 53.500 km BO-Strab)

²¹ ab 12/2020 mit der Bezeichnung RB 92

²² Leistungserweiterung St. Egidien – Glauchau ab 24.02.2020

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau – 4. Fortschreibung (2021 – 2025)

Teil A – Allgemeine Rahmenbedingungen

Beschlussfassung 18.06. 2021

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

EVU/ Linie (KBS)	Relation	Zuganzahl			Takt in Min	Bestellung p. a. [Zugkm] im ZVMS
		Mo-Fr	Sa	So+F	Mo-Fr	
CBC/ C 15 (KB 516)	Chemnitz Technopark – Chemnitz Hbf – Hainichen					380.400 (davon 43.600 km BO-Strab)
	C Technopark – C Zentralhaltestelle	27	20	1	60	
	C Zentralhaltestelle – Hainichen	37	37	37	60	
KBS 524	Chemnitz Hbf – Aue (Erzgeb): wegen Ausbaumaßnahmen (Chemnitzer Modell Stufe 2) im Jahresfahrplan 2020 keine Bedienung im SPNV - ab 2021 Bedienung mit verlängerten Linien C 13 / C 14 geplant					
DB Regio/ S 3 (DD) (KB 510)	Dresden Hbf – Freiberg					36.800
	Dresden Hbf – Tharandt	63	40	40	30	
	Tharandt – Freiberg	14	0	0	-	
BOB/ RB 30 + RB 30V (KBS 510)	Dresden Hbf – Freiberg – Chemnitz Hbf – Zwickau (Sachs) Hbf					1.604.700
	Dresden Hbf – Freiberg	40	40	40	60	
	Freiberg – Chemnitz Hbf	40	40	40	60	
	Chemnitz Hbf – Zwickau (Sachs) Hbf	52	44	44	60 +V	
EGB/ RB 37 (KBS 540)	Glauchau (Sachs) – Gößnitz	18	16	16	120	79.500
BOB/ RB 45 (KBS 520)	Chemnitz Hbf – Mittweida – Elsterwerda²³					666.800
	Chemnitz Hbf – Mittweida – Riesa	38	24	24	60	
	Riesa – Elsterwerda	28	16	16	60 (Taktlücken)	
EGB/ RB 80 (KBS 517)	Chemnitz Hbf – Cranzahl					701.700
	Chemnitz Hbf – Annaberg-B. Süd	34	26	26	60	
	Annaberg-B. Süd – Cranzahl	12	14	14	-	
EGB/ RB 81 (KBS 519)	Chemnitz Hbf – Olbernhau-Grünthal					523.900
	Chemnitz Hbf – Olbernhau	32	18	18	60	
	Olbernhau – Olbernhau-Grünthal	24	12	12	60	
EGB/ T 7 (KBS 517)	Cranzahl – Vejprty: Saisonaler Ausflugsverkehr, Subunternehmer Die Länderbahn, Durchbindung nach Chomutov					k.A.
		0	6	6	-	
EGB/ RB 95 (KBS 535)	Zwickau (Sachs) Hbf – Johanngeorgenstadt					714.200
	Zwickau (Sachs) Hbf – Schwarzenberg (Erzgeb)	36 (Fr 38)	34	34	60	
	Schwarzenberg (Erzgeb) – Johanngeorgenstadt	34	33	33	60	
Transdev Regio Ost / RB 110 (KBS 506)	Leipzig Hbf – Döbeln Hbf					225.900
	Leipzig Hbf – Grimma ob Bf	58	43	43	30	
	Grimma ob Bf – Döbeln Hbf	34	18	18	60	
DB Regio/ RE1 TH (KBS 540.1)	Glauchau (Sachs) – Gößnitz	16	15	15	120	71 800

²³ Mit der Einführung der C 14 Chemnitz – Mittweida ab Juni 2015 wurden die „Unterwegshalte“ auf der RB 45 aufgelassen.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau – 4. Fortschreibung (2021 – 2025)

Teil A – Allgemeine Rahmenbedingungen

Beschlussfassung 18.06. 2021

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

EVU/ Linie (KBS)	Relation	Zuganzahl			Takt in Min	Bestellung p. a. [Zugkm] im ZVMS
		Mo-Fr	Sa	So+F	Mo-Fr	
BOB/ RE 3 (KBS 510)	Dresden Hbf – Freiberg – Chemnitz Hbf – Zwickau (Sachs) Hbf – Hof Hbf					1.375.400
	Dresden Hbf – Zwickau (Sachs) Hbf	33	33	33	60	
	Zwickau (Sachs) Hbf – Plauen (Vogtl) ob Bf	32	32	32	60	
	Plauen (Vogtl) ob Bf – Hof Hbf	32	32	32	60	
Transdev Regio Ost / RE 6 (KBS 525)	Chemnitz Hbf– Leipzig Hbf	36	36	34	60	424.200
DB Regio/ S 5/ S 5X (KBS 501.5)	Zwickau (Sachs) Hbf – Werdau – Leipzig Hbf – Leipzig/Halle Flughafen – Halle (Saale) Hbf					497.400
	Zwickau (Sachs) Hbf – Altenburg	56	52	52	60+ 120 ²⁴	
	Altenburg – Leipzig Hbf (tief)	74	74	74	30	
	Leipzig Hbf (tief) – Leipzig/Halle Flughafen	80	80	80	30	
	Leipzig/Halle Flughafen – Halle (Saale) Hbf	74	7	72	30	
FEG/ (KBS 514) ²⁵	Freiberg (Sachs) – Holzgau	30 (16) ²⁶	22	22	60 (120) ²⁷	282.600
DLB/ RB 1 (KBS 539)	Zwickau Zentrum – Kraslice					Bestellung und Finanz- ierung ZVV
	Zwickau Zentrum – Falkenstein	32	28	28	60	
	Falkenstein – Kraslice	18	14	14	60	
DLB/ RB 2 (KBS 544)	Zwickau Stadthalle – Werdau – Plauen (Vogtl) ob Bf – Hof/Adorf – Cheb					74.300
	Zwickau Stadthalle – Zwickau (Sachs) Hbf	35	31	31	60	(Finanz- ierungs- anteil ZVMS)
	Zwickau (Sachs) Hbf – Werdau	36	30	30	60	
	Werdau – Plauen ob Bf	35	31	31	60	
	Zwickau (Sachs) Hbf – Plauen ob Bf	3	4	4	-	
	Plauen ob Bf – Adorf	35	22	22	60	
	Adorf – Bad Brambach	18	14	14	120	
	Bad Brambach – Cheb	8	8	8	-	
	Plauen ob Bf – Hof	4	2	2	-	
SDG/SDG (KBS 518)	Kurort Oberwiesenthal – Cranzahl Schmalspurbahn	10	12	12	-	

²⁴ Linie S 5X im 1-Stunden-Takt, ergänzt durch Linie S 5 im 2-Stunden-Takt

²⁵ ab 12/2020 mit Bezeichnung RB 83

²⁶ in den Schulferien nur 16 Züge

²⁷ in den Schulferien nur 2-Stunden-Takt

1.4.1.3 SPNV-Fahrzeuge

Tabelle 7 zeigt eine Übersicht der im Bedienegebiet des VMS eingesetzten SPNV-Fahrzeuge. Die durch die einzelnen Baureihen befahrenen Strecken wurden bereits im vorangegangenen Kapitel dargelegt.

Ein Großteil der Strecken wird auf Grund fehlender Elektrifizierung mit Dieselfahrzeugen bedient. Vor allem auf den Hauptachsen Dresden - Hof und Zwickau - Leipzig kommen Elektrofahrzeuge zum Einsatz. Auf Ersterer kommen Züge des Typs Coradia Continental zum Einsatz. Die Züge sowie die Instandhaltungswerkstatt am Chemnitzer Hauptbahnhof sind im Besitz des VMS, während der Betrieb durch die Bayerische Oberlandbahn GmbH und die Wartung durch Alstom, dem Hersteller der Züge, geleistet wird.

Eine Besonderheit stellen die Zweikraftfahrzeuge CITYLINK in Eigentum des VMS dar, welche im Rahmen des Chemnitzer Modells durch die City-Bahn Chemnitz innerstädtisch als Straßenbahn gemäß BOStrab sowie aus der Stadt heraus im Eisenbahnnetz gemäß EBO betrieben werden.

Darüber hinaus kommen auf der Strecke Cranzahl - Oberwiesenthal planmäßig Dampflokomotiven mit historischem Wagenmaterial zum Einsatz.

Von den 9 Baureihen, deren Einstiege keine Stufen aufweisen, betragen alle Einstiegshöhen zwischen 57 cm und 60 cm, sodass diese Fahrzeuge bei einer Bahnsteighöhe von 55 cm barrierefrei zugänglich sind. Die Züge des Typs Vario-Bahn sowie CITYLINK weisen (teilweise) niedrigere Einstiegshöhen auf, die auf die Haltestellen des Straßenbahnverkehrs ausgerichtet sind. 7 der 12 Fahrzeugbaureihen besitzen ein barrierefrei zugängliches WC.

Die Drahtseilbahn Augustusburg ist eine elektrisch betriebene Standseilbahn mit zwei Wagen á 36 Sitzplätzen. Durch die auf die Wagen der Drahtseilbahn ausgerichteten Bahnsteige der beiden Stationen kann ein barrierefreier Zustieg erreicht werden. Ein WC ist für die 8-minütige Fahrt nicht verbaut.

Tabelle 8: Übersicht SPNV-Fahrzeuge

Baureihe	Sitzplätze SPNV	Antrieb	Einstiegshöhe	Barrierefreies WC
ET 442 (Talent 2) 3- und 4-Teiler	150-224	Elektro	570 mm	Ja
ET 1440 (Coradia Continental) 3- und 5-Teiler	150-239	Elektro	600 mm	Ja
E-Lok BR 143/146 + 2 Doppelstockwagen		Elektro	600 mm	Ja
ET/VT 690 (Citylink)	87	Elektro/Diesel	435/600 mm	Nein
VT 648 (Lint)	129	Diesel	600 mm	Ja
VT 643 (Talent)	142	Diesel	590 mm	Ja
VT 650 (Regio-Shuttle RS 1)	71	Diesel	600 mm	Ja
VT 642 (Desiro)	122	Diesel	600 mm	Ja
ET Vario-Bahn	73	Diesel	300 mm	Nein
V-Lok BR 223 + 5 Reisezugwagen		Diesel	Stufen	Nein
VT 612	146	Diesel	Stufen	Nein
Dampflok BR 99 + Wagen (Schmalspur 750mm)		Dampf	Stufen	Nein
Sonstiges				
Drahtseilbahn Augustusburg	36	Elektro	Barrierefrei	

1.4.1.4 SPNV-Nachfrage

Mit der Einführung des SPNV-Monitors des Freistaates Sachsen 2012 werden jährlich alle für die Erfolgskontrolle gemäß ÖPNVFinVO erforderlichen SPNV-Daten erfasst. Dazu gehören auch die SPNV-Nachfragedaten, die bis 2018 für den Nahverkehrsraum komplett vorliegen. Aus den vorliegenden Nachfragedaten des Verbundraumes wurde die Verkehrsleistung pro Linie (Personenkilometer/Jahr) für die Jahresscheiben 2016, 2017 und 2018 gegenübergestellt. (Anlage 3)

In Anlage 4 sind die Belegungswerte 2018²⁸ für die Streckenabschnitte mit den jeweils dort verkehrenden Linien detailliert dargestellt. Auf den nachfragestärksten Abschnitten verkehren in der Regel mehrere Linien. Diese befinden sich auf der Achse Dresden – Chemnitz – Zwickau – Hof (Sachsen-Franken-Magistrale) und auf den Oberzentren verbindenden Achsen nach Leipzig.

Aus der Gegenüberstellung der Belegungswerte wird ersichtlich, dass sich die SPNV-Verkehrsleistung im gesamten VMS-Gebiet von 2016 zu 2017 um 8 % auf 347 Mio. Pkm/Jahr erhöht hat und im folgenden Jahr auf hohem Niveau geblieben ist.

Jedoch macht sich in 2018 deutlich bemerkbar, dass die RB 89 Chemnitz - Aue auf Grund der Komplettsperrung zum Ausbau des Chemnitzer Modells Stufe 2 ab September 2018 mit Schienenersatzverkehr (SEV) bedient wurde. Dadurch konnte der positive Trend von 2016 zu 2017 auf den EGB Linien (+2,2%) nicht gehalten werden. Es erfolgte eine Verlagerung der Nachfrage auf die Linien des SEV der RB 89. Hingegen positiv wirken sich die Verlängerungen der Chemnitz Bahn-Linien bis Technopark aus, es konnte ein Zuwachs von +9,4 % für die Linien der CBC erreicht werden.

Mit der Streckenführung der RB 2 im 1h-Takt über Werdau konnte die Anschlusssituation nach/von Leipzig deutlich verbessert werden, was sich auch in Belegungszuwächsen widerspiegelt. Lediglich kleinere Verschiebungen gibt es bei der S 5 und S 5X, da beide Linien seit 2018 nach Halle Hbf verkehren. Eine wachsende Nachfrage zeigt sich auch auf der Linie RE 6 Chemnitz – Leipzig. Seit 2016 kann ein Anstieg von 12,6 % konstatiert werden. Auch auf der Linie RB 110 konnten wieder Nachfragezuwächse von 8,2 % (2017 zu 2016) und 3 % (2018 zu 2017) verzeichnet werden.

Die Abbildung 9 zeigt eine auf die einzelnen Abschnitte bezogene und in Nachfragekategorien zusammengefasste Darstellung der werktäglichen durchschnittlichen Querschnittsbelegung. Die Grafik belegt die stark nachgefragten Abschnitte auf der Sachsen-Franken-Magistrale sowie auf den Oberzentren verbindenden Achsen zwischen Chemnitz/ Zwickau und Leipzig.

Unverkennbar sind aber auch die Abschnitte mit sehr geringer Nachfrage, die sich auf den peripheren Streckenabschnitten ins Erzgebirge befinden.

²⁸ abschnittsweise Querschnittsdaten basieren auf den SPNV-Monitoraten 2018

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

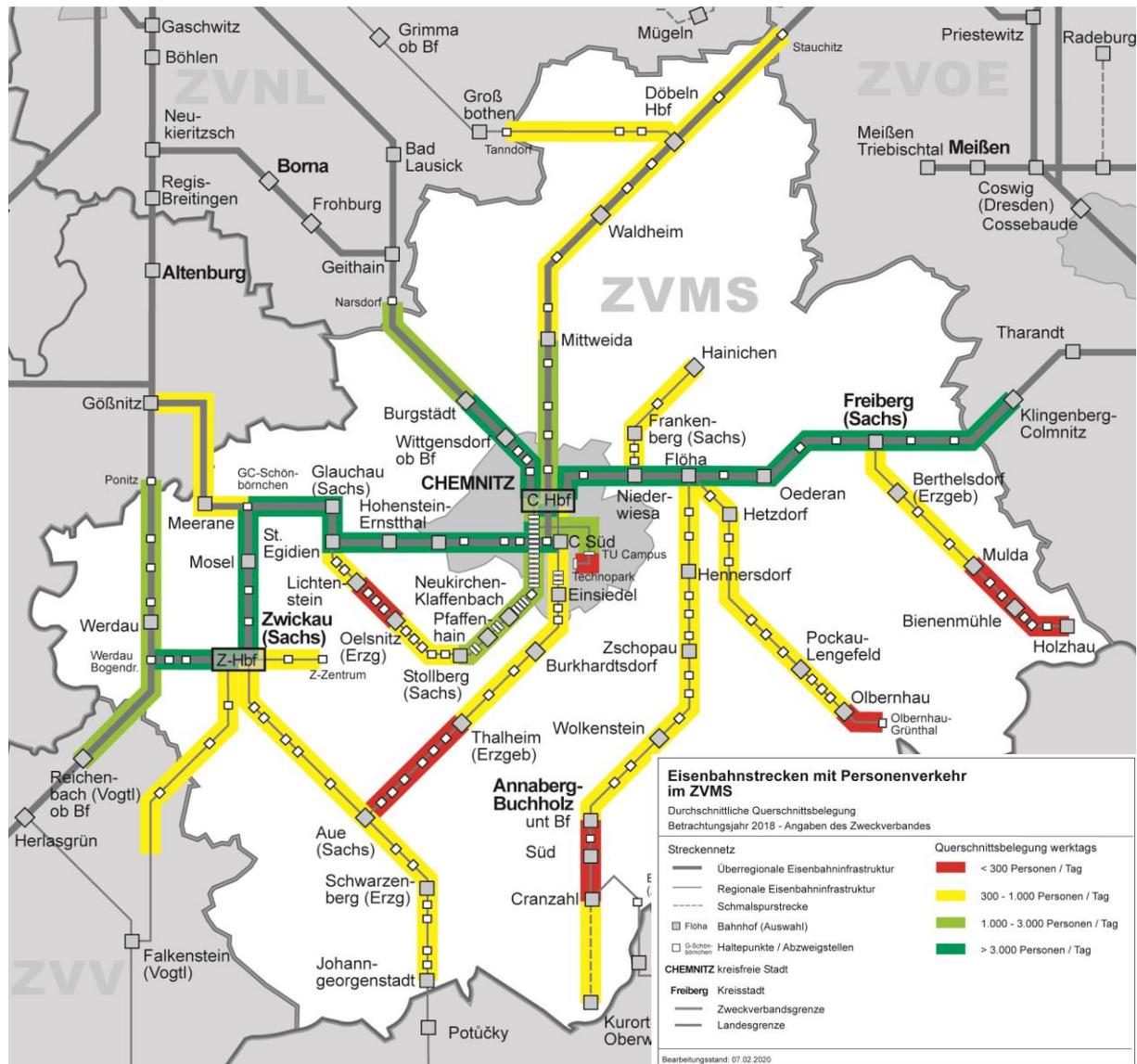


Abbildung 9: SPNV-Nachfrage (werktags, abschnittskonkret)

1.4.2 Öffentlicher Straßengebundener Personennahverkehr

Mit der Fassung der ÖPNVFinVO Sachsen vom 06.07.2019 werden den Zweckverbänden finanzielle Mittel für die Einrichtung von PlusBus- und TaktBus-Linien zur Verfügung gestellt. Aufgabenträger im Gebiet des ZVMS sind wie bei allen ÖSPV-Leistungen jedoch die Landkreise.²⁹

Im Verbundraum sind mit Fahrplan 2020/2021³⁰ elf PlusBus- und sechs TaktBus-Linien nach den Vorgaben gemäß Tabelle 9 umgesetzt.

Tabelle 9: Mindestens einzuhaltende Kriterien für vorgesehene PlusBus- und TaktBus-Linien des Grundnetzes gemäß Anlage 6 der ÖPNVFinVO (Fassung vom 06.07.2019)

	Montag – Freitag	Samstag	Sonn- und feiertags
<i>Anzahl Fahrten pro Richtung zwischen 05:00 und 21:00 Uhr</i>			
PlusBus	15 (Ein-Stunden-Takt)	6	4
TaktBus	7 (Zwei-Stunden-Takt)	4	0

Mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) wurde ein Markenlizenzvertrag über die Nutzung der Marken "PlusBus" und "TaktBus" abgeschlossen. Dieser Vertrag enthält eine Liste mit Markenkriterien, die bei Nutzung der beiden Marken einzuhalten sind. Im VMS wurden mit den drei großen Busunternehmen im Verbundgebiet jeweils Unterlizenzverträge abgeschlossen, in denen diese Kriterien zur Anwendung kommen. Diese umfangreichen und detaillierten Angebotskriterien werden in der Rahmenplanung für den NVP unter Kapitel 4.3.1.2 PlusBus-Linien und unter 4.3.1.3 TaktBus-Linien beschrieben. Als Voraussetzung einer Mitfinanzierung der PlusBus- und TaktBus-Linien durch den Freistaat Sachsen sind in der ÖPNVFinVO i. d. Fassung vom 06.07.2019 über die Regelungen des MDV-Lizenznutzungsvertrages hinausgehende Anforderungen formuliert, welche für die Jahre 2019 und 2020 gelten.

Eine grafische Übersicht des Plus- und TaktBus-Liniennetzes gemäß ÖPNVFinVO (Fassung vom 06.07.2019) enthält Abbildung 10.

²⁹ Ausnahme: Linie 526 – AT ist hier ZVMS

³⁰ Stand: 01.06.2021

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

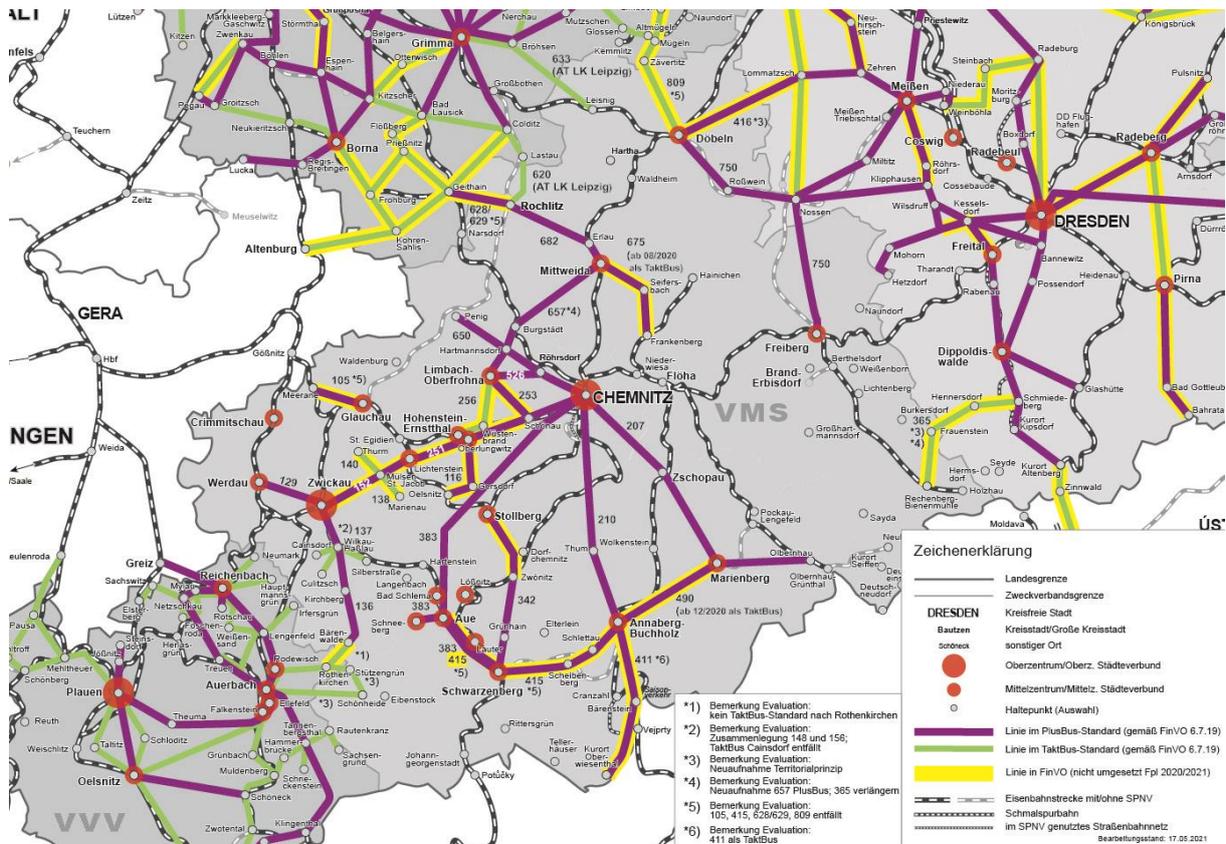


Abbildung 10: PlusBus- und TaktBus-Linien gemäß ÖPNVFinVO; Fahrplan 2020/2021³¹

Nach der Aufbau- und Erprobungsphase sollen ab 01.01.2021 angepasste Kriterien für die Anlage 6 der ÖPNVFinVO gelten. Die Grundlage dafür bilden die o. g. Markenkriterien des Lizenznutzungsvertrages der MDV GmbH.

Eine detaillierte Bestandsaufnahme und die Bewertung des ÖSPV befinden sich in den Teilplänen der Aufgabenträger. Im Verbund wurden im Fahrplanjahr 2018/2019 rund 41 Mio. Fahrplankilometer (Fpl-km) im ÖSPV angeboten und ca. 75 Mio. Personen befördert.

Nachfolgende Übersicht weist Kennzahlen zu einzelnen Verkehrsunternehmen aus und stellt einen überregionalen Vergleich her.

³¹ Stand 01.06.2021

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

Tabelle 10: Übersicht der größten ÖSPV-Unternehmen im Verbund

	RVE ³²	RBM ³³	RVW ³⁴	CVAG ³⁵	SVZ ³⁶
Anzahl Busse	261	237	125	90	26
Anzahl Straßenbahnen	-	-	-	48	31
Linien (Bus/Straba)	160	173	87	43 (38/5)	15 (13/2)
Länge Liniennetz (km) (Bus/Straba)	2.902	4.119	1.375	415,3/32,6	98,1/18,2
durchschn. Liniennlänge (km) (Bus/Straba)	18,1	23,8	15,8	10,9/6,5	7,5/9,1
Beförderte Personen (pro Jahr)	17,0 Mio.	13,0 Mio.	3,2 Mio.	33,0 Mio.	9,0 Mio.
Fahrplankilometer (Bus/Straba)	11,2 Mio.	12,1 Mio.	5,8 Mio.	9,5 Mio. (7,7/1,8)	2,7 Mio. (1,6/1,1)
Fahrplankilometer (je Bus/Straba)	42.900	51.000	46.400	105.500/37.500	61.500/35.500
Haltestellen (Bus/Straba)	2.450	4.022	1.567	415/118	258/81
Mitarbeiter	628 (davon 39 Azubis)	467	k. A.	575	212 (davon 6 Azubis)

³² Angaben der Firmenwebsite (15.09.2020)

³³ Angaben der Firmenwebsite (07.04.2020)

³⁴ Angaben der Firmenwebsite (07.04.2020)

³⁵ Gemäß Geschäftsbericht 2018

³⁶ Angaben der Firmenwebsite und Statistik der Stadt Zwickau

1.4.3 Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Regionen

Mit der Definition der NVR im „Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG)“ wurde größtenteils den in diesen Räumen bestehenden historisch gewachsenen Beziehungen entsprochen. Somit resultieren die stärksten Verkehrsströme im NVR Chemnitz/Zwickau aus dem Binnenverkehr. Die Ausgestaltung eines Verbands-, Länder- und Staatsgrenzen überschreitenden ÖPNV soll jedoch in Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Aufgabenträgern abgestimmt werden.

Gleichsam sollen auch die Regionalpläne im Freistaat Sachsen Kreisgrenzen überschreitend wirken. Den Rahmenvorgaben der fortgeschriebenen Regionalpläne Chemnitz-Erzgebirge, Westsachsen und Südwestsachsen wird der VMS mit seinem ÖPNV-Angebot gerecht.

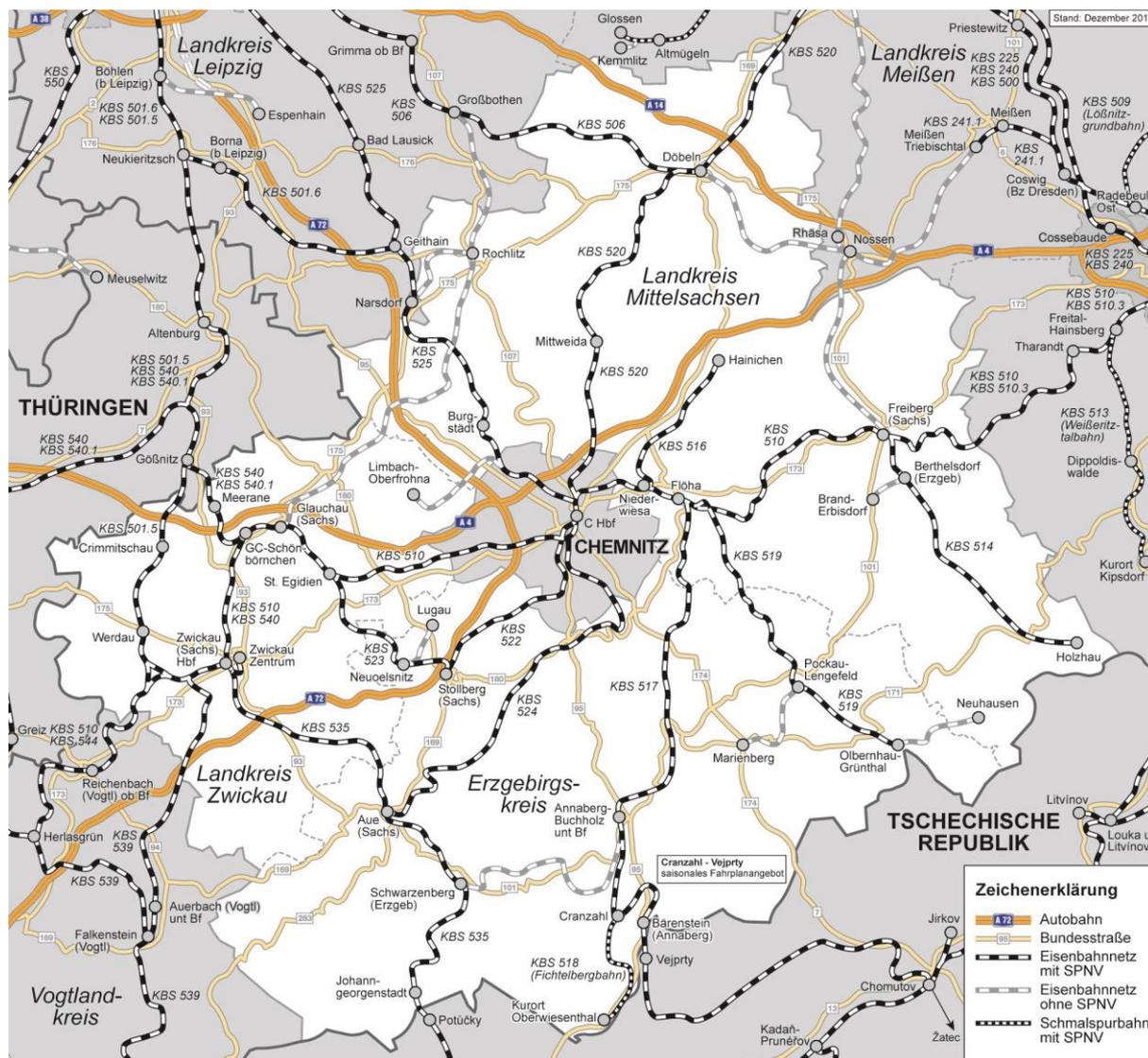


Abbildung 11: Verkehrswege im Verbundgebiet und zu benachbarten Regionen (Stand 2020)

Die signifikanten verkehrlichen Verflechtungen des NVR Chemnitz/Zwickau ergeben sich durch die vorhandene Mittellage über seine Grenzen hinweg

- nach Norden in den Raum Leipzig,
- nach Osten in den Agglomerationsraum Dresden und weiter in Richtung Ostsachsen,
- nach Westen und Südwesten in den angrenzenden Freistaat Thüringen sowie den Vogtlandkreis und darüber hinaus den Freistaat Bayern.

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

Aufgrund der voranschreitenden wirtschaftlichen und kulturellen Verknüpfung über EU-Grenzen hinweg können sich die raumstrukturellen Verflechtungen des NVR zur Tschechischen Republik weiter verstärken. So ist beispielsweise nach der Einstellung der Verbindung Cranzahl – Vejprty im Jahr 2014 seit 2016 wieder ein Saisonverkehr aufgenommen und in den Folgejahren weiter ausgebaut sowie nach Chomutov durchgebunden worden. Inwiefern die Verflechtung zur tschechischen Republik zukünftig in gleicher Weise zu betrachten ist wie die verkehrlichen Beziehungen zu benachbarten Nahverkehrsräumen, wird von gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen abhängig sein.

EgroNet



Abbildung 12: EgroNet – Kooperationsverbund

Diese räumlichen Verflechtungen wurden im Zuge der Weltausstellung Expo 2000 in einem externen Nahverkehrsprojekt zusammen geführt. Das Nahverkehrssystem EgroNet wurde gemeinsam von den Freistaaten Sachsen, Thüringen, Bayern sowie dem tschechischen Böhmen entwickelt. Ziel war und ist es, die Menschen der Grenzregionen zusammenzuführen.

So wird heute auf dem Gebiet der Euregio Egrensis eine Teilfläche von ca. 15.000 km² mit über 7.000 Haltestellen unter dem Begriff EgroNet durch 529 Verkehrslinien des ÖPNV und 50 Verkehrsunternehmen bedient und vermarktet³⁷.

³⁷ Datenstand 12/2020

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

Im Projekt EgoNet werden Nahverkehrsangebote aus dem Vierländereck Tschechien, Bayern, Thüringen und Sachsen mit touristischen Anziehungspunkten verbunden. Im ZVMS sind dies die westlichen Teile des Erzgebirgskreises und des Landkreises Zwickau. Insbesondere das Nahverkehrssystem über Ländergrenzen hinweg soll dabei weiter ausgebaut werden. Abgestimmte Fahrpläne und ein einheitlicher Fahrpreis erleichtern seit Einführung des EgoNet-Tickets das grenzüberschreitende Reisen vor allem im Freizeit- und Urlaubsverkehr. Zusätzlich zur reinen Fahrleistung erhält man gegen Vorlage des EgoNet-Tickets in zahlreichen Einrichtungen in Kultur, Sport, Gastronomie und Handel Rabatte oder anderweitige Vergünstigungen.

Grenzüberschreitende ÖSPV-Angebote

Die über die Grenzen des Nahverkehrsraumes hinausgehenden Verkehrsbeziehungen benachbarter Nahverkehrsräume sind im Rahmen eines gut vernetzten Angebots aufeinander abzustimmen.

Staatsgrenzen überschreitende Angebote existieren seit dem 1. Januar 2015 zwischen Annaberg-Buchholz und dem tschechischen Vejprty (Linie 583), sowie in der Wintersaison als Skibus zwischen dem Kurort Oberwiesenthal und dem tschechischen Jirkov (Linie 585). Seit 2016 verbindet zudem die Linie 521 Litvinov mit Olbernhau über Brandov. Die Beförderung erfolgt nur im grenzüberschreitenden Verkehr. Es gilt jeweils ein Sondertarif der tschechischen Verkehrsunternehmen, Fahrausweise sind daher nur im Bus zu erwerben.

Ab 18.07.2020 ist die Linie 588 Chomutov – Marienberg in Betrieb gegangen, bei der VMS auf deutscher Seite Aufgabenträger ist und diese in Kooperation mit dem Ústecký kraj bestellt.

Folgende Tabelle fasst die Verbundgrenzen überschreitenden ÖSPV-Angebote je Landkreis zusammen.

Tabelle 11: Verbundgrenzen überschreitende ÖSPV-Linien mit Aufgabenträger im VMS (Stand 2020)

Erzgebirgskreis	Landkreis Mittelsachsen	Landkreis Zwickau.
385 Aue – Schneeberg – Rothenkirchen (VMS – VVV)	628 Geithain – Rochlitz – Waldheim (VMS – MDV)	133 Zwickau – Dennheritz – Meerane – Gößnitz (VMS – Thüringen)
400 Annaberg-Buchholz – Freiberg – Hetzdorf – Dresden (VMS – VVO)	629 Busbahn Penig – Rochlitz – Geithain (VMS – MDV)	146 Bärenwalde – Rothenkirchen (VMS – VVV)
	661 Lunzenau - Narsdorf – Rochlitz (VMS – MDV)	162 Werdau – Beiersdorf – Neumark (VMS – VVV)
	666 Rochlitz – Colditz – Hohnbach (VMS – MDV)	170 Meerane – Crimmitschau (VMS – Thüringen)
	672 Mittweida – Dresden (Saxroute) (VMS – VVO)	171 Crimmitschau – Blankenhain – Großpillingsdorf – Seelingstädt (VMS – Thüringen)
	750 PlusBus Freiberg – Großvoigtsberg – Nossen – Roßwein – Döbeln (VMS – VVO)	181 Zwickau – Schönfels – Neumark – Reichenbach (VMS – VVV)
	755 Freiberg – Großvoigtsberg – Nossen (VMS – VVO)	
	761 Nossen – Hirschfeld – Neukirchen – Dittmannsdorf – Reinsberg – Burkersdorf – Bieberstein – Nossen (VMS – VVO)	
	892 Döbeln – Choren – zurück (VMS – VVO)	
	901 Leisnig – (Klosterbuch) – Marschwitz (VMS – MDV)	
	621 Oberpickenhain – Ossa – Narsdorf – Penig (VMS – MDV)	

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

Erzgebirgskreis	Landkreis Mittelsachsen	Landkreis Zwickau.
	623 Dolsenhain – Kohren-Sahlis – Obergräfenhain – Narsdorf – Penig (VMS – MDV)	

Verbundgrenzen überschreitende ÖSPV-Linien mit Aufgabenträger außerhalb des VMS sind:

Linie	Laufweg	Aufgabenträger
20	Greiz – Teichwolframsdorf – Seelingstädt	GRZ
61 TaktBus	Rodewisch – Auerbach – Schönheide	ZVV
64 TaktBus	Rodewisch – Wernesgrün - Rothenkirchen – Stützengrün – Schönheide	ZVV
213	Gera – Werdau – Zwickau	GRZ
288	Geithain – Narsdorf – Meusdorf	ABG
325	Altenburg – Waldenburg	ABG
333 PlusBus	Dresden – Kesselsdorf – Wilsdruff – Mohorn – Hetzdorf	PIR
354	Crimmitschau – Heyersdorf – Thonhausen	ABG
365	Schmiedeberg – Hennersdorf – Hartmannsdorf – Frauenstein – Hermsdorf – Seyde	PIR
379	Ruppendorf – Klingenberg – Pretzschendorf – Hartmannsdorf – Frauenstein	PIR
416 PlusBus	Meißen – Lommatzsch - Döbeln	MEI
418 PlusBus	Meißen – Miltitz – Nossen – Rüsseina	MEI
521	Litvinov – Brandov – Olbernhau	CZ
583	Annaberg–Buchholz – Vejprty	CZ
585	Kurort Oberwiesenthal – Jirkov (saisonal)	CZ
588	Chomutov – Marienberg (ab 18.Juli 2020)	VMS/CZ
620 TaktBus	Rochlitz - Lastau – Colditz (ehem. Li 619 bis Grimma)	LL
622	Hartha – Schönerstädt – Hausdorf – Colditz	LL
633 TaktBus	Leisnig - Böhlen - Bröhsen - Grimma	LL

1.5 Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen

1.5.1 Organisationsstruktur

Die Landkreise Erzgebirgskreis, Mittelsachsen, Zwickau, die Kreisfreie Stadt Chemnitz und die Stadt Zwickau bilden gemäß dem Sächsisches Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (SächsKomZG) zur Entwicklung und dauerhaften Sicherstellung eines einheitlichen, flächendeckenden, bedarfsgerechten, bürgernahen und

effizienten Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS).

Am 5. November 1997 gründeten die Landkreise und kreisfreien Städte des Verbundgebiets den ZVMS. Mit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Freistaat Sachsen am 1. Dezember 1998 hat der ZVMS die idealen Voraussetzungen für eine integrierte Gestaltung des ÖPNV als Gesamtsystem geschaffen.

Über die Erstellung des NVPs für den NVR Chemnitz/Zwickau hinaus sichert der ZVMS die Planung und Koordinierung des kreisgrenzenüberschreitenden Leistungsangebotes im ÖPNV, eines einheitlichen Tarifs, einheitlicher Tarifbestimmungen und einheitlicher Beförderungsbedingungen. Darüber hinaus ist der ZVMS Aufgabenträger für die Schülerbeförderung seiner Verbandsmitglieder außer der Stadt Chemnitz.

1.5.2 Beteiligungen/Gesellschaften

VMS GmbH

Zur Erfüllung seiner Aufgaben bedient sich der Zweckverband der Verkehrsverbund Mittelsachsen Gesellschaft mit beschränkter Haftung (VMS GmbH), deren alleiniger Gesellschafter er ist. Die Managementgesellschaft bereitet die Entscheidungen des ZVMS vor und übernimmt die im Kooperationsvertrag festgeschriebenen Aufgaben im Verkehrsverbund Mittelsachsen. Einzelheiten regelt der Geschäftsbesorgungsvertrag.

Das sind insbesondere

- Planung und Bestellung der SPNV-Leistungen
- Infrastrukturmaßnahmen zum Chemnitzer Modell
- Beschaffung von Fahrzeugen für den SPNV
- Dienstleistungen für Verkehrsunternehmen wie z. B. die Erarbeitung von Verkehrskonzepten und -planungen, die Gestaltung des Verbundtarifes, die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen, die Herausgabe des Verbundfahrplanes, die Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplanauskunft, das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit
- Aufbau eines integrierten Verkehrsmanagement-Systems mit den Teilprojekten ITCS Mittelsachsen, Echtzeitdatenauskunft und Anschlusssicherung
- Bereitstellen der elektronischen Fahrplanauskunft
- Aufbau digitaler Vertriebskanäle

Darüber hinaus betreibt die VMS GmbH als Eigentümer den Betrieb der Drahtseilbahn Augustusburg welche sie 2016 von der DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn übernommen hat.

In den Jahren 2005/2006 erfolgte eine grundlegende Sanierung der Gebäude sowie der Strecke. In der Zeit vom 9. September 2019 bis zum 20. März 2020 wurde die Technik grundlegend erneuert. In diesem Zeitraum wurde die Seilbahnsteuerung erneuert und die Wagen modernisiert. Außerdem erfolgten eine Revision der Fahrwerke sowie Instandhaltungsarbeiten im Gleisbereich (Schwellenwechsel) mit einem Gesamtaufwand von rund 2,1 Mio Euro. Seit 20. April 2020 steht die Drahtseilbahn wieder für den öffentlichen Betrieb zur Verfügung.

City Bahn Chemnitz GmbH

Seit 01. Januar 2018 ist der ZVMS Hauptgesellschafter der City-Bahn-Chemnitz GmbH mit einem Anteil von 50,0039 % am Stammkapital. Die CBC bereitet Verkehrsleistungen, insbesondere auch im Sinne des „Chemnitzer Modells“ vor und führt diese durch. Darüber hinaus erbringt sie öffentliche Personendienste insbesondere im Schienenpersonennahverkehr mit Straßenbahnen und Omnibussen sowie Leistungen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Zuständigkeitsgebiet des ZVMS.

Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft

Der ZVMS ist seit dem 01. Januar 2019 zudem Minderheitsgesellschafter der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SGD). Seitdem befindet sich die SGD zu einem Drittel im Besitz des ZVMS und zu zwei Dritteln im Besitz des Zweckverbandes Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE). Von den drei durch die SGD betriebenen Schmalspurbahnen befindet sich die Strecke Cranzahl – Oberwiesenthal im Bediengebiet des ZVMS.

1.5.3 Verbundtarif (Stand September 2020)

Der gesamte Verbundraum des VMS inklusive der beiden Oberzentren Chemnitz und Zwickau ist in 39 nummerierte Tarifzonen eingeteilt. Innerhalb dieser Tarifzonen befinden sich die Teilzonen 50 bis 69, die die kleinen Stadtverkehre umfassen.

Die Stadt Chemnitz wird vollständig durch die Tarifzone 13 abgedeckt. Die Stadt Zwickau ist Bestandteil der Tarifzone 16 und die Stadt Freiberg Bestandteil der Tarifzone 10. Weitere Mittel- und Unterzentren mit eigenen Stadtverkehrslinien werden als separate Teilzonen »Kleine Stadtverkehre« im Tarifsysteem geführt.

Im August 2016 wurde die Anzahl der Preisstufen von 5 auf 4 reduziert und somit die Tarifstruktur kundenfreundlicher gestaltet. Die Fahrpreise ergeben sich nach der Anzahl der befahrenen Tarifzonen. Entsprechend der gewählten Fahrstrecke ist ein Fahrausweis der Preisstufe 1 bis 3 bzw. VR zu lösen. Die Preisstufe VR umfasst die Gültigkeit im gesamten Verbundraum.

Das Produktsortiment des VMS umfasst Angebote für Gelegenheitskunden, Pendler, Schüler, Auszubildende sowie Studenten. Für Studenten der TU Chemnitz und der Westsächsischen Hochschule Zwickau gibt es ein verbundweites Semesterticket mit gleichzeitiger Gültigkeit als SPNV-Semesterticket in Sachsen. Für die Studenten der TU Chemnitz gilt das Studenten-Jahresticket auch als Fahrausweis in allen Verkehrsmitteln im VVV und ZVON.

Zusätzlich wird ab 1. Oktober 2020 für Studenten des Modellstudienganges „MEDiC“ der TU Dresden, deren Ausbildung am Klinikum Chemnitz erfolgt und die bereits das VVO-Semesterticket sowie das SPNV-Semesterticket Sachsen erwerben, ein Semesterticket für Bus und Straßenbahn im VMS-Gebiet eingeführt, so dass für sie auch eine kostengünstige Mobilität für alle Verkehrsmittel im VMS gesichert ist.

Die im Rahmen der organisierten Schülerbeförderung durch den ZVMS in den Landkreisen des VMS ausgegebenen Schülerzeitkarten gelten ebenfalls für den gesamten Verbundraum (Schülerverbundkarte). Dieses Tarifprodukt kann auch von allen allgemeinbildenden und berufsbildenden Schülern im Freiverkauf erworben werden.

Seniorentickets werden als verbundweit gültige Fahrausweise für Personen ab dem 63. Geburtstag im Abonnement ausgegeben. Dieses Angebot wird ab 1. Januar 2021 um ein Partnerticket erweitert.

Für alle Jugendlichen und jungen Erwachsenen bis zum 26. Geburtstag wird das JungeLeuteTicket, ein ebenfalls verbundweit geltendes Pauschalpreisticket im Abonnement, zum Preis von 48 € pro Monat angeboten.

Seit August 2019 wird ergänzend zur Schülerverbundkarte und zum JungeLeuteTicket auch im VMS das AzubiTicket Sachsen für derzeit 48 € je Monat mit Gültigkeit im gesamten Verbundgebiet des VMS angeboten. Bei diesem Tarifangebot können weitere sächsische Verbünde für zusätzlich jeweils 5 € pro Monat dazu gebucht werden. Seitdem können Auszubildende auch verbundübergreifend kostengünstig mit dem ÖPNV zu ihrer Ausbildungsstätte gelangen.

Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme

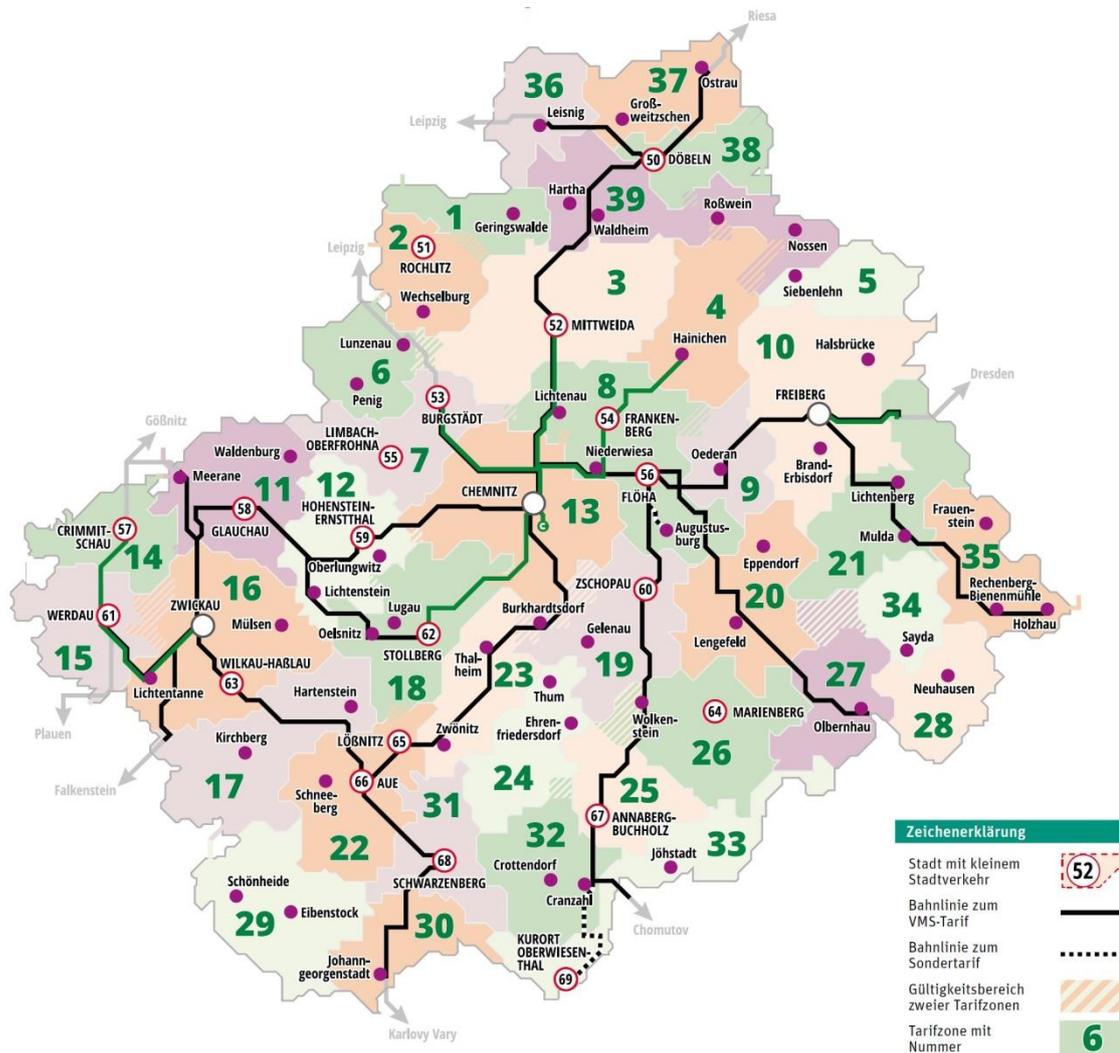


Abbildung 13: Tarifzonenplan des VMS-Verbundgebietes (Stand 2020)

Im VMS-Tarifsystem gibt es für verbundübergreifende Fahrten unter anderem folgende Angebote:

- Altkreis Döbeln – Übergangstarif zum MDV
- DOPPEL-Deal Eisenbahnverkehrsunternehmen im VMS (Tarifinhaber: MRB) bei Start oder Ziel im Gebiet des VVV und/oder VMS für den Fahrgast kostenfreie ÖPNV-Nutzung in der Start- und/oder Zieltarifzone im VMS
- linienbezogene Lösungen im Regionalbusbereich (Bsp. Linien 400, 629 u.a.)
- EgroNet-Tarif (siehe auch Kap.1.4.3)
- Tarife der Eisenbahnverkehrsunternehmen im verbundübergreifenden SPNV (DB Regio AG, Die Länderbahn GmbH, Transdev Regio Ost GmbH, Bayerische Oberlandbahn)
- linienbezogene Lösungen im Bereich Döbeln – Nossen / VMS und VVO

Weitere detaillierte Informationen zum VMS-Tarif sind auf der Website des VMS – www.vms.de – dokumentiert.

