



NAHVERKEHRSPLAN

FÜR DEN NAHVERKEHRSRAUM CHEMNITZ/ZWICKAU 2021 BIS 2025

TEIL B-II ERZGEBIRGSKREIS



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

Teil B-II Erzgebirgskreis

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	5
Vorwort	7
0 Rechtliche Rahmenbedingungen	7
0.1 Ziele der Raumordnung	7
0.1.1 Allgemeine Vorgaben mit Relevanz für die ÖPNV-Planung	7
0.1.2 Vorgaben der Regionalplanung zur Nahverkehrsplanung	8
1 Raumstrukturanalyse	10
1.1 Raumstruktur, Zentrale Orte und räumliche Verflechtungen	10
1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	12
1.3 Schüler und Schulstandorte, Studenten	15
1.4 Motorisierung	20
1.5 Pendlerbeziehungen	20
1.6 Standorte und Einrichtungen mit ÖPNV-Relevanz	22
2 Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr	26
2.1 Wesentliche Änderungen im Angebot	26
2.2 Verkehrsunternehmen	27
2.3 Linien und Leistungen	28
2.4 Angebot, Erschließungsqualität und Erreichbarkeit	29
2.4.1 Regionalverkehr	29
2.4.2 Stadtverkehr	31
2.5 Ergänzende Verkehrsangebote	41
2.6 Verknüpfungspunkte	41
2.7 Nachfrage/ Fahrgastaufkommen	44
2.7.1 Nachfrage Regionalverkehr	44
2.7.2 Nachfrage Stadtverkehr	45
2.7.3 Nachfrage Verknüpfungspunkte	46
3 Infrastruktur	47
3.1 Fahrzeuge	47
3.2 Haltestellen	48
4 Verkehrsprognose	49

5	Bewertung.....	51
6	Rahmenplanung, Gestaltung ÖPNV	52
6.1	Barrierefreiheit	52
6.1.1	Maßnahmenplanung.....	52
6.1.2	Ausnahmenfestlegungen nach § 8 Abs. 3 PBefG.....	52
6.1.3	Festlegung örtlicher Standards	53
6.2	Verkehrsleistungen	53
6.3	Netzebenen des ÖSPV	53
6.3.1	Regio-Netz.....	54
6.3.2	Ergänzungsnetz.....	56
6.3.3	Stadtverkehr	56
6.3.4	Konzepte Busnetz.....	56
6.4	Schülerbeförderung.....	63
6.5	Linienbündelung.....	63
6.6	Ergänzende Verkehrsangebote	63
6.7	Touristische Verkehre	63
6.8	Verknüpfungspunkte Rahmenplanung	64
6.9	Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten	64
6.10	Infrastrukturmaßnahmen.....	64
7	Finanzierung.....	66
7.1	Finanzierung Leistungserbringung	66
7.2	Finanzierung Plus- und TaktBus-Netz.....	66
7.3	Investitionen.....	67
7.4	Herstellung Barrierefreiheit – Haltestelleninfrastruktur	67
	Anlagenverzeichnis	68

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Raumstrukturelle Gliederung und Zentrale Orte	11
Abbildung 2: Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur im Erzgebirgskreis	12
Abbildung 3: Bevölkerungsfortschreibung Landkreis Erzgebirge.....	13
Abbildung 4: Gemeindekonkrete Bevölkerungsentwicklung	14
Abbildung 5: Entwicklungsprognose der Altersgruppen	15
Abbildung 6: Entwicklung der Schülerzahlen (Allgemeinbildende Schulen)	16
Abbildung 7: Entwicklungsprognose der Schülerzahlen im Erzgebirgskreis.....	17
Abbildung 8: Fahrschüler je Schulart.....	19
Abbildung 9: Pendlerbeziehungen im Erzgebirgskreis 2018	21
Abbildung 10: Gemeindekonkrete Ein- und Auspendler 2018	22
Abbildung 11: Gewerbestandorte im Erzgebirgskreis, Beschäftigte in 71 der 119 Standorte	23
Abbildung 12: Leistungsanteile (Fahrplankilometer/Jahr) RVE im Erzgebirgskreis (Fahrplan 2019/20).....	29
Abbildung 13: Stadtverkehr Annaberg-Buchholz (Fahrplan 2019/2020).....	33
Abbildung 14: Stadtverkehr Aue (Fahrplan 2019/2020).....	34
Abbildung 15: Stadtverkehr Marienberg (Fahrplan 2019/2020)	35
Abbildung 16: Stadtverkehr Schwarzenberg (Fahrplan 2019/2020)	36
Abbildung 17: Linienvverlauf der Linien 260 und 261 – ehem. Grüne Linie (Fahrplan 2019/2020)	37
Abbildung 18: Stadtverkehr Zentrumsbereich Stollberg (Fahrplan 2019/2020)	38
Abbildung 19: Stadtverkehr Lößnitz (Fahrplan 2019/20)	39
Abbildung 20: Stadtverkehr Zschopau (Fahrplan 2019/20)	40
Abbildung 21: Stadtverkehr Oberwiesenthal (Fahrplan 2019/20)	40
Abbildung 22: Nachfrage (Top 50) der Regionalverkehrslinien im Erzgebirgskreis.....	44
Abbildung 23:Nachfrage einfahrende Linien in den Erzgebirgskreis	45
Abbildung 24: Nachfrage der Stadtverkehrslinien im Erzgebirgskreis	46
Abbildung 25: Fahrgastnachfrage an wichtigen Verknüpfungspunkten im Erzgebirgskreis 2018.....	46
Abbildung 26: Verlauf der grenzüberschreitenden Linie Marienberg – Chomutov.....	59
Abbildung 27: Verknüpfung in Schwarzenberg.....	65