1.5.4 Information und Service

Der VMS verfügt über ein integriertes Informations- und Servicesystem und hat dieses in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut. Zu diesem System zählen folgende Einrichtungen:

- VMS-Website (www.vms.de) mit Fahrplaninformation in Echtzeit Handyticket im VMS – HandyTicket Deutschland-App, bargeldloser Fahrausweiserwerb, Fahrplanauskunft (handyticket.vms.de))
- ab Oktober 2020 Integration VMS-Tarif in DB Navigator
- ab vsl. Ende 2020 Integration VMS-Tarif in MRB-App
CVAG App (Fahrplaninformationen in Echtzeit, Informationen über Tarife und aktuelles Verkehrsgeschehen)
- VMS-Facebookseite, Twitter und Instagramm
- VMS-Servicetelefon (Montag – Freitag, 07:00-18:00 Uhr)
- VMS-Kundenbüro
- Servicepoints
- Verkaufsgenturen
- Druckartikel wie Fahrplanbücher, Broschüren usw.
- Informationsportal zum Chemnitzer Modell
<http://www.chemnitzer-modell.de/>
- Servicemobile des VMS und der Verkehrsunternehmen (z. B. CVAG)



VMS-Website

Der Internetauftritt des VMS stellt für Kunden den zentralen digitalen Anlaufpunkt für alle Belange des ÖPNV-Angebots im Verbundgebiet dar. Die Internetauftritte der im VMS verkehrenden Unternehmen verweisen bezüglich einer Fahrplanauskunft entsprechend auf das Angebot des Verbunds bzw. leiten den Nutzer direkt dorthin weiter. Darüber hinaus finden sich auf der Webseite Informationen zu Tarifen und Vertrieb, zur Schülerbeförderung, zu barrierefreiem Reisen im Verbund sowie weitere Services wie beispielsweise Freizeittipps. Nutzer gelangen über weiterführende Links auf Auskunftsseiten (Landingpages) z.B. des Chemnitzer Modells, der Drahtseilbahn und JungeLeute Tickets.

Die VMS-Website ist nur eingeschränkt barrierefrei nutzbar. So ist die Startseite nur erschwert per Tastatur bedienbar, da die aktuell ausgewählte Kachel nicht hervorgehoben wird. Eine Umsetzung in leichter Sprache oder Gebärdensprache wird nicht angeboten. Auf den folgenden Seiten und Unterseiten ist dies dagegen gut umgesetzt. Die Mindestkontrastanforderung von 4,5:1 für Texte und 3:1 für Bedienelemente sind weitestgehend erfüllt. Bilder sind mit Alternativtexten ausgestattet. Einige dieser Bilder (bspw. auf der Startseite) umfassen jedoch eine Verlinkung auf weitere Seiten. Hier gibt der Alternativtext ebenfalls eine Beschreibung des Bildes, sollten jedoch auch Informationen über die Verlinkung beinhalten.

Zum Jahresende 2020 ist die Überarbeitung der VMS-Internetseite vorgesehen. Die anstehende Überarbeitung muss die Aspekte der barrierefreien Nutzung berücksichtigen, wobei der einfachen und verständlichen Bedienung große Bedeutung beigemessen werden soll.

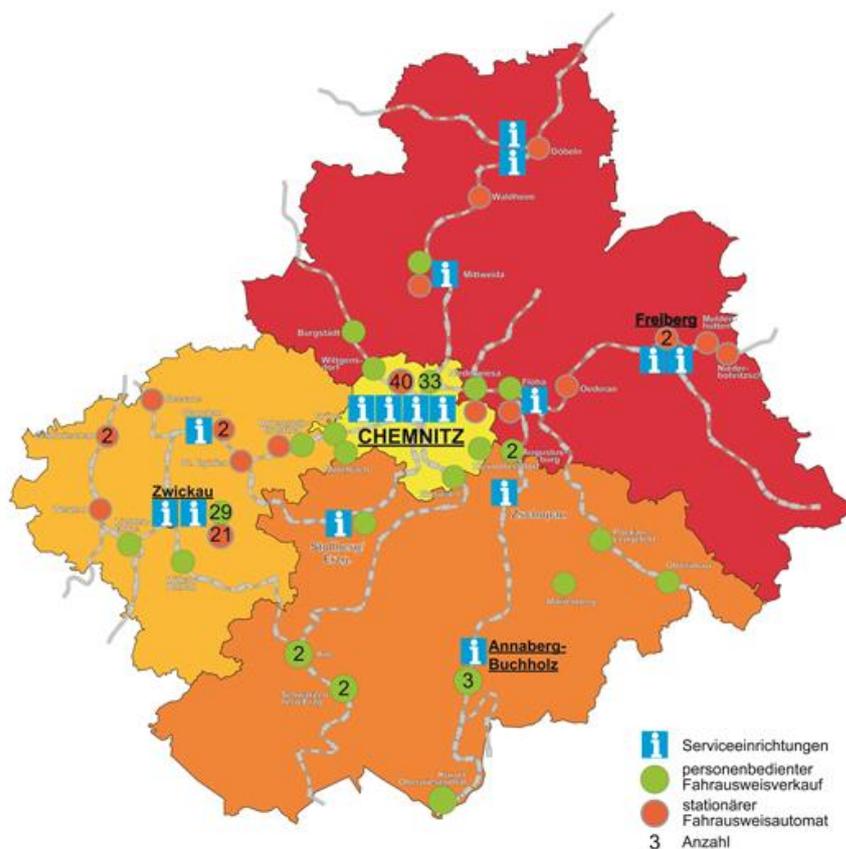


Abbildung 14: Verteilung der Vertriebsstellen im Gebiet des VMS (Stand März 2020)

Abbildung 14 zeigt die 16 Servicezentren des VMS und seiner Partnerunternehmen. In diesen erhalten die Kunden zusätzlich zur Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs umfassende Beratungsleistungen zum ÖPNV im Verbundraum. VMS-weit gibt es 79 stationäre Fahrausweisautomaten sowie 103 personenbediente Fahrausweisverkaufsstellen bei Vertriebspartnern des VMS. In Anlage 5.1 und 5.2 sind die aktuellen Standorte gelistet. Eine Erweiterung Fahrausweiserwerbsmöglichkeiten, insbesondere an Haltepunkten und Bahnhöfen des SPNV sollte angestrebt werden.

2 Verkehrsprognose

Die Erstellung von Verkehrsprognosen ist notwendig, um die Anforderungen an ein zukünftiges Verkehrssystem festzulegen. Sie geben also eine Orientierung, wie sich die Nachfrage in den nächsten Jahren entwickelt und präsentieren darüber hinaus Ansätze wie es darauf am besten zu reagieren gilt. Eine aussagekräftige Prognose stellt somit einen wesentlichen Grundsatz zur Erstellung eines Nahverkehrsplans, als Grundlage der Mittel- bis langfristigen Planung des ÖPNV-Systems im Bereich des Aufgabenträgers dar.

Von großer Bedeutung ist auch die Zielsetzung der Prognose, denn es wird zwischen der an bestimmte Einflussgrößen gebundenen indikativen Vorausschätzung und der von einem Zielwert ausgehenden Zielprojektion unterschieden. Die Verkehrsprognose im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau ist somit eine indikative Vorausschätzung im Rahmen einer qualitativen Expertenprognose.

Diese Verkehrsprognose basiert auf dem Landesverkehrsplan Sachsen 2030 (Stand Januar 2019), der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI (Stand Juni 2014) und eigenen Daten aus Erhebungen und Schätzungen (Stand 2020).

Der Landesverkehrsplan des Freistaats geht, aufgrund des durch zukünftigen Bevölkerungsrückgang sinkenden Gesamtverkehrsaufkommens, von einem insgesamt nur geringen Anstieg der Fahrten im ÖPNV um 20 Millionen bis 2030 in Sachsen aus. Jedoch wird der Modal-Split-Anteil öffentlicher Verkehrsmittel aufgrund der wachsenden Bevölkerung in den Großstädten des Freistaats weiter steigen, auch wird der ÖPNV aufgrund des zunehmenden Umweltbewusstseins in der Bevölkerung Nutzer des MIV gewinnen können.

Diese Tendenz ist auch auf die Nahverkehrsregion des Verkehrsverbundes Mittelsachsen denkbar: Während im Einzugsgebiet der größeren Städte wie Chemnitz oder Zwickau aufgrund der positiven sozioökonomischen Entwicklung ein durchschnittlicher Fahrgastzuwachs zu erwarten ist, wird in den übrigen Gebieten außerhalb der Ballungsräume ein kontinuierlicher Rückgang prognostiziert. Dieser Rückgang ist größtenteils bedingt durch regionale und altersstrukturelle Differenziertheit der sozioökonomischen Entwicklung im ländlichen Raum. Im Gegensatz zu den Verdichtungsräumen kann ein Fahrgastrückgang dort auch nicht durch die getätigten bzw. geplanten Angebotsverbesserungen im ÖPNV ausgeglichen werden. Vielmehr gilt es darauf mit neuen innovativen Verkehrslösungen wie Plus- oder RufBus zu reagieren, so kann das Angebot stets der Nachfrage angepasst und auch in Zukunft ein hoher Standard im ÖPNV bewahrt werden.

Die heutigen Einsteigerzahlen können unter Zugrundelegung folgender Faktoren für die Aufgabenträger im Verbundraum fortgeschrieben werden:

Tabelle 12: Prognosegrundlage für die Verkehrsprognose

	Chemnitz, Stadt	Erzgebirgs- kreis	Landkreis Mittelsachsen	Landkreis Zwickau	Zwickau, Stadt
Entwicklung der ÖPNV-Fahrtanzahlen gemäß Verkehrsprognose aus dem LVP Sachsen 2030					
3,8% (sachsenweiter Schnitt)					
Anteilige Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2030 ³⁸					
	-2%	-9%	-8%	-10%	-7%
Ergebnis: Gemittelte ÖPNV-Einsteigerentwicklung bis 2025					
	0,5%	-1%	-1%	-1%	0,5%

³⁸ 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2030, Var.1 ; detaillierteren Ausführungen zur Bevölkerungsentwicklung erfolgt in den Teilplänen der Aufgabenträger

3 Ziele und Leitbild



Die Ziele des VMS lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- die Realisierung eines integrierten ÖPNV-Systems auf Straße und Schiene
- die Sicherung von Zusammenarbeit und Abstimmung der Aufgabenträger bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung des Kreisgrenzen überschreitenden ÖPNV im Verbundgebiet und mit Nachbar-Verkehrsverbänden/-Aufgabenträgern
- die Wahrnehmung von hoheitlichen Aufgaben gemäß ÖPNVG in der jeweils gültigen Fassung durch den ZVMS
- die Erarbeitung und Fortschreibung eines NVP für den Verbundraum unter Mitwirkung der von den Aufgabenträgern aufgestellten NVP
- die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV im Verbundgebiet
- die Gestaltung und Weiterentwicklung des Verbundtarifes
- die Verbesserung der Verkehrsverteilung zugunsten des ÖPNV sowie die Unterstützung der kommunalen Gebietskörperschaften bei der Raumordnungsplanung und -entwicklung durch Erschließung mit ÖPNV

Folgende weitere Aspekte sind Teil des Leitbildes des Verkehrsverbundes Mittelsachsen:

Daseinsvorsorge

Die Ausgestaltung und Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sind Aufgabe und Ziel des VMS und der Aufgabenträger. Der ÖPNV soll als die bessere Alternative zum motorisierten Individualverkehr im Verbundraum wahrgenommen werden.

Unter Beachtung des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit sowie der Sicherung möglichst gleicher Lebensbedingungen aller Bürger soll der ÖPNV so geplant, organisiert und ausgestaltet werden, dass eine effiziente Leistungserstellung durch die Verkehrsunternehmen erreicht wird.

Schülerbeförderung

Hoheitliche Aufgabe des ZVMS ist die notwendige Beförderung der Schüler auf dem Schulweg zum Besuch der öffentlichen Schulen und der staatlich anerkannten Ersatzschulen freier Träger (§ 23 Abs. 3 SächsSchulG) im Auftrag des Erzgebirgskreises und der Landkreise Mittelsachsen und Zwickau.

Fahrzeuge

Gemäß Geschäftsbesorgungsvertrag gehört die Beschaffung von Fahrzeugen für den SPNV zu den Aufgaben der VMS GmbH.

Standards im ÖPNV

Der VMS stellt umfangreiche Bedien- und Qualitätsstandards im ÖPNV auf. Diese sollen die Erfordernisse eines hierarchischen und nachfrageabhängigen ÖPNV-Gesamtsystems berücksichtigen. Zur Harmonisierung innerhalb des NVR sowie zur Herstellung größtmöglicher Transparenz liegt das Ziel in einer aufgabenträgerübergreifenden Beschreibung dieser Anforderungen und Standards. Mit Gültigkeitsbeginn dieses NVP gelten in den Landkreisen, bis auf wenige Ausnahmen, einheitliche Bedien- und Qualitätsstandards.

Das ÖPNV-Gesamtsystem wird so gestaltet, dass Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln gesichert bzw. hergestellt werden. Dazu sind PlusBus- und TaktBus-Linien in der Fläche vorrangig an den Bahnfahrplan auszurichten. Darüber hinaus werden die Busfahrpläne so koordiniert, dass sie untereinander ebenfalls Umsteigebeziehungen an Verknüpfungspunkten aufweisen. Durch den weiteren Ausbau dieser Verknüpfungen werden Verkehrsbeziehungen in der Fläche sowie auch Stadt-Umland-Verbindungen attraktiver.

Die Verknüpfungspunkte in den Landkreisen sollen in die Kategorien 1. und 2. Ordnung eingeordnet werden. Die konkrete Definition der Kategorien erfolgt in den Teilen B-I bis B-V des Nahverkehrsplans. .

Eigenwirtschaftlichkeit

Der VMS wird den ÖPNV grundsätzlich nach dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen gestalten. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften der VO (EG) 1370/2007 (Art. 3, Abs. 2, 3) und sonstiger Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne – soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden – gedeckt werden.³⁹

Die Finanzierung des ÖPNV auf Schiene und Straße erfolgt grundsätzlich mittels Ausschöpfung aller Finanzierungsmöglichkeiten. Vorrangige Grundlage des Betriebs und der Weiterentwicklung der Verkehrsangebote sind die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit.

Intermodalität

Die SPNV- und ÖSPV-Netze und -angebote werden unter Berücksichtigung ihrer vorrangigen Verbindungs- oder Flächenerschließungsfunktion im Sinne der Integration des ÖPNV-Systems in das Gesamtsystem Personenverkehr hierarchisch weiterentwickelt. Konkurrierende Überlagerungsverkehre sind zu untersuchen und ggf. auszuschließen.

Kooperation

Als Zusammenschluss gleichberechtigter Aufgabenträger für den ÖPNV sieht sich der ZVMS verpflichtet, durch die rechtskonforme, verkehrspolitische Kooperation der Gebietskörperschaften eine koordinierte Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV auf Schiene und Straße im gesamten NVR und über dessen Grenzen hinaus voranzubringen.

³⁹ PBefG § 8 Abs. 4

Abschnitt 3 – Ziele und Leitbild

Fahrgastinteressen

Im Sinne der Daseinsvorsorge und der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen setzt sich der VMS das Ziel, die allgemeinen Interessen der Bürger bzw. ÖPNV-Kunden zu vertreten. Die Transparenz des Nahverkehrsangebotes hat für den Bürger Priorität. Dies betrifft vor allem die Verkehrsleistung sowie die verständliche Ausgestaltung des Tarifs.

Der VMS hat das Format Fahrgastbeirat in regelmäßige Veranstaltungen "Fahrgastforen" weiterentwickelt. Diese finden öffentlich an verschiedenen Orten zu verschiedenen Themen statt und erreichen deutlich mehr interessierte Fahrgäste.

Innovation

Das Erreichen der verkehrspolitischen Ziele wird stets durch Innovationen gestützt. Diese umfassen organisatorische, planerische und technische Entwicklungen die zusätzliche Potenziale erschließen und nutzbar machen. Dies reicht von der Erprobung neuer umweltfreundlicher Technologien über den Ausbau der Echtzeitinformation bis hin zur Implementierung elektronischer Fahrgeldmanagementsysteme.

Barrierefreiheit

Der Verkehrsverbund und die Aufgabenträger bekennen sich zur Barrierefreiheit, den Inhalten der entsprechenden Gesetzesnovelle und deren Umsetzung.

Standortfaktoren Region Chemnitz/ Zwickau

Eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region ist ein wichtiger Faktor für einen attraktiven Wirtschaftsstandort an dem Menschen ihren Lebensmittelpunkt setzen sollen. Mit einem gleichsam attraktiven ÖPNV-Angebot an Wochenenden und in den Ferien wird ebenso die touristische Erschließung des NVRs unterstützt. Dabei soll der Anteil von Verkehren für Touristen oder im Rahmen von Freizeitaktivitäten stetig verbessert werden.

Im Hinblick auf die Vorbereitungen der Kulturhauptstadt Chemnitz 2025 sollen konkrete Maßnahmen im Zuge der operativen Planung und im Rahmen der Möglichkeiten bestehender Verkehrsverträge geplant und umgesetzt werden.

Standortfaktor UNESCO-Welterbe Montanregion Erzgebirge/ Krušnohoří

Der UNESCO-Welterbe-Titel bietet besonders für den Tourismus in der Region Erzgebirge eine große Chance. Die Montanregion erstreckt sich mit 22 Teilgebieten (davon 17 auf deutscher Seite) von der Bergbaulandschaft Freiberg über Annaberg-Frohnau bis in den Westen des Verbundgebietes nach Eibenstock. Insofern besteht für den ÖPNV ein Potenzial durch wachsende Touristenzahlen, sowohl durch Tagestouristen als auch durch Übernachtungsgäste. Nötig ist ein gut vernetztes Angebot, um Ausflüglern die Erkundung der Montanregion mittels ÖPNV zu ermöglichen. Dafür sind saisonale, anlassbezogene aber auch dauerhafte Anbindung touristischer Attraktionen an den ÖSPV (wie z. B. Bergwerk Reiche Zeche an Stadtlinie D in Freiberg) in Betracht zu ziehen.

3.1 Nachhaltigkeit

Ziel des VMS ist es, das ÖPNV-Angebot im NVR langfristig und nachhaltig fortzuschreiben. Dies umfasst die Entwicklung und Anwendung von Lösungen, die den gesellschaftlichen und sozialen, ökologischen sowie ökonomischen Herausforderungen gegenüberstehen und deren Auswirkungen mindern können.

Gesellschaftliche und soziale Perspektive

Die gesellschaftlichen Herausforderungen bei der Gestaltung eines nachhaltigen ÖPNV-Angebots liegen in der Bereitstellung eines adäquaten Angebots für alle Einwohner des NVRs. Dies ist vor allem aufgrund der unterschiedlichen demografischen Entwicklung in den Teilräumen eine immense Herausforderung.

Abschnitt 3 – Ziele und Leitbild

Die Schaffung dahingehender innovativer wie auch intermodaler Verkehrsangebote muss dabei zudem unter Berücksichtigung der Aspekte Mobilität für alle – vollständige Barrierefreiheit für alle Nutzer – sowie Gesundheit und Verkehrssicherheit erfolgen.

Die Implementierung des Chemnitzer Modells in seinen jeweiligen Stufen wird es schaffen, ein Umdenken hinsichtlich der Auffassung von Mobilität und den Zugang zu selbiger zu erreichen. Jedoch muss auch der Rahmen – flankierende Maßnahmen – abseits der Mobilität erarbeitet und umgesetzt werden. Anschlussverkehre, aber auch Themen wie Flexibilisierung der Arbeitszeit und der Kinderbetreuung, sind in diesem Zusammenhang gesamtgesellschaftlich zu betrachten.

Die öffentlichen Verkehrsmittel müssen Mobilität garantieren und sollen größere Unabhängigkeit schaffen. Die Qualität des ÖPNV beeinflusst Entscheidungen darüber, wo man arbeitet, lebt oder einkauft. Er trägt zu mehr Sicherheit im Verkehr, einer besseren Umwelt und einer bezahlbaren Mobilität bei – und wirkt sich damit positiv auf die Lebensqualität aus.

Ökologische Perspektive

Die ökologische Perspektive kann sich nicht länger auf die klassischen Aspekte wie Schadstoff- bzw. Lärmemissionen oder den Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen beschränken. Aspekte wie Flächenverbrauch, Stadtverträglichkeit oder die Beeinträchtigung des Naturraumpotenzials durch die Zerschneidung der Landschaft gehören ebenfalls in diese Kategorie. Generell müssen der Verbrauch aller Ressourcen – d. h. Fläche, Rohstoffe und Energie – sowie die daraus global resultierenden Boden-, Gewässer- und Luftbelastungen systematisch betrachtet werden.⁴⁰

Nichtsdestotrotz bzw. gerade aus diesem Grund sollten im Rahmen eines Umweltverbunds Schutzziele definiert werden, um die Belastungen turnusmäßig zu prüfen und deren Entwicklung nachzuverfolgen. Natürlich sollten ressourcenschonende Fahrzeuge mit alternativen Antriebsmöglichkeiten entwickelt, beschafft sowie benutzt werden, eine diesbezügliche Umrüstung von Fahrzeugen stellt auch Ressourceneffizienz dar.

Aber auch diese Alternativen müssen sich am Leitbild der Nachhaltigkeit messen lassen. Der Umweltbericht zum NVP greift diese Ziele und die damit einhergehenden Maßnahmen bei Betrachtung ihrer Wirkung auf die Schutzgüter (Klima, Luft, Wasser, Boden, Biologische Vielfalt und Mensch) noch einmal auf.

Ökonomische Perspektive

Die ökonomische Perspektive stellt sich ambivalent dar. Auf der einen Seite steht der betriebswirtschaftliche Aspekt der Verkehrsunternehmen. Die Unternehmen stehen vor der Herausforderung, auf die ständig steigenden Anforderungen an das Angebot sowie an die Fahrzeuge reagieren zu müssen. Dies jedoch vor dem Hintergrund knapper öffentlicher Haushalte und beständiger Kürzungen der Mittelzuweisungen.

Dagegen steht der volkswirtschaftliche Nutzen eines gut ausgebauten ÖPNV-Systems auf der anderen Seite. Der Nutzen umfasst z. B. die Vermeidung von Investitionen in Straßenbau und Parkplätze, geringere Mobilitätskosten für Einwohner oder vermiedene Unfall- und Klimaschäden. Diesen Nutzen monetär beschreibend, kann zumindest für den Ballungsraum Chemnitz-Zwickau, ein Verhältnis von 1 zu 5 angenommen werden. Ein Euro Steuergeld kann zu bis zu fünf Euro Nutzen für die Allgemeinheit führen.⁴¹

Die Zielstellung liegt darin, zukunftsfähige Geschäftsmodelle zu entwickeln, die effizient und effektiv arbeiten. Diese sollen zum einen verantwortungsbewusst mit den zur Verfügung stehenden Mitteln arbeiten, zum anderen den gestellten Ansprüchen an ein ÖPNV-System entsprechen.

⁴⁰ Tagungsbericht: Nachhaltige Mobilität im Spannungsfeld ökonomischer, ökologischer und sozialer Anforderungen. 1999

⁴¹ VCD-Vortrag: Der volkswirtschaftliche Nutzen des ÖPNV. 2013.; Beispiel Ballungsraum Nürnberg

3.2 Interoperabilität

Durch die Aufstellung und Anwendung einheitlicher Standards schafft der VMS, die Aufgabenträger und die Unternehmen eine Grundlage für die Interoperabilität und zur Verwirklichung eines „nahtlosen“ ÖPNV.

Interoperabilität – im Sinne der Zusammenarbeit von verschiedenen Organisationen, Systemen und Techniken – ist ein übergeordnetes Ziel und der Grundgedanke der Verbundarbeit. Dies betrifft alle Aufgabenbereiche des VMS, angefangen beim Verbundtarif über die Koordinierung des integrierten ÖPNV-Systems bis hin zum Betrieb des verbundweiten Betriebsleitsystems (ITCS Mittelsachsen).

Telematik

Durch den Einsatz moderner Technologien aus den Bereichen Informatik und Telekommunikation zielen die Akteure im VMS darauf ab, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und das Zusammenwirken im ÖPNV-System zu verbessern. Die Telematik unterstützt diese Absicht durch die effizientere Gestaltung von Verkehrsabläufen, die Verringerung der Umweltbelastung, die Optimierung betrieblicher Abläufe und die Generierung von Echtzeitdaten für eine realitätsnahe Fahrplanauskunft und Anschlussicherung..

Der Ausbau des verbundweiten Telematiksystems erfolgt fortlaufend. Anstehende Projektschritte sind die vollständige Inbetriebnahme des ITCS Mittelsachsen sowie der verbundweiten Echtzeitauskunft über alle Verkehrsträger des ÖPNV. Zukünftig wird es möglich sein, die Anschlüsse zwischen Eisenbahnen und dem Busverkehr im Verbundgebiet automatisch zu sichern. Nach der Inbetriebnahme des ITCS Mittelsachsen wird der verbundweite Ausbau dynamischer Fahrgastinformationsanlagen an betrieblich bedeutenden Haltestellen vorangetrieben.

Elektronisches Fahrgeldmanagement

Neben der seit 2007 umgesetzten Teilnahme am Handyticket Deutschland (HTD) plant der VMS ab Oktober 2020 die Einbindung des VMS-Tarifs in den DB Navigator und auf bahn.de. Der weitere Ausbau elektronischer Vertriebswege wird weiter forciert. Weiterhin werden Anbindungen und damit ergänzende Nutzungsmöglichkeiten an Car- und Bike-Sharing-Anbieter, touristische Partner und Universitäten geprüft.

Besonders die EFM-Anwendungen der Nachbarverbünde und Aufgabenträger sind bei der Vorplanung zu berücksichtigen um einen grenzüberschreitenden Vertrieb zu ermöglichen.

4 Rahmenplanung

4.1 Barrierefreiheit im ÖSPV

Der Verkehrsverbund Mittelsachsen bekennt sich zur Barrierefreiheit und begrüßt ausdrücklich einen Ausbau der Infrastruktur, um den ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen besser nutzbar zu machen. Er wird als Träger öffentlicher Belange bei Anhörungen zu Baumaßnahmen an Straßen mit Haltestellen sowie bei kommunalen Entwicklungskonzepten auf die gesetzlich geforderte Herstellung der Barrierefreiheit hinweisen. Insbesondere in Hinblick auf den demographischen Wandel wird das Thema Barrierefreiheit zunehmend an Bedeutung gewinnen, da durch die barrierefreie Gestaltung auch für nicht explizit darauf angewiesene Fahrgastgruppen eine vereinfachte ÖPNV-Nutzung ermöglicht wird.

Auf Grund des hohen finanziellen sowie planerischen Aufwands ist der Ausbau in den vergangenen Jahren vor allem im Rahmen anstehender Sanierungs- und Umbaumaßnahmen erfolgt. Es ist auch weiterhin das Ziel, Baumaßnahmen möglichst miteinander zu verknüpfen und im Rahmen von Modernisierungsarbeiten, soweit baulich sinnvoll, ohne Ausnahmen eine barrierefreie Gestaltung der umzubauenden Anlagen zu gewährleisten. Darüber hinaus sind einzelne Maßnahmen mit hoher Priorität zu untersuchen, welche kurzfristig umzusetzen sind, um beispielsweise an wichtigen Verknüpfungspunkten einen Umstieg für mobilitätseingeschränkte Personen zu ermöglichen.

In den folgenden Abschnitten wird die Herangehensweise zur mittelfristigen Sicherstellung eines barrierefreien ÖPNV dargelegt, um eine Gesamtübersicht der hierfür relevanten Planungen aufzuzeigen. Die Zuständigkeit der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖSPV liegt dabei bei den jeweiligen Aufgabenträgern bzw. Kommunen als Baulastträgern. In den weiteren Teilen des vorliegenden NVP wird daher auf die in diesem Teil dargelegten Festlegungen verwiesen und auf die jeweiligen aufgabenträgerspezifischen Abweichungen bzw. Erweiterungen eingegangen. Die rechtliche Verantwortlichkeit für die Aspekte der Barrierefreiheit im ÖSPV liegt nicht beim VMS. Dem VMS kommt hierbei jedoch eine koordinierende Rolle zu, um einen möglichst homogenen und aufeinander abgestimmten Ausbau der Barrierefreiheit im Gebiet des VMS in Abstimmung mit den jeweiligen Landkreisen und Kommunen sicherzustellen. Hierzu gehört in erster Linie zunächst die erforderliche Überprüfung und Bestandsaufnahme aller Bereiche des ÖPNV-Systems (Fahrzeuge, Haltestelleninfrastruktur, Informationsvermittlung sowie Verkehrsdurchführung). Eine aussagekräftige Bestandserhebung ist bis dato nicht für alle Bereiche im Gebiet des Verkehrsverbunds erfolgt und ist daher zeitnah umzusetzen.

Die baulichen Anlagen im Bereich des ÖSPV in der Stadt Chemnitz, welche zum Chemnitzer Modell gehören, sind in der Verantwortung der CVAG, der VMS bestellt dort Leistungen im SPNV unter Beachtung der BOStrab. Hier ist die Abstimmung beim weiteren barrierefreien Ausbau zwischen den Aufgabenträgern VMS und der Stadt Chemnitz notwendig.

4.1.1 Novellierung PBefG

Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 01.01.2013 hat der Gesetzgeber das gesellschaftspolitische Ziel eines barrierefreien öffentlichen Personenverkehrs anerkannt. So hat gemäß § 8 Abs. 3 PBefG *„der Nahverkehrsplan (...) die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“*

Die in der Novelle des PBefG gefassten Regelungen gelten grundsätzlich für alle Verkehrsmittel des ÖPNV, soweit sie in § 8 Abs. 1 PBefG definiert wurden, wie Busse und auch Schienen- oder leitungsgebundene Fahrzeuge. Weiterhin umfasst die Regelung auch die im NVP enthaltenen Aussagen zu flexiblen Bedienformen, wie in § 8 Abs. 2 PBefG benannt, da diese den regelmäßigen Linienverkehr in Schwachverkehrszeiten ersetzen

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

oder ergänzen bzw. in Räumen geringer Nachfrage den Verkehr verdichten, inkl. nach § 42 PBefG genehmigte Bürgerbusse. Nicht abgedeckt sind die Angebote des SPNV, da für diese bereits mit der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) entsprechende Verpflichtungen festgelegt sind.

Die Verkehrsangebote außerhalb des NVP, z. B. freigestellter Schülerverkehr oder liniengenehmigungsfreie und somit nicht in der rechtlichen Verantwortung der Aufgabenträger verkehrende Bürgerbusse, brauchen dementsprechend nicht hinsichtlich der Schaffung von vollständiger Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Der VMS begrüßt jedoch ausdrücklich Bestrebungen der jeweils zuständigen Stellen, auch diese Verkehre im Sinne eines zeitgemäßen Angebots möglichst barrierefrei zu gestalten.

Der ÖPNV ist nicht nur für Menschen mit Behinderung, sondern allgemein für die Nutzergruppe der Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung barrierefrei zu gestalten.

MOBILITÄTSEINGESCHRÄNKTE MENSCHEN			
Mobilitätsbehindert im engeren Sinne		Mobilitätsbehindert im weiteren Sinne	
Körperbehinderte Menschen	Gehbehinderte Menschen	reisebedingt	Fahrgäste mit Gepäck
	Rollstuhlnutzende Menschen		Fahrgäste mit Kinderwagen
	Arm- und handbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Fahrrädern
Sehgeschädigte Menschen	Sehbehinderte Menschen		Fahrgäste mit Einkaufs-/Gepäckwagen
	Blinde Menschen		Fahrgäste mit Hunden
Hörbehinderte Menschen	Schwerhörige Menschen		Werdende Mütter
	Gehörlose Menschen		Übergewichtige Menschen
Sprachbehinderte Menschen			Ortsunkundige Menschen
Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen	Lernbehinderte Menschen		Menschen mit temporären Einschränkungen
	Geistig behinderte Menschen		Menschen mit Allergien
Psychisch behinderte Menschen		Sprachunkundige Menschen	
		altersbedingt	Ältere Menschen
			Kleinkinder

Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

Abbildung 15: Übersicht Mobilitätseinschränkungen

Zu dieser Nutzergruppe gehören zum einen die mobilitätseingeschränkten Menschen in engerem Sinne – körperbehinderte, seh- und hörgeschädigte sowie sprachbehinderte Menschen; ebenso Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen und psychisch behinderte Menschen. Die Menschen mit Mobilitätsbehinderung i. e. S. umfassen einen Anteil von 19 % der Bevölkerung im Freistaat Sachsen⁴², das ist ein Anstieg um 13 % gegenüber 2013. Zum anderen umfasst Mobilitätsbeeinträchtigung im weiteren Sinne auch die Gruppe der reise- und altersbedingt mobilitätseingeschränkten Personen (siehe Abbildung 15).

⁴² 6. Behindertenbericht des Freistaat Sachsen 2019

4.1.2 Voraussetzungen und Zielstellungen

Im Gültigkeitszeitraum des NVP für den NVR Chemnitz/Zwickau 2021-2025 muss eine umfangreiche Analyse des Status quo sowie eine weiterführende Bestandsaufnahme der Fahrzeugausstattung, der Haltestelleninfrastruktur sowie der Informationsvermittlung vorgenommen werden. Hierzu liegen in einigen Landkreisen bereits teilweise Daten vor, diese sind jedoch derzeit noch unstrukturiert und in den meisten Fällen nicht in der notwendigen Detailliertheit vorhanden, um hieraus konkrete Zeitpläne des barrierefreien Ausbaus abzuleiten. Auszunehmen ist hierbei die Stadt Chemnitz, für die im Nachgang des vorangegangenen NVP (2016-2020) ein umfassendes "Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz" entwickelt worden ist, welches sich aktuell in der Umsetzungsphase befindet. Korrespondierend dazu hat die Stadt Chemnitz "Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen im öffentlichen Verkehrsraum und an Haltestellen" erstellt. Beide Vorschriften haben verbindlichen Charakter und wurden in Abstimmung mit den örtlichen Verbänden zur Umsetzung des PBefG und der VO (EG) 1370 geschaffen.

Für die laufende, umfassende Bestandsaufnahme ist in der NVP-Gültigkeitsdauer 2021-2025 mit einem gesteigerten Finanzierungsbedarf zur zeitnahen Erstellung eines umfassenden, verbundweiten Haltestellenkatasters zu rechnen. Die konkreten Bestandteile der Bestandsaufnahme werden im Folgenden näher dargestellt.

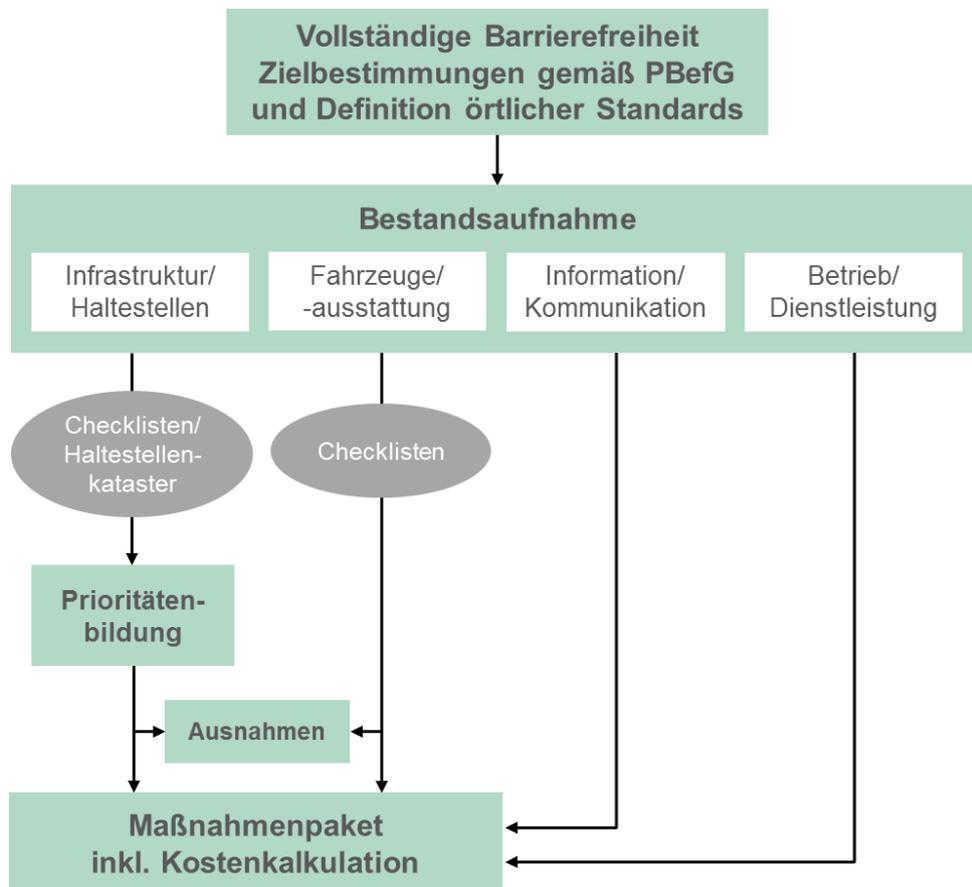


Abbildung 16: Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei Aufstellung des Nahverkehrsplanes⁴³

Fahrzeuge/ Informationsvermittlung im Betrieb

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde für die einzelnen Landkreise bzw. Städte bereits eine Übersicht der derzeit eingesetzten Fahrzeuge erstellt. Den verfügbaren Daten zufolge erfüllt bereits heute ein Großteil der

⁴³ BAG ÖPNV – Barrierefreiheit im ÖPNV

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Flotten die Anforderungen an ein barrierefreies Fahrzeug. Modernisierungs- bzw. Neubeschaffungsbedarf ergibt sich vornehmlich für einige Straßenbahnfahrzeuge und Überlandbusse.

Bei Busverkehren sind im Stadtverkehr grundsätzlich Niederflrbusse vorzusehen. Im ländlichen Raum können darüber hinaus auch Low-Entry-Busse sowie in begründeten Ausnahmefällen Hochflrbusse mit Hubliften eingesetzt werden. Soweit möglich sollten die Busse über eine Kneeling-Funktion verfügen, mit Hilfe derer der Spalt zwischen Bus und Bussteigkante bei passgenauem Anfahren auf ein Minimum reduziert werden kann.

Um eine barrierefreie Nutzung von Straßenbahnen zu gewährleisten, müssen die Fahrzeuge mindestens in Teilen niederflurig sein. Bei der Straßenbahn kommt dem Zusammenspiel von Fahrzeug und Bahnsteigkanten eine besonders große Rolle zu. Diese müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass minimale Reststufen bzw. Restkanten gewährleistet werden. Hierbei ist auf den Bewegungsbereich der Türen zu achten, um eine Berührung von Bahn und Bahnsteig zu vermeiden.

Sollte ein Restspalt von mehr als 5 cm in horizontaler oder vertikaler Richtung auftreten, ist, ebenso wie im Busverkehr, zwingend eine fahrzeuggebundene Rampe bzw. ein Hublift vorzuhalten, die bzw. der im Bedarfsfall durch das Fahrpersonal bedient wird.

Sowohl in Bussen als auch in Straßenbahnen sind ausreichend dimensionierte Sondernutzungsflächen für Rollstuhlnutzer, aber auch für Personen mit Kinderwagen oder Rollator vorzusehen. Haltewunschtasten sollten gleichmäßig im gesamten Fahrzeug verteilt sein. Spezielle Haltewunschtasten für mobilitätseingeschränkte Personen können hilfreich sein, wenn an der Haltestelle kein eigenständiger barrierefreier Ausstieg möglich ist und das Fahrpersonal behilflich sein muss.

Türen sowie Haltestangen und -griffe sind so zu gestalten, dass sie sich kontraststark von der weiteren Innenausstattung des Fahrzeugs abheben. Dies kann auch für das Fahrzeugäußere im Türbereich angewendet werden, um das Auffinden des Einstiegs durch sehbehinderte Fahrgäste zu erleichtern.

Ein Einsatz von Bussen ohne Rampe, Hublift oder andere Zustiegsmöglichkeiten für gehbehinderte Menschen ist ab 2022 im Regelbetrieb innerhalb des Gebietes des VMS grundsätzlich nicht mehr vorzusehen. Ebenso sollen ab 2022 alle Fahrzeuge mit einer kontraststarken Innenausstattung versehen werden. Ausnahmen können Notersatzverkehre oder andere ad-hoc-Verkehre darstellen. Eine entsprechende Kontrolle des Fahrzeugeinsatzes ist durch die jeweiligen Aufgabenträger des ÖSPV sicherzustellen. Durch Restlaufzeiten bestehender Verkehrsverträge können Abweichungen zulässig sein. Im Straßenbahnverkehr ist auf eine zeitnahe Modernisierung der Flotten hin zu vollständig barrierefreien Fahrzeugen hinzuarbeiten.

Haltestelleninfrastruktur

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist Aufgabe der jeweils zuständigen Straßenbaulastträger. Im Zuge von Straßenbaumaßnahmen ist auch stets der barrierefreie Ausbau der jeweils im Bauabschnitt befindlichen Haltestellen vorzunehmen, insofern diese noch nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit genügen.

Ein großes Defizit im Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau ist die fehlende flächendeckende Kenntnis zum Ausbauzustand der Haltestellen. Dieses wäre zu beheben durch den Aufbau eines Haltestellenkatasters mittels einer verbundweit einheitlichen Erhebung durch die jeweiligen Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit den Kommunen in ihrem Aufgabenträgerbereich. Die inhaltlichen Details eines dafür zu verwendenden Erhebungsbogens sind in Anlage 6 aufgeführt. Neben baulichen Aspekten soll die Ausstattung der Haltestellen mit Einrichtungen der Informationsvermittlung wie z. B. dynamische Fahrgastinformationssysteme aufgenommen werden. Nach Vorliegen einer abschließenden Bestandsaufnahme und Aufarbeitung im Kataster erfolgt die Priorisierung der Haltestellen zum barrierefreien Ausbau.

Bisher existiert allerdings – trotz der eindeutigen Empfehlung der ÖPNV-Strategiekommission – keine finanzielle Grundlage, z. B. in Form eines Sonderförderprogramms, für einen umfassenden barrierefreien Ausbau von Haltestellen. Vor diesem Hintergrund besteht aktuell ein hohes Risiko der Obsoleszenz der aufgenommenen Daten noch weit vor einem möglichen Baubeginn. Die Erstellung eines umfassenden Haltestellenkatasters und eine im Ergebnis vorzunehmende Priorisierung des Haltestellenausbaus sollte deshalb möglichst wenig zeitlichen Vorlauf zu einer absehbaren Bereitstellung entsprechender Fördermittel in relevantem Umfang aufweisen.

Für den Ausbau von SPNV-Anlagen gelten u. a. die Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) sowie die Festlegungen der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität – Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM). Die baulichen Anlagen im Bereich des

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

ÖSPV sollten unter Beachtung von BOStrab, BOKraft sowie Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ) errichtet werden. Des Weiteren sind die Inhalte der DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, der DIN 32984 - Bodenindikatoren⁴⁴ im öffentlichen Raum, der DIN 32975 – Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung sowie der DIN 32981 Zusatzeinrichtung für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) – Anforderungen in ihrer jeweils aktuellsten⁴⁵ Form verpflichtend anzuwenden. Kernelemente hierbei sind ausreichend Bewegungsfreiheit für Menschen mit Rollstühlen bzw. Gehhilfen, ein Blindenleitsystem sowie ein ausreichend hohes Haltestellenbord. Durch letzteres muss sichergestellt werden, dass der Spalt zwischen Bord und Fahrzeug maximal 5 cm in horizontaler wie vertikaler Richtung beträgt oder dass im Falle der Nutzung einer Busrampe⁴⁶ die maximale Steigung dieser nicht überschritten wird. Übergangsstellen sollten grundsätzlich barrierefrei gestaltet sein. Haltestellen mit besonderem Bedarf an Barrierefreiheit werden in Zusammenarbeit mit den Behindertenbeauftragten der Aufgabenträger bestimmt. Dies können z. B. Haltestellen an zentralen Handels- oder Kultureinrichtungen, an bedeutenden Sportstätten oder auch an medizinischen Einrichtungen (z. B. Krankenhäuser, Reha-Zentren, Behindertenwerkstätten) sein.

Aufgrund des zunächst zu erstellenden Haltestellenkatasters und fehlender finanzieller Mittel ist ein vollständiger Ausbau bis 2022 als unrealistisch anzusehen. Bereits vor dem Aufbau des Katasters sollten durch die jeweiligen Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit den einzelnen Baulastträgern jedoch Vorbereitungen für einen Ausbau der Haltestellen mit hoher Dringlichkeit begonnen werden, um zeitnah die wichtigsten Haltestellen des Netzes – idealerweise im Zusammenhang mit Straßenausbaumaßnahmen – barrierefrei zu gestalten. Die Identifizierung dieser Haltestellen obliegt den jeweiligen Aufgabenträgern auf Vorschlag der Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit den einzelnen Kommunen, welche als Baulastträger den Ausbau finanzieren und planerisch ausführen müssen.

Vor allem für den ländlichen Raum kann angenommen werden, dass im Zuge der Priorisierung hier verhältnismäßig viele Haltestellen mit geringer Dringlichkeit ermittelt werden. Daher sollte mit dem Ausbau vor allem entlang wichtiger Achsen begonnen werden, sodass jede bediente Siedlung mindestens eine barrierefreie Zugangsstelle hat. Diese Haltestelle ist je nach verkehrlichen und städtebaulichen Gegebenheiten vor Ort so zu wählen, dass eine rasche Umsetzung einer gut erreichbaren Haltestelle innerhalb der Siedlung gewährleistet werden kann.

Unter Berücksichtigung der planerischen und baulichen Vorlaufzeiten wird ein durchgehend barrierefreier Ausbauzustand nach den gesetzlichen Vorgaben und Normen der Haltestellen des ÖSPV bis spätestens 2030 angestrebt. Mindestens das durch die ÖPNV-Strategiekommission des Freistaates Sachsen formulierte Ziel, in den Städten 60-70 % und im ländlichen Raum mehr als 50 % der Haltestellen barrierefrei ausgebaut zu haben, soll erreicht werden. Voraussetzung ist eine ausreichende Bereitstellung von Fördermitteln durch den Freistaat Sachsen, wie sie im Abschlussbericht der ÖPNV-Strategiekommission dargestellt ist. Durch den jeweiligen Baulastträger sind die entsprechenden Fördermittel zu beantragen und die Baumaßnahmen durchzuführen.

⁴⁴ Bodenindikatoren erleichtern Blinden und Sehbehinderten die Orientierung im Straßenverkehr, auf Bahnhöfen und vielen anderen öffentlichen Wegen und Plätzen. Die Oberflächenstrukturen der Bodenindikatoren einer Bushaltestelle und einer Straßenüberquerung müssen sich unverwechselbar absetzen. Deshalb werden an Haltestellen Rippenprofile nach DIN 32984:2020-12, Pkt. 5.4 Bus- und Straßenbahnhaltestellen eingesetzt

⁴⁵ Stand Juli 2020: DIN 18040-3:2014-12; DIN 32984:2020-12; DIN 32981:2018-06; DIN 32975:2009-12

⁴⁶ Durch eine Dienstanweisung muss sichergestellt werden, dass das Fahrpersonal bei der Bedienung und – falls erforderlich – bei der Befahrung der Rampe behilflich ist.



Abbildung 17: Kriterien zur Prioritätenbildung beim Haltestellenausbau⁴⁷

Priorisierung des Ausbaus

Um den Prozess des barrierefreien Ausbaus des ÖPNV im VMS effizient und bedarfsgerecht zu gestalten, wird nach Erstellung des Haltestellenkatasters für jeden Landkreis einzeln eine Haltestellenpriorisierung vorgenommen. Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau liegt bei den Kommunen als Straßenbaulasträger in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Landkreisen als Aufgabenträger des ÖSPV. Gleichzeitig ist eine Abstimmung zwischen den einzelnen Aufgabenträgern sowie dem VMS dahingehend zielführend, dass verbundweit einheitlich am Ausbau der Barrierefreiheit gearbeitet wird und für die darauf angewiesenen Kunden über Verwaltungsgrenzen hinweg im gesamten VMS ein höheres Maß an Mobilität erreicht werden kann.

Ziel der Priorisierung ist es, die Haltestellen auf Landkreisebene in einer absteigenden Reihenfolge gemäß der jeweiligen Dringlichkeit eines barrierefreien Ausbaus zu sortieren. Hierfür werden den einzelnen Zugangspunkten auf Grundlage verschiedener Kriterien Punkte vergeben, aus denen sich anschließend Dringlichkeitskategorien ableiten lassen. Unabhängig von der durchgeführten Kategorisierung ist zukünftig jedoch bei einer an Haltestellen durchgeführten Baumaßnahme stets der Aspekt der Barrierefreiheit mit zu betrachten und in der gestalterischen Planung der Steige zu berücksichtigen.

Die für die Priorisierung relevanten Kriterien sind in Abbildung 17 dargestellt.

Für jede Kategorie werden Punktwerte je Haltestelle vergeben. Aus der Summe der Punkte je Kategorie ergibt sich die Bewertung einer Haltestelle. Aus dem Vergleich der Bewertung der einzelnen Haltestellen resultiert die Rangfolge der Dringlichkeit eines barrierefreien Ausbaus der zugehörigen Steige. In Anlage 7 werden die Kriterien zur Prioritätenbildung und deren Wertung erläutert.

⁴⁷ BAG ÖPNV – Barrierefreiheit im ÖPNV

Informationsvermittlung

Die Fahrzeuge und Haltestellen betreffende barrierefreie Informationsvermittlung soll wie oben beschrieben erhoben werden.

Für die Informationsvermittlung sind vor allem die Servicestellen des Verkehrsverbundes sowie des Verkehrsunternehmens zuständig. Diese sollten zur Erreichung eines hohen Standards mit geschultem Personal besetzt werden.

Die Evaluierung der barrierefreien Informationsvermittlung im Internet erfordert eine gesonderte Betrachtung. Diese sollte ebenfalls durch eine Bestandsaufnahme sowie eine anschließende Analyse und etwaige Maßnahmenplanung erfolgen.

Einer entsprechenden Erhebung und Evaluierung vorangestellt muss jedoch ein zugrunde zu legender Standard bestimmt werden.

International anerkannt sind die Standards „Web Content Accessibility Guidelines 2.1“ (WCAG) der Web Accessibility Initiative (WAI) aus dem Jahr 2018. Auf nationaler Ebene kann auf die Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung – BITV 2.0) aus 2019 verwiesen werden. Diese orientiert sich in ihren Anforderungen an den o. g. internationalen Standards.

Die Struktur der Webseiten muss einfach und übersichtlich sein. Shortcuts zur Startseite bzw. an den Seitenanfang sollten Verwendung finden. Besonders wichtig ist eine kontrastreiche Gestaltung. Zum Download bereitgestellte Dokumente (z. B. PDF-Dateien) werden als Text-PDF mit Tags versehen, so dass sie ohne Probleme von den Betroffenen gelesen werden können. Für Bilder ist ein Alternativtext zu hinterlegen, sodass sehbehinderte Personen den jeweiligen Inhalt der Abbildung erfassen können.

Für sehbehinderte Smartphone-Nutzer sind Apps (iOS und Android) nützliche Hilfsmittel im ÖPNV. Dabei kommen Screenreader zur Anwendung. Als Beispiele für vielfach genutzte Apps werden der DB Navigator oder der Abfahrtsmonitor von den Betroffenen genannt. Die Apps informieren über die Abfahrtsmöglichkeiten, Abfahrtszeiten, Verbindungsmöglichkeiten oder Verspätungen. Die Apps sollten barrierefrei und somit kontrastreich und leicht bedienbar sein.

4.2 PlusBus und TaktBus

Nicht alle regional bedeutsamen Orte und Ziele im VMS-Gebiet sowie in angrenzenden Verkehrsräumen können durch den SPNV erreicht bzw. miteinander verbunden werden. Dabei spielen u. a. die besonderen topographischen Verhältnisse des Mittelgebirges eine nicht vernachlässigbare Rolle.

Um die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV zu sichern, wird in Ergänzung des SPNV ein PlusBus-Netz entwickelt und implementiert.

In der ÖPNVFinVO vom 6. Juli 2019 sind Vorgaben zur Einrichtung von Plus- und TaktBus-Linien enthalten.

Der PlusBus Standard gemäß sächsischer ÖPNVFinVO vom 06.07.2019 umfasst folgendes Mindestangebot:

- Mo-Fr: 15 Fahrten pro Richtung im 1-h-Takt
- Sa: 6 Fahrten pro Richtung
- So+Feiertag: 4 Fahrten pro Richtung

Der TaktBus Standard gemäß sächsischer ÖPNVFinVO vom 06.07.2019 umfasst folgendes Mindestangebot::

- Mo-Fr: 7 Fahrten pro Richtung im 2-h-Takt
- Sa: 4 Fahrten pro Richtung
- So+Feiertag: keine Vorgabe

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Zwischenzeitlich wurde durch den VMS mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) ein Markenlizenzvertrag über die Nutzung der Marken "PlusBus" und "TaktBus" abgeschlossen. Dieser Vertrag enthält eine Kriterienliste (vgl. auch Anlage 8a), die detaillierter ist als die Mindestvorgaben der ÖPNVFinVO vom 06.07.2019.

Nach Verhandlungen mit den Aufgabenträgern und dem SMWA gelten hinsichtlich einer Bezuschussung von Plus- und TaktBus-Leistungen durch den Freistaat Sachsen ab 01.01.2021 die Kriterien in Anlehnung an den Lizenzvertrag. Die Anlage 6 der ÖPNVFinVO soll dementsprechend angepasst werden.

Mit den drei großen Busunternehmen (RBM - vorrangig Landkreis Mittelsachsen, RVE – vorrangig Erzgebirgskreis und RVW - vorrangig Landkreis Zwickau) wurden Unterlizenzverträge abgeschlossen, in denen diese Kriterien zur Anwendung kommen.

Die jeweiligen Produktmerkmale sind im Kapitel der ÖPNV-Netzebenen 4.3.1.2 (Regio-Netz – PlusBus-Linien) und 4.3.1.3 (Regio-Netz – TaktBus-Linien) beschrieben.

4.3 Bedienstandards im Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau

Im Verbundraum des VMS werden Mindeststandards für die Gestaltung des ÖPNV festgelegt. Eine Zielstellung im Rahmen der Fortschreibung des NVPs für den NVR Chemnitz/Zwickau ist es, verbundweite, aufgabenträgerübergreifende Anforderungen und Standards für verschiedene Bereiche des Nahverkehrssystems zu implementieren. Diese Vorgaben ermöglichen es, das Verkehrsangebot in seiner komplexen Vielschichtigkeit einheitlich nach dessen Angebotsqualität zu bewerten, und zwar nicht nur durch fachkundige Personen, sondern auch für die Träger öffentlicher Belange sowie Bewohner des Verbundraumes, die Nutzer des Angebots.

Aufgrund der unterschiedlichen Komplexität der Verkehrsangebote wurden die Rahmenbedingungen nicht gleich dimensioniert. Sie wurden nach folgenden Kriterien differenziert erarbeitet:

- verbundweit nach Verkehrsträger – SPNV (VMS) und ÖSPV (Aufgabenträger) – sowie
- auf Ebene der Aufgabenträger nach Landkreis oder Stadt.

Die Mindestvorgaben ausschließlich der Reisezeiten sind einzuhalten. Die Angaben zu Reisezeiten werden als Orientierungswerte definiert.

Eine Spezifizierung einhergehend mit höherwertiger Ausgestaltung des ÖPNV ist jederzeit möglich. Etwaige diesbezügliche Darlegungen bzw. Ausnahmeregelungen der folgenden Anforderungen und Standards können dem jeweiligen aufgabenträgerspezifischen NVP entnommen werden. Die Aufgabenträger haben sich in erster Linie an den Vorgaben in den entsprechenden Teil-Nahverkehrsplänen zu orientieren. Nachgeordnet wird auf die tabellarisch zusammengefassten Bedienstandards des VMS verwiesen

Die Bedienstandards und Anforderungen gelten im gesamten Verkehrsverbund ausschließlich der Oberzentren Chemnitz und Zwickau. Die Ausführungen zu den Bedienstandards der Stadt Chemnitz sind dem Teilplan B-I und der Stadt Zwickau dem Teilplan B-V zu entnehmen.

4.3.1 ÖPNV-Netzebenen

Die ÖPNV-Netzebenen bilden die Grundlage des ÖPNV-Systems. Im VMS soll folgende Netzhierarchie gelten:



Abbildung 18: ÖPNV-Netzebenen im NVR Chemnitz/Zwickau

4.3.1.1 SPNV-Netz

Für das SPNV-Zielkonzept dieses NVP wurden entsprechend ihrer Funktion drei Linienkategorien festgelegt. Folgend sind die Linien im ZVMS diesen Kategorien zugeordnet sowie mit entsprechenden Angebotsqualitäten unterlegt.

Express-Linien

- hochwertige Direktverbindungen zwischen den Oberzentren im 60-min bzw. 120-min-Takt
- Beschleunigung durch die Bedienung ausgewählter Systemhalte
- Zwischenhalte werden durch parallele S-Bahn bzw. S-Bahn-ähnliche Linien bedient

Linie	KBS	Laufweg	Takt
RE 3	510	(Dresden –) Freiberg – Chemnitz – Zwickau (–Hof)	60' tägl
RE 6	525	Chemnitz – Burgstädt (– Leipzig)	60' tägl
S 5X	501.5	(Leipzig –) Werdau – Zwickau ⁴⁸	60' tägl
RE 1TH	540	Glauchau (– Gera – Erfurt – Göttingen)	120' tägl ⁴⁹

S-Bahn- und S-Bahn-ähnliche Linien

- Anbindung der Mittelzentren an ihr jeweiliges Oberzentrum im 60-min-Takt, mit nachfrageorientierter Verdichtung auf 30-min-Takt
- Halt auf allen Stationen

Linie	KBS	Laufweg	Takt
RB 30/ S 3 (DD)	510	(Dresden –) Freiberg – Chemnitz – Zwickau	
<i>RB 30</i>		<i>(Dresden –) Freiberg – Chemnitz – Zwickau</i>	<i>60' tägl.</i>
<i>RB 30V</i>		<i>Chemnitz – Zwickau</i>	<i>60' Mo-Fr in der HVZ</i>
<i>S 3 (DD)</i>		<i>(Dresden –) Freiberg</i>	<i>60' Mo-Fr in der HVZ</i>
C 11	522	Chemnitz Hbf – Stollberg ⁵⁰	Mo-Fr: 30'/ Sa: 30'/ So/Ftg: 60'
C 13	525	Aue – Thalheim – Chemnitz-Technopark – Chemnitz Hbf – Burgstädt	60' tägl.
C 14	520	Thalheim – Chemnitz-Technopark – Chemnitz Hbf – Mittweida	60' tägl.
C 15	516	Chemnitz-Technopark – Chemnitz Hbf –	60' tägl.

⁴⁸ Änderungen ab 2025 durch Neuvergabe MDSB25+: Flügelung in Werdau nach Zwickau / Plauen

⁴⁹ zwischen Glauchau (Sachs) und Gößnitz Überlagerung RE 1 TH mit RB 37 zum stündlichen Angebot

⁵⁰ mit Umsetzung Chemnitzer Modell Stufe 5 bis St. Egidien – Glauchau als C11; vsl. ab 2025

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

		Hainichen (Chemnitz-Technopark – Zentralhaltestelle)	(60' nur werktags)
RB 45	520	Chemnitz Hbf – Mittweida – Döbeln (– Riesa – Elsterwerda)	Mo-Fr: 60'/ Sa, So/Ftg: 120'+ Verdichter
RB 81	519	Chemnitz Hbf – Olbernhau-Grünthal	Mo-Fr: 60'/ Sa, So/Ftg: 120'
RB 80	517	Chemnitz Hbf – Annaberg-Buchholz – Cranzahl	
		<i>Chemnitz Hbf – Annaberg-Buchholz</i>	60' tägl.
		<i>Annaberg-Buchholz – Cranzahl</i>	Bedarfsorientiert auf Anschlüsse Fichtelbergbahn
S 5 (L)	501.5	(Leipzig –) Werdau – Zwickau ⁵¹	120' tägl.

Regionale Erschließungslinien

- Bedarfsorientiertes Angebot / Halt auf allen Stationen

Linie	KBS	Laufweg	Takt
RB 37 ⁵²	540	Glauchau (– Gößnitz)	120' tägl. ⁵³
RB 83 (ehem FEG)	514	Freiberg – Holzhaus	60' tägl./ Ferien 120'
RB 92 ⁵⁴ (ehem. CB 523)	523	Stollberg – Oelsnitz – Glauchau	Mo-Fr: 60'/ Sa, So/Ftg: 120'
RB 95	535	Zwickau – Aue – Johanngeorgenstadt	60' tägl.
RB 110 ⁵⁵	506	(Leipzig –) Leisnig – Döbeln	Mo-Fr: 60'/ Sa, So/Ftg: 120'
RB 1	539	Zwickau-Zentrum – Irfersgrün (– Falkenstein – Klingenthal – Kraslice)	60' tägl.
RB 2 ⁵⁶	544	Zwickau-Zentrum – Zwickau Hbf – Werdau (– Plauen – Hof / Adorf (– Cheb))	60' tägl.
FBB ⁵⁷	518	Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal (Schmalspurbahn)	saisonal differenziert

⁵¹ Änderungen ab 2025 durch Neuvergabe MDSB25+: Flügelung in Gößnitz nach Glauchau / Zwickau

⁵² Änderungen ab 2025 durch Neuvergabe MDSB25+: RB 37 geht in MDSB S 5 auf

⁵³ zwischen Glauchau (Sachs) und Gößnitz Überlagerung RB 37 mit RE 1 TH zum stündlichen Angebot

⁵⁴ mit Umsetzung Chemnitzer Modell Stufe 5 als C11; vsl. ab 2025

⁵⁵ Änderungen ab 2025 durch Neuvergabe MDSB25+: RB 110 geht in MDSB S 1 auf

⁵⁶ Änderungen ab 2025 durch Neuvergabe MDSB25+: RB 1 nach Zwickau und Plauen wird durch S 5X ersetzt

⁵⁷ Fichtelbergbahn (Schmalspurbahn)

4.3.1.2 Regio-Netz – PlusBus-Linien

Produktmerkmale

Linien, die als „PlusBus“ vermarktet werden, müssen auf ihrem Stammlinienabschnitt alle nachfolgend aufgeführten Angebotskriterien erfüllen.

Tabelle 13: Angebotskriterien PlusBus

Kriterium	Mindestvorgabe	tolerierte Abweichungen
Grundangebot auf Stammlinienweg:	Mo-Fr: 15 Fahrtenpaare (FP) im Zeitraum zw. 5 und 21 Uhr	Mo-Fr ist je eine Taktlücke im Zeitraum 9-12 Uhr und 18-21 Uhr zugelassen; dabei müssen mindestens 13 Fahrtenpaare angeboten werden.
	Sa: 6 FP	
	So: 4 FP	
Linienweg	direkter und konstanter Linienweg ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF	Mo-Fr max. 2 Fahrten mit betrieblich bedingt abweichendem Linienweg zugelassen. Zusätzlich möglich: <ul style="list-style-type: none"> sachlich begründete Abweichungen zur Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (d. h. Orte, bei denen keine ganztägige Bedienung sinnvoll erscheint)
Exakter Takt	exakter Takt ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF, dabei ist Mo-Fr ein 60-min-Takt anzubieten Unkritisch ist ein 2. Fahrzeitprofil ab 18 Uhr oder ein Taktsprung, soweit dieser aus den Verkehrsströmen/der Hauptumsteuerung resultiert.	Mo-Fr max. 2 Fahrten mit abweichendem Takt zugelassen. Zusätzlich möglich: <ul style="list-style-type: none"> Abweichungen bei abweichenden Zugabfahrten (Anschlussgewährung) Abweichungen durch die zusätzliche Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (max. 5 Minuten)
Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen	Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen ohne Abweichungen	Mo-Fr: max. 4 Fahrten abweichend
Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende	Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende ohne Abweichungen	- entfällt -
Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte	Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte (z. B. Bahnhof, Busbahnhof) muss gegeben sein.	- entfällt -

Kriterium	Mindestvorgabe	tolerierte Abweichungen
zeitlich günstige Verknüpfung in Hauptumsteigerichtung (nach Abzug von Wegezeiten)	max. 10 Min. Wartezeit bei Taktlagen	Die nachfolgend beschriebenen Abweichungen dürfen je Linie bei <u>maximal drei Kriterien</u> auftreten. max. 15 Min. Wartezeit bei Taktlagen
Rufbus-Einsatz	RufBus im Grundangebot nicht zugelassen	- entfällt -

Die genannten Kriterien gelten ausdrücklich nicht für Fahrten, die ergänzend zum Grundangebot verkehren.



Abbildung 19: PlusBus

Fahrgastinformation und Kommunikation

Die Anwendung der Marke PlusBus umfasst mindestens folgende Kriterien:

Kriterium	Vorgabe
Kennzeichnung PlusBus am Fahrzeug	Zielmatrix und/ oder Busbeklebung Über Zielmatrix: Abbildung des grafischen Logos oder in der Darstellung mit Sonderzeichen „+“
Publikationen zur Fahrplankommunikation	Fahrplanbuch und/ oder Linienflyer, Fahrplantabelle
Anwendung in Aushangfahrplänen	
Anwendung in digitalen Medien	Verbindungsauskunft
Kennzeichnung von Haltestellen	Signet der Busmarke PlusBus

PlusBus-Linien

Tabelle 14: PlusBus-Linien

Linie	AT	Linienverlauf gemäß ÖPNVFinVO ⁵⁸ bzw. Fahrplan 2020/2021	PlusBus (Umsetzungsstand Fahrplan 2020/2021)	PlusBus (Bestand in ÖPNVFinVO ⁵⁹)
105	LK Z	Glauchau – Meerane		x
116	LK Z	Hohenstein-Ernstthal – Gersdorf – Oelsnitz		x
129	LK Z	Zwickau – Werdau – Zwickau	x	x
136	LK Z	Zwickau – Wilkau-Haßlau – Kirchberg – Bärenwalde (– Rothenkirchen)		x
		Zwickau – Wilkau-Haßlau – Kirchberg – Bärenwalde	x	
152/ 251	LK Z	Zwickau – Mülsen St. Jacob – Lichtenstein – Oberlungwitz – Mittelbach – Chemnitz-Schönau		x
207	ERZ	Chemnitz – Gornau – Zschopau – Marienberg		x
		Chemnitz – Zschopau – Marienberg – Olbernhau	x	
210 und 411	ERZ	210/411: Chemnitz – Burkhardtsdorf – Thum – Ehrenfriederndorf – Schönfeld – Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Kurort Oberwiesenthal		x
		210: Chemnitz – Thum – Annaberg-Buchholz	x	
		411: Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Kurort Oberwiesenthal	Linie verkehrt als TaktBus ⁶⁰	
253	LK Z	Chemnitz-Schönau – Chemnitz-Rabenstein – Limbach-Oberfrohna		x
342	ERZ	Schwarzenberg – Beierfeld – Grünhain – Zwönitz – Stollberg		x

⁵⁸ ÖPNVFinVO Sachsen mit Fassung vom 06.07.2019; derzeit erfolgt Evaluation (Stand 04/2021)

⁵⁹ ÖPNVFinVO Sachsen mit Fassung vom 06.07.2019; derzeit erfolgt Evaluation (Stand 04/2021)

⁶⁰ Linie 411 verkehrt im TaktBus Standard; mit der Evaluation der ÖPNVFinVO (Stand 04/2021) wird die Linie demgemäß als TaktBus geführt

Linie	AT	Linienverlauf gemäß ÖPNVFinVO ⁵⁸ bzw. Fahrplan 2020/2021	PlusBus (Umsetzungsstand Fahrplan 2020/2021)	PlusBus (Bestand in ÖPNVFinVO ⁵⁹)
		Schwarzenberg – Beierfeld – Grünhain – Zwönitz	x	
383	ERZ	Chemnitz – BAB 72 – Aue – Schneeberg / Schwarzenberg (Expressbus)	x	x
415	ERZ	Annaberg-Buchholz – (Crottendorf –) Schlettau – Scheibenberg – Raschau – Schwarzenberg – Aue		x
490	ERZ	Annaberg-Buchholz – Mildenau – Großrückerswalde – Marienberg – Olbernhau		x
		Annaberg-Buchholz – Mildenau – Marienberg	Linie verkehrt als TaktBus	
526	ZVMS	Chemnitz – BAB 4 – Limbach-Oberfrohna	x	x
650	MSN	Penig – Mühlau – Hartmannsdorf – Chemnitz	x	x
657	MSN	Mittweida – Burgstädt – Limbach-Oberfrohna	x	
675	MSN	Mittweida – Frankenberg (April – Okt WE-Leistung in 642 „Zschopautaler“)		x
		Mittweida – Seifersbach – Frankenberg	Linie verkehrt als TaktBus	
682	MSN	Mittweida – Erlau – Rochlitz	Linie verkehrt als TaktBus ab 01.06.2021 als PlusBus	x
750	MSN	Freiberg – Siebenlehn – Nossen – Roßwein – Döbeln	x	x
416 ⁶¹	MEI	Meißen – Lommatzsch	x	x
		Lommatzsch – Döbeln		x

In den Teilplänen der Aufgabenträger werden die PlusBus-Linien und ggf. weiterführende Prüfaufträge benannt.

4.3.1.3 Regio-Netz – TaktBus-Linien

Produktmerkmale

Linien, die als TaktBus vermarktet werden, müssen auf ihrem Stammlinienabschnitt alle nachfolgend aufgeführten Angebotskriterien erfüllen:

Kriterium	Mindestvorgabe	tolerierte Abweichungen
Grundangebot auf Stammlinienweg:	Mo-Fr: 7 Fahrtenpaare (FP)	Die nachfolgend beschriebenen Abweichungen dürfen je Linie bei <u>maximal drei Kriterien</u> auftreten.
	Sa: 4 FP	
	So: keine Vorgabe	

⁶¹ Aufnahme ZVMS in ÖPNVFinVO wenn Evaluation abgeschlossen

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Kriterium	Mindestvorgabe	tolerierte Abweichungen Die nachfolgend beschriebenen Abweichungen dürfen je Linie bei <u>maximal drei Kriterien</u> auftreten.
Linienweg	direkter und konstanter Linienweg ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF	Mo-Fr max. 2 Fahrten mit betrieblich bedingt abweichendem Linienweg zugelassen. Zusätzlich möglich: <ul style="list-style-type: none"> sachlich begründete Abweichungen zur Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (d. h. Orte, bei denen keine ganztägige Bedienung sinnvoll erscheint)
Exakter Takt	exakter Takt ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF, dabei ist Mo-Fr ein 120-min-Takt anzubieten Unkritisch ist ein 2. Fahrzeitprofil ab 18 Uhr	Mo-Fr max. 2 Fahrten mit abweichendem Takt zugelassen. Zusätzlich möglich: <ul style="list-style-type: none"> Abweichungen bei abweichenden Zugabfahrten (Anschlussgewährung) Abweichungen durch die zusätzliche Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (max. 5 Minuten)
Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen	Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen ohne Abweichungen	Mo-Fr: max. 4 Fahrten abweichend
Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende	Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende ohne Abweichungen	- entfällt -
Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte	Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte (z. B. Bahnhof, Busbahnhof) muss gegeben sein.	- entfällt -
zeitlich günstige Verknüpfung in Hauptumsteigerichtung (nach Abzug von Wegezeiten)	max. 10 Min. Wartezeit bei Taktlagen	max. 15 Min. Wartezeit bei Taktlagen
Rufbus-Einsatz	RufBus Mo-Fr im Grundangebot nicht zugelassen	- entfällt -

Die genannten Kriterien gelten ausdrücklich nicht für Fahrten, die ergänzend zum Grundangebot verkehren.

Fahrgastinformation und Kommunikation

Die Anwendung der Marke TaktBus umfasst mindestens folgende Kriterien:

Kriterium	Vorgabe
Kennzeichnung TaktBus am Bus	Zielmatrix und/ oder Busbeklebung <ul style="list-style-type: none"> Über Zielmatrix: Abbildung des grafischen Logos, sofern technisch realisierbar
Publikationen zur Fahrplankommunikation	Fahrplanbuch und/ oder Linienflyer, Fahrplantabelle
Anwendung in Aushangfahrplänen	Signet der Busmarke TaktBus
Anwendung in digitalen Medien	Verbindungsauskunft
Kennzeichnung von Haltestellen	Signet der Busmarke TaktBus

TaktBus-Linien

Tabelle 15: TaktBus-Linien

Linie	AT	Linienverlauf gemäß ÖPNVFinVO ⁶² bzw. Fahrplan 2020/2021	TaktBus (Umsetzungs-stand Fahrplan 2020/2021)	TaktBus Bestand in ÖPNVFinVO ⁶³
137	LK Z	Wilkau-Haßlau – Cainsdorf		x
148	LK Z	Wilkau-Haßlau – Culitzsch		x
156	LK Z	Wilkau-Haßlau – Silberstraße		x
137	LK Z	Wilkau-Haßlau Stadtz. – Haara – Rosenthal – Gewerbegebiet – Stadtz./ Wilkau-Haßlau Stadtz. – Silberstraße – Stadtz. – Culitzsch – Wilkau-Haßlau Stadtz.	x	
138	LK Z	Mülsen St. Jacob – Ortmannsdorf – Marienau		x
140	LK Z	Mülsen St. Jacob – Stangendorf – Thurm		x
256	LK Z	(Bräunsdorf –) Limbach-Oberfrohna – Pleißa – Wüstenbrand – Hohenstein-Ernstthal		x
411 ⁶⁴	ERZ	Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Kurort Oberwiesenthal	x	
490	ERZ	Annaberg-Buchholz – Mildena – Marienberg	x	
675	MSN	Mittweida – Seifersbach – Frankenberg	x	
61	ZVV	[Rodewisch – Auerbach –] Schönheide-Ost	x	x ⁶⁵
64	ZVV	[Rodewisch – Rothenkirchen –] Schönheide-Ost	x	x ⁶⁶
365	LK SSOE	Schmiedeberg –Hartmannsdorf – Frauenstein		x
		Schmiedeberg –Hartmannsdorf – Frauenstein – Rechenberg-Bienenmühle		x ⁶⁷

⁶² ÖPNVFinVO Sachsen mit Fassung vom 06.07.2019; derzeit erfolgt Evaluation (Stand 04/2021)

⁶³ ÖPNVFinVO Sachsen mit Fassung vom 06.07.2019; derzeit erfolgt Evaluation (Stand 04/2021)

⁶⁴ Linie 411 verkehrt im TaktBus Standard; mit der Evaluation der ÖPNVFinVO (Stand 04/2021) wird die Linie demgemäß als TaktBus geführt

⁶⁵ Aufnahme ZVMS in ÖPNVFinVO wenn Evaluation abgeschlossen

⁶⁶ dito

⁶⁷ Aufnahme ZVMS in ÖPNVFinVO mit Verlängerung bis Rechenberg-Bienenmühle wenn Evaluation abgeschlossen

Linie	AT	Linienverlauf gemäß ÖPNVFinVO ⁶² bzw. Fahrplan 2020/2021	TaktBus (Umsetzungs-stand Fahrplan 2020/2021)	TaktBus Bestand in ÖPNVFinVO ⁶³
809 ⁶⁸	LK NSN	Döbeln – Mügeln		x

Die zum Region-Netz gehörenden TaktBus-Linien und ggf. weiterführende Prüfaufträge werden in den Teilplänen benannt.

In der Anlage 8a und b sind alle Kriterien und Produktsignets für den Plus- und TaktBus enthalten.

4.3.1.4 Optionen Regio-Netz – PlusBus- und TaktBus-Linien

Der VMS empfiehlt Prüfaufträge /Optionen zur Integration in das Regio-Netz für folgende Orte bzw Relationen besonders auch hinsichtlich touristischer Verkehre:

- Meerane – Crimmitschau
- Eibenstock – Aue
- Aue – Stollberg
- Schwarzenberg – Oberwiesenthal
- Seiffen – Neuhausen – Olbernhau
- Seiffen – Neuhausen – Freiberg
- Olbernhau – Rechenberg-Bienenmühle
- Freiberg – Hainichen – Mittweida
- Hainichen – Roßwein
- Rochlitz – Waldheim
- Narsdorf – Penig – Glauchau / Penig – Rochlitz
- Waldheim – Döbeln / Waldheim – Leisnig

Diese Strecken/ Relationen sollten auf Aufnahme in das PlusBus- bzw. TaktBus-Netz oder auch hinsichtlich Umwidmung insbesondere auch wegen der Finanzierung geprüft werden. Die Standards gemäß 4.3.1 können durch die Aufgabenträger nur mit entsprechender finanzieller Beteiligung des Freistaates Sachsen gesichert werden.

4.3.1.5 Regio-Netz – Regionallinien vertaktet

Merkmale
<ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung zum PlusBus-und TaktBus-Netz
<ul style="list-style-type: none"> • umfasst im Takt verkehrende Regionalverkehrslinien
<ul style="list-style-type: none"> • verbindet kleinere Orte mit dem nächsten Zentrum.
<ul style="list-style-type: none"> • bietet gute Anschlüsse zu weiterführenden Linien

⁶⁸ Linie 809 entfällt in ÖPNVFinVO wenn Evaluation abgeschlossen

4.3.1.6 Ergänzungsnetz

Diese Angebote sind i. d. R. nicht vertaktet und richten sich nach den örtlichen Gegebenheiten (z. B. Schulzeiten). Dazu gehören auch bedarfsorientierte Betriebsformen in nachfrageschwachen Zeiten und Räumen, die das übergeordnete Netz ergänzen.

Ergänzungsnetz – Regionallinien

- ergänzende bedarfsorientierte Buslinien, Sonderverkehre und ergänzende Angebote
-

Ergänzungsnetz – Schülerlinien

- vorrangig nachfrageorientierte Schülerlinien
-

4.3.1.7 Stadtverkehre

Stadtverkehre in den Oberzentren Chemnitz und Zwickau

- Verkehrsangebote im Stadtgebiet der Oberzentren
 - hochwertiger Taktverkehr mit regelmäßig verkehrenden Linien
 - Verkehrsangebot umfasst Straßenbahn- und Busverkehre
-

Stadtbussysteme in den Landkreisen

- vorrangige Erschließungsfunktion im städtischen Bereich der Klein- und Mittelstädte
 - Linien, die werktags mit mind. 60-min-Takt verkehren, ansonsten nach Bedarf
-

Ergänzende Stadtbuslinien in den Landkreisen

- Linien mit ergänzendem Angebot mit Einzelfahrten oder ggf. auch Vertaktung
-

Die Linienzuordnung kann den jeweiligen Anlagen der Teilpläne entnommen werden.

4.3.2 Bedienzeiträume

Montags bis freitags wird in Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeiten unterschieden. Diese werden entsprechend der Netzebene festgelegt (siehe Tabelle Bedienstandards ÖPNV). Am Wochenende und feiertags erfolgt dazu keine Unterscheidung.

Tabelle 16: Bedienzeiträume im Verkehrsverbund

Verkehrszeit	Erläuterung
Hauptverkehrszeit (HVZ)	<ul style="list-style-type: none"> gekennzeichnet durch Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Versorgungsverkehr, hohe Nachfrage sowie einen hohen Anteil spontaner Wege aufgrund der erforderlichen hohen zeitlichen Flexibilität und der hohen Kapazitätsanforderungen ist ein dichter Takt wichtig
Nebenverkehrszeit (NVZ)	<ul style="list-style-type: none"> reduziertes Angebot kann vorgehalten werden gekennzeichnet durch Besorgungsverkehr in den Vormittagsstunden und späten Berufsverkehr sowie Wege, die gezielt auf bestimmte Orte und Zeiten ausgerichtet sind aufgrund der geringeren Nachfrage ist eine niedrigere Taktdichte als in der Hauptverkehrszeit ausreichend regelmäßige Abweichungen von der üblichen Linienführung und/oder Bedienung von Haltestellen außerhalb der üblichen Linienführung auf Anforderung sind möglich
Schwachverkehrszeit (SVZ)	<ul style="list-style-type: none"> umfasst die frühen Morgenstunden und/ oder Übergänge zu den Nachtstunden gekennzeichnet durch geringe Nachfrage, beschreibt im Wesentlichen sowohl spontanen Freizeitverkehr (z. B. im Anschluss an Kulturveranstaltungen) als auch frühmorgendlichen und abendlichen Berufsverkehr regelmäßige Abweichungen von der üblichen Linienführung und/oder Bedienung von Haltestellen außerhalb der üblichen Linienführung auf Anforderung sind möglich ist bedarfsorientiert, ggf. auch bedarfsgesteuert, zu gestalten
Samstag, Sonntag und Feiertage	<ul style="list-style-type: none"> gekennzeichnet durch geringere Nachfrage, beschreibt im Wesentlichen von witterungsbedingt teilweise erheblichen Schwankungen unterliegenden Tourismus- und Freizeitverkehr, Ausflugsverkehr als auch geringen Anteil Berufsverkehr regelmäßige Abweichungen von der üblichen Linienführung und/oder Bedienung von Haltestellen außerhalb der üblichen Linienführung auf Anforderung sind möglich

4.3.3 Mindestbedienstandards

		Mindestbedienhäufigkeit						
		HVZ		Mo-Fr NVZ		SVZ	Sa; So/Ftg	
Verkehrszeit		06:00 - 20:00			4:00 - 6:00	20:00 - 24:00	06:00 - 22:00	
SPNV-Netz	Express-Linien (Oberzentren verbindend)	mind. 120-min-Takt			nach Bedarf		120-min-Takt	
	S-Bahn ähnliche Linien	mind. 60-min-Takt mit nachfrageorientierter Verdichtung			nach Bedarf		60-min-Takt	
	Regionale Erschließungslinien	nach Bedarf (60-min bzw. 120-min-Takt)			nach Bedarf		nach Bedarf	
		05:00 - 21:00			4:00 - 5:00	21:00 - 22:00	mindestens	
Regio-Netz	PlusBus-Linien	60-min-Takt (15 Fahrtenpaare) (beachte Produktmerkmale. 4.3.1.2 Regio-Netz - PlusBus-Linien)			nach Bedarf		Sa: 6 Fahrtenpaare So/Ftg: 4 Fahrtenpaare	
	TaktBus-Linien	120-min-Takt (7 Fahrtenpaare) (beachte Produktmerkmale. 4.3.1.3 Regio-Netz - TaktBus-Linien)			nach Bedarf		Sa: 4 Fahrtenpaare So/Ftg: nach Bedarf	
	Regionallinien, vertaktet	mind. 5 Fahrtenpaare	mind. 2 Fahrtenpaare		nach Bedarf		nach Bedarf	
		06:00 - 09:00	12:00 - 16:00	09:00 - 12:00	16:00 - 18:00	18:00 - 20:00	nach Bedarf	
Ergänzungsnetz	Regionallinien	3 Fahrtenpaare		nach Bedarf		nach Bedarf	nach Bedarf	
		06:00 - 08:00	12:00 - 16:00	08:00 - 12:00	16:00 - 18:00	-	-	
	Schülerlinien	Schulfahrten/ Nachfrageabhängig		Nachfrageabhängig				
		Datenlieferung ausstehend						
Stadtverkehr	Oberzentren	siehe aufgabenträgerspezifische Teilpläne						
	Landkreise	06:00 - 18:00			4:00 - 6:00	18:00 - 20:00	nach Bedarf	
		vertaktet	60 min-Takt			nach Bedarf		nach Bedarf
			06:00 - 09:00	14:00 - 16:00	09:00 - 14:00	16:00 - 18:00	18:00 - 20:00	nach Bedarf
	ergänzend			einzelne Fahrten; ggf. Taktverkehr		nach Bedarf	nach Bedarf	

4.3.4 Mindesterschließung

Eine ausreichende und regelmäßige Verkehrsbedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist im Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelsachsen⁶⁹ erforderlich, wenn Siedlungs-, Gewerbegebiete und sonstige Standorte

- mehr als 200 Einwohner oder
- mehr als 200 Berufspendler bzw. Auszubildende aufweisen oder
- eine vergleichbare verkehrserzeugende Wirkung haben (z.B. Öffentliche Einrichtungen, Gewerbegebiete, Einzelhandelsstandorte, nachfragestarke Freizeitziele)

Ein Gebiet gilt als erschlossen, wenn 80 % der Personen innerhalb der Einzugsbereiche von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel wohnen bzw. tätig sind. Für diese Personen soll der Weg zum nächsten Standort einer Haltestelle nicht länger sein als in nachfolgender Tabelle 17 beschrieben.

Tabelle 17: Haltestelleneinzugsbereiche⁷⁰ nach zentralörtlicher Gliederung und Netzebenen

Oberzentren ⁷¹	SPNV	Strab	Busnetz	
Kernzone: zentrales Gebiet der Stadt	600	300	300	
Kernrandzone: an die Kernzone angrenzendes Gebiet	600	400	400	
Außenzone: städtisch strukturiertes Außengebiet mit überwiegend offener Bebauung	1000	600	600	
Mittelzentren	SPNV/ PlusBus	Regio-Netz	Ergänzungs-netz	Stadtbus-linien
Kernzone: zentrales Gebiet der Stadt	400	400	400	300
Außenzone: städtisch strukturiertes Außengebiet mit überwiegend offener Bebauung	1000	600	600	400
Ortsteile: isoliert gelegene Wohn- und Arbeitsstättengebiete innerhalb und außerhalb der Stadtgrenzen	-	1000	1000	600
Grundzentren	SPNV/ PlusBus	Regio-Netz	Ergänzungs-netz	Stadtbus-linien
Zentraler Bereich: weitgehend geschlossenes Siedlungsgebiet mit zum Teil städtischem Charakter	800	600	600	400
Ortsteile: isoliert gelegene Wohn- und Arbeitsstättengebiete innerhalb und außerhalb des zentralen Bereichs	1000	1000	1000	600

⁶⁹ ausgenommen Stadt Chemnitz; Erschließungsvorgaben im NVP Teil B I - Stadt Chemnitz

⁷⁰ Fußwegung muss zumutbar sein unter besonderer Beachtung der Sicherheit

⁷¹ ausgenommen Stadt Chemnitz

Gemeinden	SPNV/ PlusBus	Regio-Netz	Ergänzungs- netz	Stadtbus- linien
mit besonderer Funktion	1200	1000	1000	-
Sonstige Gemeinde	-	1000	1000	-

Die Einzugsbereiche von Haltestellen im ländlichen Raum sollen sich auch an den Gegebenheiten vor Ort orientieren. Es ist dabei besonders darauf zu achten, dass der Fußweg zumutbar ist, insbesondere bei fehlender lockerer oder geschlossener Bebauung ohne Beleuchtung und separaten Fußweg. Ggf. sind die Einzugsbereiche geringer anzunehmen.

4.3.5 Verbindungsqualität

Eine direkte Beförderung der Fahrgäste ist prinzipiell die beste Verbindung zu ihren Zielen. Ausdruck der Verbindungsqualität ist die zeitliche Erreichbarkeit des nächstgelegenen Ortes höherer Zentralität. Im NVR Chemnitz/Zwickau ist aufgrund der im Zuge der Kreisreform erfolgten Zusammenlegung und daraus resultierenden räumlichen Umstrukturierung der Verwaltungsstandorte die Verbindung zwischen den Mittelzentren ebenfalls von Bedeutung.

Die Verbindungsqualität wird generell relationsbezogen und nicht linienbezogen betrachtet, sie wird dabei u. a. bestimmt durch

- die Häufigkeit, mit der eine Verbindung angeboten wird sowie
- den für die Fahrt erforderlichen Zeitbedarf einschließlich Übergangszeiten.

Tabelle 18: Verbindungsqualität im Verkehrsverbund

Relation	Bedienungshäufigkeit	Beförderungszeit ⁷²
Mittelzentrum – Oberzentrum	15 Fahrtenpaare (60-min-Takt)	60 Minuten
Mittelzentrum – Mittelzentrum	10 Fahrtenpaare (120-min-Takt)	60 Minuten
Grundzentrum – Oberzentrum	7 Fahrtenpaare (120-min-Takt)	90 Minuten
Grundzentrum – Mittelzentrum	7 Fahrtenpaare (120-min-Takt)	45 Minuten

Zur Sicherung der Verbindungsqualität sind Anschlüsse u. a. an Verknüpfungspunkten im Fahrplan auszuweisen. Im Rahmen der jährlichen Fahrplanung werden die vor- und nachrangig zu sichernden Anschlüsse durch den Aufgabenträger im Rahmen von Vereinbarungen mit den durchführenden Unternehmen festgelegt und ihre Einhaltung kontrolliert.

⁷² angelehnt an RIN 2008

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Die Übergangszeit für geplante Anschlüsse umfasst die Zeitdauer zwischen Ankunft eines Verkehrsmittels und Abfahrt des Anschluss-Verkehrsmittels und beinhaltet u. a. Wege und Wartezeiten am Haltepunkt bzw. an der Haltestelle sowie ggf. Reserven bei Verspätung.

Die maximal zulässige Übergangszeit für geplante Anschlüsse soll 15 Minuten nicht übersteigen. In der Übergangszeit enthalten ist die Wegezeit (Zeit für den Weg vom eintreffenden zum abfahrenden Fahrzeug). Im Regelfall beträgt die Wegezeit 3-5 Minuten.

Durch die Entstehung von großflächigen Landkreisen im Zuge der Kreisgebietsreform im Freistaat Sachsen bestehen nach wie vor Mängel bei der Erreichbarkeit der Kreisstädte bzw. Orte mit relevanten Institutionen (Arbeitsagentur, Finanzamt, Gesundheitsamt, Führerschein-/Zulassungsstelle, Polizei, etc.). Alle Aufgabenträger sollen insbesondere eine gute Erreichbarkeit dieser Verwaltungsstandorte bei den Planungen berücksichtigen, da eine Anbindung für die Bewohner unabdingbar ist. Neben der aufgeführten Verbindungsqualität zwischen den zentralen Orten gibt es vor allem bei Ortschaften in Randlage einen Verbesserungsbedarf bei der Anbindung an die Behörden.

4.3.6 Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten

4.3.6.1 SPNV-Verkehrsangebote – Aufgabenträger ZVMS

Die Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten im SPNV sind gesondert im jeweiligen Verkehrsvertrag durch den ZVMS geregelt.

4.3.6.2 ÖSPV-Verkehrsangebote – Aufgabenträger Städte

Die allgemeinen Mindestanforderungen an die Durchführung von ÖSPV-Leistungen in Aufgabenträgerschaft der Städte sind in den jeweiligen Teilplänen – Stadt Chemnitz und Stadt Zwickau – dargelegt.

4.3.6.3 ÖSPV-Verkehrsangebote – Aufgabenträger Landkreise

Im Folgenden sind die allgemeinen Mindestanforderungen an die Durchführung von ÖSPV-Leistungen in den Landkreisen zusammengefasst aufgeführt, diese stellen die Mindestanforderungen an die Qualität der Leistungserbringung dar. Enger gefasste Anforderungen werden in den NVP-Teilplänen der jeweiligen Landkreise zusätzlich dokumentiert. Weitere Anforderungen an die ÖSPV-Leistungsdurchführung werden in den jeweiligen Betrauungs- bzw. Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen der Landkreise aufgeführt.

Anforderungsbereich Fahrzeuge:

Anforderungseigenschaft	Anforderung
Technische Standards	Flottendurchschnittsalter während der Laufzeit des Verkehrsvertrages höchstens 12 Jahre; Ausnahmen sind dem Aufgabenträger anzuzeigen und nachvollziehbar zu begründen
	Fahrzeuge müssen betriebssicher sowie technisch und optisch in einwandfreiem Zustand entsprechend PBefG, BO-Kraft und StVZO sein.
Fahrgastkomfort/Barrierefreiheit	Bereitstellung ausreichender Platzkapazitäten im Linienbetrieb. Fahrten mit Einsatz von Kleinfahrzeugen müssen eindeutig entsprechend der Kapazitäten gekennzeichnet sein <ul style="list-style-type: none"> Kleinbusse mit Stehmöglichkeiten und Stellplatz Kinderwagen/Rollstuhl (i.d.R. Fahrzeuge > 9 Sitzplätze) = Kennzeichnung als MidiBusse oder MiniBusse Kleinbusse bzw. Taxi (i.d.R.< 9 Sitzplätze) = Kennzeichnung als Kleinbusse oder Taxi

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Anforderungseigenschaft	Anforderung
	<p>Von der jährlich erbrachten Verkehrsleistung müssen 50 % mit folgenden Standards durchgeführt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100 % Niederflrigkeit • Bereitstellung von Platzkapazitäten zur Beförderung von mind. 1 Rollstuhl/ Kinderwagen sowie • gesondert gekennzeichnete Plätze für mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Fahrgäste.
	<p>Fahrzeuge mit Kneeling sind – wenn nicht bereits vorhanden – mit technischer Einstiegshilfe (z. B. portable Rampen) zur Erleichterung des Ein- und Ausstiegs für mobilitätseingeschränkte Menschen auszustatten.⁷³</p>
Betriebliche Kommunikation	<p>Betriebsleitsystem ITCS Mittelsachsen zur ständigen Verbindung zwischen den Fahrzeugen und der Leitstelle der jeweiligen Verkehrsunternehmen via Voice-over-IP bzw. in der Rückfallebene klassische GSM-Telefonie</p>
Fahrgastinformation	<p>Vollmatrixanzeige</p> <p>Elektronische Zielanzeige Front- und Einstiegsseite</p> <p>Liniennummer Front-, Einstiegs- und Heckseite</p> <p>Im Fahrzeug: Akustische – möglichst elektronische – und optische Haltestellenankündigung</p>
Fahrzeugbeschaffung	<p>Neufahrzeuge müssen bzgl. ihrer Ausstattungsmerkmale den Anforderungen der gültigen gesetzlichen Festlegungen und Normen entsprechen. Insbesondere die Ausstattungsdetails</p> <ul style="list-style-type: none"> • Niederflur mit Kneeling und Rampe (fest installiert oder portabel), • digitale HST-Anzeige sowie Ansage, • VDV-gerechter Rollstuhlstellplatz (mind. 2) sowie kindgerechte Haltestangen und -griffe sind dabei zu berücksichtigen.
Umwelteigenschaften	<p>Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen dem Stand der Technik bzgl. Abgasemissionen, Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Energieverbrauch zum Zeitpunkt der Fahrzeugerstzulassung.</p> <p>Bei Beschaffung von Gebrauchtfahrzeugen sind mindestens die Anforderungen der Schadstoffklasse Euro 4 zu erfüllen.</p> <p>Bei Busneubeschaffung ist die jeweils gültige gesetzliche Norm zur Anwendung zu bringen.</p>
Verbundzugehörigkeit	<p>Auf allen im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugen ist auf die Zugehörigkeit zum VMS deutlich sichtbar hinzuweisen, z. B. durch einen Aufkleber am vorderen Einstieg.</p>
Versicherung	<p>Der Verkehrsunternehmer hat für die Fahrzeuge einen angemessenen Versicherungsschutz vorzuhalten.</p>

⁷³ Konsens, bis zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit.