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gebietsänderungen im Erzgebirgskreis	15
Tabelle 2: Fahrschüler nach Beförderungsart	19
Tabelle 3: Motorisierungsgrad im Erzgebirgskreis	20
Tabelle 4: Pendlerbeziehung zu angrenzenden Regionen	21
Tabelle 5: Krankenhäuser im Erzgebirgskreis	24
Tabelle 6: Reha-Einrichtungen im Erzgebirgskreis	24
Tabelle 7: Übersicht zu Veränderungen im Angebot zu 2016	26
Tabelle 8: Verkehrsunternehmen mit Leistungen im Erzgebirgskreis	27
Tabelle 9: Anzahl Linien im Erzgebirgskreis nach Aufgabenträgern	28
Tabelle 10: Ortsteile ohne öffentliche Linie nach § 42 PBefG	30
Tabelle 11: Allgemeine Bedienungsstandards im VMS (Auszug NVP 2016)	31
Tabelle 12: Stadtverkehrsangebote im Erzgebirgskreis	31
Tabelle 13: Verknüpfungspunkte im Erzgebirgskreis mit verkehrenden Linien	41
Tabelle 14: Fahrzeuge RVE – Merkmale	47
Tabelle 15: Haltestellenkataster RVE	48
Tabelle 16: Auswirkung der Prognosewerte auf die ÖPNV Nachfrage	50

Abkürzungsverzeichnis

AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
ALiTa	Anruflinientaxi
AP	Arbeitsplatz
AM	Angebotsrelevante Maßnahmen
AT	Aufgabenträger
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft
BEV	Bahnersatzverkehr
Bf	Bahnhof
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BO-Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BO-Strab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
CVAG	Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
E	Abgasnorm (Euro-Norm)
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle, ein europäischer Abgasstandard
EW	Einwohner
EW/km ²	Einwohner je Quadratkilometer
FGU	Fahrgastunterstand
Fpl-Jahr	Fahrplanjahr
Fpl-km	Fahrplankilometer
FSV	Freigestellter Schülerverkehr
gGmbH	Gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GS	Grundschule
Hp	Haltepunkt
KBS	Kursbuchstrecke
Kfz	Kraftfahrzeug
KRM	Katzenstein-Reisen - Peter Meyer e.K.
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
Mio.	Million(en)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVR	Nahverkehrsraum
NVR C/Z	Nahverkehrsraum Chemnitz/ Zwickau

ÖDLA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
OT	Ortsteil
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RBM	REGIOBUS Mittelsachsen GmbH
RL Verkehrs- infrastruktur	Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
ROG	Raumordnungsgesetzes
RV	Regionalverkehrslinie
RVE	Regionalverkehr Erzgebirge GmbH
RVW	Regionalverkehr Westsachsen GmbH
SächsLPIG	Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaats Sachsen
SCHU	Busunternehmen - Mike Schubert
SMWA	Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SV	Stadtverkehrslinien
sv-pfl.	sozialversicherungspflichtig
VGW	Verkehrsgesellschaft Vogtland mbH
VLÜ	Verkehrsleistungs-Übertragung
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen
VU	Verkehrsunternehmen
ZAC	Zacharias Verkehrsbetrieb GmbH & Co. KG
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
ZVV	Zweckverband ÖPNV Vogtland

Vorwort

Der Nahverkehrsplan (NVP) für den Nahverkehrsraum (NVR) Chemnitz/Zwickau wurde letztmalig im Jahr 2016 fortgeschrieben. Gemäß der Festlegung des SMWA zur Periodizität der Fortschreibung steht aktuell die nächste Fortschreibung des NVP an.