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Anforderungseigenschaft	Anforderung
Werbung	<p>Werbung für Dritte, insbesondere Außenwerbung auf den Fahrzeugen, ist grundsätzlich gestattet. Die Werbeinhalte dürfen nicht gegen die Interessen des Auftraggebers oder gegen die allgemein anerkannten Normen von Moral und Ethik verstoßen. Werbung für politische Parteien und Verbände, Spielhallen, Spirituosen und Tabakwaren sowie jugendgefährdende Werbung ist nicht zulässig.</p> <p>Bei Außenwerbung an den Fahrzeugen dürfen max. 30 % der gesamten Fahrzeugscheibenfläche und möglichst nicht die Sichtbereiche der Fahrgäste verdeckt werden.</p>

Anforderungsbereich Fahrpersonal:

Anforderungseigenschaft	Anforderung
Erscheinungsbild	<p>Gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild.</p> <p>Zweckmäßige, saubere Kleidung (Dienstkleidung).</p>
Kompetenz	<p>Gültige Führerscheinklasse sowie gültige Genehmigung zur Personenbeförderung.</p> <p>Tarif- und Beförderungsbestimmungen-, Fahrplan- und Orts- sowie Vorschriftenkenntnis.</p> <p>Kenntnisse der Fahrzeug-, Abfertigungs- und Kommunikationstechnik</p> <p>Sichere Anwendung der deutschen Sprache in Wort und Schrift.</p>
Verhalten	<p>Hilfsbereit, höflich, besonnen, kundenorientiert; auch in Konfliktsituationen.</p> <p>Unterstützung von mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkten Fahrgästen beim Ein- und Ausstieg, soweit es die verkehrliche Lage zulässt.</p>
Schulung/ Weiterbildung	<p>Regelmäßige Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen sowie dokumentierte Fahrzeugführerschulung gemäß Berufskraftfahrerqualifizierungsgesetz.</p>

Anforderungsbereich Kundenbetreuung:

Anforderungseigenschaft	Anforderung
Kundenbetreuung	<p>Erfolgt vorrangig im Fahrzeug; das Personal und das Fahrzeug bestimmen das Unternehmens- und ÖPNV-Bild des Kunden.</p>
Service-Telefon	<p>Eine Kundentelefonnummer ist an den Aushangfahrplänen und im Fahrzeug zu veröffentlichen. Diese ist entsprechend der in der Betrauungsvereinbarung oder im Verkehrsvertrag festzulegenden Betriebszeiten zu besetzen.</p> <p>An den Haltestellen sind die Fahrpläne und Informationen aller hier verkehrenden Linien in ansprechender, lesbarer und sauberer Weise sichtbar zu machen.</p>
Informationsbereitstellung	<p>In den Fahrplänen sind barrierefreie Haltestellen und Fahrten auszuweisen.</p> <p>Die Veröffentlichungen haben den gängigen Festlegungen und Normen sowie den Anforderungen an einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV Rechnung zu tragen.</p>

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

	<p>In den Fahrzeugen sind ein aktueller Liniennetzplan sowie die wichtigsten Tarifinformationen vorzuhalten.</p> <hr/>
	<p>Fahrpläne, Tarif, Fahrplanänderungen und ggf. weitere Informationen sind im Internet und über den Verkehrsverbund zu veröffentlichen.</p> <hr/>
	<p>Die Kundentelefonnummer für Voranmeldungen von alternativen Beförderungsangeboten ist in Fahrplänen, an Haltestellenaushängen und in der Fahrplanauskunft zu veröffentlichen.</p> <hr/>
Schülerverkehr	<p>Fahrpläne für Fahrten, die vorrangig der Schülerbeförderung dienen, sind mit den Schulträgern abzustimmen.</p> <hr/>
	<p>Für öffentlich zugängliche Schülerlinien nach § 43 PBefG ist der Fahrplan mindestens über die Online-Fahrplanauskunft des VMS zu veröffentlichen.</p> <hr/>
	<p>Die Einbeziehung in die dynamische Fahrplanauskunft ist anzustreben.</p> <hr/>
Ticketvertrieb	<p>Der Fahrausweisvertrieb im VMS-Gebiet ist über folgende Kanäle sicherzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Fahrausweisdrucker beim Fahrer,• Vorverkaufsstellen – Verkauf über private oder öffentliche Vertriebsstellen und• Fahrausweisautomaten an ausgewählten Plätzen. <hr/>
Beschwerde- management	<p>Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen liegt im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen. Kundenresonanzen umfassen alle eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise.</p> <hr/>
	<p>Für die Annahme sind grundsätzlich alle Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens zuständig, soweit bzw. sobald es die Verkehrslage zulässt (z. B. Weitergabe bzw. Annahme von Vordrucken).</p> <hr/>
	<p>Eingegangene und aufgenommene Kundenresonanzen sind zu dokumentieren.</p> <hr/>
	<p>Reaktion auf Kundenresonanzen spätestens innerhalb von 7 Tagen mittels Beantwortung oder Zwischenbescheid. Abschluss der Bearbeitung spätestens nach 14 Tagen.</p> <hr/>

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Anforderungsbereich Verkehrsdurchführung:

Anforderungseigenschaft	Anforderung
Einsatzbereitschaft	Zum Betriebsbeginn müssen das Fahrzeug sowie dessen Ausstattungsmerkmale vollständig funktionstüchtig sein.
Pünktlichkeit	Alle im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten sind so zu planen, dass sie pünktlich verkehren jedoch mind. 90 % Pünktlichkeit erreicht wird ⁷⁴
	Pünktlich ist die erste Sekunde der Abfahrtsminute. Verfrühungen sind nicht zulässig. Als pünktlich gilt weiterhin eine Karenzzeit von 3 Minuten im Stadtverkehr und 5 Minuten im Regionalverkehr ⁷⁵
	Die Verkehrsunternehmen haben eine statistisch repräsentative Pünktlichkeitsstatistik zu führen. Als Messpunkte gelten die vertraglichen Vereinbarungen der Aufgabenträger mit den verkehrsdurchführenden Unternehmen.
Störungsmanagement	Verspätungen aufgrund von vereinbarten Wartepflichten zur Anschlussicherung werden nicht zu Lasten des Verkehrsunternehmens gewertet.
	Wird auf einzelnen Linien ein Pünktlichkeitsgrad von weniger als 85 % im Quartal erreicht, ist der Aufgabenträger zu informieren ⁷⁶ .
	Unverzögliche Gewährleistung von Ersatzverkehren bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen zur Aufrechterhaltung einer möglichst ausreichenden Verkehrsbedienung. Ein Ersatzfahrzeug soll im Regionalverkehr nach max. 60 Minuten und im Stadtverkehr nach max. 15 Minuten am Ausfallort sein. Erfolgt die darauffolgende Fahrt früher gilt diese als Ersatz. Werden in den Städten mit Stadtverkehrsangeboten keine Betriebshöfe vorgehalten, gelten die Ausfallregelungen des Regionalverkehrs.
Sauberkeit	Unverzögliche Information der Fahrgäste über eingetretene bzw. absehbare Störungen, Fahrplanabweichungen und Fahrtausfälle (mindestens durch das Fahrpersonal). Fortlaufender Kontakt mit der Betriebsleitstelle.
	Saubere Fahrzeuge sind das der Öffentlichkeit zuerst sichtbar werdende Erscheinungsbild des ÖPNV. Die Fahrzeuge müssen bei Betriebsbeginn innen wie außen einem optisch sauberen und gepflegt wirkenden Zustand entsprechen. Ggf. ist in den Wendepausen grober Müll zu beseitigen.
	Das Verkehrsunternehmen hat täglich für die Sauberkeit der Fahrzeuge Sorge zu tragen: <ul style="list-style-type: none"> • täglich Innenreinigung (besenrein) und • mindestens zweimal wöchentlich außen wie innen Unterhaltsreinigung. Bei trockenen Witterungsperioden sind längere Außenreinigungszyklen möglich, aber mindestens wöchentlich, ebenso ist der Reinigungszyklus bei starker Verschmutzung zu intensivieren.
	Unverzögliche Beseitigung von groben Verunreinigungen und groben Vandalismusschäden, ggf. durch Fahrzeugwechsel.

⁷⁴ Landkreis Zwickau: 95%

⁷⁵ Landkreis Zwickau: 2 Minuten – keine Unterscheidung zwischen Stadt- oder Regionalverkehr

⁷⁶ Landkreis Zwickau: Information des Aufgabenträgers bei Unterschreitung 95% über alle Verkehrsleistungen über einen Zeitraum von mehr als einem Monat

Sicherheit	Das Verkehrsunternehmen übt in seinen Fahrzeugen Hausrecht aus. Es hat geeignete Maßnahmen vorzusehen, die Sicherheit der Fahrgäste vom Betreten bis zum Verlassen des Fahrzeuges zu gewährleisten.
------------	---

4.3.7 Kommunikation/ Information

Die Kommunikation des VMS mit seinen Kunden und potenziellen ÖPNV-Nutzern stützt sich neben den schriftlichen Medien auch vermehrt auf digitale Produkte. Smartphones sowie Tablets ermöglichen den Fahrgästen und potenziellen Neukunden aller Altersgruppen weitreichenden Onlinezugang im Verbundgebiet.

Ziel ist es, den Menschen den ÖPNV bekannter und nutzbarer zu machen. Die Möglichkeiten der Nutzer innerhalb des Mobilitätsverbunds sind deutlich und zielgerichtet zu kommunizieren. Davon hängt auch der Erfolg der Verbundvorhaben ab, denn das umfangreiche Spektrum der Multimodalität und deren Vernetzung sind längst nicht allen potenziellen Nutzern bekannt. In Zusammenarbeit mit touristischen Einrichtungen sollen weitere Marketingmaßnahmen erarbeitet und eingeführt werden, um die Vorteile der ÖPNV-Nutzung auch im Freizeitbereich noch bekannter zu machen und Nutzungshemmnisse weiter abzubauen. Die Nahverkehrsangebote sollen zu den Bürgern gebracht werden.

Um den Stellenwert des Tourismus innerhalb des ÖPNV zu stärken sollten folgende Schwerpunkte in die Zusammenarbeit mit den Wirtschafts- und Tourismusverbänden sowie Kommunen einfließen und geprüft werden:

- Initiativen der Tourismusverbände und Kommunen sollen unterstützt werden
- Die Kommunikation der ÖPNV-Aufgabenträger und der Tourismusverbände soll zur Abstimmung von Aktivitäten und Verantwortlichkeiten weiter verbessert werden.
- Schulungen zu Fahrplan- und Tarifinformationen
- Verbesserung der Verlinkung zur Fahrplanauskunft etc. aller touristischen Auskunftsstellen
- Prüfung zur Nutzung vorhandener Gästekarten im ÖSPV
- Entwicklung von touristisch geprägten ÖPNV-Angeboten (z.B. Wander-, Fahrrad-, Ski- Kammbus)
- Erschließung der Sächsisch-böhmischen Silberstraße als Leitprodukt der Welterbe-Region

Der VMS entwickelt aktuell eine Pilotphase zur Erweiterung von Kurkarten um die lokale ÖPNV-Nutzung in verschiedenen Gemeinden mit entsprechendem Angebot

Gegenwärtig wird neben den Printprodukten zur Fahrgastinformation insbesondere die Online-Fahrplanauskunft des VMS von einer breiten Schicht der Fahrgäste genutzt. Bisher sind dort Fahrplaninformationen zum SPNV, zum Straßenbahnverkehr und zum Verkehr mit Kraftomnibussen gemäß § 42 PBefG abrufbar. Zukünftig sollen darüber hinaus auch alle Schülerverkehre nach § 43 PBefG in die Echtzeitfahrplanauskunft aufgenommen werden. Insbesondere in den ländlichen Regionen können diese Verkehre das ÖPNV-Angebot quantitativ verbessern bzw. ist für einzelne Ortsteile damit überhaupt erst ein ÖPNV-Angebot möglich.

4.3.7.1 ITCS Mittelsachsen

Mit dem aktuell in der Implementierung befindlichen ITCS arbeiten künftig alle Unternehmen auf dem gleichen technischen Stand, um die Fahrten ihrer Busse und Bahnen zu überwachen und bei Bedarf zu reagieren. Eine automatische, unternehmensübergreifende Anschlusssicherung informiert Fahrer und Disponenten, wenn sich eine vorherige Fahrt verzögert.

Das System schafft eine stabile Datengrundlage für eine verbundweit einheitliche und standardisierte Echtzeitauskunft: Es werden ca. 1000 Busse und 100 Straßenbahnen im VMS mit neuen Bordrechnern und der entsprechenden Software ausgerüstet, die eine umfassende Kommunikation mit Fahrern und Fahrgästen sowie den steten Datenaustausch gewährleistet. Für den Fahrausweisverkauf werden die Busse mit neuer Verkaufstechnik ausgerüstet, die sowohl bargeldloses Zahlen (u. a. mit EC-Karte) ermöglicht als auch das

Fahrgeldmanagement vereinfacht und beschleunigt. Eine spätere Einführung des E-Ticketings ist hardwareseitig bereits vorgesehen.

Den Fahrgästen stehen mit diesem System aktuelle Informationen z. B. über das Erreichen von Anschlüssen zur Verfügung, was insbesondere im regionalen Busverkehr, wo es bisher im Störfall nur wenig Informationsmöglichkeiten gibt, von großer Bedeutung ist. Die Fahrplandaten der Fahrzeuge können die Fahrgäste unterwegs von internetfähigen Handys abrufen oder sich schon im Voraus über die tatsächlichen Abfahrtszeiten informieren.

In einer weiteren Entwicklungsstufe wird das bei der Chemnitzer Verkehrs-AG verwendete Intermodal Transport Control System (ITCS) mit dem ITCS Mittelsachsen verknüpft, so dass dann auch für Verknüpfungen zwischen dem Regionalverkehr und dem Straßenbahn- und Stadtbusverkehr der Stadt Chemnitz Echtzeitdaten für Anschlussicherung und Kundeninformation zur Verfügung stehen. Das ITCS der CVAG wird dafür entsprechend angepasst und erweitert.

4.3.8 Ausblick Digitalisierung

Die multimodale Mobilität und weitere ergänzende Mobilitätsdienstleistungen im ÖPNV werden in den nächsten Jahren immer weiter in den Fokus rücken. Viele der bestehenden aber auch zukünftigen Angebote und Dienstleistungen sind erst durch die Digitalisierung und die weite Verbreitung von Smartphones möglich geworden. Der ZVMS respektive die VMS GmbH werden diesem Trend folgen und eine Digitalisierung des ÖPNV im Verbandsgebiet unterstützen und weiter voranbringen, Langfristige Zielstellung ist ein Gesamtsystem „Smart Mobility“ mit einem leistungsstarken ÖPNV als Rückgrat und Anbieter ergänzender Dienstleistungen. Erste Schritte sind beispielsweise mit der Einführung des modernen, verbundweiten ITCS, dem Handy-Ticket-Deutschland oder der Integration in den DB Navigator bereits gelungen.

Die Möglichkeit der Nutzung intermodaler Reiseketten macht die Mobilität der Fahrgäste flexibler und komfortabler. Der zu stärke ÖPNV soll einen möglichst hohen Anteil an diesen Reiseketten erreichen. Der Ausbau digital gestützter Mobilitätsdienstleistungen unter dem Leitgedanken „mobility as a service“ (MaaS) ist Teil der zukünftigen Planungen des ZVMS. In Kooperation mit weiteren Partnern können wirtschaftliche und attraktive Mobilitätsangebote geschaffen werden. Dazu können Mitfahrssysteme (Taxi, Ridepooling, Bürgerbusse, autonome Shuttle-Fahrzeuge), Fahrzeugleihsysteme (Mietwagen, Carsharing, Fahrradverleihsysteme) und weitere Dienstleistungen (Informieren, Buchen, Bezahlen, Abrechnen, Laden von E-Fahrzeugen, Begleitservice, Gepäckservice, Lieferservice) gehören.

Ein Beispiel hierfür sind flexible, nachfragegerechte Verkehrsangebote (On-Demand-Verkehre), welche auf Kundenwunsch verkehren. Ein weiteres Ziel sind durchgängige Informations-, Buchungs- und Serviceketten, um den Zugang auch für potenzielle Kunden zu vereinfachen. Eine kundenorientierte, Grenzen überschreitende Vernetzung der Angebote soll durch offene Daten oder Schnittstellen ermöglicht werden. Zukunftsthemen wie automatisiertes Fahren, künstliche Intelligenz oder digitalgestütztes Energiemanagement werden durch den ZVMS unterstützt und bei Erlangen der Marktreife ggf. zum Einsatz gebracht.

Die entstehende Fülle an digitalen Daten, sog. Big Data, aus den Planungs- und Betriebssoftwaresystemen ermöglichen anhand von Analysetools wichtige Entscheidungsgrundlagen sowie eine effiziente Planung und Umsetzung von Mobilitätsdienstleistungen. Außerdem wird die sinnvolle Bereitstellung von Open Data durch den ZVMS geprüft.

Das Vorschreiten der Digitalisierung im ÖPNV ist u. a. durch folgende Rahmenbedingungen beeinflusst, welche sich je nach Ausprägung und Ausgestaltung positiv wie auch negativ darauf auswirken können.

- Gesetzgebung und Geschäftsmodelle müssen sich dem Wandel stetig anpassen
- Kommunen sind bei Initiierung, Integration und Kontrolle neuer Angebote gefordert
- Änderungen von Konsumgewohnheiten und Einstellung der Gesellschaft zum Mobilitätswandel
- Tempo des technologischen Fortschritts und Vielzahl von Möglichkeiten, Anbietern und Dienstleistungen
- Volkswirtschaftliche Bewertung, Fördermöglichkeiten und Nutzen-Kosten-Betrachtungen müssen neu gedacht werden

Den Rahmenbedingungen müssen die Akteure des ÖPNV im positiven Sinne gerecht werden. Der Antrieb der Digitalisierung muss stets sein, Vorteile hinsichtlich Energieverbrauch, Emission, Sicherheit und Kosten für den ÖPNV erzielen zu können.

4.3.9 Ergänzende Verkehrsangebote im VMS

Die Einführung oder Umsetzung ergänzender Verkehrsangebote obliegt den Aufgabenträgern.

Flexible Bedienformen werden auf Grund kleinteiliger Verkehrsströme für den ÖPNV immer wichtiger. Wichtige Voraussetzungen für die verbesserte Nutzung ergänzender Angebote sind:

- Die Weiterentwicklung der Digitalisierung sollte zur Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten in verkehrsschwachen Räumen oder Zeiten führen, indem vermehrt Bedarfsbedienungen angeboten werden.
- Die Kundentelefonnummer für Voranmeldungen von alternativen Beförderungsangeboten ist in Fahrplänen, an Haltestellenaushängen und in der Fahrplanauskunft zu veröffentlichen.
- Stichfahrten und Umwege sind auf Machbarkeit zu prüfen und es sind Rahmenvorgaben für die Erfüllung festzulegen.

Die nachfolgend aufgeführten ergänzenden Angebote sollen der Übersicht dienen sowie die Aufgabenträger anregen, diese Angebotsmöglichkeiten verstärkt anzunehmen und zu unterstützen.

4.3.9.1 Rufbus

Der Rufbus ist ein Verkehrsangebot im Bedarfslinienbetrieb. Es ergänzt die reguläre Linienführung des Stadt- und Regionalbusangebots abschnittsweise *in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage*. Die Linienführung ist an Fahrplan und Haltestellen gebunden. Bedient werden meist nur die Haltestellen, für die ein Bedienungswunsch vorliegt.

Die Bedienung des Angebots ist an eine vorherige Anmeldung gebunden. Nachfragebedingt erfolgt die Durchführung mit Klein- oder Standardbus durch das Verkehrsunternehmen. Bei geringerer Nachfrage kann ein Taxiunternehmen beauftragt werden.

4.3.9.2 Anruflinientaxi

Ein Anruflinientaxi (ALiTa) ist ein Verkehrsangebot im Bedarfslinienbetrieb. Es ergänzt das reguläre Linienverkehrsangebot des Stadt- und Regionalbusverkehrs *in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage* mit einem zusätzlichen abschnittswisen Fahrtenangebot. Die Linienführung ist an Fahrplan und Haltestellen gebunden.

Die Bedienung des Angebots erfolgt ausschließlich nach vorheriger Anmeldung. Nachfragebedingt erfolgt die Durchführung mit Klein- oder Standardbus durch das Verkehrsunternehmen. Bei geringerer Nachfrage kann ein Taxiunternehmen beauftragt werden.

Als Beförderungsentgelt fällt zusätzlich zum regulären ÖPNV-Tarif ein fahrtbezogener Mobilitätzuschlag an.

4.3.9.3 Weitere ergänzende Angebote⁷⁷

Die Nachfrage nach Alternativen zum Auto ist in den letzten Jahren nicht nur aus ökologischen und sozialen Gründen gestiegen, sondern auch Ausdruck von Wahlfreiheit und dem Interesse der Bevölkerung. Des Weiteren verändern sich im Zuge des demografischen Wandels die qualitativen Anforderungen: Zugänglichkeit, Komfort und die Nutzbarkeit für unterschiedliche Alltags- und Freizeitwege werden wichtiger.

⁷⁷ Grundlagenpapier, Bürgerbusse und Gemeinschaftsverkehre, 2015

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Große Linienbusse sind immer dann im Vorteil, wenn viele Personen in kurzer Zeit auf denselben Strecken befördert werden müssen. Eine solche Nachfragebündelung ist in der Fläche aber oft nicht oder nur zeitweise zu finden. Daher sind traditionelle ÖPNV-Angebote oft schlecht ausgelastet und/oder auf die noch am ehesten aufkommenstarken Zeiten und Strecken begrenzt. Ein dadurch oft reduziertes Angebot hat jedoch zur Folge, dass es für viele Verkehrsbedürfnisse unattraktiv oder ungeeignet ist, so dass weitere potenzielle Nachfrage verloren geht.

Der öffentliche Verkehr muss sein Angebotsspektrum erweitern, will er seine Rolle als Mobilitätsanbieter erhalten und ausbauen. Eine größere Bandbreite an Konzepten ist erforderlich, um besser auf diese vielfältigen Wünsche reagieren zu können. Es sind aber vor allem solche Ideen gefragt, die es ermöglichen, vom Umfang her kleinere Verkehrsströme in Stadtrandbereichen, in kleineren Gemeinden und in ländlichen Regionen, abseits der regionalen Achsen, besser zu bedienen.

Neben den o.g. ergänzenden Angeboten können weitere ergänzende Angebote zum Einsatz kommen.

Bürgerbus

Ein Bürgerbus-Angebot basiert auf dem ehrenamtlichen Einsatz des Fahrpersonals und einer vertrauensvollen Kooperation mit dem Verkehrsunternehmen. Das Engagement der Bürger vor Ort ist Voraussetzung für die Entwicklung und Umsetzung von Bürgerbussen. Besondere Herausforderung ist dabei, die Anzahl der Fahrer stabil zu halten und auszubauen. Eine knappe Verfügbarkeit von ehrenamtlichen Mitstreitern kann zu Angebotsanpassungen und Fahrtausfällen führen, was möglichst zu vermeiden ist.

Die Strecken und Fahrplankonzepte werden vor Ort entwickelt und orientieren sich an den Bedürfnissen und Möglichkeiten der Bürger vor Ort. Bürgerbusse oder Bürgerrufautos werden meist im Nahbereich innerhalb einer Ortschaft oder für die Verbindung zwischen benachbarten Gemeinden eingesetzt. In manchen Orten kann der Bürgerbus die Aufgabe des Stadtbusses übernehmen, der die verschiedenen Wohngebiete erschließt und z. B. mit dem Zentrum und dem Bahnhof verbindet. Dabei spielt auch die Abstimmung mit dem sonstigen Busangebot eine wichtige Rolle. Meist sind die Fahrpläne auf Einkaufs- und Erledigungswege sowie Freizeitfahrten unter der Woche ausgerichtet. Die Bürgerbusse haben neben der Verkehrsfunktion auch eine große soziale Bedeutung: Seniorinnen und Senioren sind eine wichtige Kundengruppe – oft gibt es Hilfe beim Ein- und Ausstieg gratis dazu.⁷⁸

Ein Bürgerbusangebot ist bei Interesse und Bereitschaft ehrenamtlicher Fahrer unter Sicherstellung der Kostenbeteiligung in Regionen mit Lücken im Verkehrsangebot zu prüfen.

Bürgerrufautos

Beim Bürgerauto hingegen ist der Einsatz von kleineren Fahrzeuge, Pkw mit max. fünf Fahrgastplätzen, charakteristisch. Das Angebot ist zeitlich und auf ein bestimmtes Bedienungsgebiet (z. B. eine Gemeinde) begrenzt und bedarf vorheriger Bestellung meist in einem eher begrenzten Zeitfenster. Die Fahrtenplanung wird anschließend manuell durchgeführt. Meist wird Haus-zu-Haus-Bedienung angeboten, auch Hilfe beim Ein-/Ausstieg u. ä. sind möglich. Um eine direkte Konkurrenz zu bestehenden Linienverkehren zu vermeiden, nehmen Bürgerrufautos keine Aufträge an, die in zeitlich und räumlich engem Abstand (z. B. bis einer Stunde vor/nach Linienbusfahrten) liegen würden. Fahrgäste werden dann auf den Bus verwiesen und ggf. mit dem Rufauto bis zur Bushaltestelle gebracht. Für Menschen mit Behinderungen sind Ausnahmen möglich, um ihnen den Fahrzeugwechsel zu ersparen.

Ein Bürgerrufauto kann durch einen eigens gegründeten Verein, aber auch durch andere Gruppierungen wie örtliche Seniorenräte oder andere Vereine getragen werden. Oft übernehmen auch Kommunen die Funktion des Rechtsträgers. In diesem Fall werden die ehrenamtlichen Fahrpersonale rechtlich als Erfüllungsgehilfen der Kommune tätig.

⁷⁸ Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg Kompetenzzentrum neue ÖPNV-Angebotsformen

On Demand-Verkehre als Ergänzung im ÖPNV⁷⁹

Ein On-Demand-Verkehr ist eine Art Shuttleservice für mehrere Personen. Der Fahrgast äußert seinen Fahrtwunsch via Smartphone-App, gibt seinen Standort an und bucht die Fahrt.

Die Aufgabenträger sollen den Einsatz von On-Demand-Verkehren in ihren Regionen prüfen.

Einsatzgebiete dieser Bedarfsverkehre können sein:

- Kleine Stadtverkehre
- Ersatz Linienbusse im ländlichen Raum in Ferien und Schwachlastzeiten
- Bedienung von bisher nicht erschlossenen Orten und Ortsteilen, insbesondere auch Bereiche, die mit dem ÖPNV nicht bedient werden können (keine Durchfahrtsstraßen für Standardbusse)

Der Unterschied zum Linienbus bzw. Anruferverkehr ist die Direktabholung bzw. der Direktausstieg anstelle einer festen Haltestelle, keine feste Fahrplanzeit, sondern ein Bedienungsrahmen und die räumliche Begrenzung (z. B. ca. 5-10 km).

Erwartungen der Kunden hinsichtlich Buchung und Bestellung:

- Buchung im Wesentlichen via App, aber auch telefonisch
- klare Verortung der Zustiegspunkte
- Darstellung des Fahrzeugs während der Fahrt auf Karte zum Abschätzen der Wartezeit
- Bezahlverfahren: Barzahlung, Lastschrift, Kreditkarte, Paypal
- Integration ins Tarifsysteem

Erwartungen der Kunden hinsichtlich Ausstattung:

- Platz für Gepäck, die Möglichkeit der Mitnahme von Kinderwagen oder ggf. Fahrrad
- Barrierefreiheit bei Einstieg und Ausstieg
- nicht zu enger Innenraum, mit Freiraum zum Ein- und Aussteigen
- 4 -12 Sitzplätze, bequem
- Sauberkeit
- umweltfreundlicher Antrieb

Die Durchführung dieser Verkehre umfasst folgende Kennzeichen:

- Teil des ÖPNV Angebotes.
- Neben der klassischen Haltestelle sollte der Halt möglichst wohnortnah sein, insbesondere abends, bei größerem Gepäck und für Kinder.
- Angebot als Ergänzung für die Anbindung des ländlichen Raums an zentrale ÖPNV-Knotenpunkte.
- Anschlusssicherheit hat Vorrang.
- Schwache Anbindung oder schwache Takte aufwerten.
- Gute Verfügbarkeit, ohne lange Wartezeiten.
- Die Flexibilität des Angebotes an sich wird geschätzt, aber sollte nicht zu extremen Fahrzeitverlängerungen führen.

⁷⁹ Quelle:

https://www.einsteigenundmitreden.de/sites/default/files/downloads/prasentation_auswertung_einsteigen_und_mitreden_mein_bus_auf_bestellung.pdf

4.4 Schülerbeförderung

Die Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülern sind in der Schülerbeförderungssatzung 2018 des ZVMS geregelt. Dieser ist seit dem 1. Januar 2011 Aufgabenträger der Schülerbeförderung. Ausgenommen davon ist die Stadt Chemnitz, die die Aufgabe der Schülerbeförderung nach wie vor selbst wahrnimmt. Zu den Aufgaben gehören unter anderem die Prüfung der Anspruchsberechtigung, die Entscheidung über die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten sowie die Organisation der Beförderungsleistungen für Fahrten zwischen Wohnung und Schule mit öffentlichen und vertragsgebundenen Verkehrsmitteln. Für die Schüler von Chemnitzer Schulen ist das Schulverwaltungsamt Chemnitz Ansprechpartner für die Belange der Schülerbeförderung.

Die zukünftige Planung der Schülerbeförderung sollte im Hinblick auf ein nachhaltiges Verkehrsangebot folgende Punkte nicht außer Acht lassen.

Zum einen ist es das Ziel, eine größtmögliche Abdeckung der Schülerbeförderung mit Linienverkehr nach §§ 42 und 43 PBefG, unter Einhaltung der Rahmenvorgaben der Schülerbeförderungssatzung, zu erreichen. Dies impliziert eine weitest gehende Vermeidung des Bedarfs an freigestelltem Schülerverkehr durch Integration der erforderlichen Leistungen in die jeweiligen Linienverkehrsangebote. Des Weiteren sollen Linien nach § 43 PBefG, soweit die Platzkapazitäten dies zulassen, für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Dies beinhaltet eine Darstellung der Linien in der VMS-Verbindungsauskunft.

Durch den Schulnetzplanungsträger soll bei der Erstellung der Schulnetzpläne auch eine Anhörung des Aufgabenträgers Verkehr erfolgen. Dessen Einbeziehung in den Planungsverlauf soll die Aufrechterhaltung der Schülerbeförderung im Linienverkehr sichern bzw. diese ggf. herstellen. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Anhörung besteht jedoch nicht.

Entsprechend der Analyse kann für den Großteil der Fahrschüler im VMS der Schulweg mit dem ÖPNV abgesichert werden (vgl. 1.3.4 Schüler). Insbesondere für Relationen im Spezialverkehr/FSV ist eine Prüfung von Alternativen zur freigestellten Beförderung sinnvoll.

4.5 SPNV-Konzeption und Maßnahmen

4.5.1 Übergeordnete Vorgaben der Regionalplanung zum SPNV

In den gültigen Regionalplänen des NVR Chemnitz/ Zwickau (*Chemnitz-Erzgebirge 2008*, *Südwestsachsen 2008* und *Regionalplan Westsachsen (Raum Döbeln) 2008*) sind unter landes- und regionalplanerischen Gesichtspunkten relevante Rahmenbedingungen zur Weiterentwicklung des SPNV im Nahverkehrsraum dargestellt. Die für die Nahverkehrsplanung im Bereich des SPNV wesentlichen Rahmen setzenden Grundsätze und Ziele werden folgend zusammengefasst dargelegt.

Der ÖPNV soll so gestaltet werden, dass die zentralen Orte und die Freizeit- und Erholungsschwerpunkte in einem zumutbaren Zeitaufwand erreichbar sind. Dazu ist der ÖPNV im Bereich der Achsen auszubauen. Im Einzugsbereich des SPNV soll durch diesen die Verbindung innerhalb der Verkehrsachsen und zu den zentralen Orten bevorzugt realisiert werden⁸⁰.

Die Umsetzung des umsteigefreien Stadt-Umland-Verkehrs der regionalen Stadtbahn nach dem „Chemnitzer Modell“ ist entsprechend den geplanten Ausbaustufen fortzuführen⁸¹.

Laut Regionalplan sind Bahnstrecken des regionalen Netzes als Vorranggebiete für die Zweckbestimmung des öffentlichen Bahnverkehrs und damit verbundenen bedarfsabhängigen Ausbaumaßnahmen zu sichern⁸². Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV sollen hinsichtlich ihrer Lage zu Wohn-, Arbeits- und Freizeitstätten überprüft und bei Bedarf angepasst werden. Sie sollen fußläufig oder durch Zubringerverkehre gut erreichbar sein⁸³.

Die NVP sind kreis- und regionsübergreifend zu koordinieren. Bei Fortschreibung der NVP ist zu berücksichtigen, dass die Potenziale des SPNV, sofern wirtschaftlich sinnvoll, genutzt werden. Schienen- und straßengebundener ÖPNV müssen optimal verknüpft werden und über entsprechende Schnittstellen erreichbar sein. Die Überlagerung von Verkehrsangeboten soll vermieden werden. Der ÖPNV ist durch einen bedarfsgerechten Neu- und Ausbau von P+R- sowie B+R-Anlagen zu stärken. Fahrpläne des SPNV sollen auf den Schienenfernverkehr sowie zwischen SPNV und ÖSPV abgestimmt werden⁸⁴.

Entsprechend dem Entwurf des Regionalplanes der Region Chemnitz soll die Anbindung des Mittelzentrums Döbeln an den SPNV bedarfsgerecht sichergestellt und in die Linienführung des Chemnitzer Modells eingebunden werden. Auch ein Ziel im Entwurf des Regionalplanes der Region Chemnitz ist es, bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne für die Nahverkehrsräume Chemnitz/Zwickau und Vogtland Parallelverkehre zwischen schienen- und straßengebundenem ÖPNV zu vermeiden und eine bestmögliche Verknüpfung des schienen- und straßengebundenen ÖPNV zu erreichen. Eine enge Kooperation der jeweiligen Verkehrsträger ist anzustreben. Zwischen den Nahverkehrsräumen Chemnitz/Zwickau und Vogtland sowie mit den angrenzenden Nahverkehrsräumen sollen Übergangs- und Anschlussstarife zur Sicherung attraktiver durchgehender Verkehrsangebote geschaffen werden.

Die vorab dargelegten regionalplanerischen Vorgaben bedingen eine langfristige Konzeption des SPNV-Angebots und – dem inneliegend – des SPNV-Netzes. In den Anlagen 9 bis 12 sind die Entwicklungen des Netzes dargestellt (Anlage 9: Fahrplanjahr 2020, Anlage 10: Netzentwicklung ab 2021, Anlage 11: Netzentwicklung ab 2025 und Anlage 12: Netzentwicklung ab 2030).

Nachfolgend wird die Rahmenplanung des SPNV im NVR Chemnitz/ Zwickau bis 2025 streckenweise mit Angebot und Infrastrukturausbau dargelegt.

⁸⁰ RP Südwestsachsen 2008, Grundsatz 3.1.1.6

⁸¹ RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Ziel 8.2.6 und im weiteren Entwurf RP Region Chemnitz, Ziel 3.1.2.7

⁸² RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Ziel 8.2.7

⁸³ RP Südwestsachsen 2008, Grundsatz 3.1.1.9

⁸⁴ RP Südwestsachsen 2008, Grundsatz 3.1.1.11

4.5.2 Chemnitzer Modell – Innovation, Investition, Wettbewerb

Das Chemnitzer Modell verknüpft die vorhandene regionale Schieneninfrastruktur mit dem Chemnitzer Straßenbahnnetz und ermöglicht so die Anbindung des Umlandes an das Oberzentrum Chemnitz und kann die Feinerschließung des Oberzentrums ergänzen. Dieses integrierte Verkehrssystem stellt eines der wichtigsten ÖPNV-Projekte im Freistaat Sachsen dar und ermöglicht schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Mittelzentren in der Region und der Großstadt Chemnitz. Das langfristig angelegte Projekt wird sukzessive weiter entwickelt und die erforderliche Infrastruktur ausgebaut. Die bereits eingetretenen Erfolge stützen den ZVMS in diesem Vorhaben schon heute.

Der Nahverkehrsraum Chemnitz-Zwickau mit dem größten zusammenhängenden Verdichtungsraum der neuen Bundesländer (außerhalb Berlin), dem am dichtesten besiedelten Mittelgebirge Europas und dem einzigen hochverdichteten Landkreis (Zwickau) der neuen Bundesländer wird durch ein modernes Verkehrssystem verbunden. Weitere Ziele sind die Verknüpfung von Bus und Bahn sowie die barrierefreie Gestaltung von Fahrzeugen und Bahnsteigen. Durch die weitest gehende Nutzung vorhandener Strecken mit nur wenigen Netzergänzungen erreicht das Chemnitzer Modell eine hohe Wirtschaftlichkeit bzw. einen hohen Nutzen-Kosten-Faktor.

Das „Chemnitzer Modell“ wird schrittweise gemäß der folgenden Grafik umgesetzt. Die Rahmenplanung der einzelnen Projektstufen wird anschließend beschrieben.

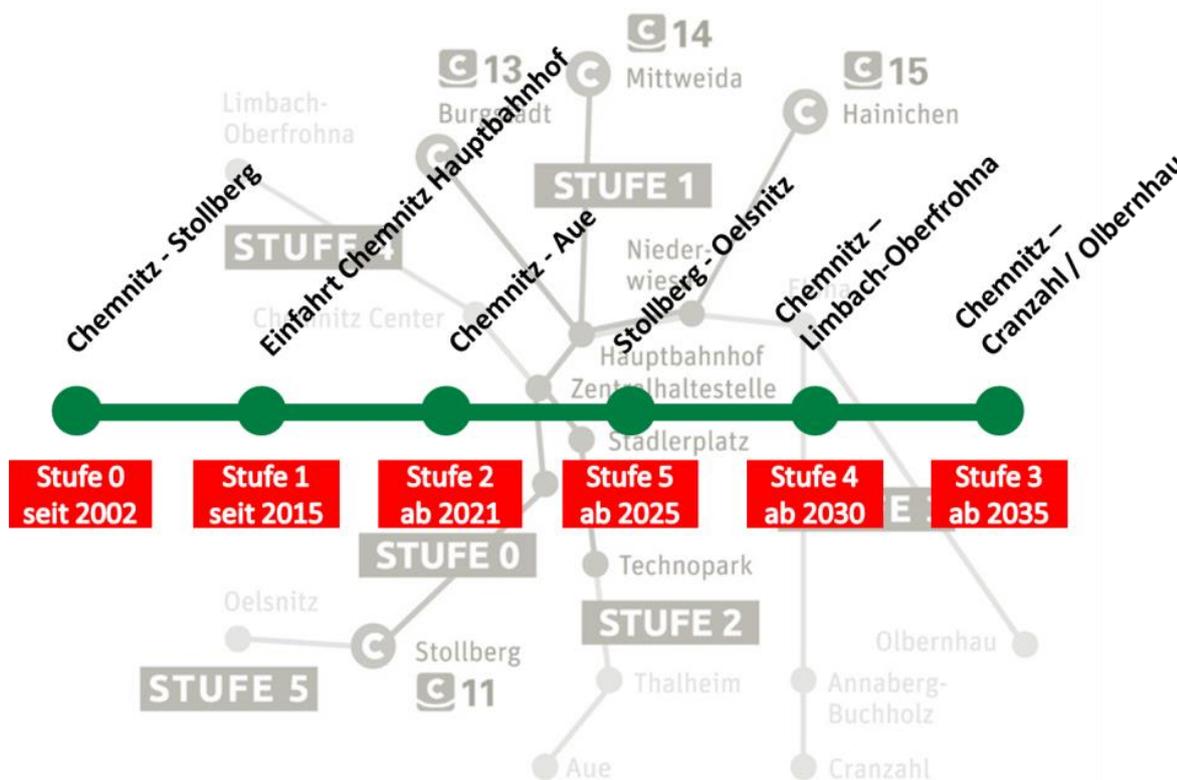


Abbildung 20: Aktuelle Zeitschiene der schrittweisen Umsetzung des Chemnitzer Modell

4.5.2.1 Systemtechnische Verknüpfungsstellen

An den nachfolgenden Verknüpfungsstellen des Chemnitzer Modells wird im Zielzustand (Endausbau) der Systemübergang zwischen Eisenbahn (EBO) und Stadtbahn bzw. Straßenbahn (BOStrab) erfolgen:

- Altchemnitz
- Chemnitz Hauptbahnhof
- Bahnhof Hilbersdorf
- Technopark
- nördlich des Chemnitz-Centers in Richtung Limbach-Oberfrohna

4.5.2.2 Chemnitzer Modell – Stufe 0: Chemnitz – Stollberg

Die Stufe 0 ist als Pilotstrecke seit 2002 in Betrieb und verläuft auf der Relation Chemnitz Hbf – Zentralhaltestelle – Altchemnitz – Stollberg auf einer Länge von 23 Kilometern. Neben den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit wird hier auch auf Grund des Einsatzes neuer Fahrzeuge mittelfristig die bauliche Anpassung der Bahnsteige erforderlich, mit der der barrierefreie Ausbau einhergehen muss.

4.5.2.3 Chemnitzer Modell – Stufe 1: Einfahrt Chemnitz Hauptbahnhof

Mit dem Umbau sowie der Öffnung der Bahnsteighalle und des Querbahnsteiggebäudes wurden bis zum Jahr 2015 die wichtigsten Voraussetzungen geschaffen, um die Züge in das Chemnitzer Straßenbahnnetz integrieren zu können. Dies wird auch in den nächsten Jahren die Grundlage für die Durchbindung der Eisenbahnlinien in den Stadtverkehr Chemnitz sein. Eine Weiterführung der Chemnitzer Modells bis Döbeln wird mit der Verfügbarkeit weiterer Fahrzeuge vollzogen.

Infrastrukturmaßnahmen Stufe 1

Die Elektrifizierung der Strecke nach Hainichen soll bis 2025 umgesetzt werden. Dies ermöglicht den Einsatz rein elektrischer Zweisystemfahrzeuge. Um auf allen Strecken vollständig elektrisch zu fahren, ist es nötig, am Hauptbahnhof Chemnitz die elektrische Systemtrennstelle 750 V / 15 kV nachzurüsten. Diese war 2012 im Rahmen der Stufe 1 bereits Teil der Planfeststellung. Es kann damit zukünftig bei der Beschaffung weiterer Fahrzeuge auf Dieselantrieb verzichtet und ein Pool von klassischen rein-elektrischen Zweisystemfahrzeugen beschafft werden. Die vorhandenen 12 Citylinks kämen dann auf den nicht elektrifizierten Strecken nach Annaberg-Buchholz, Olbernhau und Aue zum Einsatz.

4.5.2.4 Chemnitzer Modell – Stufe 2: Ausbau Chemnitz – Thalheim – Aue

Die Stufe 2 des Chemnitzer Modells umfasst den Ausbau der Strecke vom Bahnhof Chemnitz Süd bis nach Aue. Kernstück der Planungen ist der Neubau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse zwischen Bernsdorfer Straße über Reichenhainer Straße/ TU-Campus bis zur Anbindung an das Eisenbahnnetz nördlich der Werner-Seelenbinder-Straße. Der Teilabschnitt Straßenbahn entlang der Reichenhainer Straße über den TU Campus bis zum Technopark konnte am 8. Dezember 2017 in Betrieb genommen werden.

Der Teilabschnitt Eisenbahn befindet sich aktuell in der Bauphase. Die Verbindungsgleise zwischen der Endstelle Technopark in Chemnitz und der Eisenbahnstrecke nach Aue werden neu gebaut. Von dort aus wird die Eisenbahnstrecke bis Thalheim und Aue ausgebaut. Ziele des Vorhabens sind die direkte, umsteigefreie und bequeme Verbindung des Stadtzentrums Chemnitz mit der Siedlungsachse Zwönitztal und die bessere Erschließung der Technischen Universität Chemnitz aus Richtung Stadt und Umland.

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Mit der Inbetriebnahme des Teilabschnittes Eisenbahn werden die Linien C13 und C14 aus Burgstädt und Mittweida nach Thalheim/Aue verlängert. Dann verkehrt

- die Linie C 13 Aue – Thalheim – Chemnitz Technopark – Burgstädt täglich im 60-min-Takt von den frühen Morgen- bis in die späten Abendstunden,
- die Linie C 14 Thalheim – Chemnitz Technopark – Mittweida montags bis freitags sowie an Samstagen zwischen Vor- und Nachmittag verkehrt zusätzlich die Linie C14 stündlich von Mittweida nach Thalheim und
- die Linie C 15 Chemnitz Technopark – Hainichen im 60-min-Takt (Chemnitz Technopark – Zentralhaltestelle nur werktags)

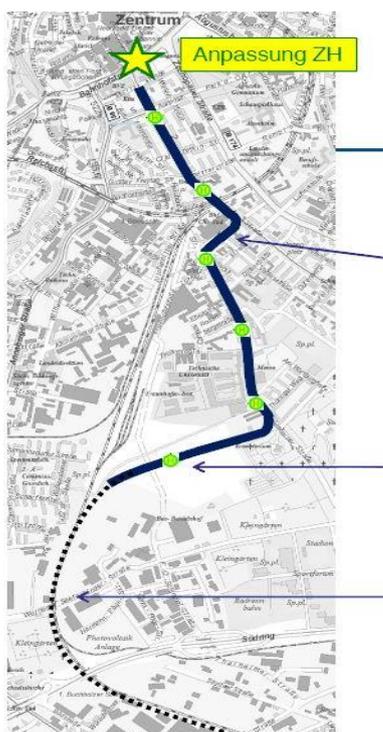
Die Linien C 13 und C 14 ergänzen sich somit montags bis samstags zu einem Halbstundentakt auf der Relation Chemnitz - Thalheim. An Sonntagen verkehrt die Linie C 13 im Stundentakt nach Thalheim und Aue, während die Linie C 14 in Chemnitz endet.

Das vollständige Betriebskonzept sieht eine Durchbindung Aue – Thalheim – Technopark – Zentralhaltestelle – Hauptbahnhof –Sachsen-Allee – Niederwiesa –Olbernhau / Annaberg-Buchholz vor und soll im Zielzustand der Stufe 3 (Betrieb ab 2035), dann vsl. mit den Linien C 16 und C 17 umgesetzt werden.

Infrastrukturmaßnahmen für die Stufe 2

Um den beschriebenen dichteren Takt anbieten zu können, wird eine leistungsfähigere Strecke benötigt. Im Einzelnen werden folgende bauliche Maßnahmen im Teilabschnitt Eisenbahn umgesetzt:

- zweigleisiger Ausbau des Abschnitts zwischen der Verknüpfungsstelle und dem Haltepunkt Reichenhain
- neue ÖPNV-Verknüpfungsstellen an den Bahnhöfen Einsiedel und Meinersdorf sowie am Haltepunkt Reichenhain
- neue Kreuzungsbahnhöfe in Dittersdorf, Meinersdorf und Zwönitz
- fünf neue Haltepunkte in Chemnitz (Erfenschlag Ost), Einsiedel (Gymnasium, August-Bebel-Platz, Brauerei) und Thalheim (Mitte)
- Nachrüstung aktueller Leit- und Sicherungstechnik zwischen dem Bahnhof Chemnitz Süd und dem Bahnhof Aue



Abschnitt 1 in Betrieb

Abschnitt 2 in Betrieb

Abschnitt 3 Anbindung an des Eisenbahnnetz bis Aue derzeit im Bau

Abbildung 21: Anbindung an das Eisenbahnnetz



Abbildung 22: Streckenübersicht Stufe 2 Chemnitzer Modell

4.5.2.5 Chemnitzer Modell – Stufe 3: Ausbau Chemnitz – Niederwiesa

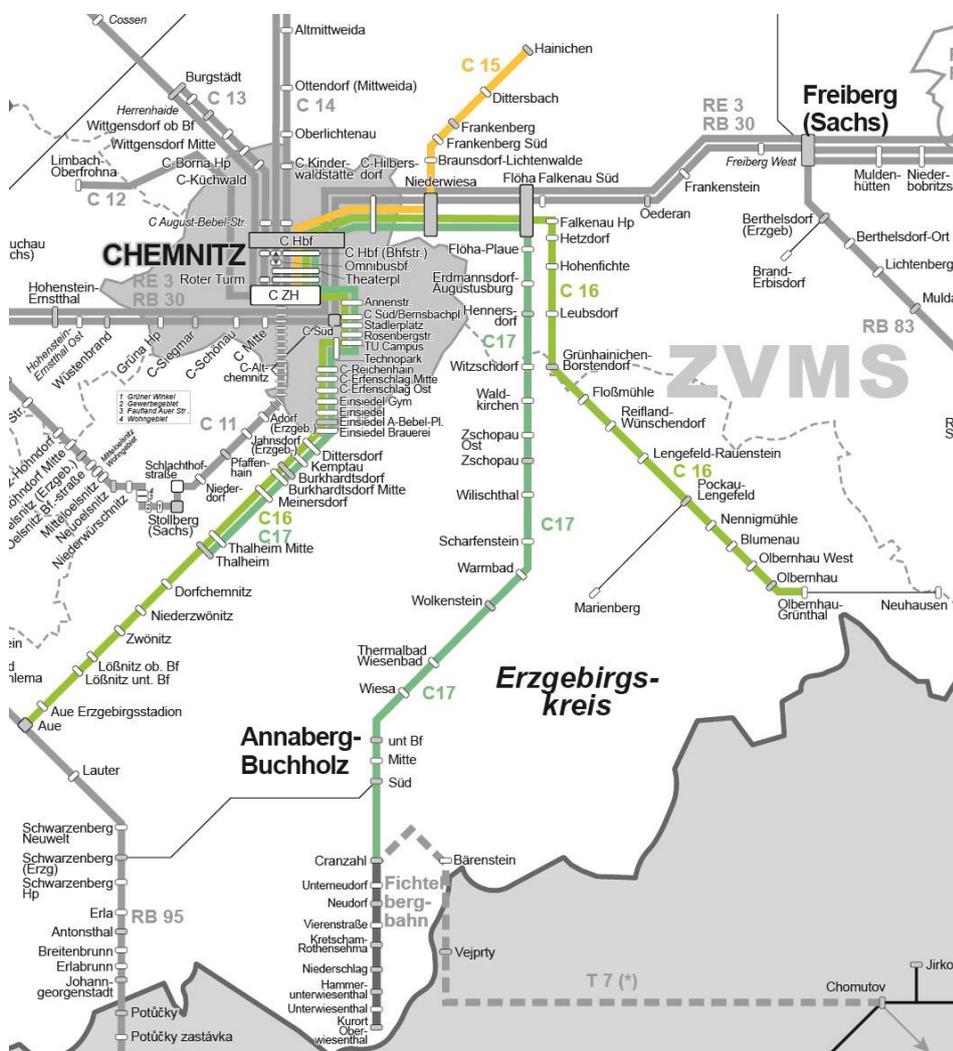


Abbildung 23: Chemnitzer Modell – Stufe 3 – einbezogene Linien

Die Stufe 3 zielt auf die Einbindung der SPNV-Linien aus Richtung Annaberg-Buchholz/Cranzahl und Olbernhau über Niederwiesa direkt in das Chemnitzer Stadtzentrum ab. Außerdem ist die Anbindung und Neuerschließung des Einkaufszentrums Sachsen-Allee und mehrerer Wohngebiete im Stadtgebiet Chemnitz vorgesehen. Dies verspricht eine signifikante Steigerung des Fahrgastaufkommens und löst betriebliche Kapazitätsprobleme im Knoten Chemnitz und auf der Sachsen-Franken-Magistrale.

Die Linie C 15 aus Hainichen soll zur Erschließung weiterer Fahrgastpotenziale im Bereich Sachsen-Allee und August-Bebel-Straße ebenfalls die Streckenführung der Stufe 3 genutzt werden.

Die SPNV-Linien aus Annaberg-Buchholz und Olbernhau werden in Niederwiesa auf dem Streckenabschnitt Sachsen-Allee – Hbf – Zentralhaltestelle – Technische Universität zu einem kongruenten SPNV-Angebot gebündelt. Durch diese Linienüberlagerung wird im Kernabschnitt Chemnitz-Hilbersdorf – Technische Universität ein dichtes SPNV-Taktangebot erreicht. Die Weiterführung dieses Angebotes auf dem Abschnitt Technische Universität – Aue erfolgt im 30-Minuten-Takt bis Thalheim und im Ein-Stunden-Takt bis Aue. Ergänzend und in Abstimmung mit der Stadt Chemnitz sind zusätzlich Anpassungen im Busnetz vorzunehmen.

Die Planung für den Ausbau in Richtung Niederwiesa, Annaberg-Buchholz/Cranzahl und Olbernhau ruht derzeit. Die Ausbaustufe 3 wird als letzte Stufe des Chemnitzer Modells realisiert.

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Die Linie RB 80 Chemnitz – Annaberg-Buchholz – Cranzahl wird bis zur Umsetzung der Stufe 3 (Ausbau Chemnitz – Niederwiesa) die Linienleistungen im Status quo erbringen. Das umfasst allgemein einen Ein-Stunden-Takt montags – freitags zwischen Chemnitz und Annaberg-Buchholz bzw. sechs Fahrtenpaare nach Cranzahl.

Die Linie RB 81 Chemnitz – Olbernhau-Grünthal wird bis zur Umsetzung der Stufe 3 (Ausbau Chemnitz – Niederwiesa) die Linienleistungen ebenfalls im Status quo erbringen. Das umfasst einen Ein-Stunden-Takt montags – freitags bzw. Zwei-Stunden-Takt am Wochenende.

Maßnahmen – Stufe 3

Die Vorzugslösung der Stufe 3 des Chemnitzer Modells aus dem Jahr 2010 sieht eine Straßenbahnstrecke in Verlängerung der Straße der Nationen über die August-Bebel-Straße, das Einkaufszentrum "Sachsen-Allee" und weiter entlang der Frankener Straße bis nach Hilbersdorf vor. Von dort aus soll die Eisenbahnstrecke entlang des stillgelegten Abschnittes bahnlinks als drittes Gleis bis nach Niederwiesa einschließlich niveaugleicher Einbindung in die Hauptstrecke Dresden – Werdau erfolgen. Die Planung der Stufe 3 (Ausbau Chemnitz – Niederwiesa) sieht die folgenden Maßnahmen vor:

- Bau Straßenbahn- bzw. Eisenbahnstrecke,
- Neubau zweigleisige Straßenbahnstrecke,
- Aus- und Neubau eingleisiges Eisenbahngleis,
- Neubau zweier Haltepunkte SPNV (Chemnitz – Helmholtzstraße und Sächs. Eisenbahnmuseum („Schauplatz Eisenbahn“)),
- Ausbau zweier Haltepunkte SPNV (Chemnitz-Hilbersdorf und Bf. Niederwiesa) sowie
- Neubau von mindestens sechs Straßenbahnhaltestellen und
- systemtechnische Verknüpfungsstelle in Chemnitz-Hilbersdorf.

Um Stufe 3 zu gewährleisten wird die Straßenbahn- bzw. Eisenbahnstrecke teilweise über eine ehem. Güterzugstrecke (Bypass) geführt.

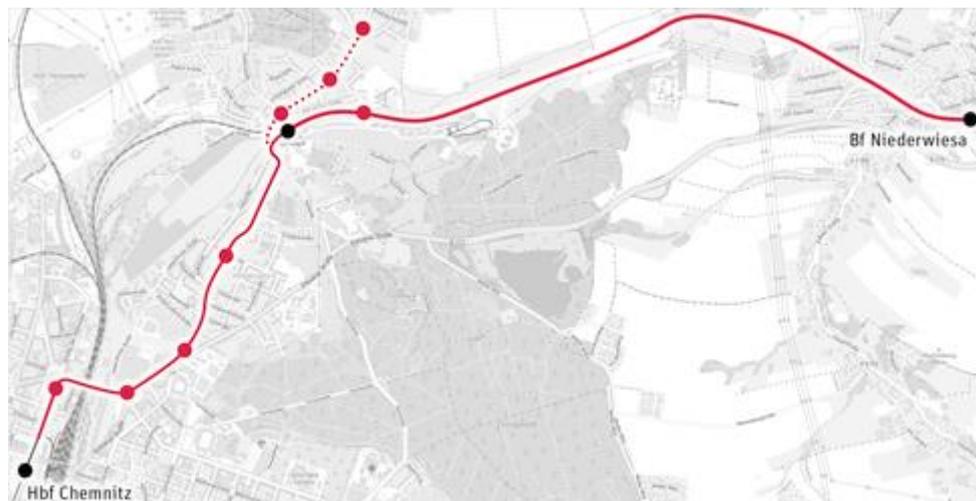


Abbildung 24: geplanter Streckenverlauf; Chemnitzer Modell – Stufe 3⁸⁵

Eine Umsetzung aller Maßnahmen während der Gültigkeit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist nicht vorgesehen. Vor dem Hintergrund des erforderlichen Neubaus des Eisenbahnbetriebshofes (vgl. Kap. 4.7.1 Neubau Betriebshof) sollen bereits die Planungen für die Straßenbahnstrecke mindestens bis zur August-Bebel-Straße vorangetrieben werden.

⁸⁵ Homepage Chemnitzer Modell (Stand 26.05.2020)

4.5.2.6 Chemnitzer Modell – Stufe 4: Norderweiterung Limbach-Oberfrohna

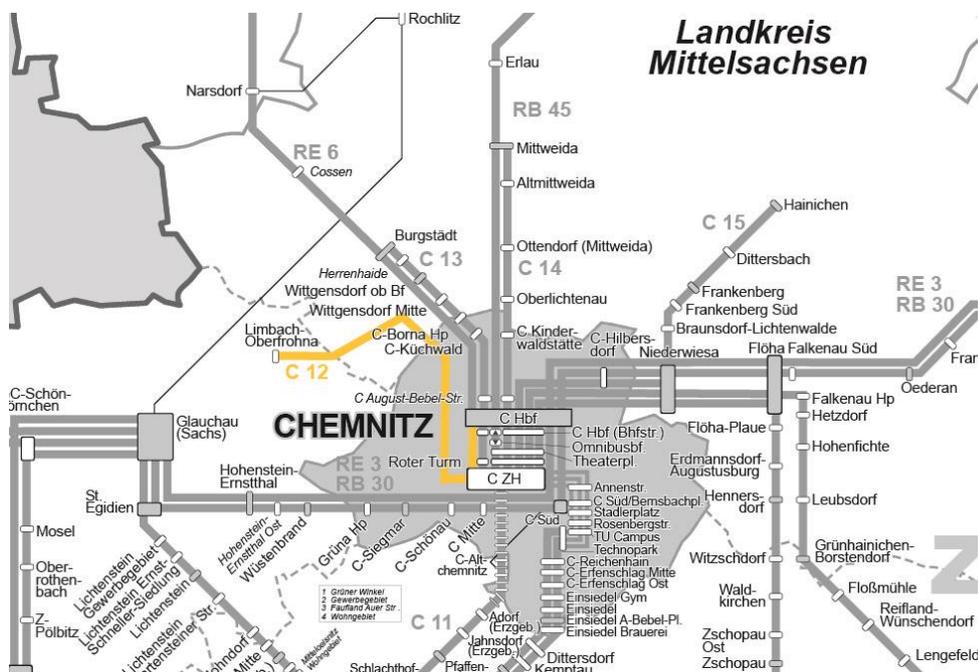


Abbildung 25: Chemnitzer Modell – Stufe 4

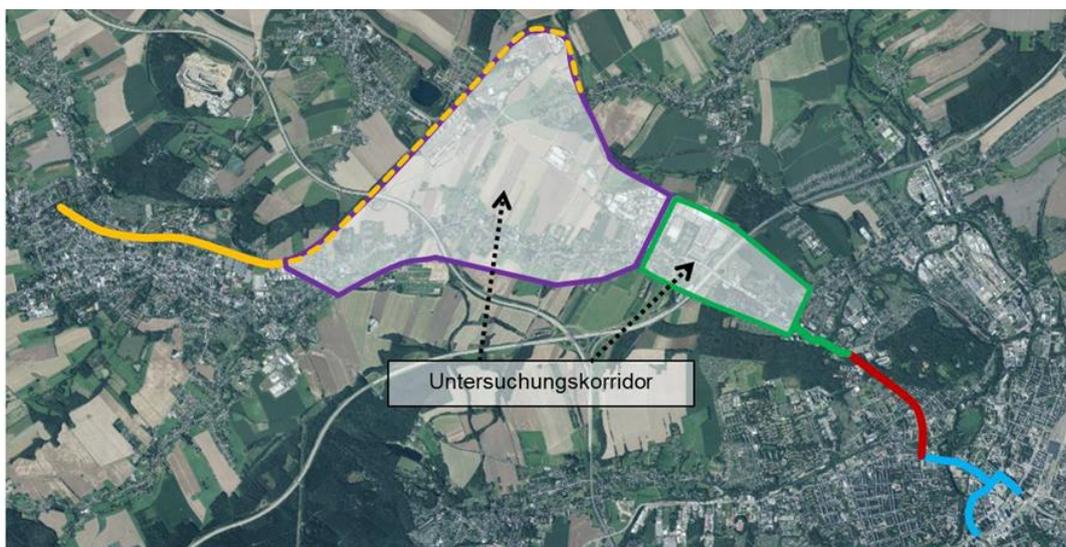
Die Stadt Limbach-Oberfrohna wird eine schnelle und leistungsfähige (Wieder-) Anbindung an das Stadtgebiet Chemnitz, das Gewerbegebiet Chemnitz Center und an den überregionalen Schienenverkehr erhalten. Dies hat für den Verdichtungsraum eine sehr hohe Bedeutung, da mit ihr große Wohn- und Gewerbegebiete erschlossen werden. Moderne Fahrzeuge und die vom Individualverkehr unabhängige Trassenführung werden die Fahr- und Reisezeiten verringern.

Insbesondere die positive Prognose der Arbeitsplatzzahlen verspricht hierbei eine gute Nachfrage. Dem soll durch ein Angebot im 30-Minuten-Takt Rechnung getragen werden.

Infrastrukturmaßnahmen – Stufe 4

Die Stufe 4 ist mit einer 16 Kilometer langen Neubaustrecke die umfangreichste aller Ausbaustufen des Chemnitzer Modells. Ein kleiner Teil der zu planenden Strecke beinhaltet die Nutzung der ehemaligen Eisenbahntrasse nach Limbach-Oberfrohna. Es ist vorgesehen, eine neue Straßenbahnstrecke vom Chemnitzer Stadtzentrum aus über die Brücken- und Theaterstraße, die Hartmannstraße und entlang der Leipziger Straße bis ins Chemnitz Center an der Bundesautobahn 4 zu errichten. Dazu, wie anschließend von dort aus die frühere Trasse nach Limbach-Oberfrohna erreicht werden kann, wurden bereits verschiedene Varianten untersucht.

Die Gesamtstrecke ist in fünf Planfeststellungsabschnitte unterteilt. Die Planung für den Ausbau in Richtung Leipziger Straße und nach Limbach-Oberfrohna wurde im Jahr 2020 wieder aufgenommen. In Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde und der Stadt Chemnitz ist vereinbart, dass Planfeststellung, Bauarbeiten und Inbetriebnahme abschnittsweise erfolgen.



Planfeststellungsabschnitte:

- | | | |
|----------------|---------------------------------------|--|
| PF-Abschnitt 1 | — | Brückenstraße, Theaterstraße, Hartmannstraße bis Leipziger Straße |
| PF-Abschnitt 2 | — | Leipziger Straße von Hartmannstraße bis Wittgendorfer Straße |
| PF-Abschnitt 3 | — | Leipziger Straße von Wittgendorfer Straße bis Chemnitz-Center |
| PF-Abschnitt 4 | — | Chemnitz-Center bis Einbindepunkt Eisenbahnstrecke |
| PF-Abschnitt 5 | — | Eisenbahnstrecke von Einbindepunkt bis Hainstraße Limbach-Oberfrohna |

Abbildung 26: Planfeststellungsabschnitte Chemnitzer Modell – Stufe 4

Der erste Planfeststellungsabschnitt (**PFA 1**) beinhaltet den Bereich der zukünftigen Straßenbahntrasse im Stadtzentrum von Chemnitz. und 2,5 Kilometer zweigleisige Neubaustrecke in der Chemnitzer Innenstadt. Die geplante Strecke verläuft von der Kreuzung Hartmannstraße/Leipziger Straße (Endpunkt PFA 1) entlang der Hartmannstraße bis zur Stadthalle. Dort teilt sich die Strecke in der Theaterstraße, von wo aus zum Falkeplatz (erstes Einbinden in das vorhandene Gleisnetz) oder über die Brückenstraße bis zur Kreuzung Straße der Nationen (zweites Einbinden in das vorhandene Gleisnetz) geführt wird.

Es entsteht unter Einbeziehung der vorhandenen Gleise in der Straße der Nationen, Brücken- und Bahnhofstraße für Straßenbahn und Chemnitzer Modell ein City-Ring, der in beide Richtungen befahren werden kann. Die Planung dieses Planfeststellungsabschnittes 1 begann im Jahr 2020 und soll im 2. Halbjahr 2024 abgeschlossen werden.

Der zweite Planfeststellungsabschnitt (**PFA 2**) beinhaltet den Bereich Leipziger Straße ab der Hartmannstraße bis Wittgendorfer Straße.

Als Voraussetzung für die zukünftige Planung der Straßenbahntrasse in den Planfeststellungsabschnitten **PFA 3** (Wittgendorfer Straße bis Chemnitz-Center) und **PFA 4** (Chemnitz-Center bis Einbindepunkt Eisenbahnstrecke), im Bereich von der Kreuzung Leipziger Straße / Bornaer Straße bis zu Einmündung in die aktuell stillgelegte Eisenbahntrasse von Limbach-Oberfrohna nach Hartmannsdorf, wird die Stadt Chemnitz eine Variantenuntersuchung zur Linienfindung der neu zu bauenden Straßenbahntrasse in diesem Bereich beauftragen und durchführen. Dies wird 2020/2021 durch die Stadt Chemnitz bearbeitet.

Die Stufe 4 (Norderweiterung Limbach-Oberfrohna) umfasst die Maßnahmen:

- Bau Straßenbahn- bzw. Eisenbahnstrecke teilweise über eine aktuell stillgelegte Bahnstrecke (Streckenummer 6636 und 6637),
- 6,1 km Neubau zweigleisige Straßenbahnstrecke,
- 9,6 km Aus- und Neubau eingleisige Eisenbahnstrecke,
- Neu- und Ausbau von sechs SPNV-Halten und
- Neubau von 21 Straßenbahnhaltestellen.

Mit Fertigstellung der Planfeststellungsverfahren sowie der Variantenuntersuchung im Planabschnitt 3 und 4 müssen die Maßnahmen konkretisiert werden.

4.5.2.7 Chemnitzer Modell – Stufe 5: Ausbau Stollberg – Oelsnitz

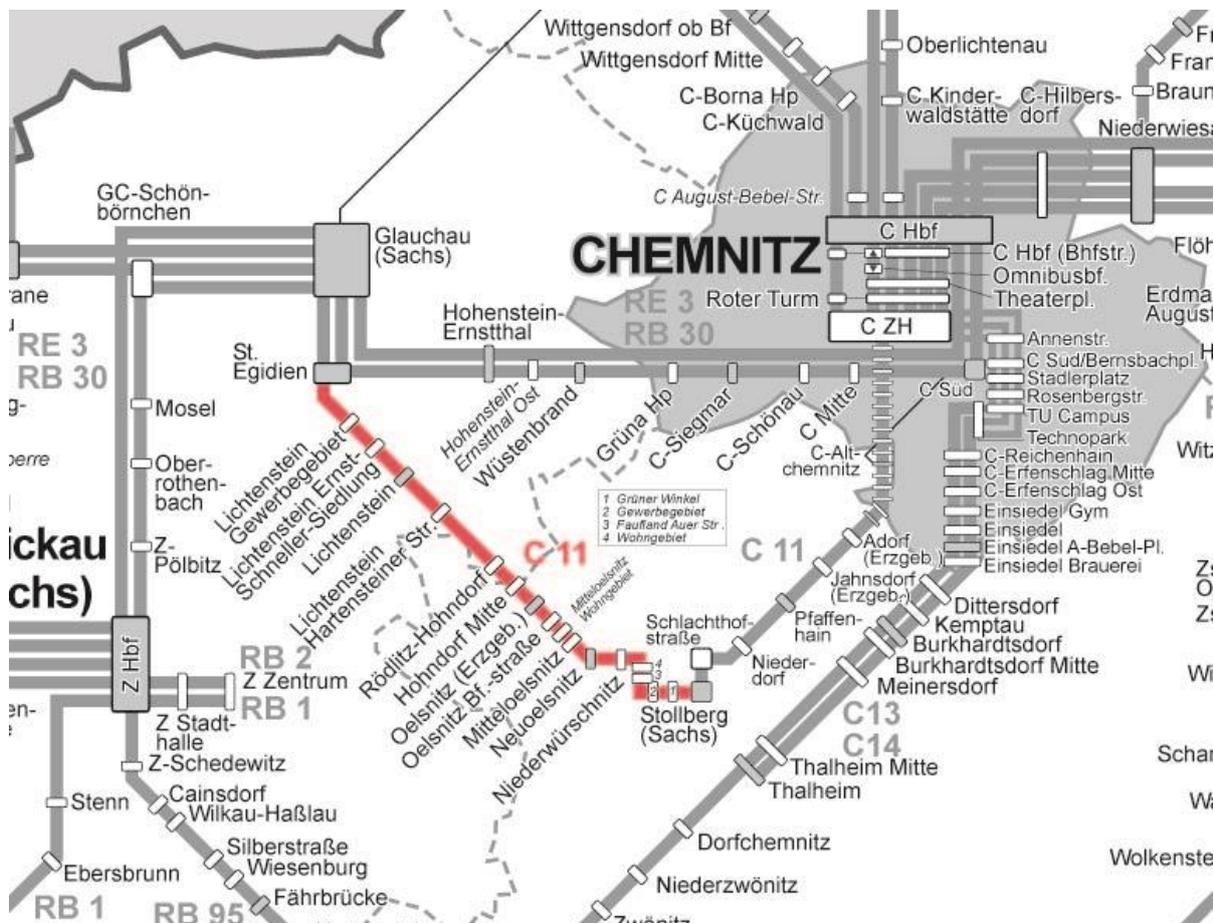


Abbildung 27: Chemnitzer Modell – Stufe 5

Die Stufe 5 soll künftig im Bahnhof Stollberg an die im Betrieb befindliche Pilotstrecke des Chemnitzer Modells (Stufe 0) anschließen und diese bis nach Oelsnitz und St. Egidien verlängern. War ursprünglich die 12-km-Erweiterung von Stollberg bis Oelsnitz geplant, kommen nun weitere zehn Kilometer von Oelsnitz bis St. Egidien dazu. Möglich und auch sinnvoll wird die Erweiterung durch den Einsatz moderner Zweisystemfahrzeuge.

Ziel dieser Verlängerung ist die Verbesserung der Erschließung des dicht bewohnten Siedlungsbandes Niederdorf – Stollberg – Oelsnitz – St. Egidien (Raumordnungskategorie Verdichtungsraum). Für die Fahrgäste wird mit dem Ausbau der Stufe 5 eine schnelle, umsteigefreie und umweltfreundliche Anbindung an das Oberzentrum Chemnitz geschaffen, welche zum Umstieg in den ÖPNV motivieren soll.



Abbildung 28: Bahnhof Stollberg

In Fortsetzung des bewährten Fahrplans zwischen Chemnitz und Stollberg werden die Züge auch auf dem Abschnitt Stollberg – Oelsnitz halbstündlich fahren. Zwischen Oelsnitz und St. Egidien soll ein Stundentakt angeboten werden. Die stündliche Einbindung Glauchaus als Endpunkt wird geprüft.

Infrastrukturmaßnahmen – Stufe 5

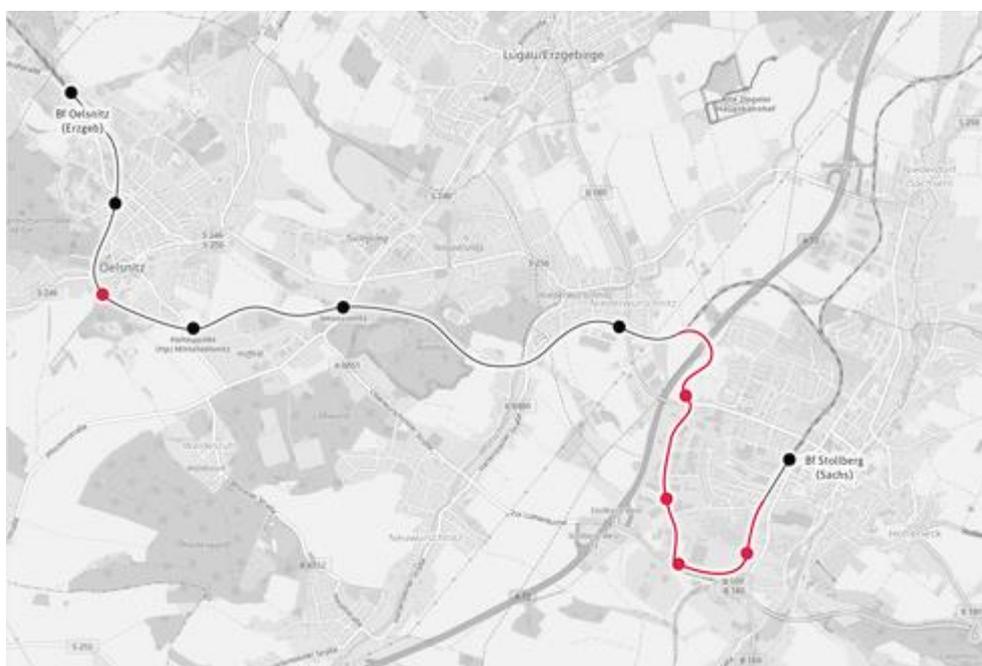


Abbildung 29: geplanter Streckenverlauf; Chemnitzer Modell – Stufe 5⁸⁶

⁸⁶ Homepage Chemnitzer Modell (Stand 26.05.2020)

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Die priorisierte Streckenvariante verläuft vom Bahnhof Stollberg in Richtung Süden und anschließend durch das Gewerbegebiet Stollberger Tor bis zur Anbindung an die Bestandsstrecke Richtung Oelsnitz in Niederwürschnitz. Es erfolgt der Neubau eines Brückenbauwerks über die Zwickauer Straße in Stollberg. Die Auer Straße, die durch das Gewerbegebiet führt, erhält eine Bahntrasse. Hinter dem Bürgerpark wird eine anspruchsvolle Unterquerung der Autobahn 72 entstehen.

Auf dem Neubauabschnitt im Stadtgebiet von Stollberg werden durch die vier zusätzlich geplanten Haltepunkte

- Stollberg Grüner Winkel,
- Stollberg Gewerbegebiet,
- Stollberg Kaufland Auer Straße und
- Stollberg Wohngebiet

die Wohn- und Gewerbegebiete besser erschlossen.

Die Strecke erhält eine Elektrifizierung und ein elektronisches Stellwerk, um sie mit Zweisystemfahrzeugen und dem bewährten Betriebsprogramm befahren zu können. Sie wird außerdem mit moderner Sicherheits- und Kommunikationstechnik ausgestattet. Weiterhin erfolgen die Einrichtung von Schallschutz, umwelttechnische Ausgleichsmaßnahmen und der Ausbau des Bahnhofs in Oelsnitz. Die bestehende Strecke nach Oelsnitz wird in Richtung Oelsnitz mit einer Kreuzungsstelle und einem elektronischen Stellwerk ergänzt.

Optional erfolgt der Bau eines weiteren Haltepunktes in Mitteloelsnitz Wohngebiet.

Nach Abschluss der Überarbeitung der Entwurfsplanung soll im Jahr 2021 das Planfeststellungsverfahren für den Neubauabschnitt und 2022 das Planrechtsverfahren für den Ausbauabschnitt eingeleitet werden. Die darauf aufbauenden Bauzeiträume von zwei Jahren werden nach jetzigem Stand in den Jahren 2023/24 liegen. Im Jahr 2025 kann die neue Strecke ans Netz gehen.

4.5.3 Elektronetz Mittelsachsen

Die auf der Sachsen-Franken-Magistrale verkehrenden SPNV-Leistungen wurden als wesentlicher Bestandteil des „Elektronetzes Mittelsachsen“ (EMS) im Juni 2015 an die Bayerische Oberlandbahn GmbH, ein Unternehmen des französischen Transportkonzerns Transdev, vergeben. Betriebsstart war am 12. Juni 2016. Zusätzlich zu den auf der Sachsen-Franken-Magistrale verkehrenden Linien ist die Linie Chemnitz – Elsterwerda Bestandteil des EMS.

Der Verkehrsvertrag für das EMS läuft bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2030. Pro Jahr werden unter dem bekannten Transdev-Markennamen „Mitteldeutsche Regiobahn“ (MRB) 5,624 Mio. Zug-km Angebotsleistung auf diesen Linien im Gebiet des ZVMS und aller angrenzenden Aufgabenträger erbracht. Ungefähr 65 % der Leistungen werden dabei im Gebiet des ZVMS erbracht, im Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (ZVOE) etwa 19 %, im Zweckverband ÖPNV Vogtland (ZVV) etwa 16 %. Weitere geringe Anteile werden auf dem Gebiet des Freistaates Bayern (RE 3) und im Bereich des Landes Brandenburg (RB 45) erbracht.

In jedem RE-Zug und in 20 % der Regionalbahnen sind Kundenbetreuer zugegen. Auf allen Linien des EMS werden die Tarife der Deutschen Bahn anerkannt, inkl. Zeitkarten und BahnCards. Im Binnenverkehr der einzelnen Zweckverbände gelten die Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen der jeweiligen Verkehrsverbände.

Ein ordentliches Kündigungsrecht gibt es für den Verkehrsvertrag frühestens ab Dezember 2025, um nach einer Streckenelektrifizierung Hof – Nürnberg wieder durchgebundene Verkehre von Dresden über Chemnitz/Südwestsachsen nach Nürnberg organisieren zu können.

Sachsen-Franken-Magistrale

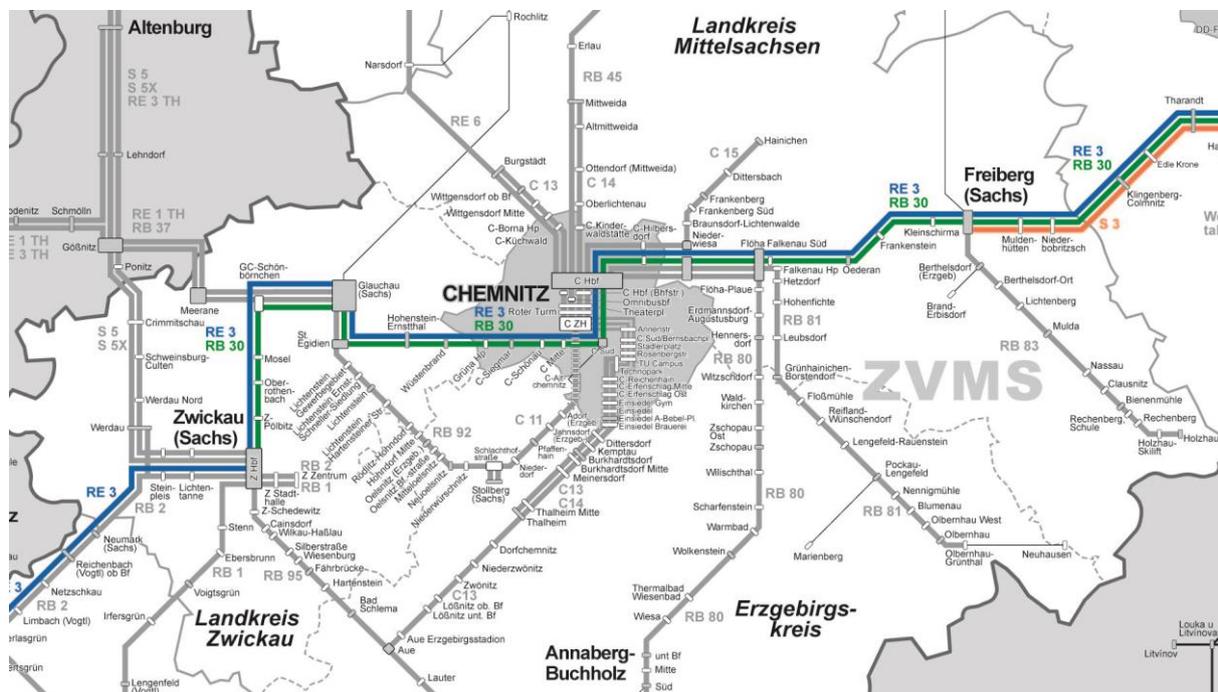


Abbildung 30: Ausschnitt Sachsen-Franken-Magistrale im Bereich des ZVMS

Mit Betriebsaufnahme des EMS im Juni 2016 wurde das Angebot auf der Sachsen-Franken-Magistrale zwischen Dresden und Hof weiter verbessert. Auf den Linien RE 3 und RB 30 kommen die neuen elektrischen Triebzüge vom Typ „Coradia Continental“ als Dreiteiler bzw. Fünfteiler in Einfach- bzw. Doppeltraktion zum Einsatz, um insbesondere zu den verkehrsstarken Zeiten der Nachfrage entsprechende Sitzplatzkapazitäten zu ermöglichen.

Die schnelle Express-Linie RE 3 verkehrt täglich ab ca. 05:00 Uhr im Ein-Stunden-Takt und die Betriebszeit endet ca. 22:30 Uhr. Aufgrund der verschiedenen Verknüpfungen innerhalb des VMS-Gebietes und in die Nachbarregionen hinein bildet diese Linie – auch in Ermangelung eines qualifizierten Schienenpersonenfernverkehrsangebotes – das Herzstück des hochwertigen Schienenverkehrs im VMS-Raum. In den Bahnhöfen Chemnitz Hbf, Zwickau Hbf, Flöha, Freiberg (Sachs) und Glauchau sollen Verknüpfungen der auf diese Bahnhöfe zulaufenden SPNV-Strecken mit den Linien der „Sachsen-Franken-Magistrale“ gewährleistet werden.

Auch die jeden Halt bedienende Linie RB 30 wird täglich im Ein-Stunden-Takt bedient. Der stündliche Grundtakt wird montags bis freitags durch zusätzliche Züge (Unterlinie RB 30V) zwischen Chemnitz Hbf und Zwickau Hbf auf einen Halbstunden-Takt in der Hauptverkehrszeit von ca. 05:30 Uhr bis ca. 08:30 Uhr sowie von ca. 13:30 Uhr bis ca. 18:30 Uhr verdichtet.

In den nachfragestärkeren Wochenend-Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag wird ein SPNV-Nachtverkehr mit zwei Zugpaaren zwischen den beiden Oberzentren Chemnitz und Zwickau angeboten.

Neben den Linien des EMS verkehrt auf der Sachsen-Franken-Magistrale die Dresdner S-Bahnlinie 3 (Dresden – Freiberg) bis in den Verbundraum des VMS. Federführend für den hierfür gültigen Verkehrsvertrag mit einer Laufzeit bis Dezember 2027 ist der ZVOE. Die mittelsächsische Stadt Freiberg wird dabei durch Verdichterleistungen (sechs Fahrtenpaare) der S-Bahnlinie an die Landeshauptstadt Dresden angebunden.

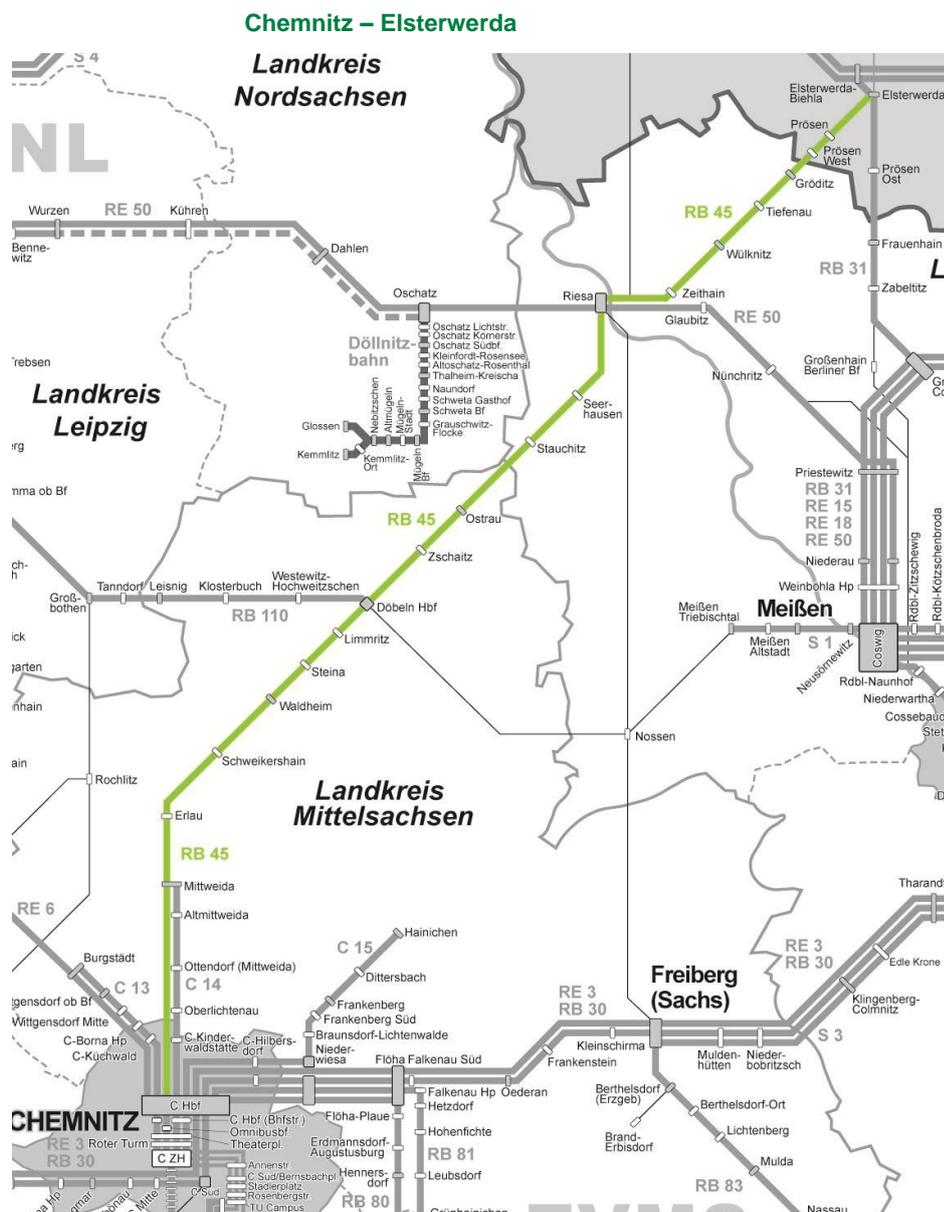


Abbildung 31: Linienvverlauf RB 45

Die Leistungen der RB 45 werden während der Laufzeit des Verkehrsvertrages bis 2030 weiter wie im Status quo erbracht. Die Linie RB 45 verkehrt wochentags im Stundentakt, an Wochenenden wird ein Zwei-Stunden-Takt angeboten. Mit der ab 2025 geplanten Verlängerung der Linie C 14 bis Döbeln (Einsatz zusätzlicher Zweisystemfahrzeuge Citylink) ist die Beschleunigung der RB 45 zwischen Mittweida und Döbeln durch die Auflassung von Unterwegshalten geplant. In Elsterwerda bestehen Umsteigemöglichkeiten zum SPNV in Richtung Berlin, in Riesa sollen Fernverkehrsanschlüsse hergestellt werden.

In diesem Zusammenhang soll das Richtungsgleis Chemnitz – Riesa nach dem Umbau des Haltepunktes Waldheim am Außenbahnsteig angeordnet werden.

4.5.4 Mitteldeutsches S-Bahn-Netz

Zwickau – Leipzig – Halle

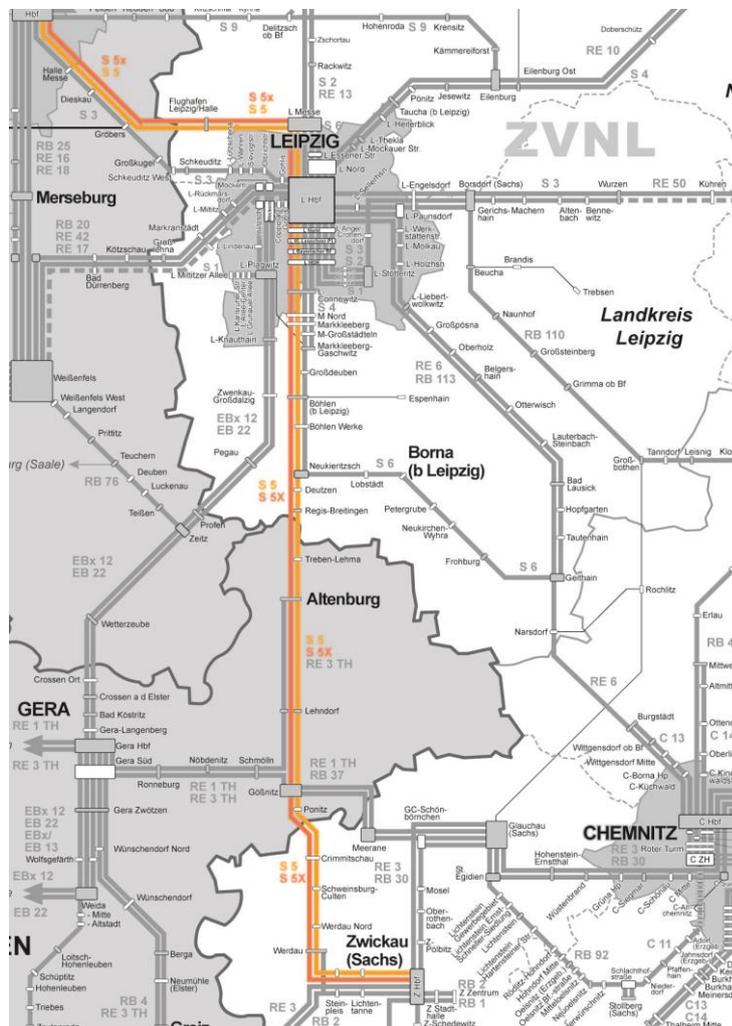


Abbildung 32: S 5 / S 5X – Einbindung des ZVMS in das MDSB-Netz

Die Anbindung der Stadt Zwickau an das Oberzentrum Leipzig erfolgt über das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz mit den Linien S 5 und S 5X Zwickau – Leipzig – Flughafen Leipzig/Halle – Halle. Diese Linien binden den westsächsischen Raum direkt und in dichtem Takt an den Ballungsraum Halle-Leipzig an. Es besteht eine Direktverbindung sowohl zum ICE-Knoten Leipzig Hbf als auch zum Flughafen Leipzig/Halle. Der Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG wurde unter Beteiligung des ZVMS und weiterer SPNV-Aufgabenträger federführend durch den ZVNL verhandelt und läuft bis Dezember 2025.

Mit dem ab Dezember 2025 neu zu schließenden Verkehrsvertrag strebt der ZVMS

- eine stündliche S-Bahn S 5X mit dem Linienvverlauf Zwickau – Leipzig – Flughafen Leipzig/Halle – Halle und einer Flügelung in Werdau mit den Zielen Plauen bzw. Zwickau sowie
- die zweistündliche S 5 Zwickau – Leipzig – Flughafen Leipzig/Halle – Halle mit Flügelung in Gößnitz mit den Zielen Glauchau bzw. Zwickau (derzeit Linie RB 37) an.

Der Liniennast Werdau – Plauen wird in Abstimmung mit dem ZVV in das MDSB-Netz integriert. Die Verbindungen nach Leipzig stellen gegenwärtig die schnellste Anbindung aus dem Raum Zwickau an den hochwertigen Fernverkehr dar. Die Fahrzeit Zwickau – Leipzig beträgt mit der Linie S 5X 1:18 Stunden. In Gößnitz besteht ein Anschluss zwischen der S 5X Zwickau – Gößnitz – Leipzig – Halle und dem RE 1TH Glauchau – Gößnitz – Gera

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

– Erfurt – Göttingen, der die Reisekette von Zwickau nach Ostthüringen und in die Landeshauptstadt Erfurt sicherstellt. Sofern kein gleichwertiger Ersatz geschaffen werden kann, wird dieser Anschluss auch bei einer Fahrzeitverkürzung der S 5X zwischen Leipzig und Zwickau beibehalten.

Maßnahmen zur besseren Anschlussgestaltung

Seitens der Aufgabenträger sollten Maßnahmen hinsichtlich der Anschlussgestaltung des ÖSPV, insbesondere in Werdau und Crimmitschau, an den SPNV geplant werden. Dabei ist besonders auf die Anbindung von PlusBus-Linien zu achten, so z. B. die Ausrichtung der PlusBus-Linie 129 an den SPNV in Werdau. Die Linie 160 Werdau – Crimmitschau könnte einen Anschluss in Crimmitschau herstellen.

Infrastrukturmaßnahmen Sachsen-Franken-Magistrale

Als eine der letzten Ausbaustufen des Gesamtprojekts Sachsen-Franken-Magistrale mit den Achsen Dresden – Hof und Leipzig – Hof ist der Ausbau Markkleeberg-Gaschwitz – Crimmitschau vorgesehen. Zusammen mit bereits abgeschlossenen Teilprojekten der Sachsen-Franken-Magistrale ist dies die Grundlage zur Umsetzung des S-Bahn-Verkehrs zwischen Leipzig und Zwickau/Plauen sowie Glauchau.

Döbeln – Leisnig – Leipzig

Die Linie RB 110 verkehrt bis Dezember 2025 weiter wie im Status quo auf der Relation Döbeln – Leisnig – Grimma – Leipzig. Dies umfasst einen Stundentakt von montags bis freitags und einen Zwei-Stunden-Takt am Wochenende.

Mit Inbetriebnahme des MDSB2025plus-Netzes ab Dezember 2025 wird die Leistung in die S-Bahn-Linie S 1 Döbeln – Leisnig – Grimma – Leipzig übergehen. Ziel ist es, die Verkehrsleistung künftig, wie auch die Linien S 5 und S 5X, durch den City-Tunnel Leipzig zu führen. Die S 1 soll ab Döbeln gleichfalls im Stundentakt montags bis freitags und zweistündlich am Wochenende verkehren. Hierbei ist ein Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben vorgesehen.

Infrastrukturmaßnahme: Elektrifizierung Borsdorf – Grimma – Döbeln Zentrum

Der ZVMS unterstützt die vom ZVNL angestrebte perspektivische Elektrifizierung der Strecke Borsdorf – Grimma – Döbeln Zentrum. Die Maßnahme wird das zukünftige S-Bahn-Angebot weiter verbessern. Bis zu einer baulichen Umsetzung wird der Einsatz von Schienenfahrzeugen mit alternativen Antrieben bevorzugt. In diesem Zusammenhang erfolgt eine Untersuchung des ZVNL zum Betrieb von Schienenfahrzeugen mit alternativen elektrischen Antrieben, die Voraussetzung für die Führung der Linie durch den City-Tunnel Leipzig ist.

Glauchau – Gößnitz

Auf der Strecke Glauchau – Gößnitz verkehrt die Linie RB 37 täglich im Zwei-Stunden-Takt. Die Leistung wird bis zum Fahrplanwechsel im Juni 2021 durch die DB Regionetz Verkehrs GmbH (Erzgebirgsbahn) und anschließend bis Dezember 2025 durch die City-Bahn Chemnitz GmbH betrieben. Danach soll die Verkehrsleistung dem MDSB2025plus-Netz zugeordnet und in die Linie S 5 integriert werden. Es ist vorgesehen, die Linie S 5 in Gößnitz nach Glauchau und Zwickau zu flügeln. Ein Zwei-Stunden-Takt soll weiterhin bestehen. Bedarfsabhängig ist auch ein Stundentakt zu prüfen.

Darüber hinaus wird auch zukünftig die auf dieser Strecke verlaufende, überregional bedeutsame Mitte-Deutschland-Verbindung Chemnitz – Hohenstein-Ernstthal – Glauchau – Gera – Erfurt – Göttingen zwischen Glauchau und Göttingen durch den RE 1TH bedient. Diese Leistung wird durch den Freistaat Thüringen bestellt. In 2020 erfolgte eine Vertragsverlängerung bis 2028.

Nach Fertigstellung der Elektrifizierung zwischen Weimar und Gößnitz soll dieser Regionalexpress auch in elektrischer Traktion bis Chemnitz verkehren. Dies bedingt jedoch die Verfügbarkeit der entsprechenden finanziellen Ausstattung des ZVMS zur Bestellung dieser zusätzlichen Leistungen.

Die Elektrifizierung des Abschnitts Weimar – Gera – Gößnitz ist im Bundesverkehrswegeplan als Maßnahme des „vordringlichen Bedarfs“ eingestuft. Derzeit befindet sich das Vorhaben in der Vorplanungsphase. Baubeginn ist

frühestens im Jahr 2026. Die Maßnahme verbessert die Anbindung auf der Mitte-Deutschland-Verbindung auch für den ZVMS erheblich, liegt jedoch nicht in dessen Verbandsgebiet.

4.5.5 Chemnitz – Leipzig

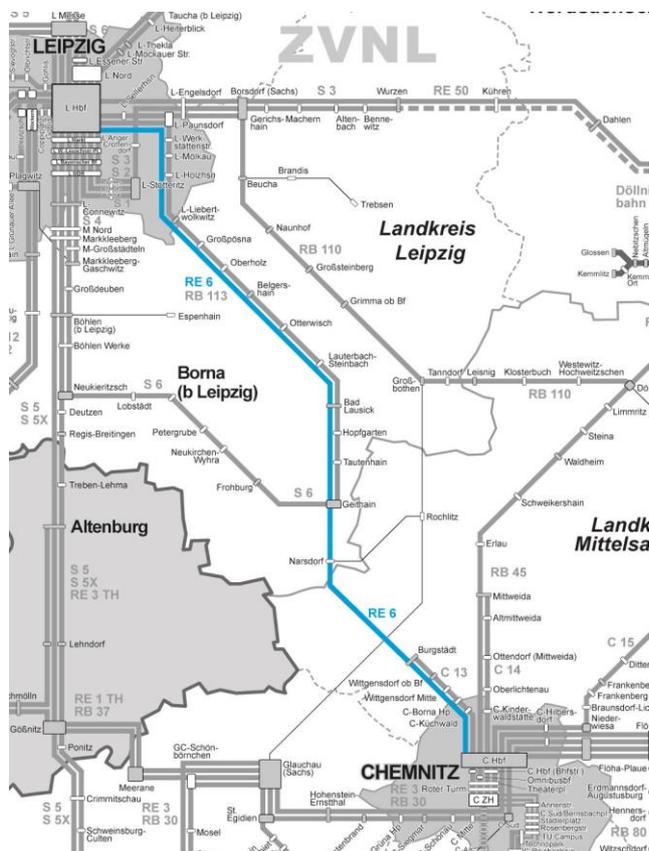


Abbildung 33: Linienverlauf ABS Chemnitz – Leipzig

Mit der Expresslinie RE 6 ist das Oberzentrum Chemnitz direkt an den ICE-Knoten Leipzig Hbf. angebunden. Die Fahrzeit Chemnitz – Leipzig beträgt etwa eine Stunde. Der Verkehrsvertrag mit der Transdev Regio Ost GmbH, die die Leistungen unter der Marke Mitteldeutsche Regiobahn erbringt, läuft mindestens bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023, maximal bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025.