Der vorliegende Teilplan enthält die Vorgaben zur Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Aufgabenträgerschaft des Erzgebirgskreises.

0 Rechtliche Rahmenbedingungen

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

Die übergeordneten planerischen und rechtlichen Rahmenbedingungen wurden in Teil A dieses NVPs dargelegt. Diese haben Gültigkeit für den gesamten Verbundraum und werden aus diesem Grund nur einmalig aufgeführt (siehe NVP Teil A Kap. 1 Planerische und rechtliche Rahmenbedingungen).

0.1 Ziele der Raumordnung

Zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP gelten im Aufgabenträgergebiet des Erzgebirgskreises zwei Regionalpläne. Da die Regionalpläne vor der Umsetzung der Kreisgebietsreform 2008 in Kraft traten, ist diese in den Plänen nicht berücksichtigt. Ein rechtsgültiger Gesamt-Regionalplan (Regionalplan Region Chemnitz) für den neufusionierten Planungsverband Region Chemnitz, bestehend aus der Planungsregion Chemnitz-Erzgebirge, Südwestsachsen und den vom Planungsverband Westsachsen übernommen Gebieten des Altkreises Döbeln, sollte Ende 2016/Anfang 2017 beschlossen werden. Dieser befindet sich zurzeit in der Aufstellung (aktuell Aus- und Bewertung der Ergebnisse des Auslegungsverfahrens nach § 6 Abs. 2 SächsLPIG (Abwägung)). Somit gilt für die Altkreise *Annaberg*, *Stollberg* und *Mittlerer Erzgebirgskreis* der *Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge 2008* und für das Gebiet des *Altkreises Aue-Schwarzenberg* der *Regionalplan Südwestsachsen 2008*.

Die Ziele der Raumordnung im Erzgebirgskreis basieren auf den Vorgaben des Raumordnungsgesetzes (ROG) sowie dem Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaats Sachsen (SächsLPIG). Die Rahmensetzung der landesrechtlichen Grundsätze und Ziele für die Regionalplanung erfolgt im Landesentwicklungsplan des Freistaats Sachsen (LEP). Im August 2013 wurde der bisherige LEP aus dem Jahr 2003 aufgrund der Veränderung der sozialen und wirtschaftlichen, aber auch der ökologischen Rahmenbedingungen für die räumliche Entwicklung, abgelöst.

Die folgenden Abschnitte fassen zunächst die relevanten Vorgaben im Rahmen des Prozesses der Erstellung eines Nahverkehrsplans zusammen.

0.1.1 Allgemeine Vorgaben mit Relevanz für die ÖPNV-Planung

In den gültigen Regionalplänen des Erzgebirgskreises sind raumplanerisch relevante Sachverhalte dargelegt und bei raumbedeutsamen Planungen – dazu zählt die Nahverkehrsplanung – zu berücksichtigen. Diese Sachverhalte umfassen zum einen die Durchdringung des Betrachtungsraums mit regionalen sowie überregional bedeutsamen Verbindungsachsen zur internen Verknüpfung und externen Anbindung an die Nachbarräume sowie überregionale Zentren. Zum anderen beinhalten sie die Vorgaben der „raumstrukturellen Entwicklung und Raumkategorien“, der Raumordnung nach dem Modell der „Zentralen Orte“ sowie der „Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion“.

Durch die Berücksichtigung dieser raumordnenden Konstanten können strukturierte Maßnahmen zur regionalen Entwicklung entworfen werden, da Gebiete relevanter funktionaler Ausprägungen herausgehoben sind und somit eine zielgerichtete regionale Entwicklung vorgenommen werden kann.

Die Zielstellung umfasst die Stabilisierung und Entwicklung des Gebiets des Planungsverbands und seiner Teilräume, dabei ist übergeordnet auch der Erhalt der Ausgleichs- und Ergänzungswirkung des Erzgebirges für den Verdichtungsraum Chemnitz/Zwickau zu berücksichtigen.

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.

Anzuführen ist zudem die Verstärkung von wirtschaftlichen, touristischen oder grenzüberschreitend kooperativen Maßnahmen, der Erhalt oder der Ausbau von bestimmten ergänzenden raumrelevanten Funktionen und Verflechtungen und die Erschließung anderer vielfältiger Möglichkeiten der Funktionsteilung auf zentralörtlicher Ebene.