Der zu bestellende Stundentakt ermöglicht regelmäßige Anschlüsse in Chemnitz und Geithain. In Chemnitz kann zum sogenannten „Halb-Knoten“ in/aus Richtung Annaberg-Buchholz (– Cranzahl), Freiberg – Dresden, Zwickau, Mittweida und Stollberg direkt umgestiegen werden. In Geithain besteht Anschluss an die S-Bahn S 6 über Borna nach Leipzig.

Ziel des ZVMS ist der Einsatz höherwertiger Neufahrzeuge mit elektrischer Traktion. Der jetzige Ausbauzustand inkl. der fehlenden Elektrifizierung steht einer Realisierung entgegen. Aus diesem Grund hat der ZVMS gemeinsam mit dem ZVNL batterieelektrische Fahrzeuge vom Typ Alstom Coradia Continental beschafft und wird diese ab Dezember 2023 zum Einsatz bringen. Diese Fahrzeuge stehen im Eigentum des ZVMS und werden dem Betreiber für die Dauer der Verkehrsleistung zur Verfügung gestellt.

Nach dem Ausbau der Strecke soll diese im 30-Minuten-Takt bedient werden. Die Integration bzw. eine Überlagerung mit dem ggf. einzuführenden Fernverkehrsangebot (Deutschlandtakt) zum 30-Minuten-Takt wird geprüft. Die Fahrten erfolgen in der Hauptverkehrszeit in Doppeltraktion und bieten so 300 Sitzplätze. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h, wodurch die Fahrzeiten deutlich verkürzt und mehr Anschlüsse in Leipzig erreicht werden. Während der Bauphase und der damit einhergehenden Streckensperrungen sollen die Verkehrsleistungen von Chemnitz über alternative Strecken nach Leipzig umgeleitet werden.

In Prüfung ist eine Verlängerung der Linie in Tagesrandlage von Leipzig bis ins Erzgebirge.

Infrastrukturmaßnahme Ausbau Chemnitz – Bad Lausick – Leipzig

Beim infrastrukturellen Ausbau der Strecke Chemnitz – Bad Lausick – Leipzig bedarf es der durchgängigen Elektrifizierung der Strecke, einer weitgehenden Zweigleisigkeit und dem Neubau von Begegnungsmöglichkeiten. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Leipzig und Chemnitz wurde als verkehrspolitisches Ziel des Freistaats Sachsen im LVP Sachsen 2030 verankert und für den Bundesverkehrswegeplan (Abschnitt Chemnitz – Geithain als Vorhaben des „vordringlichen Bedarfs“) angemeldet. Im Rahmen einer Planungsvereinbarung wird derzeit die Vorplanung von 2015 überarbeitet.

Ausbau und Elektrifizierung der Strecke schaffen zukünftig eine Kapazitätserhöhung und somit auch Trassen für die Züge des Fernverkehrs. Die umfangreiche Maßnahme sieht laut DB Netz AG die Erneuerung und den Ausbau von

- mehreren Bahnhöfen und Haltepunkten,
- 75 Eisenbahnüberführungen,
- 13 Straßenüberführungen,
- 141 Durchlässen und
- 30 Bahnübergängen (BÜ) sowie
- den Neubau von Haltepunkten in Cossen und Herrenhaide (Ortsteil von Burgstädt)

vor. Darüber hinaus soll im Nahverkehr ein 30-Minuten-Takt zwischen Leipzig, Bad Lausick, Geithain und Burgstädt ermöglicht werden.

Der Abschnitt Geithain – Bad Lausick – Leipzig soll mit Mitteln aus dem Strukturstärkungsgesetz finanziert werden. Die in Verantwortung der DB AG befindliche Maßnahme soll frühestens im Jahr 2025 begonnen und zwischen 2026 und 2028 durch Vollsperrungen auf jeweils den Abschnitten Leipzig – Geithain und Geithain – Chemnitz umgesetzt werden. Die Inbetriebnahme der modernisierten Strecke ist Ende des Jahres 2028 zu erwarten.

Nur mit Umsetzung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen können der Einsatz elektrischer Triebwagen und eine Reisezeit von deutlich unter einer Stunde umgesetzt werden.

4.5.6 Regionale Erschließungslinien

Die regionalen Erschließungslinien ergänzen das Angebot auf dem SPNV-Hauptnetz. Dazu gehören die Linien gemäß nachfolgender Abbildung. Diese sind überwiegend durch einen bedarfsgerechten Stundentakt montags bis freitags und einen Zwei-Stundentakt an Wochenenden gekennzeichnet.

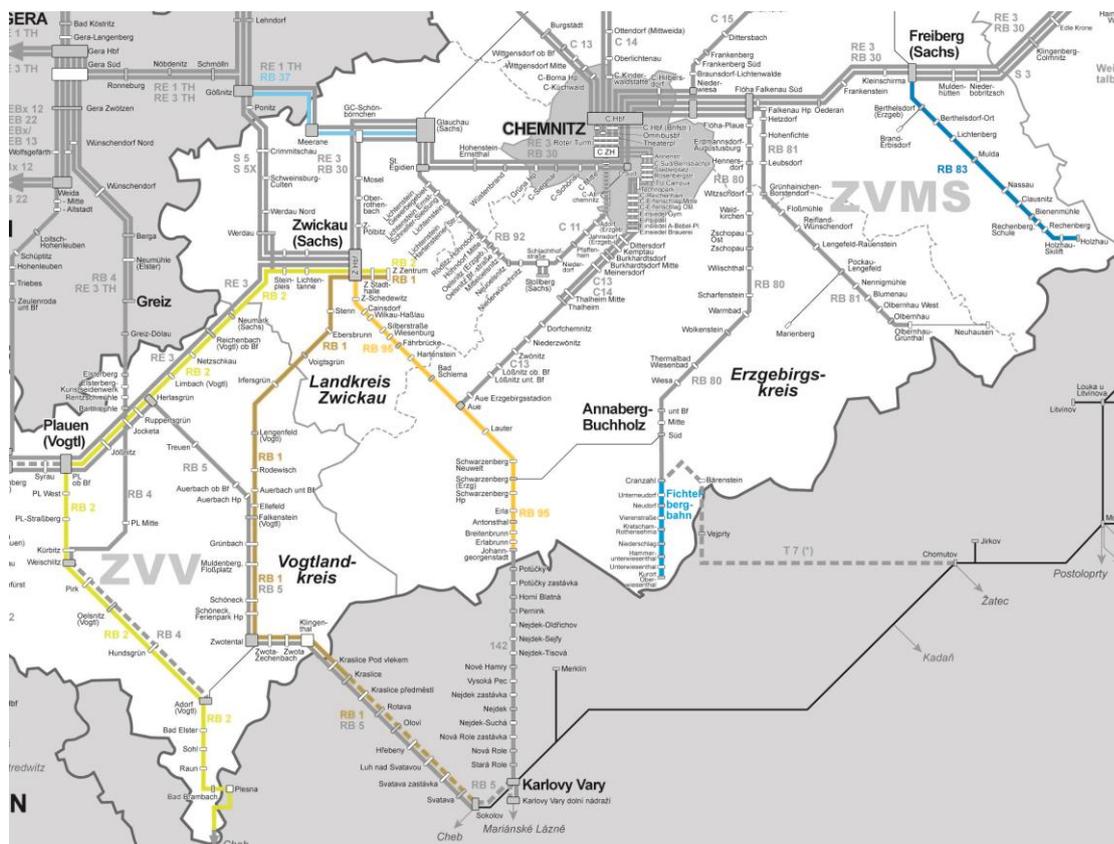


Abbildung 34: Regionale Erschließungslinien im ZVMS

Erzgebirgsnetz

Im Juni 2020 beschloss die Verbandsversammlung des ZVMS die Verlängerung des bisherigen Vertrages der Erzgebirgsbahn. Das 172 Kilometer lange Erzgebirgsnetz wird bis Juni 2024 weiter betrieben. Die Leistungen der Linien werden weiterhin analog des Status quo wie folgt erbracht.

- Die Linie **RB 80 Chemnitz – Annaberg-Buchholz – Crazzahl** im Stunden-Takt täglich zwischen Chemnitz – Annaberg-Buchholz (einzelne Fahrten nur mo - fr) sowie sechs Fahrtenpaare nach Crazzahl.
- Die Linie **RB 81 Chemnitz – Olbernhau-Grünthal** im Stunden-Takt montags bis freitags bzw. im Zwei-Stunden-Takt am Wochenende.
- Die Linie **RB 95 Zwickau – Aue – Johannegeorgenstadt** täglich im Stunden-Takt

Für die Leistungsvergabe ab Juni 2024 bis zur Umsetzung der Stufe 3 des Chemnitzer Modells (Ausbau Chemnitz – Niederwiesa) werden verschiedene Möglichkeiten geprüft:

- Direktvergabe
- Europaweite Vergabe
- Integration der Linie RB 95 in einen bestehenden Verkehrsvertrag

Der Leistungsumfang und das Angebot der Linien werden perspektivisch beibehalten.

Mit Umsetzung der Stufe 3 des Chemnitzer Modells werden die Linien RB 80 und RB 81 in das integrierte Verkehrssystem aufgenommen und erhalten eine direkte Anbindung an das Einkaufszentrum Sachsen-Allee und das Zentrum in Chemnitz.

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Bei den Ausbauplanungen muss ein Kreuzungspunkt am Bahnhof Thermalbad Wiesenbad vorgesehen werden, um einen diskriminierungsfreien Zugang zur Streckeninfrastruktur zwischen Wolkenstein und Annaberg-Buchholz gewährleisten zu können.

Eine Durchbindung der RB 95 bis Zwickau Zentrum soll perspektivisch, in Abhängigkeit von der der Umsetzung des MDSB2025plus-Netzes inklusive des Astes Werdau – Plauen und des damit verbundenen Wegfalls der RB 2 nach Zwickau Zentrum ab 2025, geprüft werden.



Abbildung 35: Bahnhof Schwarzenberg

Freiberg – Holzgau

Die Strecke Freiberg – Holzgau wird an Werktagen (mo - fr) im Stundentakt zwischen Freiberg und Holzgau. (Taktlücke am Vormittag) bedient. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen wird ebenso ein Stundentakt von früh bis nachmittags angeboten. Nach 15:00 verkehren die Züge im 2-Stunden-Takt. In Freiberg bestehen Anschlüsse an die Züge in Richtung Chemnitz und Dresden.

Für die Vergabe der Leistungen ab Juni 2024 werden verschiedene Möglichkeiten geprüft:

- Direktvergabe
- Europaweite Vergabe
- Integration der Linie in einen bestehenden Verkehrsvertrag

Der Leistungsumfang und das Angebot der Linie wird perspektivisch beibehalten.

Vogtlandnetz

Das Vogtlandnetz verkehrt auch zukünftig mit den Linien

- RB 1 Zwickau-Zentrum – Zwickau Hbf – Ifersgrün (– Falkenstein – Klingenthal – Kraslice)
- RB 2 Zwickau-Zentrum – Zwickau Hbf – Werdau – Plauen (– Cheb / Hof)

aufgabenträgerübergreifend vom Vogtland nach Zwickau. Gleichzeitig gewährt die RB 2 die Anbindung an das MDSB-Netz in Werdau (S 5X) und Lichtentanne (S 5). Beide Linien verkehren weiter im Stundentakt an sieben

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Tagen die Woche. Zwischen Zwickau Hauptbahnhof und Stadthalle bilden RB 1 und RB 2 gemeinsam einen 30-Minuten-Takt, welcher auch bis Zwickau Zentrum wieder aufgenommen werden soll.

Ab Dezember 2025 sollen die Leistungen der RB 2 in das MDSB2025plus-Netz übergehen und nicht mehr nach Zwickau geführt. Die RB 1 verkehrt auf dem Gebiet des ZVMS wie im Status quo bis Dezember 2028 nach Zwickau Zentrum.

Die Bestellung der beiden Linien und weiterer zum Vogtlandnetz gehörender erfolgt durch den ZVV. Der ZVMS leistet eine anteilige Finanzierung am Netz.

Infrastrukturmaßnahmen Zwickau Zentrum

Für die Bedienung der Haltestelle Zwickau Zentrum im 30-Min-Takt durch die Linien RB 1 und RB 2 ist eine Ertüchtigung der Infrastruktur ab Stadthalle für alle eingesetzten Fahrzeugbaureihen erforderlich. Diese wird im Jahr 2021 umgesetzt sein. Die auf dem Streckenabschnitt vorhandene Leit- und Sicherungstechnik ist zu modernisieren.

Fichtelbergbahn – KBS 518

Die Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Kurort Oberwiesenthal soll insbesondere zur Unterstützung des „sanften Tourismus“ ins Erzgebirge einen Beitrag leisten. Nicht zuletzt zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Schmalspurbahnstrecke mit dem SPNV ist die anschlussorientierte Bedienung des Streckenabschnitts Annaberg-Buchholz – Cranzahl fester Bestandteil der Planungen des ZVMS. Dies wird auch bei den Planungen zur Ausbaustufe 3 des Chemnitzer Modells berücksichtigt.

Der ZVMS ist neben dem ZVOE Eigentümer der SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH und Aufgabenträger der Fichtelbergbahn auf der KBS 518 Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal. Der entsprechende Verkehrsvertrag zwischen der SDG und dem Zweckverband wurde unbefristet abgeschlossen.

Die Fichtelbergbahn bedient täglich die ca. 17,4 km lange Strecke von Cranzahl (654 m) auf den Fichtelberg nach Kurort Oberwiesenthal (893 m) und zurück. Die Anzahl der Fahrten variiert saisonbegingt. Zur Hauptsaison wird die Strecke täglich mit fünf Fahrtenpaaren sowie einem Wochenendverstärker bedient, in der Nebensaison reduziert sich die Anzahl der täglichen Fahrtenpaare auf drei. Die Anschlussbeziehungen zur KBS 517 im Bahnhof Cranzahl werden langfristig gesichert. .

Weitere Schmalspurbahnen und andere touristische Bahnen stellen ein exklusives touristisches Potenzial dar. Sie sind kein Bestandteil des Nahverkehrsplanes.

Saisonverkehr Cranzahl und Vejprty

Auf dem elf Kilometer langen Streckenabschnitt zwischen Cranzahl und Vejprty bestellt der ZVMS gemeinsam mit dem tschechischen Kreis Usti nad Labem. Der ZVMS ist dabei auf deutscher Seite Besteller für den Abschnitt Cranzahl – Bärenstein. Das Angebot wird saisonal von April bis September bereitgestellt. Der grenzüberschreitende SPNV verbindet damit an Wochenenden nicht nur Cranzahl mit Vejprty, sondern auch Chemnitz mit der Erzgebirgsregion um Cranzahl, Vejprty und Chomutov über eine Bahndistanz von 130 Kilometern. Sonnabends und sonntags gibt es jeweils früh, mittags und nachmittags eine Verbindung mit Umstieg in Cranzahl zwischen Nordböhmen und dem Zentrum Mittelsachsens.

4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken

Mehrere nicht mit SPNV bestellte Strecken im Verbandsgebiet sind hinsichtlich ihrer Verbindungsfunktion und potenziellen Nachfrage mit anderen SPNV-Strecken vergleichbar. Die Verbandversammlung des ZVMS hat im Juni 2020 einen Grundsatzbeschluss zur Unterstützung der Reaktivierung der SPNV-Strecken

- Pockau-Lengefeld – Marienberg,
- Rochlitz – Colditz – Großbothen bzw. Narsdorf – Rochlitz ,
- Döbeln – Meißen sowie

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

- Holzhau – Moldau (Moldava)

gefasst.

Strecke Pockau-Lengefeld – Marienberg (KBS 519)

Ein Anfang Februar 2020 vorgestelltes Gutachten des Sächsischen Staatsministeriums des Inneren zur Reaktivierung der Bahnstrecke Pockau-Lengefeld – Marienberg sieht ein Potenzial von 470 Fahrgästen pro Werktag auf dieser Strecke. Das Gutachten empfiehlt den Bau von vier neuen Haltepunkten:

- an der Marienberger oder Sorgauer Straße in Pockau,
- an der Kniebreche in Zöblitz,
- an der Dörfelstraße in Marienberg sowie
- am Streckenende in Marienberg.

Die zwei bestehenden Zugangsstellen in Zöblitz-Pobershau und am Bahnhof Marienberg würden in ihrer aktuellen Lage entfallen. Die Strecke könnte durch ein zusätzliches Fahrzeug im Stundentakt bedient werden. Ergänzend ist eine Prüfung von Änderungen im Stadtverkehr Marienberg und Anpassungen im Bus-Regionalverkehr anzustreben.

Anbindung Rochlitz

Die Abschnitte Narsdorf – Rochlitz und Großbothen – Colditz – Rochlitz werden hinsichtlich einer Reaktivierung für den SPNV untersucht. Eine vom VMS durchgeführte Analyse kommt zu dem Ergebnis, dass bei Betrachtung der Gesamtelation Narsdorf – Rochlitz – Großbothen relevante Potenziale vorhanden sind.

Strecke Döbeln – Meißen

Die Federführung für diese Strecke liegt beim ZVOE. Es liegt eine Potenzialanalyse aus dem Jahr 2019 vor. Sie schließt mit einer prognostizierten Querschnittsbelastung von 500 Personen. Voraussetzung dafür ist die stündliche Durchbindung der Leistung Döbeln – Meißen als Regionalexpress bis Dresden Hbf. Die Betriebskosten liegen dadurch bei ca. 10 Mio. EUR p.a. Zu den Investitionsbedarfen erfolgt seit Herbst 2019 eine Untersuchung durch den Infrastrukturbetreiber Nossen-Riesaer Eisenbahn-Compagnie.

Strecke Holzhau – Moldau (Moldava)

Hierfür liegen keine aktuellen Studien vor. Die Betriebskosten wären aufgrund des sehr kurzen Abschnittes im ZVMS in der Größenordnung von ca. 100 TEUR zu beziffern. Für alle Reaktivierungsstrecken gibt es aktuell keine Finanzierung für die Investition und den Betrieb.

Der VMS will sich an den Gesprächen zur Reaktivierung beteiligen und bei Bedarf Regionalverkehrsangebote schaffen, um diese Vorhaben und die beteiligten Kommunen sowie Infrastrukturbetreiber nach Möglichkeit zu unterstützen. Er beabsichtigt, unter der Voraussetzung der gesicherten Finanzierung, auf diesen Strecken Eisenbahnverkehrsleistungen zu bestellen. In Stellungnahmen, Anhörungen und Prognoserechnungen gegenüber dem Freistaat Sachsen werden die Mehrbedarfe zukünftig mit angemeldet.

4.5.8 Fernverkehr – Deutschlandtakt

Im Nahverkehrsraum Mittelsachsen existiert aktuell kein Angebot im Schienenpersonenfernverkehr.

Da SPNV-Angebote eigenwirtschaftlich erbracht werden und die Aufnahme eines solchen Angebotes eine unternehmerische Entscheidung der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, gibt es – mit Ausnahme politischer Appelle an die DB AG – keine Einflussmöglichkeiten des ZVMS. Dennoch werden für die Zukunft im Rahmen des Möglichen die Voraussetzungen für eine Wiederbelebung des SPNV geschaffen.

Das in 2016 durch das BMVI gegründete "Zukunftsbündnis Schiene" verfolgt u. a. das Ziel der Einführung eines republikweiten Deutschlandtakts. Ende Juni 2020 wurde nunmehr der Masterplan Schiene und der dritte Gutachterentwurf des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt vorgelegt. Der erarbeitete Zielfahrplan hat gleichwohl

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Auswirkungen auf den SPNV im ZVMS-Gebiet. Dies betrifft im Wesentlichen die Strecken mit folgenden, avisierten Fernverkehrsangeboten (Stand 3. Gutachterentwurf):

- Chemnitz – Bad Lausick – Leipzig → zweistündlicher Fernverkehr nach Köln
- Mitte-Deutschlandverbindung → zweistündlicher Fernverkehr von Chemnitz über Gera – Jena – Erfurt nach Aachen
- Sachsen-Franken-Magistrale → zweistündlicher Fernverkehr von Dresden über Chemnitz – Zwickau – Plauen nach Regensburg und München

Am vorgestellten Zielfahrplan soll sich der zukünftige Infrastrukturausbau des Bundes orientieren. Der ZVMS unterstützt diesen Entwurf unter der Maßgabe, dass die dargestellten Leistungen als eigenwirtschaftlicher Fernverkehr (Vorzugslösung) erbracht werden oder eine zusätzliche Finanzierung für den genannten schnellen Regionalverkehr, über die aktuell verfügbaren Finanzierungsmittel hinaus, bereitgestellt wird.

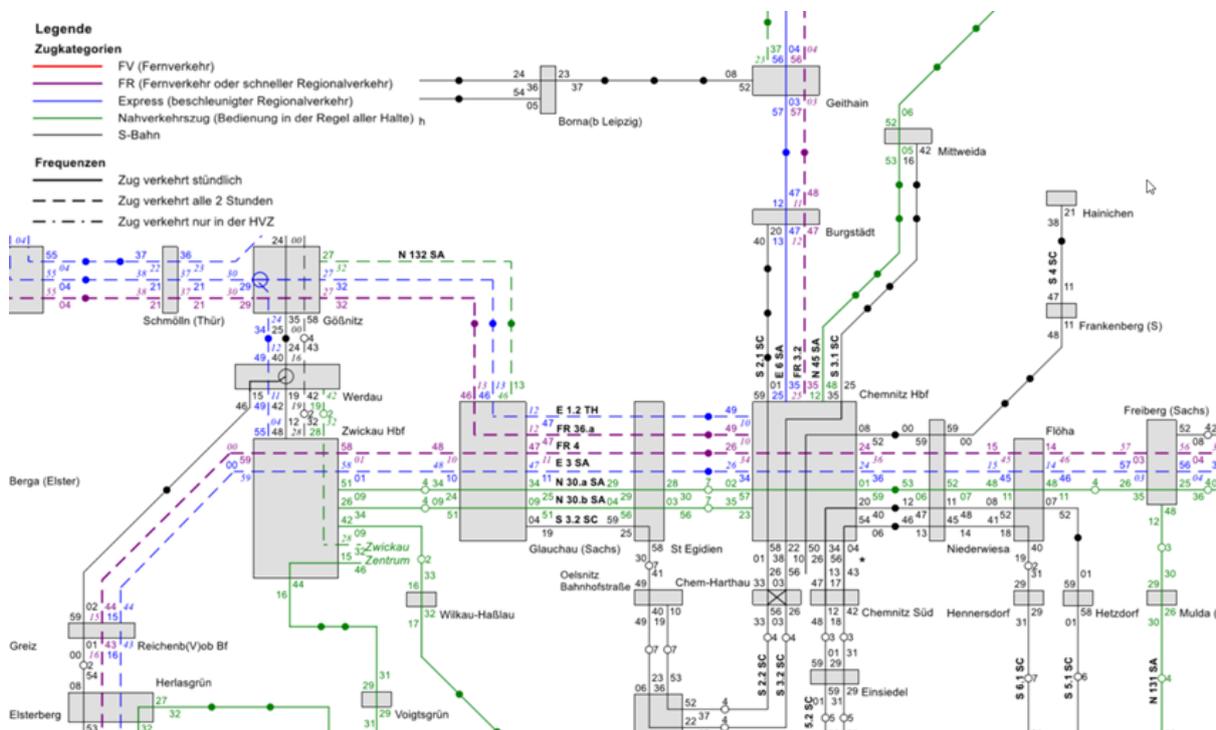


Abbildung 36: Ausschnitt Netzgrafik Deutschlandtakt (Stand 30. Juni 2020, Quelle: BMVI)

Eine erste Wiederanbindung von Chemnitz an den hochwertigen Eisenbahnfernverkehr wird ab Sommer 2022 umgesetzt. Dann werden täglich zwei Fahrtenpaare zwischen Chemnitz und Berlin über Dresden verkehren. Die Finanzierung erfolgt aus für diesen Zweck zusätzlich vom Freistaat Sachsen bereitgestellten Mitteln.

4.6 Haltestelleninfrastruktur

4.6.1 SPNV-Haltepunkte – Barrierefreier Ausbau

Der barrierefreie Neu- und Ausbau der Haltestelleninfrastruktur im SPNV-Bereich soll unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben aus Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sowie den Grundlagen und Maßstäben der europäischen TSI PRM und ergänzend – soweit erforderlich – gemäß nationaler Normen des barrierefreien Bauens (z. B. DIN 18040, DIN 32981, DIN 32984) erfolgen.

Im NVR Chemnitz/Zwickau, respektive in der Region Mitteldeutschland, wird für die im SPNV bedienten Bahnsteige eine einheitliche Höhe von 55 cm vorgesehen. Mit dem korrespondierenden Fahrzeugeinsatz wird das Ziel verfolgt, einen stufenlosen bzw. niveaufreien Zugang zum SPNV zu gewährleisten.

Eine umfassende z. B. aufgabenträgerkonkrete Aussage über Anzahl und Ausbauzustand der SPNV-Haltestelleninfrastruktur im Verbundraum kann an dieser Stelle nicht getroffen werden, da die unternehmerische Verantwortung diesbezüglich bei den Infrastrukturbetreibern bzw. Baulastträgern liegt und diese keine konkreten Angaben veröffentlicht haben. Einziger Anhaltspunkt ist das Bahnhofsprogramm des BMVI, in welchem barrierefrei umzubauende Stationen benannt sind. Die Stationen sind darin kategorisiert in kleinere Bahnhöfe (bis zu 1.000 Fahrgäste/Tag) und mittelgroße Bahnhöfe (1.000 - 4.000 Fahrgäste/Tag). Ein barrierefreier Umbau ist bis 2026 vorgesehen.

Für den barrierefreien Ausbau kleiner Bahnhöfe und Haltepunkte im Zweckverbandsgebiet wurde die folgende Stationen umfassende Prioritätsliste unter Berücksichtigung des BMVI-Bahnhofsprogramms und von Einsteigerzahlen aus 2019 erarbeitet. Bei sofortigem Planungsbeginn der Maßnahmen würde eine Fertigstellung bis 2026 zu erwarten sein.

Tabelle 19: Liste des barrierefreien Ausbaus kleiner und mittlerer SPNV-Stationen (Orientierung an Einsteigerzahlen 2019)

Maßnahmen-vorschlag	Gemeinde/ Landkreis	KBS	Projektidee
Glauchau	Glauchau/ Zwickau	510	barrierefreier Umbau gemäß BMVI-Programm
Mittweida	Mittweida/ Mittelsachsen	520	barrierefreier Umbau gemäß BMVI-Programm
Falkenau Süd	Flöha/ Mittelsachsen	510	barrierefreier Umbau gemäß BMVI-Programm
Flöha	Flöha/ Mittelsachsen	510	Modernisierung und barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und Zugänge
Döbeln Hbf	Döbeln/ Mittelsachsen	506/ 520	barrierefreier Ausbau
Niederwiesa	Niederwiesa/ Mittelsachsen	510	barrierefreier Ausbau der Zugänge
Chemnitz-Siegmarsdorf	Kreisfreie Stadt Chemnitz	510	barrierefreier Ausbau der Zugänge
Chemnitz-Hilbersdorf	Kreisfreie Stadt Chemnitz	510	barrierefreier Ausbau der Zugänge
Waldheim	Waldheim/ Mittelsachsen	520	barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und Zugänge

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Maßnahmen- vorschlag	Gemeinde/ Landkreis	KBS	Projektidee
Oberlichtenau	Lichtenau/ Mittelsachsen	520	barrierefreier Ausbau des Bahnsteigs und Zugangs
Wittgensdorf Mitte	Kreisfreie Stadt Chemnitz	525	barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und Zugänge
Chemnitz- Borna Hp.	Kreisfreie Stadt Chemnitz	525	barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und Zugänge
Wittgensdorf ob. Bf.	Kreisfreie Stadt Chemnitz	525	barrierefreier Ausbau der Zugänge
Chemnitz- Kinderwaldstätte	Kreisfreie Stadt Chemnitz	520	barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und Zugänge
Ottendorf	Lichtenau/ Mittelsachsen	520	barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und Zugänge
Altmittweida	Altmittweida Mittelsachsen	520	barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und Zugänge
Döbeln Zentrum	Döbeln/ Mittelsachsen	506	barrierefreier Ausbau

Im Zeitraum 2020 – 2023 sollen bereits die Modernisierung und der barrierefreie Ausbau des Bahnhofes Flöha erfolgen.

Im Gebiet der Erzgebirgsbahn sind rund 60 der 79 Zugangsstellen barrierefrei ausgebaut.



Abbildung 37: Bahnhof Mittweida

Die weiteren, noch nicht barrierefrei ausgebauten Zugangsstellen werden unter Regie und Verantwortung des jeweiligen Infrastrukturbetreibers den Erfordernissen angepasst.

4.6.2 SPNV-Haltepunkte – Neubaumaßnahmen

Im Gültigkeitszeitraum des NVP ist neben den im Kapitel 4.5.2 dargestellten Maßnahmen des Chemnitzer Modells und den Haltestellenausbaumaßnahmen im Netz des NVR Chemnitz/Zwickau die Einrichtung neuer SPNV-Zugangsstellen geplant bzw. für die Umsetzung zu prüfen. (siehe Tabelle 20 sowie kartografische Darstellung der Netzentwicklung ab 2025 (Anlage 11)).

Tabelle 20: Neubaumaßnahmen – Zugangsstellen

Zugangsstelle	Linie
Koberbachtalsperre	S 5
Hohenstein-Ernstthal Ost	RB 30
Chemnitz August-Bebel-Straße	C 13/C 14
Cossen	RE 6
Herrenhaide	C 13
Freiberg West ⁸⁷	RB 30

In Zusammenarbeit mit der Stadt Chemnitz wird eine Untersuchung zur Verlegung des Haltepunktes Chemnitz-Schönau in Richtung Messe angestrebt. Die Planungen für einen Neubau erfolgen durch die DB AG. Ziel ist neben der Erhöhung der Attraktivität anliegender Einrichtungen auch die Schaffung eines barrierefreien Zugangs.

Im Rahmen des Ausbaus des Chemnitzer Modells sowie der dazugehörigen Haltestelleninfrastrukturmaßnahmen ist darauf zu achten, dass alle Straßenbahnstrecken im Stadtgebiet Chemnitz, die sowohl von den Straßenbahnen der CVAG als auch von den Zügen des Chemnitzer Modells bedient werden, denselben Haltestellenausbaustandard erhalten.

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen ist grundsätzlich auf eine ausreichende Ausweisung der Zuwegung im öffentlichen Raum zu achten.

4.7 Fahrzeuge

Zweissystemfahrzeuge

Die vorhandenen sowohl mit Diesel- als auch Elektroantrieb ausgestatteten Zweikraftfahrzeuge vom Typ Vossloh Citylink ermöglichen die Verknüpfung des regionalen Eisenbahnnetzes mit dem Straßenbahnnetz in der Stadt Chemnitz. Für den Einsatz zwischen Chemnitz und Burgstädt, Mittweida sowie Hainichen wurden im Jahr 2012 insgesamt acht Zweissystemfahrzeuge (mit Option auf zwei weitere) für die Stufe 1 des Chemnitzer Modells beauftragt.

Die Fahrzeuge verfügen auf beiden Seiten über je vier Türen mit zwei verschiedenen Einstiegshöhen: Im Eisenbahnbereich ist der Ein- und Ausstieg barrierefrei auf der Höhe von 55 cm über die beiden höher gelegenen Türen möglich. Die niedrigeren Bahnsteige des Stadtgebietes sind auf einer Höhe von 38 cm über die jeweils am vorderen und hinteren Ende der Bahn gelegenen Türen barrierefrei erreichbar. Die Citylinks haben eine Länge von 37,2 m und eine Breite von 2,65 m. Die Spurweite beträgt 1435 mm (Regelspur). Weiterhin verfügen die Fahrzeuge über 87 Sitz- und 141 Stehplätze, einen Gesamt-Niederfluranteil von 85 % sowie eine Toilette pro

⁸⁷ Bei Umsetzung entfällt der Hp Kleinschirma

Abschnitt 4 – Rahmenplanung

Fahrzeug. Sie verkehren mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h im EBO-Bereich und 60 km/h im BOStrab-Bereich.

Die beschafften Zweikraftfahrzeuge weisen jeweils zwei auf dem Dach montierte, aus einem Dieselmotor und einem Generator bestehende Power Packs auf. Im regionalen Eisenbahnbereich wandelt der Generator die durch den Dieselmotor erzeugte mechanische Energie in elektrische Energie um. Durch sie wird das Fahrzeug mit einer Gleichspannung von 750 Volt angetrieben. An der Verknüpfungsstelle am Chemnitzer Hauptbahnhof wechselt das Fahrzeug die Antriebsform und nimmt im weiteren Verlauf der Strecke durch das Stadtzentrum seine benötigte Gleichspannung von 600 Volt aus der Fahrleitung des städtischen Nahverkehrs.



Abbildung 38: Citylink im Einsatz

Die nunmehr vorhandenen zwölf Fahrzeuge vom Typ Citylink werden mit Fertigstellung des Teilabschnittes Eisenbahn in Richtung Aue auf den Strecken der Stufen 1 und 2 zum Einsatz kommen. Für den weiteren Ausbau des Chemnitzer Modells, also für die Stufen 3, 4 und 5 und später als Ersatz für die Variobahnen auf der Linie C 11 (Stufe 0) werden langfristig insgesamt ca. 20 weitere Fahrzeuge benötigt. Die konkrete Fahrzeugkonzeption geht mit der Schaffung aller notwendigen Voraussetzungen sowohl auf infrastruktureller (Elektrifizierung, Barrierefreiheit etc.) als auch auf betrieblicher Ebene (Reiseketten etc.) einher. Die neuen Fahrzeuge werden als rein elektrische Zweisystem-Fahrzeuge (600/750 V DC und 15 kV 16 2/3 Hz AC) beschafft.

Die Veröffentlichung der Ausschreibung zur Herstellung und Instandhaltung von mindestens 19 Neufahrzeugen erfolgte Anfang Dezember 2020. Die geforderten Hauptparameter hinsichtlich Fahrzeugmaße, Anzahl Sitzplätze und die Höchstgeschwindigkeit orientieren sich zum Großteil an den Fahrzeugen vom Typ Citylink. Auch werden sie alle Standards in Bezug auf Barrierefreiheit (stufenloser Innenraum sowie Ein- und Ausstieg an Bahnsteigen auf 380 mm und 550 mm Höhe, BLIS, jeweils zwei Rollstuhlplätze) und Komfort (Klimaanlage, dynamische Fahrgastinformation, bequeme Sitze mit Regionalverkehrsstandard, WC) bieten. Die Inbetriebnahme soll im Jahr 2025 mit Fertigstellung der Stufe 5 erfolgen.

Batterieelektrische Fahrzeuge

Auf der Linie RE 6 zwischen Chemnitz und Leipzig sollen voraussichtlich ab Ende 2023 neue batterieelektrische Züge des Typs Coradia Continental der Alstom Transport Deutschland GmbH den Betrieb aufnehmen. Die bestellten elf Züge fahren auf der 81 Kilometer langen Strecke mit Batterieantrieb, da außerhalb der beiden Endbahnhöfe keine Oberleitung zur Verfügung steht. Die Instandhaltungsarbeiten sollen im bestehenden

Eisenbahnbetriebshof erfolgen. Damit fahren diese Züge bereits fünf Jahre vor der geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke mit Strom. Diese soll laut Bund und DB Netz AG bis 2028 abgeschlossen sein.

Die neuen Fahrzeuge verfügen über 150 Sitzplätze, sind klimatisiert und barrierefrei. An allen Plätzen befinden sich Tische mit Steckdosen. Sechs Fahrräder pro Fahrzeug können mitgenommen werden. Jeder Zug verfügt über neun Sitzplätze in der 1. Klasse.

Die Züge entsprechen der bereits im E-Netz Mittelsachsen eingesetzten Baureihe Alstom Coradia Continental. Sie verfügen zusätzlich über Hochleistungsbatterien auf dem Dach. Diese werden an den Bahnhöfen Chemnitz und Leipzig über normale Stromabnehmer aufgeladen. Während der Elektrifizierung auf der Strecke Chemnitz – Leipzig (partielle Vollsperrung in zwei Abschnitten) werden die Fahrzeuge jeweils im nicht gesperrten Abschnitt oder auf geeigneten Umleitungsstrecken eingesetzt oder als Ersatzfahrzeuge für weitere Leistungen im ZVMS zur Verfügung stehen, sofern dies betrieblich anhand der Leistungskennzahlen und Kapazität möglich ist.

4.7.1 **Neubau Betriebshof**

Mit der beabsichtigten Inbetriebnahme weiterer Strecken im Rahmen des Chemnitzer Modells unter anderem nach St. Egidien, Limbach-Oberfrohna und ins Erzgebirge sowie der Elektrifizierung der Strecken nach Burgstädt und Hainichen werden weitere Kapazitäten bei Reparaturen bzw. Instandhaltung und damit die Erweiterung der Kapazitäten im Betriebshof notwendig. In Abstimmung mit der Stadt Chemnitz soll angrenzend an den Hauptbahnhof gegenüber der Sachsen-Allee ein neuer Betriebshof entstehen. Nach Prüfung mehrerer Standorte erweist sich der gewählte Standort durch eine optimale Anbindung und minimale Betriebskosten als der mit dem maximalen Nutzen-Kosten-Faktor.

Mit der Anschaffung von weiteren mindestens 19 vollelektrischen Regionalstadtbahnen (vgl. Kap. 4.7) reichen die Kapazitäten des CVAG-Betriebshofes, wo bereits zwölf Citylinks betreut werden, nicht mehr aus. Die Erweiterung des Chemnitzer Modells erfordert daher die beschriebene verkehrliche und infrastrukturelle Maßnahme. Weiterer Bestandteil des Betriebshofes wird die Erschließung der August-Bebel-Straße (Haltepunkt; vgl.4.6.2 SPNV-Haltepunkte – Neubaumaßnahmen) für Straßen-/Regionalstadtbahnen sein.

5 Finanzierung

5.1 Finanzierungsquellen des ZVMS

Für die Finanzierung des ÖPNV stehen dem ZVMS Mittel aus folgenden Quellen zur Verfügung:

- Regionalisierungsmittel gemäß der ÖPNVFinVO des Freistaates Sachsen
- Mittel aus dem ÖPNV-Landesinvestitionsprogramm des Freistaates Sachsen zur Unterstützung von investiven Maßnahmen,
- Mittel gemäß ÖPNVFinAusG des Freistaates Sachsen zum Ausgleich der bei der Beförderung von Personen mit ermäßigten Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs bei den Verkehrsunternehmen im ÖPNV entstehenden Mindereinnahmen,
- Finanzmittel des Erzgebirgskreises sowie der Landkreise Zwickau und Mittelsachsen für die Schülerbeförderung,
- Verbandsumlage,
- Landesmittel zur Finanzierung des Betriebs von Schmalspurbahnen gemäß Haushalt des Freistaates Sachsen .

a) Mittel gemäß Verordnung des SMWA zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO)

Die ÖPNVFinVO regelt in Anlage 1 die Mittelbereitstellung an die ÖPNV-Zweckverbände aus dem den Freistaat Sachsen zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln

- zur Finanzierung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs,
- zur Abdeckung verbundbedingter Aufwendungen bei Verkehrskooperationen,
- zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen gemäß § 5 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen und
- für Beteiligungen an Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr.

Die den ÖPNV-Zweckverbänden im Freistaat Sachsen für diese Zwecke zur Verfügung gestellten Mittel werden jährlich mit 1,8 % dynamisiert. Demnach erhält der ZVMS in den Jahren 2020 bis 2027 für die vorgenannten Zwecke Mittel in folgender Höhe:

2020: 120.345.186 €	2024: 129.246.810 €
2021: 122.511.399 €	2025: 131.573.253 €
2022: 124.716.604 €	2026: 133.941.571 €
2023: 126.961.503 €	2027: 136.352.519 €

Diese Mittel werden ggf. noch aufgestockt durch eine anteilige Weiterreichung der mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 06.03.2020 durch den Bund zusätzlich bereit gestellten Mittel.

Seit ihrer Änderung im Juli 2019 regelt die ÖPNVFinVO nicht mehr nur die Mittelbereitstellung für die o. g. originären Zwecke. Vielmehr werden durch den Freistaat Sachsen auch Landesmittel zur Umsetzung von Empfehlungen der ÖPNV-Strategiekommission zweckgebunden zur Verfügung gestellt. Relevant für den ZVMS bzw. die im ZVMS zusammengeschlossenen Gebietskörperschaften sind folgende Verwendungszwecke:

Abschnitt 5 – Finanzierung

- a) Mitfinanzierung des Betriebs der in der Anlage 5 der ÖPNVFinVO genannten PlusBus- und TaktBus-Linien (§ 1 (1b) ÖPNVFinVO)
- b) Mittel zur verkehrlichen Verknüpfung der PlusBus- und TaktBus-Verkehre zum städtischen öffentlichen Personennahverkehr (§ 1 (1c) ÖPNVFinVO)
- c) Mittel für die Bereitstellung eines Bildungstickets für Auszubildende (§ 1 (1d) ÖPNVFinVO)
- d) Mittel für die Bereitstellung eines SchülerFreizeitTickets (§ 1 (1e) ÖPNVFinVO)

zu a) Mitfinanzierung PlusBus- und TaktBus-Linien:

Gemäß aktueller Fassung der ÖPNVFinVO vom 06.07.2019 wird im Gebiet des ZVMS auf 17 PlusBus-Linien eine jährliche Mehrleistung von bis zu 5,27 Mio. Fpl-km und auf sieben Taktbus-Linien eine jährliche Mehrleistung von bis zu 0,35 Mio. Fpl-km mit einem Betrag von 1,80 €/Fpl-km mitfinanziert. Demnach kann der ZVMS hierfür jährlich Mittel in Höhe von bis zu 2,6 Mio. € erhalten.

In den Jahren 2020 und 2022 ist jeweils eine Evaluation der ÖPNVFinVO vorgesehen. Im Ergebnis können sich die oben genannten Beträge ändern.

Im Ergebnis der in 2020 durchgeführten Evaluation werden Anpassungen hinsichtlich der Plus- und TaktBus-Linien sowie der Kilometerleistungen erfolgen, welche eine förderfähige Umsetzung von Plus- und TaktBus-Linien vereinfachen. Eine beschlossene Fassung der geänderten ÖPNVFinVO liegt derzeit noch nicht vor. Die Evaluation der PlusBus-/TaktBus-Linien erfolgt in der Regel alle zwei Jahre.

zu b) Mittel zur Verknüpfung der PlusBus- und TaktBus-Linien zum städtischen öffentlichen Personennahverkehr:

Für den ZVMS relevant sind die für die Kreisfreie Stadt Chemnitz vorgesehenen Mittel in Höhe von 500.000 € jährlich. Die Stadt muss die Unterstützung entsprechender Maßnahmen beim LASuV beantragen.

zu c) Mittel für das Azubi-Ticket:

Der ZVMS erhält für die Bereitstellung eines AzubiTickets einen entsprechenden Ausgleichsbetrag. Die in der ÖPNVFinVO festgelegte monatliche Abschlagszahlung beträgt 353.356,08 Euro.

Es ist vorgesehen ein Bildungsticket im Freistaat Sachsen einzuführen.

zu d) Mittel für das SchülerFreizeitTicket:

Für die Bereitstellung eines SchülerFreizeitTickets erhält der ZVMS im Jahr 2020 einen Ausgleichsbetrag in Höhe von 1,25 Mio. €. Diese Mittel sind aktuell auf das Jahr 2020 begrenzt, da ursprünglich mit Beginn des Schuljahres 2020/2021 ein Bildungsticket ohne zeitliche Beschränkung eingeführt werden sollte. Die Umsetzung dieses Vorhabens erfolgt nun allerdings erst ab August 2021. Es ist daher vorgesehen, die Ausgleichsmittel für ein SchülerFreizeitTicket bis Juli 2021 zur Verfügung zu stellen. Rechtssicherheit besteht allerdings erst mit Veröffentlichung einer entsprechend geänderten ÖPNVFinVO.

b) Investitionsförderung gemäß ÖPNV-Landesinvestitionsprogramm des SMWA

Investitionen in den ÖPNV sind gemäß RL ÖPNV und RL Verkehrsinfrastruktur des SMWA mit bis zu 75 % der zwendungsfähigen Kosten förderfähig. Für geplante Vorhaben ist bis 15. Oktober eines Jahres (bei Busförderung bis Ende Oktober) jeweils für das Folgejahr ein Förderantrag beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr zu stellen.

Ergänzend zur RL ÖPNV erfolgt die Förderung der Beschaffung neuer Busse gemäß den Hinweisen-Bus des SMWA vom 14. Januar 2013 und nach den Hinweisen-Bus De-minimis (SMWA vom 07. April 2015). Förderfähig sind die Anschaffung von Hybridbussen sowie die Anschaffung von Ersatzfahrzeugen zur Verjüngung des Durchschnittsalters der eingesetzten Busse und zur Verbesserung der durchschnittlichen Abgasnorm. Eine Förderung für die Anschaffung von Ersatzfahrzeugen erhalten Unternehmen, deren durchschnittliches Flottenalter acht Jahre überschreitet.

Darüber hinaus sind Investitionen in Schmalspurbahnen gemäß Richtlinie des SMWA über die Gewährung von Fördermitteln für Schmalspurbahnen (RL SSB) vom 15. August 2014 förderfähig.

c) Mittel gemäß Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVFinAusG)

Das ÖPNVFinAusG ist die sächsische Nachfolgeregelung des vormals bundesweit einheitlich geltenden § 45a PBefG. Es dient dem Ausgleich der Mindereinnahmen, die bei den Verkehrsunternehmen durch die Ermäßigung von Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr entstehen.

Während nach § 45a PBefG die Verkehrsunternehmen antragsberechtigt und Mittelempfänger waren, sind gemäß ÖPNVFinAusG formal die ÖPNV-Aufgabenträger – im ZVMS der Erzgebirgskreis, die Landkreise Mittelsachsen und Zwickau sowie die Große Kreisstadt Zwickau und die Kreisfreie Stadt Chemnitz – Mittelempfänger.

Im ZVMS werden die den ÖPNV-Aufgabenträgern gemäß ÖPNVFinAusG zugewiesenen Mittel beim VMS gepoolt und gemäß den Regelungen im § 45a PBefG auf die im Verbundraum tätigen Unternehmen verteilt.

Die Verteilung der Mittel auf die Landkreise und Kreisfreien Städte im Freistaat Sachsen erfolgt mittels eines für jeden Aufgabenträger festgelegten Sockelbetrags sowie eines dynamisierten Anteils. Maßgebend für den dynamisierten Anteil ist zum einen die Fläche, zum anderen die Anzahl der Schüler an allgemein- und berufsbildenden Schulen.

Da die über die ÖPNVFinAusG bereitgestellten Mittel regelmäßig nicht ausreichen, um den Ausgleichsanspruch der im VMS tätigen Verkehrsunternehmen zu bedienen, erfolgt eine Deckelung der auszahlbaren Mittel für die bereitgestellten Mittel gemäß Haushalt des ZVMS.

d) Finanzmittel für die Schülerbeförderung

Der VMS hat für die im ZVMS-Verbandsgebiet gelegenen Landkreise die Organisation der Schülerbeförderung übernommen. Die für die Schülerbeförderung gemäß Schülerbeförderungssatzung erforderlichen Mittel erhält der ZVMS von den Landkreisen aus deren Haushalt.

Welche Schüler einen Anspruch auf Beförderung haben regelt die Schülerbeförderungssatzung (SBS 2018) des ZVMS. Schüler haben demnach einen Anspruch auf Beförderung, wenn der Weg zwischen Wohnung des Schülers und Schule (Schulweg) für Schüler der Klassenstufen 1 bis 4 mehr als 2 km und für Schüler ab Klassenstufe 5 mehr als 3 km beträgt. Davon unbenommen haben gemäß der Schülerbeförderungssatzung des ZVMS Schüler generell einen Beförderungsanspruch, wenn der Schulweg besonders gefährlich ist oder bei den Schülern eine geistige oder körperliche Behinderung vorliegt.

Im Jahr 2020 wurden für die Schülerbeförderung insgesamt fast 32 Millionen Euro aufgewendet. Mehr als 40,6 % der Mittel (13,0 Millionen Euro) wurden dabei für den freigestellten Schülerverkehr und die individuelle Schülerbeförderung verwendet. Mit diesen beiden Beförderungsarten werden VMS-weit (außer Stadt Chemnitz) ca. 5.000 Schüler (ca. 11,2% aller Fahrschüler) befördert. Zielstellung des ZVMS ist es nach wie vor, für möglichst viele Schüler ein Angebot im Linienverkehr gemäß §§ 42 und 43 PBefG vorzuhalten.

Abbildung 39 zeigt die Entwicklung der Elternanteile und der kommunalen Aufwendungen (Kostenerstattung für Schülerzeitfahrausweise durch die Landkreise) für die Haushaltsjahre 2017 bis 2020. In Tabelle 21 ist die Entwicklung des durch den VMS aufzuwendenden Zuschusses dargestellt.

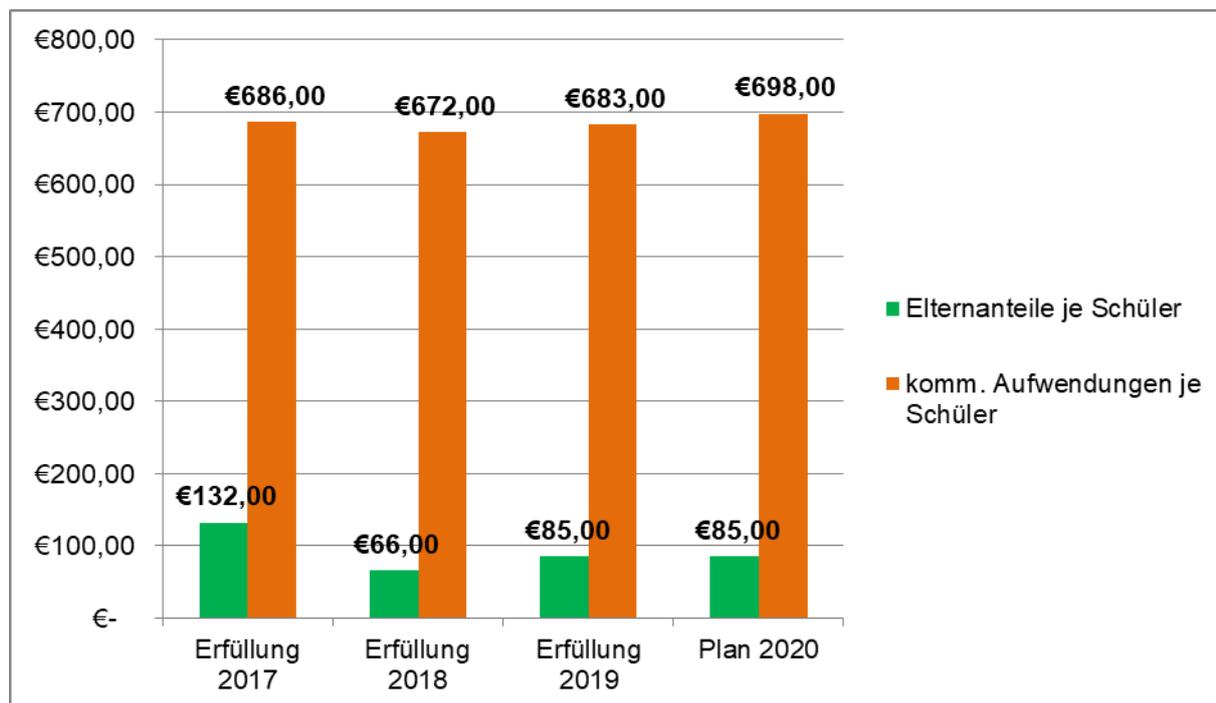


Abbildung 39: Elternanteile* und Kostenerstattung durch die Landkreise für die Schülerbeförderung pro Schüler und Jahr

Die Reduzierung der Elternanteile für Grund- und Förderschüler bis einschließlich 4. Klasse zum Schuljahr 2018/19 auf 15 €/Schuljahr macht sich im dargestellten durchschnittlichen Elternanteil deutlich bemerkbar. Auf die durchschnittlichen kommunalen Aufwendungen hat die Absenkung der Elternanteile allerdings keinen spürbaren Einfluss gehabt.

Tabelle 21: Zuschuss des VMS für die Schülerbeförderung (Summe der kommunalen Aufwendungen)

Landkreise	2019	2020
Mittelsachsen	9.274.756,48 €	8.735.300,00 €
Erzgebirgskreis	8.633.667,08 €	8.628.900,00 €
Zwickau	8.857.028,01 €	8.850.100,00 €
Summe kommunale Aufwendungen	26.765.451,57 €	26.214.300,00 €

e) Verbandsumlage

Eine Verbandsumlage wird vom ZVMS derzeit nicht erhoben.

f) Finanzierung Schmalspurbahnen

Gemäß Anlage 3 ÖPNVFinVO erhält der ZVMS zur Finanzierung des Betriebs der Fichtelbergbahn 22,88 % der im jeweiligen Haushalt des Freistaates Sachsen für Betriebshilfen für Schmalspurbahnen eingestellten Mittel. Aktuell werden diese Mittel mit jährlich 1 % dynamisiert. Diese Mittel werden durch den ZVMS als Durchlaufposten zu 100 % an die SDG weitergereicht.

Auf dieser Grundlage standen dem ZVMS im Jahr 2020 etwas mehr als 2 Mio. Euro zur Finanzierung des Betriebs der Fichtelbergbahn zur Verfügung. Sollte die Dynamisierung in den kommenden Staatshaushalten beibehalten werden steigen die dem ZVMS zur Verfügung stehenden Mittel bis 2025 auf 2,2 Mio. €.

5.2 Kostenermittlung

5.2.1 Barrierefreier Ausbau – Haltestelleninfrastruktur

Das ÖPNVG berücksichtigt die Anforderungen der Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV im Landesinvestitionsprogramm. Mit einer daraus resultierenden Anpassung der RL ÖPNV⁸⁸, dass ausschließlich Vorhaben gefördert werden, die den Anforderungen der Barrierefreiheit nach § 4 BGG⁸⁹ entsprechen, ist eine Stringenz in der Verfolgung der Ziels der Barrierefreiheit nachzuvollziehen. Die in der RL ÖPNV dargelegten Fördergegenstände betreffen nahezu alle barrierefrei zu gestaltenden Bereiche des ÖPNV, seien es die Fahrzeugneubeschaffung im SPNV wie ÖSPV oder der Bau bzw. Ausbau zu- und ausstiegsspezifischer Infrastruktur.

5.2.1.1 SPNV-Haltepunkte

Die vsl. Kosten des barrierefreien Ausbaus kleiner Haltepunkte gemäß Tabelle 19 in diesem Dokument sind noch ausstehend.

5.2.1.2 ÖSPV-Haltestellen

Der barrierefreie Ausbau der Haltestelleninfrastruktur muss im Rahmen dieses NVP neben der rechtlichen Seite auch monetär bemessen werden. In welchem Umfang der Ausbau einer Haltestelle erfolgt, ist abhängig von den Vorgaben des Baulastträgers. Um dennoch eine Aussage zur kostenseitigen Belastung treffen zu können, wurden Referenzwerte aus Haltestellenprojekten in Sachsen ausgewertet.

Im Ergebnis konnten die Investitionskosten für den barrierefreien Ausbau einer Haltestelle (zwei Haltestellensteige, ohne Fahrgastunterstand, zzgl. Planungskosten) auf mindestens 40.000 Euro⁹⁰ (20.000 Euro je Haltestellensteig) – beziffert werden.

Dieser Wert kann je nach Auftragsumfang abweichend ausfallen. Die Kosten des Haltestellenausbaus inkl. Fahrgastunterstand sind vollständig förderfähig und werden z. Z. mit Finanzhilfen von 75 % des Auftragswerts gefördert. Der Bund will die Kommunen bei der Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV mit bis zu 90 % Förderung unterstützen.

Tabelle 22: Kostenschätzung⁹¹ Barrierefreier Ausbau – VMS-Haltestelleninfrastruktur

	Haltestelle (zumeist zwei Haltestellensteige)	Gesamtkosten	Eigenanteil bei Förderung	
			75%	90%
Verbund	4.200	170 Mio. €	42 Mio. €	17 Mio. €

⁸⁸ Verwaltungsvorschrift des SMWA Förderrecht Nr 4.19

⁸⁹ vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt ersetzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024, 3034)

⁹⁰ zzgl. ca. 5000 Euro Planungskosten je Haltestelle; ein FGU kostet ca. 5.000 Euro;

⁹¹ Kostenschätzung bei Mindestumfang barrierefreier Ausbau

5.2.2 Fahrzeugbeschaffung

Busse

Aufgrund vielfältiger Sachverhalte wie dem Alter der Fahrzeuge, deren allgemeinem Zustand sowie veränderter gesetzlicher oder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen unterliegen Fahrzeugflotten im ÖSPV einer steten Erneuerung. In der Regel wird diese sukzessive im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen durchgeführt. Diese stehen in Abhängigkeit von der finanziellen Ausstattung der Verkehrsunternehmen bzw. des Aufgabenträgers sowie der Förderfähigkeit der Investition bzw. des Vorhabens.

Tabelle 23: Fahrzeugneuanschaffung (Bus) – Kosten je Fahrzeug

Fahrzeugart	Kosten/Fahrzeug ⁹²
Midi-Bus	ca. 190.000 €
Standardlinienbus	ca. 260.000 €
Standardgelenkbus	ca. 350.000 €

Einen Ausblick auf die jährliche Anschaffungsquote kann den Anmeldungen für Busförderung des Freistaates Sachsen entnommen werden. In den letzten drei Jahren wurden im VMS jährlich durchschnittlich ca. 60 Busse angeschafft und eine entsprechende Busförderung beantragt. Mehr als 80 % der Fahrzeuge waren Standardlinienbusse. Die Investitionssumme für alle angeschafften Fahrzeuge betrug im Mittel ca. 15,6 Mio. Euro im Jahr. Für 2020 waren Investitionen in Höhe von 15,8 Mio. € für die Neuanschaffung von insgesamt 64 Bussen vorgesehen. Für die künftige Investitionsplanung ist zu beachten, dass zu den in Tabelle 23 aufgeführten Kosten allgemeine Preissteigerungen hinzuzurechnen sind.

Die Fahrzeugneubeschaffung ist zuwendungsfähig. Dabei können zwei Fördermöglichkeiten (siehe Tabelle 24), je nach Unternehmensart, genutzt werden.

Tabelle 24: Förderung von Fahrzeugneuanschaffungen (Bus)

Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL ÖPNV)		
	Hinweise-Bus	Hinweise-Bus De-minimis
Zuwendungs-berechtigt	<p>Öffentliche wie private Unternehmen; diese müssen Inhaber von personenbeförderungsrechtlichen Linienverkehrsgenehmigungen im ÖPNV sein oder Unternehmer, denen Betriebsführung übertragen wurde;</p> <p>mind. 25 % der Personenverkehrsdienste selbst erbringen (Eigenerbringungsquote).</p> <p>Der Unternehmer ist verpflichtet, für die Erbringung von Personenbeförderungsleistungen die Anforderungen der VO 1370 einzuhalten.</p>	<p>Öffentliche wie private Klein- und mittelständische Unternehmen (KMU) nach VO 1407;</p> <p>diese müssen Inhaber von personenbeförderungsrechtlichen Linienverkehrsgenehmigungen im ÖPNV sein oder Unternehmer, denen Betriebsführung übertragen wurde;</p> <p>mind. 25 % der Personenverkehrsdienste selbst erbringen (Eigenerbringungsquote).</p>
Inhalte	Die Verjüngung des Durchschnittsalters	Gefördert wird u. a. die Beschaffung von

⁹² Mittelwert aus den für das LIP angemeldeten Fahrzeuganschaffungen 2018-2020

Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr (RL ÖPNV)	
Hinweise-Bus	Hinweise-Bus De-minimis
<p>der eingesetzten Busse und die Verbesserung der durchschnittlichen Abgasnorm;</p> <p>gefördert werden können u. a. Unternehmen, deren durchschnittliches Flottenalter acht Jahre überschreitet;</p> <p>die Förderung ist an eine Mindestlaufleistung oder eine maximale Nutzungsdauer des Ersatzfahrzeuges von acht Jahren gekoppelt.</p> <p>Die Ausgleichsleistung ist begrenzt auf 80 % der förderfähigen Kosten, höchstens aber 90.000 Euro.</p>	<p>Dieselfahrzeugen (Busse, Buszüge, Personenanhänger) mit einer maximalen Förderung von 200.000 Euro über drei Kalenderjahre je Unternehmen.</p> <p>Dabei werden maximal 50 % der zuwendungsfähigen Anschaffungskosten je Fahrzeug als Förderung gewährt.</p>

5.2.3 Telematiksystem des VMS

Der langfristige Aufbau des Telematiksystems im VMS umfasst verschiedene Ebenen. Die anfallenden Kosten können Tabelle 25 entnommen werden.

Das Echtzeitsystem besteht zum einen aus dem verbundweiten Kommunikationssystem sowie der dazugehörigen Verkehrsmanagementzentrale für die Region Chemnitz.

Zum anderen erfolgt bei der CVAG der Ausbau des Intermodal Transport Control Systems (ITCS) in den Ausbaustufen 2 und 3 – Dynamisches Fahrgastinformationssystem (DFI) an den Haltestellen in Chemnitz. Im Zuge dessen muss das ITCS mit dem Verkehrsmanagementsystem (VMZ) der Stadt Chemnitz gekoppelt werden.

Tabelle 25: Kosten – Aufbau Echtzeitsystem im VMS

Maßnahmenteil	Kosten
Verbundkommunikation VMS – Stufe 1	6,62 Mio. €
Errichtung Verkehrsmanagementzentrale Region Chemnitz	3,80 Mio. €
ITCS – Aufbau DFI an Haltestellen in Chemnitz – 2. und 3. Ausbaustufe	6,85 Mio. €
Anpassung und Erweiterung ITCS CVAG & Kopplung mit Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) Chemnitz	0,52 Mio. €
Summe	~ 17,8 Mio. €

Anlagenverzeichnis

Anlage 1:	Auspendelnde Fahrschüler Stadt Chemnitz 2020
Anlage 2:	SPNV-Verkehrsverträge sowie Bestellungen im Jahresfahrplan 2020
Anlage 3:	SPNV-Linien mit Nachfrage (Pkm/Jahr)
Anlage 4:	SPNV-Streckenbelegung 2018
Anlage 5.1:	Standorte Fahrausweisautomaten im VMS
Anlage 5.2:	Standorte Vorverkaufsstellen im VMS
Anlage 6:	Merkmale Haltestellenkataster (Entwurf)
Anlage 7:	Kriterien für Haltestellenpriorisierung
Anlage 8a:	Kriterien für Plus- und TaktBus
Anlage 8b:	Produktsignet Plus- und TaktBus
Anlage 9:	Karte: SPNV-Netz Fahrplanjahr 2020
Anlage 10:	Karte: SPNV-Netzentwicklung ab 2021
Anlage 11:	Karte: SPNV-Netzentwicklung ab 2025
Anlage 12:	Karte: SPNV-Netzentwicklung ab 2030

Auspendelnde Schüler Stadt Chemnitz (Schuljahr 2019/2020)

Gemeinde Schüler	Gemeinde Schule	Schüler aus Chemnitz		
		Spezialverkehr/FSV	ÖPNV	Erstattung
		32	1.562	52
Chemnitz, Stadt	Annaberg-Buchholz, Stadt	0	2	0
Chemnitz, Stadt	Augustusburg, Stadt	0	20	2
Chemnitz, Stadt	Burgstädt, Stadt	5	137	0
Chemnitz, Stadt	Burkhardtsdorf	0	157	0
Chemnitz, Stadt	Claußnitz	0	3	0
Chemnitz, Stadt	Flöha, Stadt	6	46	1
Chemnitz, Stadt	Frankenberg/Sa., Stadt	8	50	0
Chemnitz, Stadt	Freiberg, Stadt, Universitätsstadt	0	1	1
Chemnitz, Stadt	Gersdorf	0	7	0
Chemnitz, Stadt	Glauchau, Stadt	0	2	1
Chemnitz, Stadt	Hartmannsdorf	0	44	0
Chemnitz, Stadt	Hohenstein-Ernstthal, Stadt	1	179	0
Chemnitz, Stadt	Jahnsdorf/Erzgeb. (OT Leukersdorf)	1	14	37
Chemnitz, Stadt	Lichtenau	0	123	0
Chemnitz, Stadt	Lichtenstein/Sa., Stadt	0	3	0
Chemnitz, Stadt	Limbach-Oberfrohna, Stadt	7	266	0
Chemnitz, Stadt	Lugau/Erzgeb., Stadt	0	0	1
Chemnitz, Stadt	Marienberg, Stadt	1	1	0
Chemnitz, Stadt	Meerane, Stadt	0	2	0
Chemnitz, Stadt	Mittweida, Stadt, Hochschulstadt	1	4	0
Chemnitz, Stadt	Neukirchen/Erzgeb.	0	93	0
Chemnitz, Stadt	Neukirchen/Pleiße	0	1	0
Chemnitz, Stadt	Niederwiesa	0	164	0
Chemnitz, Stadt	Niederwürschnitz	0	4	0
Chemnitz, Stadt	Oberlungwitz, Stadt	0	68	0
Chemnitz, Stadt	Oelsnitz/Erzgeb., Stadt	0	3	0
Chemnitz, Stadt	Penig, Stadt	0	23	0
Chemnitz, Stadt	Rochlitz, Stadt	0	1	0
Chemnitz, Stadt	Stollberg/Erzgeb., Stadt	0	48	0
Chemnitz, Stadt	Thalheim/Erzgeb., Stadt	1	10	0
Chemnitz, Stadt	Thum, Stadt	0	2	0
Chemnitz, Stadt	Waldenburg, Stadt	0	6	9
Chemnitz, Stadt	Zschopau, Stadt	0	77	0
Chemnitz, Stadt	Zwickau, Stadt	1	1	0
Chemnitz, Stadt	Zwönitz, Stadt	0	2	0

SPNV-Verkehrsverträge sowie Bestellungen im Jahresfahrplan 2020 im Verkehrsverbund Mittelsachsen

KBS	Linie	Linienführung	Verkehrsvertrag Bezeichnung	Vertragspartner / Jahr	Laufzeit bis	SOLL-Leistung Zug-km p. a.	Fahrzeuge	Bestellung		
								Jahresfahrplan 2020	davon km auf BO- Strab	
501.5	S 5x	Halle - Leipzig - Altenburg - Zwickau	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I (MDSB I)	mit DB Regio AG von 2011	Mitte Dez. 2025	300.012	ET 442 (Talent) 3- und 4-Teiler	300.012		
501.5	S 5	Leipzig/Halle Flughafen- Leipzig - Altenburg - Zwickau	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz I (MDSB I)	mit DB Regio AG von 2011	Mitte Dez. 2025	185.560	ET 442 (Talent) 3- und 4-Teiler	197.379		
506	RB 110	Leipzig - Döbeln	Dieselnetz Nordwestsachsen (DNWS) Teil B	mit Transdev Regio Ost GmbH von 2016	Mitte Dez. 2025	225.920	VT 640, VT 643, VT 650	225.920		
510	RE 3	Dresden - Chemnitz - Zwickau - Hof	EMS (Elektronetz Mittelsachsen)	mit BOB von 2015	Mitte Dez. 2030	1.375.375	ET 1440 (Coradia Continental) 3- und 5-Teiler	1.375.375		
510	RB 30	Dresden - Chemnitz - Zwickau	EMS (Elektronetz Mittelsachsen)	mit BOB von 2015	Mitte Dez. 2030	1.436.874	ET 1440 (Coradia Continental) 3- und 5-Teiler	1.436.874		
510	RB 30V	Chemnitz - Zwickau (HVZ-Verdichter + Nachtzüge)	EMS (Elektronetz Mittelsachsen)	mit BOB von 2015	Mitte Dez. 2030	167.788	ET 1440 (Coradia Continental) 3- und 5-Teiler	167.788		
510	S 3	Dresden - Freiberg	Vereinbarung ZVOE/ZVMS Linie S 3	mit ZVOE von 2007 (Änderung von 2018)	Mitte Dez. 2027	37.200	E-Lok + 2 Doppelstockwagen	36.844		
514	FEG	Freiberg - Holzgau	Freiberg - Holzgau	mit FEG von 2000 (Verlängerung von 2018)	Mitte Juni 2024	285.945	VT 650 (Regio-Shuttle RS 1)	282.561		
516	C 15	Chemnitz - Hainichen	Chemnitzer Modell einschließlich Vorlaufbetrieb / Zubringerlinien	mit CBC von 2019	31.12.2030	380.389	ET/VT 690 (Citylink)	380.389	43.639	
517	RB 80	Chemnitz - Annaberg-Buchholz - Cranzahl (- Vejrpty)	Erzgebirgsnetz	mit DB RNV EGB von 2003 (Verlängerung von 2016)	Mitte Juni 2021	674.388	VT 642 (Desiro)	701.662		
518	SDG	Cranzahl - Kurort Oberwiesenthal	Fichtelbergbahn	mit SDG von 2007	unbefristet	62.807	Dampflokom + Wagen (Schmalspur)	62.807		
519	RB 81	Chemnitz - Olbernhau	Erzgebirgsnetz	mit DB RNV EGB von 2003 (Verlängerung von 2016)	Mitte Juni 2021	547.928	VT 642 (Desiro)	523.899		
520	RB 45	Chemnitz - Mittweida - Döbeln - Riesa - Elsterwerda	EMS (Elektronetz Mittelsachsen)	mit BOB von 2015	Mitte Dez. 2030	666.839	ET 1440 (Coradia Continental) 3-Teiler	666.839		
520	C 14	Chemnitz - Mittweida	Chemnitzer Modell einschließlich Vorlaufbetrieb / Zubringerlinien	mit CBC von 2019	31.12.2030	284.722	ET/VT 690 (Citylink)	284.722	53.488	
522	C 11	Chemnitz - Stollberg	Chemnitzer Modell einschließlich Vorlaufbetrieb / Zubringerlinien	mit CBC von 2019	31.12.2030	498.113	ET Vario-Bahn	495.435	232.478	
523	CBC 523	Stollberg - St. Egidien - Glauchau (*)	Chemnitzer Modell einschließlich Vorlaufbetrieb / Zubringerlinien	mit CBC von 2019	31.12.2030	262.026	VT 650 (Regio-Shuttle RS 1)	218.604		
524	<i>wegen Ausbaumaßnahmen (Chemnitzer Modell Stufe 2) im Jahresfahrplan 2020 keine Bedienung im SPNV - ab 2021 Bedienung mit verlängerten Linien C 13 / C 14 geplant</i>									
525	RE 6	Chemnitz - Burgstädt - Geithain - Leipzig	Dieselnetz Nordwestsachsen (DNWS) Teil A	mit Transdev Regio Ost GmbH von 2015	Mitte Dez. 2023	424.332	V-Lok + 5 Reisezugwagen	424.243		
525	C 13	Chemnitz - Burgstädt	Chemnitzer Modell einschließlich Vorlaufbetrieb / Zubringerlinien	mit CBC von 2019	31.12.2030	261.179	ET/VT 690 (Citylink)	261.179	58.600	
535	RB 95	Zwickau - Aue - Johanngeorgenstadt	Erzgebirgsnetz	mit DB RNV EGB von 2003 (Verlängerung von 2016)	Mitte Juni 2021	705.172	VT 642 (Desiro)	714.152		
539	RB 1	Zwickau Zentrum - Falkenstein/Vogtl. - Klingenthal - Kraslice	<i>vollständig durch Zweckverband ÖPNV Vogtland (ZVV) bestellt und finanziert</i>							
540	RE 1 TH	Göttingen - Erfurt - Gera - Gößnitz - Glauchau	RE 1 TH - Mitte-Deutschland-Verbindung	mit DB Regio AG von 2014	Mitte Dez. 2021	71.582	VT 612	71.779		
540	RB 37	Gößnitz - Glauchau	Glauchau - Gößnitz	mit DB RNV EGB von 2013 (Verlängerung von 2018)	Mitte Juni 2021	79.294	VT 642 (Desiro)	79.479		
544	RB 2	Zwickau Zentrum - Werdau - Plauen/Vogtl. - Adorf/Vogtl. - Cheb	Vereinbarung ZVV / ZVMS Linie VL 2	mit ZVV von 2015 (Änderung von 2016)	Mitte Dez. 2027	82.499	VT 650 (Regio-Shuttle RS 1)	74.311		
Summe p. a.								8.982.252	388.206	

(*) Leistungserweiterung werktags bis Glauchau ab 24.02.2020

SPNV-Linien im VMS
- Pkm/Jahr -

Verkehrsvertrag	Produkt	Linie	Pkm VMS 2016	Pkm VMS 2017	Entwicklung 2016 zu 2017	Pkm VMS 2018	Entwicklung 2017 zu 2018
Chemnitzer Modell einschl. Vorlaufbetrieb / Zubringerlinien	S	C 11	10.930.204	11.773.434	7,7%	11.360.044	-3,5%
Chemnitzer Modell einschl. Vorlaufbetrieb / Zubringerlinien	S	C 13	3.110.787	3.258.369	4,7%	4.194.053	28,7%
Chemnitzer Modell einschl. Vorlaufbetrieb / Zubringerlinien	S	C 14	2.836.940	3.182.738	12,2%	4.176.603	31,2%
Chemnitzer Modell einschl. Vorlaufbetrieb / Zubringerlinien	S	C 15	4.549.810	4.699.376	3,3%	5.498.378	17,0%
Chemnitzer Modell einschl. Vorlaufbetrieb / Zubringerlinien	S	CBC 523	1.966.248	1.819.400	-7,5%	1.813.987	-0,3%
Chemnitzer Modell einschl. Vorlaufbetrieb / Zubringerlinien		526	1.586.581	1.357.343	-14,4%	1.507.474	11,1%
DNWS Teil A	RE	RE 6	28.292.314	30.536.201	7,9%	31.848.724	4,3%
DNWS Teil B	RB	RB 110	2.714.395	2.937.850	8,2%	3.026.148	3,0%
EMS	RB	RB 30/30V	54.683.525	60.691.944	11,0%	66.706.539	9,9%
EMS	RB	RB 45	11.136.024	14.849.219	33,3%	17.825.885	20,0%
EMS	RE	RE 3/3V	133.373.192	144.203.851	8,1%	132.291.721	-8,3%
Erzgebirgsnetz	RB	RB 80	11.797.100	11.720.812	-0,6%	11.305.161	-3,5%
Erzgebirgsnetz	RB	RB 81	7.479.859	7.580.287	1,3%	7.364.328	-2,8%
Erzgebirgsnetz	RB	RB 89	8.922.867	9.219.703	3,3%	6.545.706	-29,0%
Erzgebirgsnetz	RB	RB 95	12.306.276	12.854.585	4,5%	13.209.539	2,8%
Verkehrsvertrag Glauchau - Gößnitz	RB	RB 37	681.513	701.648	3,0%	720.917	2,7%
Freiberg - Holzgau	RB	FEG	2.687.027	2.574.448	-4,2%	2.626.267	2,0%
MDSB I - Brutto	S	MDSB S5	3.531.144	3.890.921	10,2%	2.691.333	-30,8%
MDSB I - Brutto	RE	MDSB S5x	14.175.449	14.559.256	2,7%	15.925.006	9,4%
Vereinbarung ZVOE / ZVMS Linie S 3	S	DD S3	896.567	912.635	1,8%	855.437	-6,3%
Vereinbarung ZVV/ZVMS Linie VL 2	RB	VL/RB 2	2.353.111	2.134.526	-9,3%	2.432.337	14,0%
Verkehrsvertrag RE 1 TH	RE	RE 1 TH	1.942.522	2.071.901	6,7%	2.088.205	0,8%
Fichtelbergbahn (Schmalspurbahn ZVMS)	SCH	SDG 1 ^{*)}	3.854.303	3.880.328	0,7%	3.880.328	0,0%
			325.807.754	351.410.775	7,9%	349.894.116	-0,4%

Quelle: VMS AFZS-Daten_2016-2018; Zähldaten nach Linien

*) Daten SPNV-Monitor Stand 28.12.2020

SPNV-Strecken Belegung Nahverkehrsraum ZVMS
- 2018 -

Streckenabschnitt			tägliche Belegung [P] (durchschnittliche Querschnittsbelegung)		
von Bahnhof	nach Bahnhof	Linien 2018	Ø W [Sa]	Ø Sa	Ø So + Ftg
(bzw. für Bewertung relevante Hp / Abzweigstellen)					
Klingenberg-Colmnitz	Niederbobritzsch	DD S3 (KBS 510/510.3)	238		
Klingenberg-Colmnitz	Niederbobritzsch	RB 30 (KBS 510)	1.437	1.510	1.324
Klingenberg-Colmnitz	Niederbobritzsch	RE 3 (KBS 510)	3.406	3.641	3.514
Klingenberg-Colmnitz	Niederbobritzsch	Summe	5.081	5.151	4.838
Niederbobritzsch	Freiberg (Sachs)	DD S3 (KBS 510/510.3)	231	0	0
Niederbobritzsch	Freiberg (Sachs)	RB 30 (KBS 510)	1.451	1.536	1.333
Niederbobritzsch	Freiberg (Sachs)	RE 3 (KBS 510)	3.406	3.641	3.514
Niederbobritzsch	Freiberg (Sachs)	Summe	5.088	5.177	4.847
Freiberg (Sachs)	Oederan	RB 30 (KBS 510)	1.613	1.457	1.307
Freiberg (Sachs)	Oederan	RE 3 (KBS 510)	3.291	3.362	3.349
Freiberg (Sachs)	Oederan	Summe	4.904	4.819	4.656
Oederan	Flöha	RB 30 (KBS 510)	1.771	1.567	1.364
Oederan	Flöha	RE 3 (KBS 510)	3.291	3.362	3.349
Oederan	Flöha	Summe	5.062	4.929	4.713
Flöha	Niederwiesa	RB 30 (KBS 510)	1.756	1.615	1.373
Flöha	Niederwiesa	RB 80 (KBS 517)	748	625	501
Flöha	Niederwiesa	RB 81 (KBS 519)	614	360	294
Flöha	Niederwiesa	RE 3 (KBS 510)	3.159	3.276	3.237
Flöha	Niederwiesa	Summe	6.277	5.876	5.405
Niederwiesa	Chemnitz Hbf	C 15 (KBS 516)	722	602	463
Niederwiesa	Chemnitz Hbf	RB 30 (KBS 510)	1.767	1.614	1.368
Niederwiesa	Chemnitz Hbf	RB 80 (KBS 517)	749	617	493
Niederwiesa	Chemnitz Hbf	RB 81 (KBS 519)	615	359	288
Niederwiesa	Chemnitz Hbf	RE 3 (KBS 510)	3.159	3.276	3.237
Niederwiesa	Chemnitz Hbf	Summe	7.011	6.468	5.849
Chemnitz Hbf	Chemnitz Süd Hp	RB 30 (KBS 510)	1.989	1.517	1.252
Chemnitz Hbf	Chemnitz Süd Hp	RE 3 (KBS 510)	2.620	2.848	2.933
Chemnitz Hbf	Chemnitz Süd Hp	Summe	4.609	4.365	4.185
Chemnitz Süd Hp	Chemnitz-Siegmär	RB 30 (KBS 510)	2.292	1.551	1.251
Chemnitz Süd Hp	Chemnitz-Siegmär	RE 3 (KBS 510)	2.620	2.848	2.933
Chemnitz Süd Hp	Chemnitz-Siegmär	Summe	4.912	4.399	4.184
Chemnitz-Siegmär	Wüstenbrand	RB 30 (KBS 510)	2.064	1.440	1.161
Chemnitz-Siegmär	Wüstenbrand	RE 3 (KBS 510)	2.620	2.848	2.933
Chemnitz-Siegmär	Wüstenbrand	Summe	4.684	4.288	4.094
Wüstenbrand	Hohenstein-Ernstthal	RB 30 (KBS 510)	1.936	1.375	1.124
Wüstenbrand	Hohenstein-Ernstthal	RE 3 (KBS 510)	2.620	2.848	2.933
Wüstenbrand	Hohenstein-Ernstthal	Summe	4.556	4.223	4.057
Hohenstein-Ernstthal	St. Egidien	RB 30 (KBS 510)	1.832	1.238	1.040
Hohenstein-Ernstthal	St. Egidien	RE 3 (KBS 510)	2.443	2.686	2.835
Hohenstein-Ernstthal	St. Egidien	Summe	4.275	3.924	3.875
St. Egidien	Glauchau (Sachs)	CBC 523 (KBS 523)	92	0	0
St. Egidien	Glauchau (Sachs)	RB 30 (KBS 510)	1.728	1.157	997
St. Egidien	Glauchau (Sachs)	RE 3 (KBS 510)	2.443	2.686	2.835
St. Egidien	Glauchau (Sachs)	Summe	4.263	3.843	3.832
Glauchau (Sachs)	Glauchau-Schönbörnchen	RB 30 (KBS 510)	1.436	821	645
Glauchau (Sachs)	Glauchau-Schönbörnchen	RB 37 (KBS 540)	168	89	91
Glauchau (Sachs)	Glauchau-Schönbörnchen	RE 1 TH (KBS 540 / 540.1)	323	410	442
Glauchau (Sachs)	Glauchau-Schönbörnchen	RE 3 (KBS 510)	2.418	2.601	2.769
Glauchau (Sachs)	Glauchau-Schönbörnchen	Summe	4.345	3.921	3.947
Meerane	Glauchau-Schönbörnchen	RB 37 (KBS 540)	175	103	97
Meerane	Glauchau-Schönbörnchen	RE 1 TH (KBS 540 / 540.1)	323	410	442
Meerane	Glauchau-Schönbörnchen	Summe	498	513	539
Gößnitz	Meerane	RB 37 (KBS 540)	88	78	71
Gößnitz	Meerane	RE 1 TH (KBS 540 / 540.1)	297	419	449
Gößnitz	Meerane	Summe	385	497	520
Glauchau-Schönbörnchen	Mosel	RB 30 (KBS 510)	1.410	811	638
Glauchau-Schönbörnchen	Mosel	RE 3 (KBS 510)	2.418	2.601	2.769
Glauchau-Schönbörnchen	Mosel	Summe	3.828	3.412	3.407

SPNV-Strecken Belegung Nahverkehrsraum ZVMS
- 2018 -

von Bahnhof	Streckenabschnitt nach Bahnhof (bzw. für Bewertung relevante Hp / Abzweigstellen)	Linien 2018	tägliche Belegung [P] (durchschnittliche Querschnittsbelegung)		
			Ø W [Sa]	Ø Sa	Ø So + Ftg
Mosel	Zwickau (Sachs) Hbf	RB 30 (KBS 510)	1.349	808	641
Mosel	Zwickau (Sachs) Hbf	RE 3 (KBS 510)	2.418	2.601	2.769
Mosel	Zwickau (Sachs) Hbf	Summe	3.767	3.409	3.410
Ponitz	Werdau	S5 (KBS 501.5)	295	370	358
Ponitz	Werdau	S5x (KBS 501.5)	1.798	2.018	1.910
Ponitz	Werdau	Summe	2.092	2.388	2.268
Werdau	Steinpleis	S5 (KBS 501.5)	280	322	305
Werdau	Zwickau (Sachs) Hbf	S5x (KBS 501.5)	1.441	1.544	1.428
Werdau	Werdau Bogendreieck (nach Neumark)	RB 2 (KBS 544)	541	538	494
Werdau Bogendreieck (von Steinpleis)	Werdau	RB 2 (KBS 544)	404	367	257
Werdau	Werdau Bogendreieck	Summe	2.666	2.771	2.484
Werdau	Steinpleis	S5 (KBS 501.5)	280	322	305
Werdau	Zwickau (Sachs) Hbf	S5x (KBS 501.5)	1.441	1.544	1.428
Steinpleis	Zwickau (Sachs) Hbf	RE 3 (KBS 510)	1.830	2.247	2.511
Werdau Bogendreieck	Steinpleis	RB 2 (KBS 544)	420	425	278
Werdau Bogendreieck	Steinpleis	Summe	3.971	4.538	4.522
Steinpleis	Zwickau (Sachs) Hbf	S5 (KBS 501.5)	278	312	293
Werdau	Zwickau (Sachs) Hbf	S5x (KBS 501.5)	1.441	1.544	1.426
Steinpleis	Zwickau (Sachs) Hbf	RE 3 (KBS 510)	1.830	2.247	2.511
Steinpleis	Zwickau (Sachs) Hbf	RB 2 (KBS 544)	438	437	281
Steinpleis	Zwickau (Sachs) Hbf	Summe	3.986	4.540	4.511
Steinpleis	Neumark (Sachs)	RE 3 (KBS 510)	1.830	2.247	2.511
Werdau Bogendreieck (von Werdau)	Neumark (Sachs)	RB 2 (KBS 544)	541	538	494
Werdau Bogendreieck (von Steinpleis)	Neumark (Sachs)	RB 2 (KBS 544)	16	58	21
Werdau Bogendreieck	Neumark (Sachs)	Summe	2.387	2.843	3.026
Chemnitz Hbf	Wittgensdorf ob Bf	C 13 (KBS 525)	830	499	329
Chemnitz Hbf	Wittgensdorf ob Bf	RE 6 (KBS 525)	2.915	3.038	2.918
Chemnitz Hbf	Wittgensdorf ob Bf	Summe	3.745	3.537	3.247
Wittgensdorf ob Bf	Burgstädt	C 13 (KBS 525)	680	361	238
Wittgensdorf ob Bf	Burgstädt	RE 6 (KBS 525)	2.915	3.038	2.918
Wittgensdorf ob Bf	Burgstädt	Summe	3.595	3.399	3.156
Burgstädt	Narsdorf	RE 6 (KBS 525)	2.979	3.176	3.123
Chemnitz Hbf	Oberlichtenau	C 14 (KBS 520)	753	509	289
Chemnitz Hbf	Oberlichtenau	RB 45 (KBS 520)	1.163	737	610
Chemnitz Hbf	Oberlichtenau	Summe	1.915	1.246	899
Oberlichtenau	Mittweida	C 14 (KBS 520)	555	402	230
Oberlichtenau	Mittweida	RB 45 (KBS 520)	1.148	734	605
Oberlichtenau	Mittweida	Summe	1.703	1.136	835
Mittweida	Waldheim	RB 45 (KBS 520)	875	630	544
Waldheim	Döbeln Hbf	RB 45 (KBS 520)	782	534	497
Döbeln Hbf	Ostrau	RB 45 (KBS 520)	537	400	391
Ostrau	Stauchitz	RB 45 (KBS 520)	470	369	369
Flöha	Erdmannsdorf-Augustusburg	RB 80 (KBS 517)	803	751	638
Erdmannsdorf-Augustusburg	Hennersdorf (Sachs)	RB 80 (KBS 517)	662	654	572
Hennersdorf (Sachs)	Zschopau	RB 80 (KBS 517)	617	627	557
Zschopau	Wolkenstein	RB 80 (KBS 517)	473	476	453
Wolkenstein	Annaberg-Buchholz unt Bf	RB 80 (KBS 517)	378	382	343
Annaberg-Buchholz unt Bf	Annaberg-Buchholz Süd	RB 80 (KBS 517)	112	168	148
Annaberg-Buchholz Süd	Cranzahl	RB 80 (KBS 517)	54	116	98
Cranzahl	Kurort Oberwiesenthal	SDG 1 (KBS 518)	545	760	760

SPNV-Strecken Belegung Nahverkehrsraum ZVMS
- 2018 -

von Bahnhof (bzw. für Bewertung relevante Hp / Abzweigstellen)	Streckenabschnitt nach Bahnhof	Linien 2018	tägliche Belegung [P] (durchschnittliche Querschnittsbelegung)		
			Ø W [Sa]	Ø Sa	Ø So + Ftg
Flöha	Hetzdorf (Flöhatal)	RB 81 (KBS 519)	587	397	338
Hetzdorf (Flöhatal)	Grünhainichen-Borstendorf	RB 81 (KBS 519)	464	344	312
Grünhainichen-Borstendorf	Pockau-Lengefeld	RB 81 (KBS 519)	348	282	271
Pockau-Lengefeld	Olbernhau	RB 81 (KBS 519)	344	213	213
Olbernhau	Olbernhau-Grünthal	RB 81 (KBS 519)	85	78	110
Chemnitz Hbf	Chemnitz Süd	RB 89 (KBS 524)	562	534	366
Chemnitz Süd	Einsiedel	RB 89 (KBS 524)	680	577	400
Einsiedel	Burkhardtsdorf	RB 89 (KBS 524)	587	509	375
Burkhardtsdorf	Thalheim (Erzgeb)	RB 89 (KBS 524)	482	446	381
Thalheim (Erzgeb)	Zwönitz	RB 89 (KBS 524)	274	340	368
Zwönitz	Aue (Sachs)	RB 89 (KBS 524)	204	254	301
Zwickau (Sachs) Hbf	Fährbrücke	RB 95 (KBS 535)	771	949	711
Fährbrücke	Bad Schlema	RB 95 (KBS 535)	683	868	693
Bad Schlema	Aue (Sachs)	RB 95 (KBS 535)	678	857	681
Aue (Sachs)	Schwarzenberg (Erzgeb)	RB 95 (KBS 535)	691	854	637
Schwarzenberg (Erzgeb)	Antonsthal	RB 95 (KBS 535)	538	627	423
Antonsthal	Johanngeorgenstadt	RB 95 (KBS 535)	389	565	372
Freiberg (Sachs)	Berthelsdorf (Erzgeb)	FEG (KBS 514)	327	200	171
Berthelsdorf (Erzgeb)	Mulda (Sachs)	FEG (KBS 514)	328	190	168
Mulda (Sachs)	Bienenmühle	FEG (KBS 514)	220	128	116
Bienenmühle	Holzhausen	FEG (KBS 514)	97	85	86
Chemnitz Hbf/Bahnhofstr	Chemnitz Hbf	C 11	484	323	154
Chemnitz Hbf	Chemnitz Hbf/Bahnhofstr	C 13	690	419	244
Chemnitz Hbf	Chemnitz Hbf/Bahnhofstr	C 14	461	288	162
Chemnitz Hbf	Chemnitz Hbf/Bahnhofstr	C 15	524	406	248
Chemnitz Hbf -	Chemnitz Hbf/Bahnhofstr	Summe	2.159	1.436	808
Chemnitz Theaterplatz	Chemnitz Hbf/Bahnhofstr	C 11	209	140	72
Chemnitz Hbf/Bahnhofstr	Chemnitz Theaterplatz	C 12	730	480	286
Chemnitz Hbf/Bahnhofstr	Chemnitz Theaterplatz	C 13	486	325	185
Chemnitz Hbf/Bahnhofstr	Chemnitz Theaterplatz	C 14	565	433	274
Chemnitz Hbf/Bahnhofstr	Chemnitz Theaterplatz	Summe	1.990	1.378	817
Chemnitz Roter Turm	Chemnitz Theaterplatz	C 11	1.265	1.208	463
Chemnitz Theaterplatz	Chemnitz Roter Turm	C 13	815	510	308
Chemnitz Theaterplatz	Chemnitz Roter Turm	C 14	553	347	200
Chemnitz Theaterplatz	Chemnitz Roter Turm	C 15	635	451	279
Chemnitz Theaterplatz	Chemnitz Roter Turm	Summe	3.268	2.516	1.250
Chemnitz Zentralhaltestelle	Chemnitz Roter Turm	C 11	1.368	1.251	472
Chemnitz Roter Turm	Chemnitz Zentralhaltestelle	C 13	665	407	274
Chemnitz Roter Turm	Chemnitz Zentralhaltestelle	C 14	455	266	180
Chemnitz Roter Turm	Chemnitz Zentralhaltestelle	C 15	525	333	213
Chemnitz Roter Turm	Chemnitz Zentralhaltestelle	Summe	3.013	2.257	1.139
Chemnitz Zentralhaltestelle	Chemnitz Annenstraße	C 13	613	399	212
Chemnitz Zentralhaltestelle	Chemnitz Annenstraße	C 14	472	247	187
Chemnitz Zentralhaltestelle	Chemnitz Annenstraße	C 15	492	216	0
Chemnitz Zentralhaltestelle	Chemnitz Annenstraße	Summe	1.577	862	399

SPNV-Strecken Belegung Nahverkehrsraum ZVMS
- 2018 -

Streckenabschnitt			tägliche Belegung [P] (durchschnittliche Querschnittsbelegung)		
von Bahnhof	nach Bahnhof	Linien 2018	Ø W [Sa]	Ø 2018 Sa	Ø So + Ftg
(bzw. für Bewertung relevante Hp / Abzweigstellen)					
Chemnitz Annenstraße	Chemnitz Bernsbachplatz	C 13	622	408	212
Chemnitz Annenstraße	Chemnitz Bernsbachplatz	C 14	480	251	189
Chemnitz Annenstraße	Chemnitz Bernsbachplatz	C 15	508	213	0
Chemnitz Annenstraße	Chemnitz Bernsbachplatz		1.610	872	401
Chemnitz Bernsbachplatz	Chemnitz Stadlerplatz	C 13	591	347	181
Chemnitz Bernsbachplatz	Chemnitz Stadlerplatz	C 14	447	216	169
Chemnitz Bernsbachplatz	Chemnitz Stadlerplatz	C 15	465	179	0
Chemnitz Bernsbachplatz	Chemnitz Stadlerplatz		1.503	742	350
Chemnitz Stadlerplatz	Chemnitz Rosenbergstraße	C 13	554	308	158
Chemnitz Stadlerplatz	Chemnitz Rosenbergstraße	C 14	412	189	155
Chemnitz Stadlerplatz	Chemnitz Rosenbergstraße	C 15	435	159	0
Chemnitz Stadlerplatz	Chemnitz Rosenbergstraße		1.401	656	313
Chemnitz Rosenbergstraße	Chemnitz TU Campus	C 13	378	182	97
Chemnitz Rosenbergstraße	Chemnitz TU Campus	C 14	271	112	100
Chemnitz Rosenbergstraße	Chemnitz TU Campus	C 15	296	108	0
Chemnitz Rosenbergstraße	Chemnitz TU Campus		945	402	197
Chemnitz TU Campus	Chemnitz Technopark	C 13	33	40	25
Chemnitz TU Campus	Chemnitz Technopark	C 14	25	23	25
Chemnitz TU Campus	Chemnitz Technopark	C 15	27	26	0
Chemnitz TU Campus	Chemnitz Technopark		85	89	50
Chemnitz Hbf -	Chemnitz Omnibusbahnhof	C 11	523	758	250
Chemnitz Omnibusbahnhof	Chemnitz Theaterplatz	C 11	630	795	274
Chemnitz Zentralhaltestelle	Chemnitz Altchemnitz	C 11 (KBS 522)	2.578	1.415	751
Chemnitz Altchemnitz	Neukirchen-Klaffenbach	C 11 (KBS 522)	1.540	918	604
Neukirchen-Klaffenbach	Pfaffenhain	C 11 (KBS 522)	1.275	713	440
Pfaffenhain	Stollberg Schlachthofstraße	C 11 (KBS 522)	1.244	557	386
Stollberg Schlachthofstraße	Stollberg (Sachs)	C 11	1.038	625	309
Stollberg Schlachthofstraße - Stollberg (Sachs)		CBC 523	257	80	70
Stollberg Schlachthofstraße	Stollberg (Sachs)	Summe	1.295	705	379
Stollberg Schlachthofstraße	Oelsnitz (Erzgeb)	CBC 523 (KBS 523)	302	112	95
Oelsnitz (Erzgeb)	Lichtenstein (Sachs)	CBC 523 (KBS 523)	234	92	80
Lichtenstein (Sachs)	St. Egidien	CBC 523 (KBS 523)	382	131	104
Hainichen	Dittersbach (b Frankenberg/Sachs)	C 15 (KBS 516)	340	240	155
Dittersbach (b Frankenberg/Sachs)	Frankenberg (Sachs)	C 15 (KBS 516)	428	293	189
Frankenberg (Sachs)	Niederwiesa	C 15 (KBS 516)	636	519	407
Tanndorf	Leisnig	RB 110 (KBS 506)	486	352	306
Leisnig	Doebeln Hbf	RB 110 (KBS 506)	451	283	269
Zwickau Zentrum	Zwickau Stadthalle	RB 2 (KBS 544)	110	202	102
Zwickau Zentrum	Zwickau Stadthalle	RB 1 (KBS 539)	193	230	138
Zwickau Zentrum	Zwickau Stadthalle	Summe	303	432	240
Zwickau Stadthalle	Zwickau (Sachs) Hbf	RB 2 (KBS 544)	164	243	128
Zwickau Stadthalle	Zwickau (Sachs) Hbf	RB 1 (KBS 539)	240	291	158
Zwickau Stadthalle	Zwickau (Sachs) Hbf	Summe	404	534	286
Zwickau Hbf	Voigtsgrün	RB 1 (KBS 539)	439	553	359
Voigtsgrün	Lengenfeld	RB 1 (KBS 539)	427	541	349

Standorte der Stationären Fahrausweisautomaten im Gebiet des VMS

Stand: 06.03.2020

Stadt / Gemeinde	Bahnhof bzw. Haltestelle, Standort	S & B FAA 2000	ICA RTA	S & B ST 40/50	almex.comp act	Krauth KT 0333
Bobritzsch-Hilbersdorf	Muldenhütten, Bahnhof, Zugang z. Bstg. Rtg. Chemnitz		DB			
	Niederbobritzsch, Bahnhof, Zugang zum Bahnsteig		DB			
Chemnitz	Am Harthwald, stadtwärtige Hst.					CVAG
	Andreasstraße, stadtwärtige Hst.					CVAG
	Flemmingstraße, stadtwärtige Hst. Li. 31					CVAG
	Glösa					CVAG
	Hans-Ziegler-Straße, stadtwärtige Hst.					CVAG
	Hauptbahnhof, Haupteingang		DB			
	Hauptbahnhof, Bst. 4	CVAG				
	Hauptbahnhof, Bst. 4			MRB		
	Hauptbahnhof, Reisezentrum (linker RTA)		DB			
	Hauptbahnhof, Reisezentrum (zwischen RTA)			MRB		
	Hauptbahnhof, Haupteingang (rechter FAA)			MRB		
	Hauptbahnhof, Bahnhofstraße, stadtwärtige Hst. Bus					CVAG
	Henriettenstraße, stadtwärtige Hst.					CVAG
	Hilbersdorf, Bahnhof, stadtwärtige Hst.					CVAG
	Hutholz, Li. 4/5 Einstieg	CVAG				
	Innere Klosterstraße, Hst. Rtg. Stadthalle/Hohe Brücke					CVAG
	Leipziger Straße, stadtwärtige Hst.					CVAG
	Leonhardtstraße, stadtwärtige Hst.					CVAG
	Ludwigstraße, stadtwärtige Hst.					CVAG
	Ludwig-Kühn-Straße, stadtwärtige Hst.					CVAG
	Marianne-Brandt-Straße, stadtwärtige Hst.					CVAG
	Rosenbergstraße					CVAG
	Roter Turm, stadtwärtige Hst.	CVAG				
	Siegmar, Bahnhof, stadtwärtige Hst. Li. 41					CVAG
	Stadlerplatz, stadtwärtige Hst.					CVAG
	Süd, Bahnhof, Bahnsteig 1/2				MRB	
	Talanger, stadtwärtige Hst.					CVAG
	Thomas-Mann-Platz/SACHSEN-ALLEE, stadtwärtige Hst.					CVAG
	TU Campus					CVAG
	Uhlandstraße, stadtwärtige Hst.					CVAG
	Ulmenstraße	CVAG				
	Waldenburger Straße, stadtwärtige Hst.					CVAG
	Wartburgstraße, landwärtige Hst.					CVAG
	Weststraße, stadtwärtige Hst.					CVAG
Würzburger Straße, stadtwärtige Hst.					CVAG	
Zentralhaltestelle - Bahnsteig 1	CVAG					
Zentralhaltestelle - Bahnsteig 5	CVAG					
Zentralhaltestelle - Bahnsteig 6	CVAG					
Zentralhaltestelle - Bahnsteig 9 (vorderer Bereich)	CVAG					
Zöllnerplatz, stadtwärtige Hst.					CVAG	
Crimmitschau	Bahnhof, Bahnsteig 2		DB			
	Bahnhof, DB Plus-Punkt		DB			
Döbeln	Hauptbahnhof, Bahnsteig 3			MRB		
Flöha	Bahnhof, Personentunnel Aufgang Bst. 3/4			MRB		
Freiberg	Bahnhof, Hausbahnsteig		DB			
	Bahnhof, Hausbahnsteig			MRB		
Glauchau	Bahnhof, Bahnsteig 1			MRB		
	Bahnhof, Bahnsteig 3		DB			
Hohenstein-Ernstthal	Hohenstein-Ernstthal, Bahnhof, Bahnsteig 1 Rtg. Zwickau			MRB		
Meerane	Bahnhof, Hausbahnsteig		DB			
Mittweida	Bahnhof, Hausbahnsteig			MRB		
Niederwiesa	Bahnhof, Zugangsbereich Bahnsteige			MRB		
Oederan	Oederan, Bahnhof, Hausbahnsteig			MRB		
St. Egidien	Bahnhof, Bahnsteig			MRB		
Waldheim	Bahnhof, Bahnsteig 1/2			MRB		
Werdau	Bahnhof, Empfangsgebäude		DB			
Zwickau	Astronomenweg	SVZ				
	Eckersbach Mitte	SVZ				
	Friedrich-Engels-Straße	SVZ				
	Georgenplatz, Haltestelle Linie 4	SVZ				
	Georgenplatz, Haltestelle Linie 10	SVZ				
	Hauptbahnhof, vor Reisezentrum, rechter RTA		DB			
	Hauptbahnhof, vor Reisezentrum, linker RTA		DB			
	Hauptbahnhof, Zugang zu den Bahnsteigen 5-8				DLB	
	Hauptbahnhof, Eingangshalle, rechter FAA			MRB		
	Hauptbahnhof, Eingangshalle, linker FAA			MRB		
	Hauptbahnhof, Steig 4/7	SVZ				
	Hauptmarkt	SVZ				
	Lindenhof	SVZ				
	Marchlewskistraße/Baikalcenter	SVZ				
	Neumarkt, Servicezentrum	SVZ				
	Paulusstraße	SVZ				
	Pestalozzistraße	SVZ				
	Pölbitz	SVZ				
	Schlachthofstraße	SVZ				
	Stadthalle	SVZ				
Städtisches Klinikum	SVZ					

Fahrausweis-Vorverkaufsstellen im Gebiet des VMS

Stand: 01.01.2021

Stadt / Gemeinde	Bahnhof bzw. Haltestelle, Standort	Adresse	Betreuung durch...	Service-einrichtungen	
Annaberg-Buchholz	RVE-Kundenbüro, Busbahnhof	Adam-Rieß-Straße 4	RVE	x	
	Tourist-Information	Buchholzer Straße 2	RVE		
	Büro Express Walther & Zierold GmbH	Gewerbering 2	RVE		
	Presseshop, Unternehmensgruppe Dr. Eckert GmbH	Große Kirchgasse 1	RVE		
Aue Augustusburg	Salzer's Lotto-Shop	Schneeberger Straße 18	RVE		
	Drahtseilbahn-Talstation	Am Bahnhof	VMS		
	Drahtseilbahn-Bergstation	Zur Drahtseilbahn 10	VMS		
Burgstädt	MRB-Agentur	Bahnhofstraße 1	MRB		
Chemnitz	VMS-Kundenbüro Marktplatz Arkaden	Am Rathaus 2	VMS	x	
	MRB-Kundencenter Hauptbahnhof	Bahnhofstraße 1	MRB	x	
	CVAG-Mobilitätszentrum Zentralhaltestelle	Rathausstraße 7	CVAG	x	
	RVE-Kundenbüro Omnibusbahnhof	Straße der Nationen 33	RVE	x	
	Presseshop Unternehmensgruppe Dr. Eckert	Am Rathaus 1	CVAG		
	Tabakbörse im ACC	Annaberger Straße 315	CVAG		
	Heiloo Getränkemarkt	Augustusburger Straße 216	CVAG		
	Pflegedienst „Schwester Renate“	Bruno-Granz-Straße 70	CVAG		
	Auto Center Süd	Carl-Hamel-Straße 4	CVAG		
	Lotto/Toto/Zeitschriften (Gablenz-Center)	Carl-von-Ossietzky-Str. 153	CVAG		
	Ebert-Buchhandlung	Elisenstraße 5	CVAG		
	Lotto-Toto/Zeitschriften	Erdmannsdorfer Straße 1	CVAG		
	Bestellshop/Postagentur	Flemmingstraße 59	CVAG		
	Lotto-Toto/Zeitschriften	Frankenberger Straße 47	CVAG		
	Lotto-Toto Service-Center	Georgstraße 18	CVAG		
	Schuh- und Schlüsselservice	Hans-Ziegler-Straße 3	CVAG		
	Foto-Meister	Irkusker Straße 1	CVAG		
	Edeka aktiv Markt	Jahnstraße 76	CVAG		
	Lotto-Toto Fachverkaufsstelle	Leipziger Straße 63	CVAG		
	Total-Station	Limbacher Straße 58	CVAG		
	Postladen	Ludwig-Kirsch-Straße 2	CVAG		
	Tourist-Information Chemnitz	Markt 1	CVAG		
	Uhren und Schmuck	Oberfrohaer Straße 68	CVAG		
	Presseshop Unternehmensgruppe Dr. Eckert	Rathausstraße 7	CVAG		
	UNI-COPY Dietze	Reichenhainer Straße 55	CVAG		
	AKKUMAN	Reitbahnstraße 30	CVAG		
	Klinik Carolabad	Riedstraße 32	CVAG		
	Treffpunkt Morgenpost	Rosenhof 11	CVAG		
	Bürgerinitiative Chemnitzer City e.V.	Rosenhof 18	CVAG		
	Presseshop Bothe	Scharnhorststraße 11	CVAG		
	Total-Station	Stollberger Straße 178	CVAG		
	DER Deutsches Reisebüro	Straße der Nationen 25	DB AG		
	Schreibwaren Lotto/Post	Straße Usti nad Labem 7	CVAG		
	Foto-Meister	Wladimir-Sagorski-Straße 2	CVAG		
	Bethanien-Apotheke	Zeisigwaldstraße 101	CVAG		
	GO-Tankstelle	Zwickauer Straße 184	CVAG		
	Schubert-Elektronik	Zwickauer Straße 277	CVAG		
	Lotto-Press-Shop	Hauptstraße 68	CVAG		
	Stadtteil Einsiedel	Schuhhaus Huppert	Chemnitzer Straße 61	CVAG	
	Stadtteil Grüna	Otto-Agentur	Ferdinandstraße 37	CVAG	
	Stadtteil Kleinolbersdorf	Bäckerei Seifert	Hofer Straße 5g	CVAG	
	Stadtteil Mittelbach	Schreibwaren-Lotto	Untere Hauptstraße 10	CVAG	
	Stadtteil Wittgensdorf				
	Döbeln	MRB-Kundencenter	Hauptbahnhof 1	MRB	x
		RBM-Mobilitätszentrale Busbahnhof	Straße des Friedens 2	RBM	x
	Flöha	MRB-Kundencenter	Augustusburger Straße 60	MRB	x
		Erzgebirgsbahn	Bahnhof Hetzdorf	EBG	
	Freiberg	DB-Reisezentrum Bahnhof	Am Bahnhof 17	DB AG	x
		RBM-Mobilitätszentrale Busbahnhof	Wernerplatz	RBM	x
	Glauchau	MRB-Kundencenter Bahnhof	Rosa-Luxemburg-Straße 3	MRB	x
Hohenstein-Ernstthal	Reisecenter im Bahnhof	Am Bahnhof 6	MRB		
Lichtentanne	Mini-Markt Wünsche	Juri-Gagarin-Straße 98	SVZ		
Marienberg	DB Bahnservice Erzgebirge (Buchhandlung "my bookstore")	Herzog-Heinrich-Straße 2	DB AG		
Mittweida	RBM-Mobilitätszentrale Busbahnhof	Frankenberger Straße 7	RBM	x	
	ReiseCenter	Am Bahnhof 4	MRB		
Niederwiesa	Bestellshop Niederwiesa	Dresdner Straße 16	CVAG		
Oberwiesenthal	SDG Fichtelbergbahn	Bahnhofstraße 7	RVE		
Olbernhau	DB Bahnservice Erzgebirge (Buchhandlung "my bookstore")	Grünthaler Straße 4	DB AG		
Pockau-Lengefeld	Erzgebirgsbahn	Bahnhof Pockau-Lengefeld	EBG		
Schwarzenberg	Blumeneck Jaworski	Am Lindengarten 4	RVE		
	Geschenkideen Kutrieba	Sachsenfelder Straße 23	RVE		
Stollberg	RVE-Verkehrsservice- und Reisebüro Reise-Cafe-Point Bf. Stollberg	Bahnhofstraße 2	RVE	x	
	DER Touristik-Partner	Pfarrstraße 6	DB AG		
Wilkau-Haßlau	Bru-He-GmbH	Kirchberger Straße 2	SVZ		
Zschopau	RVE-Kundenbüro Busbahnhof	Waldkirchener Straße 2 a	RVE	x	
Zwickau	MRB-Kundencenter Hauptbahnhof	Am Bahnhof 1	MRB	x	
	Agentur der DLB	Am Bahnhof 1	DLB		
	Servicecenter SVZ/RVW Neumarkt	Bosestraße 33	SVZ/RVW	x	
	zusätzlich Agentur der DLB	Bosestraße 33	DLB		
	Globus	Außere Schneeberger Str. 1	SVZ		
	Concordia-Buchhandlung	Bahnhofstraße 8	SVZ		
	Leistner-Reisen	Bosestraße 3	SVZ		
	Tabak und Spirituosen Paul Seidel	Bosestraße 31	SVZ		
	Post- und Büroservice Beyer	Crimmitschauer Straße 90	SVZ		
	Bäckerei Roggenfeld	Erntestraße 2	SVZ		
	Bäckerei Reinhold	Frühlingsstraße 39	SVZ		
	Zwickau-Tourist-Information	Hauptstraße 6	SVZ		
	Tashi Reisen Zwickau (in den Arcaden)	Innere Plauensche Str. 14	SVZ		
	Zigarren-Schröder	Innere Plauensche Str. 31 A	SVZ		
	Access-Tankstelle	Innere Zwickauer Straße 29	SVZ		
	Schreibwaren Liebold	Innere Zwickauer Straße 65	SVZ		
	Konsumgenossenschaft	Julius-Seifert-Straße 18 a	SVZ		
	Kasse im Städtischen Klinikum	Karl-Keil-Straße 35	SVZ		
	Schreibwaren-Shop Neubert	Karl-Liebnecht-Straße 3	SVZ		
	Lotto-Tabak Beyer	Leipziger Straße 176	SVZ		
Bäckerei Fiedler	Luisenstraße 3	SVZ			
Presseshop Unternehmensgruppe Dr. Eckert	Marchlewskistraße 1 – 3	SVZ			
AKTIV Apotheke Neuplitz	Marchlewskistraße 4	SVZ			
Aral-Tankstelle	Marienthaler Straße 2	SVZ			
Post & Presseshop Malzkorn	Marienthaler Straße 143	SVZ			
Presse Erdmann	Max-Planck-Straße 18	SVZ			
Heiloo-Getränkemarkt	Paul-Flemming-Straße 11	SVZ			
Bäckerei Seiler	Pöhlauer Straße 89	SVZ			
Total-Tankstelle	Reichenbacher Straße 115	SVZ			
Presseshop Unternehmensgruppe Dr. Eckert	Scheffelstraße 46	SVZ			
Heike's Blumenshop	Walter-Rathenau-Straße 13	SVZ			

Mindesterhebungsmerkmale Haltestellenkataster (Entwurf)

Erhebungsmerkmale	Merkmalausprägung	Bemerkung
geopolitische Einordnung	Landkreis	
	Gemeinde	
	Ort	
Steingangaben	Steignummer	
	Haltestellenbezeichnung (Name)	
	Steigidentifikation	
Erfassung	Datum und Uhrzeit	
	Erfasser	
geographische Lage	Koordinate Länge	
	Koordinate Breite	
Verkehrsarten	PlusBus	
	TaktBus	
	StadtBus	
	SchulBus	
	RufBus	
	BürgerBus	
	SEV	
	ausschließlich saisonale Fahrten	
Haltestellenbauart	am Fahrbahnrand nicht in Kurve	Grundsätzlich alle Arten zulässig. Es ist in jedem Fall ein ausreichender Abstand vor und hinter der Haltestelle freizuhalten, damit Busse die Haltestelle nah genug anfahren können. Spalt zwischen Bus und Haltestellenbord darf 5cm nur überschreiten, wenn eine Rampe genutzt wird. Reglebauweise ist auf 5cm ausgelegt.
	am Fahrbahnrand in Kurve	
	Bushaltebucht	
	Konventionelle Haltestelleninsel	
	Haltestellenkap nicht überfahrbar	
	Haltestellenkap überfahrbar	
Zuwegung	Gehweg vorhanden	
	Breite des Gehweges zwischen 90 cm und 180 cm	Mindestmaß
	Breite des Gehweges $\geq 1,80$ m	umsetzen, wenn ausreichend Platz
	Längsneigung Gehweg $\leq 3\%$ (max. 6% auf 10m Länge)	nach 6%-Abschnitten mind. 1,5 m mit max. 3%
	Oberfläche rutschfest und griffig	
	Oberfläche fugenlos bzw. engfugig	
	Oberfläche eben bzw. erschütterungsarm	
	Oberfläche stufen- / schwellenlos bzw. Stufen/ Schwellen < 3 cm	
	gesicherte Fahrbahnüberquerung möglich	optional: Ampel, Fußgängerüberweg, etc.
Oberfläche Haltestelle	Oberfläche rutschfest und griffig	
	Oberfläche fugenlos bzw. engfugig	
	Oberfläche eben bzw. erschütterungsarm	
Breite einbautenfreier Bereich	$> 0,9$ m und $< 2,5$ m	Grundsätzlich sollte auf ausreichende Platzverhältnisse geachtet werden.
	$\geq 2,5$ m	
Breite vor Einbauten	≥ 90 cm	

Mindesterhebungsmerkmale Haltestellenkataster (Entwurf)

Erhebungsmerkmale	Merkmalausprägung	Bemerkung
Bewegungsfläche vor 2. Tür	>=1,5 m x 1,5 m	ohne Rampennutzung
	>= 2,5 m x 1,5 m	bei Rampennutzung
Wartefläche	Längsneigung der Wartefläche <= 3%	
Bauart Bord	Bauweise: normaler Bordstein	zulässig, wenn max. 5 cm Spalt erreicht werden können
	Bauweise: Sonderbord / Formstein	empfohlen
	Bordlänge [m]	muss zu jeweiligen Busgrößen passen
Bauart Bord	Bordhöhe	höchster Punkt über Fahrbahnniveau
	15 - 18 cm	Je nach verwendetem Busmodell und Haltestellenart können verschiedene Höhen korrekt sein. Ziel ist ein max. Spalt zwischen Bus und Bord von 5 cm (Höhe/Breite). Eine Nutzung von Rampen ist zulässig, wenn die Neigung der Rampe durch die Bordhöhe nicht mehr als 12 % beträgt.
	18 - 20 cm	
	20 - 23 cm	
	> 23 cm	
Bordabsenkung auf 3cm an Hauptzu- und -abgangswegen der Haltestelle	vorhanden > 0,9 m - 2,5 m Breite	Ab 2,5 m Breite kann optional eine höhendifferenzierte Querung verbaut werden (Nullabsenkung für Rollstuhlfahrer, 6 cm für sehbehinderte Personen).
	vorhanden >= 2,5 m Breite	
Erreichbarkeit von Printmedien	stufen- / schwellenlos bzw. Stufen/ Schwellen < 3 cm	
	Informationen in mittlerer Sichthöhe	
	hindernisfreie Erreichbarkeit	
	Bewegungsfläche vor Informationen von mind. 1,50 m x 1,50 m	
visuelle und taktile Führungen	Einsatz von Bodenindikatoren nach DIN 32984	
	Einstiegsfeld mit einem Abstand von 30 cm zur Bussteigkante	nur wenn Halteposition nicht wechselt
	Auffindstreifen über gesamte Gehwegbreite	ohne Fahrradweg
	Leitstreifen entlang der Bussteigkante im Abstand von 60 cm	optional (empfohlen bei Doppelhaltestellen)
	Rippenprofile	
	Bussteigkante kontrastierend zu angrenzenden Bodenbelägen	
Fahrgastinformation	große Schrift	
	lesbar	
	kontrastreich	
	beleuchtet	optional
	DFI	optional, falls optische DFI installiert werden, sollten diese auch akustische Ausgaben haben (2-Sinne-Prinzip)
	über Lautsprecher	
über Lautsprecher per Anforderungstaste abrufbar		
Fahrgastunterstand (FGU)	transparente Glasflächen mit kontrastreichen Sicherheitsmarkierungen in Streifenform (über gesamte Glasbreite in Höhe 40-70 cm und 120-160 cm)	
	Bewegungsfläche Rollstuhl 150 cm x 150 cm	
	Höhenunterschied FGU / Gehweg max 3 cm	

Wertung der Kriterien für die Haltestellenpriorisierung

Die Priorisierung umfasst folgende Bereiche:

- Fahrgastaufkommen
- Netzfunktion der Haltestelle
- Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen in der näheren Umgebung der Haltestelle
- Barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle (Zuwegung)

Für jede Kategorie werden Punktwerte je Haltestelle vergeben. Aus der Summe der Punkte einer Haltestelle ergibt sich die jeweilige Priorisierung und damit die Dringlichkeit eines barrierefreien Ausbaus der zugehörigen Steige.

Fahrgastaufkommen

Da bei einem hohen Fahrgastaufkommen davon ausgegangen werden kann, dass auch mehr Personen mit Mobilitätseinschränkungen diese Haltestelle nutzen, stellt das Gesamtaufkommen entsprechend ein Kriterium dar. Die Punktevergabe in Bezug auf das Fahrgastaufkommen einer Haltestelle erfolgt nach folgendem Schema:

- 0 Punkte: 0 – 2.500 Fahrgäste pro Jahr
- 1 Punkt: 2.501 – 5.000 Fahrgäste pro Jahr
- 2 Punkte: 5.001 – 10.000 Fahrgäste pro Jahr
- 3 Punkte: 10.001 – 25.000 Fahrgäste pro Jahr
- 4 Punkte: 25.001 – 50.000 Fahrgäste pro Jahr
- 5 Punkte: über 50.000 Fahrgäste pro Jahr

Netzfunktion der Haltestelle

Haltestellen mit Netzfunktion sind wichtige Knoten- oder Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Linien des ÖPNV im Untersuchungsraum. Um einen barrierefreien Übergang im Zuge eines Linienwechsels seitens des Fahrgasts zu erreichen, werden diese Haltestellen mit einer höheren Priorität versehen. Haltestellen mit Netzfunktion erhalten daher im Bewertungssystem in Abhängigkeit der Wichtigkeit 2 bzw. 3 Punkte.

Haltestellen in der Nähe von relevanten Einrichtungen

Liegen Haltestellen in unmittelbarer Nähe zu Einrichtungen, welche für mobilitätseingeschränkte Personen von besonderer Relevanz sind, so wird dies in der Priorisierung der Haltestelle mit bis zu 3 Punkten gewertet. Hierzu zählen bspw. Krankenhäuser, Schulen für Menschen mit Behinderung, Seniorenheime oder Behörden. Die Auswahl der zu berücksichtigenden Einrichtungen ist durch den jeweiligen Aufgabenträger in Abstimmung mit den Behindertenvertretern vorzunehmen. Betrachtet werden Haltestellen, welche maximal 500 Meter von der jeweiligen Einrichtung entfernt sind. Bei mehreren Haltestellen im Radius der Einrichtung wurde die jeweils nächste Haltestelle priorisiert.

Barrierearme Erreichbarkeit von Haltestellen

Außerorts liegende Haltestellen, die über keine barrierearme Zuwegung verfügen, werden in der Priorisierung, ungeachtet der anderen Bewertungskriterien pauschal mit -1 Punkt gewertet. Für diese Haltestellen ist davon auszugehen, dass auch in absehbarer Zukunft keine Zuwegung errichtet wird. Sie stellen somit die zunächst ausgenommenen Haltestellen dar und werden in der Planung des barrierefreien Ausbaus ausgeklammert. Sollte in naher Zukunft eine Zuwegung eingerichtet werden, so sind diese Haltestellen entsprechend im weiteren Verlauf des barrierefreien Ausbaus gemäß ihrer dann erreichten Punktzahl zu berücksichtigen. Auch bei diesen Haltestellen ist jedoch das Ziel, eine zeitnahe Umsetzung der Barrierefreiheit zu gewährleisten. Hier muss daher vor der Baumaßnahme eine eingehende Prüfung notwendiger Maßnahmen für die Barrierefreiheit der Zuwegung sowie der Haltestelle erfolgen. Nicht ausgenommen durch diese Regelung sind Haltestellen mit regelmäßigem Schüleraufkommen.

Produktsignet PlusBus

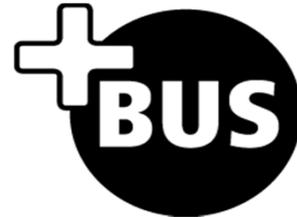
Produktsignet Plus- und TaktBus



Signet PlusBus - 3D



Signet PlusBus - flach



Signet PlusBus - s/w

Produktsignet TaktBus



Signet TaktBus - 3D



Signet TaktBus - flach



Signet TaktBus - s/w

Farbcode Signet: RGB 122/32/106

Farbcode Signet: CMYK 60/100/20/10

Angebotskriterien PlusBus

(1) Produktmerkmale

Linien, die als „PlusBus“ vermarktet werden, müssen auf ihrem Stammlinienabschnitt alle nachfolgend aufgeführten Angebotskriterien erfüllen.

Kriterium	Mindestvorgabe		tolerierte Abweichungen Die nachfolgend beschriebenen Abweichungen dürfen je Linie bei <u>maximal drei Kriterien</u> auftreten.
Grundangebot auf Stammlinienweg:	Mo-Fr:	15 Fahrtenpaare (FP) im Zeitraum zw. 5 und 21 Uhr	Mo-Fr ist je eine Taktlücke im Zeitraum 9-12 Uhr und 18-21 Uhr zugelassen; dabei müssen mindestens 13 Fahrtenpaare angeboten werden.
	Sa:	6 FP	
	So:	4 FP	
Linienweg	direkter und konstanter Linienweg ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF		Mo-Fr max. 2 Fahrten mit betrieblich bedingt abweichendem Linienweg zugelassen. Zusätzlich möglich: <ul style="list-style-type: none"> sachlich begründete Abweichungen zur Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (d. h. Orte, bei denen keine ganztägige Bedienung sinnvoll erscheint)
Exakter Takt	exakter Takt ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF, dabei ist Mo-Fr ein 60-min-Takt anzubieten Unkritisch ist ein 2. Fahrzeitprofil ab 18 Uhr oder ein Taktsprung, soweit dieser aus den Verkehrsströmen/der Hauptumsteigerichtung resultiert.		Mo-Fr max. 2 Fahrten mit abweichendem Takt zugelassen. Zusätzlich möglich: <ul style="list-style-type: none"> Abweichungen bei abweichenden Zugabfahrten (Anschlussgewährung) Abweichungen durch die zusätzliche Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (max. 5 Minuten)
Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen	Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen ohne Abweichungen		Mo-Fr: max. 4 Fahrten abweichend
Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende	Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende ohne Abweichungen		- entfällt -
Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte	Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte (z. B. Bahnhof, Busbahnhof) muss gegeben sein.		- entfällt -
zeitlich günstige Verknüpfung in Hauptumsteigerichtung (nach Abzug von Wegezeiten)	max. 10 Min. Wartezeit bei Taktlagen		max. 15 Min. Wartezeit bei Taktlagen
Rufbus-Einsatz	RufBus im Grundangebot nicht zugelassen		- entfällt -

Die genannten Kriterien gelten ausdrücklich nicht für Fahrten, die ergänzend zum Grundangebot verkehren.

Angebotskriterien TaktBus

(1) Produktmerkmale

Linien, die als TaktBus vermarktet werden, müssen auf ihrem Stammlinienabschnitt alle nachfolgend aufgeführten Angebotskriterien erfüllen:

Kriterium	Mindestvorgabe		tolerierte Abweichungen Die nachfolgend beschriebenen Abweichungen dürfen je Linie bei <u>maximal drei Kriterien</u> auftreten.
Grundangebot auf Stammlinienweg:	Mo-Fr:	7 Fahrtenpaare (FP)	- entfällt -
	Sa:	4 FP	
	So:	keine Vorgabe	
Linienweg	direkter und konstanter Linienweg ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF		Mo-Fr max. 2 Fahrten mit betrieblich bedingt abweichendem Linienweg zugelassen. Zusätzlich möglich: <ul style="list-style-type: none"> sachlich begründete Abweichungen zur Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (d. h. Orte, bei denen keine ganztägige Bedienung sinnvoll erscheint)
Exakter Takt	exakter Takt ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF, dabei ist Mo-Fr ein 120-min-Takt anzubieten Unkritisch ist ein 2. Fahrzeitprofil ab 18 Uhr		Mo-Fr max. 2 Fahrten mit abweichendem Takt zugelassen. Zusätzlich möglich: <ul style="list-style-type: none"> Abweichungen bei abweichenden Zugabfahrten (Anschlussgewährung) Abweichungen durch die zusätzliche Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (max. 5 Minuten)
Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen	Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen ohne Abweichungen		Mo-Fr: max. 4 Fahrten abweichend
Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende	Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende ohne Abweichungen		- entfällt -
Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte	Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte (z. B. Bahnhof, Busbahnhof) muss gegeben sein.		- entfällt -
zeitlich günstige Verknüpfung in Hauptumsteigerichtung (nach Abzug von Wegezeiten)	max. 10 Min. Wartezeit bei Taktlagen		max. 15 Min. Wartezeit bei Taktlagen
Rufbus-Einsatz	RufBus Mo-Fr im Grundangebot nicht zugelassen		- entfällt -

Die genannten Kriterien gelten ausdrücklich nicht für Fahrten, die ergänzend zum Grundangebot verkehren.

Produktsignet PlusBus

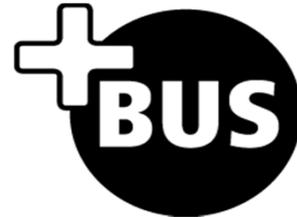
Produktsignet Plus- und TaktBus



Signet PlusBus - 3D



Signet PlusBus - flach



Signet PlusBus - s/w

Produktsignet TaktBus



Signet TaktBus - 3D



Signet TaktBus - flach



Signet TaktBus - s/w

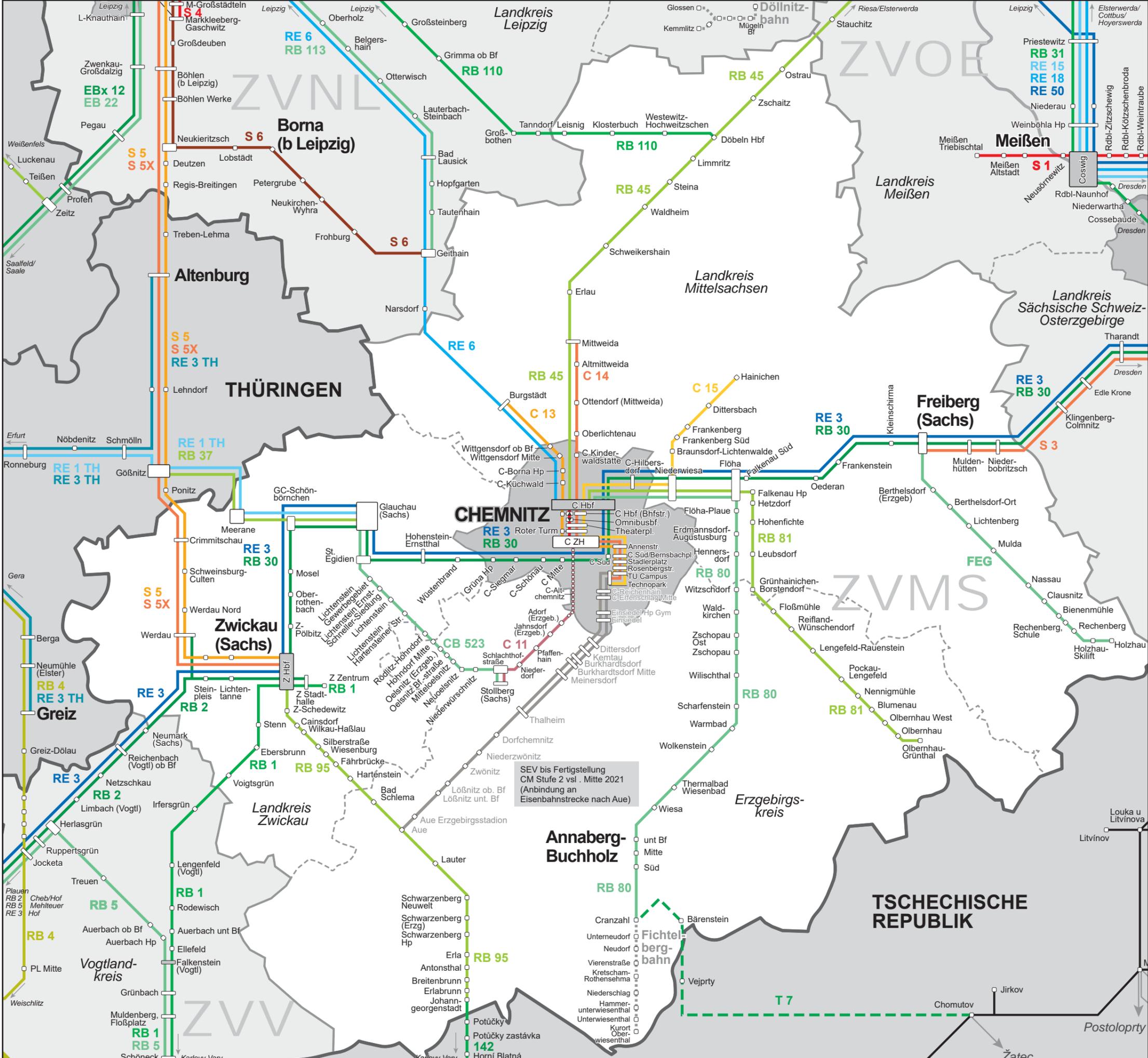
Farbcode Signet: RGB 122/32/106

Farbcode Signet: CMYK 60/100/20/10



Verkehrsverbund Mittelsachsen

SPNV-Linien Fahrplanjahr 2020



Zeichenerklärung:

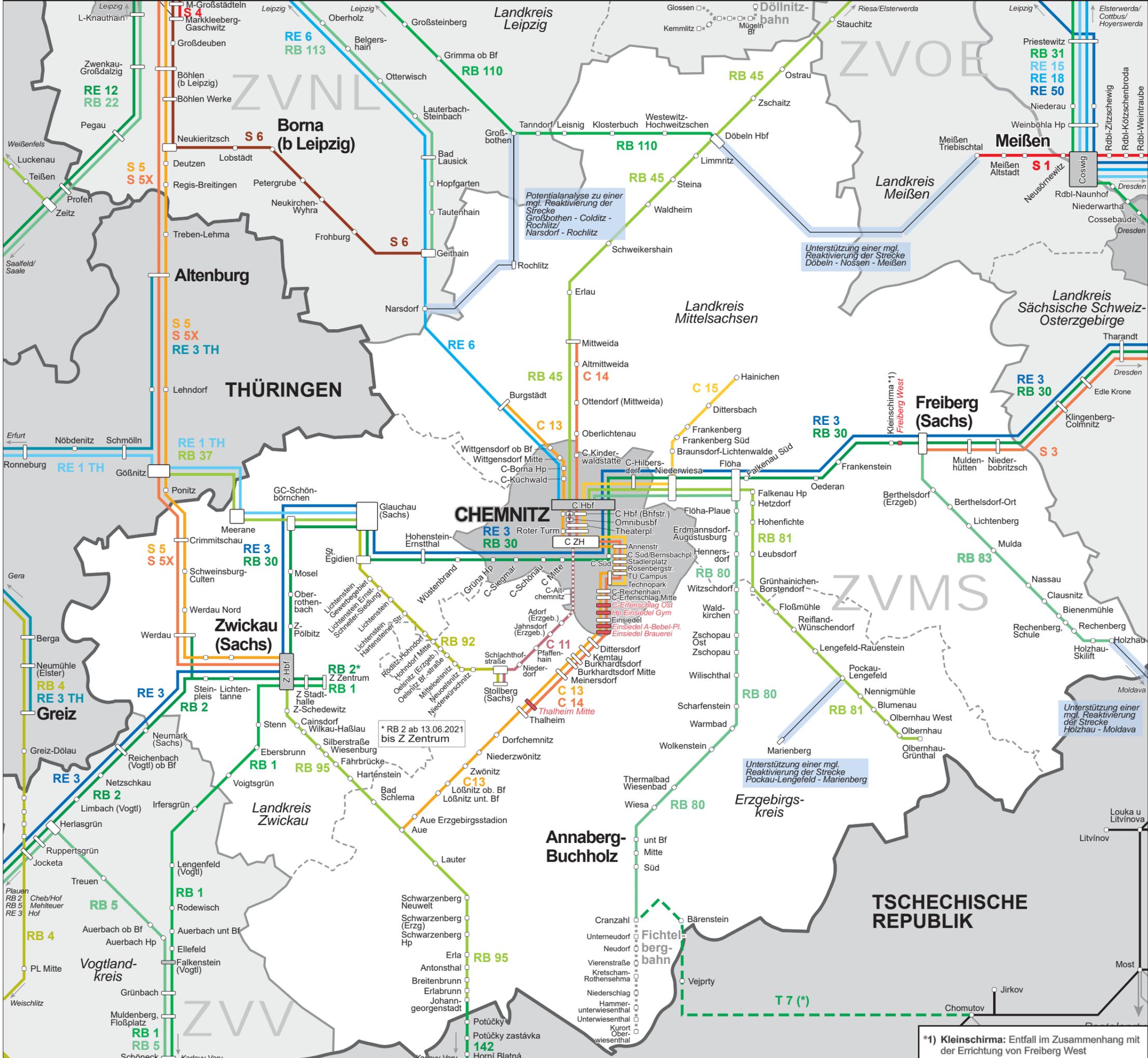
- Landesgrenze
- Zweckverbandsgrenze; Name
- Kreisgrenze; Kreisname
- Kreisfreie Stadt
- Kreisstadt
- Bahnhof/Haltepunkt
- Linienbezeichnung
- Linien des SPNV:**
 - S-Bahn/Chemnitzer Modell
 - RB-Linien
 - RE-Linien
 - T-Linien
 - Schmalspurbahnen SPNV
 - Saisonstrecke
 - weitere Strecke außerhalb Sachsens

SEV bis Fertigstellung
CM Stufe 2 vsl . Mitte 2021
(Anbindung an
Eisenbahnstrecke nach Aue)



Verkehrsverbund Mittelsachsen

SPNV-Linien Netzentwicklung ab 2021



Zeichenerklärung:

- Landesgrenze
- Zweckverbandsgrenze; Name
- Kreisgrenze; Kreisname
- CHEMNITZ Kreisfreie Stadt
- Freiberg Kreisstadt
- Glauchau Bahnhof/Haltepunkt
- Thalheim Mitte Neubaumaßnahmen
- Thalheim Mitte SPNV-Zugangsstellen
- RE 6 Linienbezeichnung
- Linien des SPNV: S-Bahn/Chemnitzer Modell
- Linien des SPNV: S-Bahn/Chemnitzer Modell
- Linien des SPNV: S-Bahn/Chemnitzer Modell
- RB-Linien
- RE-Linien
- Schmalspurbahnen SPNV
- Saisonstrecke
- weitere Strecke außerhalb Sachsens

*1) Kleinschirma: Entfall im Zusammenhang mit der Errichtung von Freiberg West

Potentialanalyse zu einer mgl. Reaktivierung der Strecke Großbothen - Colditz - Rochlitz - Narsdorf - Rochlitz

Unterstützung einer mgl. Reaktivierung der Strecke Döbeln - Nossen - Meißen

Unterstützung einer mgl. Reaktivierung der Strecke Holzgau - Moldava

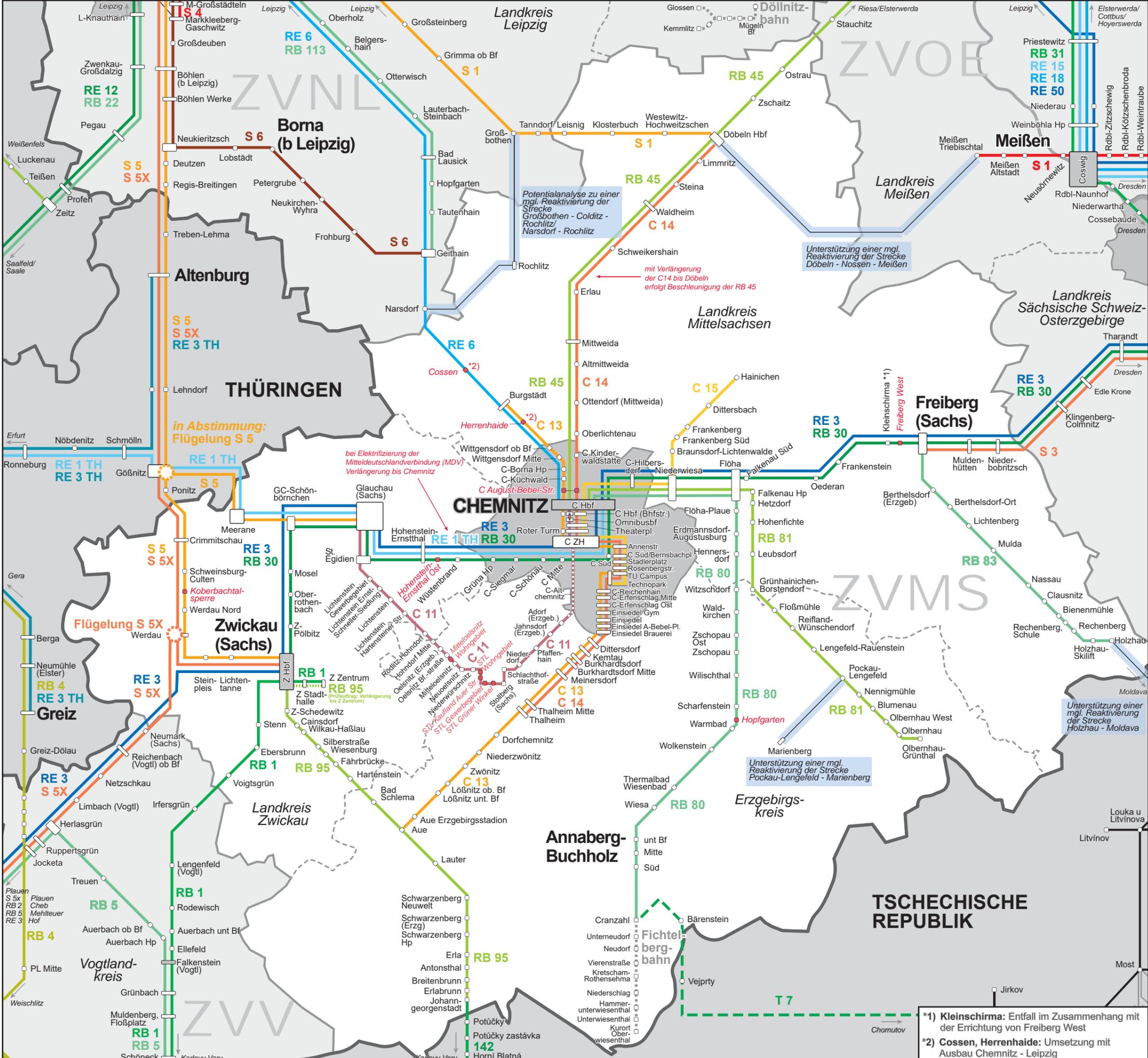
Unterstützung einer mgl. Reaktivierung der Strecke Pockau-Lengefeld - Marienberg

* RB 2 ab 13.06.2021 bis Z Zentrum



Verkehrsverbund Mittelsachsen

SPNV-Linien Netzentwicklung ab 2025



Zeichenerklärung:

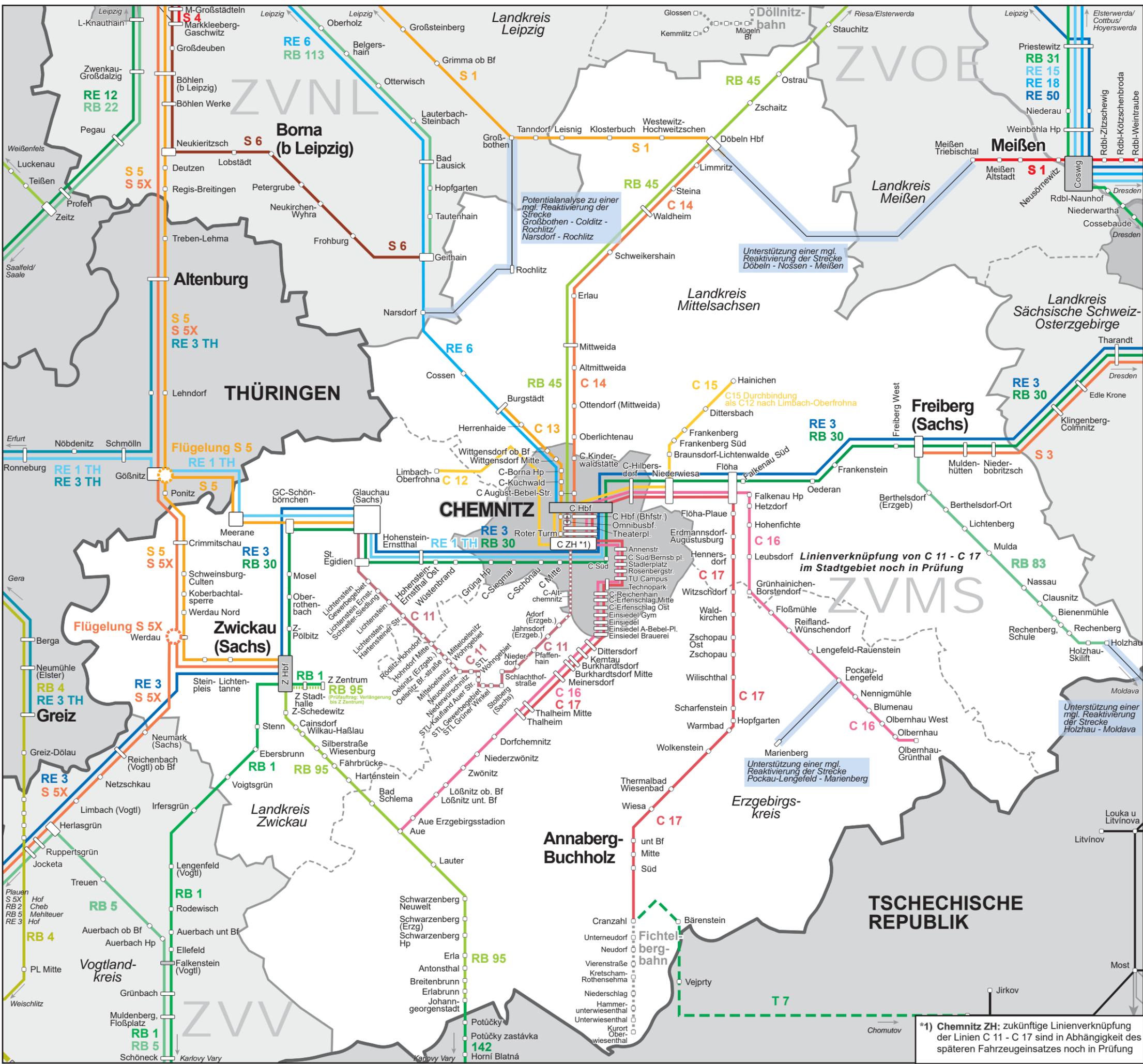
- Landesgrenze
- Zweckverbandsgrenze; Name
- Kreisgrenze; Kreisname
- CHEMNITZ** Kreisfreie Stadt
- Freiberg** Kreisstadt
- Glauchau Bahnhof/Haltepunkt
- STL Wohngebiet
- RE 6** Linienbezeichnung
- Linien des SPNV:**
- S-Bahn/Chemnitzer Modell
- RE-Linien
- RB-Linien
- C-Linien
- Schmalspurbahnen SPNV
- Saisonstrecke
- weitere Strecke außerhalb Sachsens

*1) Kleinschirma: Entfall im Zusammenhang mit der Errichtung von Freiberg West
 *2) Cossen, Herrenhaide: Umsetzung mit Ausbau Chemnitz - Leipzig



Verkehrsverbund Mittelsachsen

SPNV-Linien Netzentwicklung ab 2030



Zeichenerklärung:

- Landesgrenze
- Zweckverbandsgrenze; Name
- Kreisgrenze; Kreisname
- CHEMNITZ Kreisfreie Stadt
- Freiberg Kreisstadt
- Glauchau Bahnhof/Haltepunkt
- RE 6 Linienbezeichnung

Linien des SPNV:

- S-Bahn/Chemnitzer Modell
- RB-Linien
- RE-Linien
- Schmalspurbahnen SPNV
- Saisonstrecke
- weitere Strecke außerhalb Sachsens

*1) Chemnitz ZH: zukünftige Linienverknüpfung der Linien C 11 - C 17 sind in Abhängigkeit des späteren Fahrzeugeinsatzes noch in Prüfung