In Abbildung 1 werden diese raumspezifischen Sachverhalte zusammenfassend dargestellt. Die jeweilige Ausprägung der o. g. im Regionalplan dargelegten raumbedeutsamen Sachverhalte, egal ob von regionaler oder überregionaler Bedeutung, ist relevant für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Erzgebirgskreis.

0.1.2 Vorgaben der Regionalplanung zur Nahverkehrsplanung

In den Regionalplänen *Chemnitz-Erzgebirge 2008* und *Südwestsachsen 2008* sind unter landes- und regionalplanerischen Gesichtspunkten relevante Rahmenbedingungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV für den Planungsraum Erzgebirgskreis dargestellt. Die für die Nahverkehrsplanung im Bereich des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) wesentlichen Rahmen setzenden Grundsätze und Ziele werden folgend zusammengefasst dargelegt.

Der ÖPNV ist unter Berücksichtigung demographisch bedingter Veränderungen der Nachfragestrukturen als flächendeckendes Verkehrsangebot zu sichern und fortzuentwickeln¹.

Der zuständige Aufgabenträger soll – unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen – gewährleisten, dass öffentliche Verkehrsangebote als konkurrenzfähige Alternativen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) für einen differenzierten Nachfragebedarf etabliert und weiter optimiert werden².

In verkehrlich stark belasteten Siedlungsräumen und Korridoren sowie in den Städten des ländlichen Raums soll der ÖPNV vorrangige Nutzungsansprüche gegenüber dem MIV erhalten³.

Die Nahverkehrsplanung ist kreis- und regionsübergreifend zu koordinieren, dabei soll die Fahrtenplanung im SPNV und ÖPNV aufeinander abgestimmt werden. Es ist eine sinnvolle Ergänzung der Verkehrsträger anzustreben⁴.

Attraktive Angebote des SPNV und ÖSPV sollen in den Verdichtungsräumen, den zentralörtlichen Verflechtungsbereichen des ländlichen Raums und den Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion sowie entlang der Verbindungs- und Entwicklungsachsen zur Verfügung stehen. Des Weiteren ist auf den Erhalt und die Weiterentwicklung der Stadtverkehrslinien hinzuwirken⁵.

Für den ländlichen Raum ist durch die zuständigen Aufgabenträger in allen Gemeinden eine Grundbedienung im ÖPNV entsprechend der Nachfragesituation und unter Einbeziehung flexibler und ergänzender Angebotsformen sicher zu stellen⁶. Dabei stellt das Plus- und TaktBus-System eine qualitative Bereicherung des Angebotsportfolios dar.

Weiterhin sollen durch den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen die Voraussetzungen für den Erhalt und den weiteren Ausbau des Euroregionalen Nahverkehrssystems EgroNet geschaffen⁷ sowie Nachfragepotenziale im grenzüberschreitenden ÖPNV mit der Tschechischen Republik berücksichtigt und ausgebaut werden⁸.

¹ RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Grundsatz 8.2.1

² RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Ziel 8.2.2

³ RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Grundsatz 8.2.4

⁴ in Anlehnung an RP Südwestsachsen 2008, G 3.1.1.11

⁵ RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Ziel 8.2.2

⁶ RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Ziel 8.2.3

⁷ Entwurf RP Region Chemnitz, Ziel 3.1.2.10

⁸ RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Grundsatz 8.2.1

Die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs sollen an neue oder geänderte Bedarfsanforderungen räumlich angepasst werden, insofern geeignete Flächenpotenziale verfügbar sind⁹. Zudem sollen sie hinsichtlich ihrer Lage zu Wohn-, Arbeits- und Freizeitstätten überprüft und bei Bedarf angepasst werden¹⁰.

Auf die Realisierung regionalbedeutsamer Übergangsstellen, an denen die Verkehrsangebote optimal miteinander verknüpft werden, ist hinzuwirken¹¹.

⁹ RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Grundsatz 8.2.4

¹⁰ RP Südwestsachsen 2008, G 3.1.1.9

¹¹ RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Grundsatz 8.2.5

1 Raumstrukturanalyse

1.1 Raumstruktur, Zentrale Orte und räumliche Verflechtungen

Der Erzgebirgskreis liegt im Südosten des Freistaates Sachsen. Er ist mit in Kraft treten des Kreisgebietsreform im August 2008 aus dem Zusammenschluss der Altkreise Annaberg, Aue-Schwarzenberg, dem Mittleren Erzgebirgskreis und dem Altkreis Stollberg entstanden. Der Landkreis umfasst 59 Gemeinden¹².

Kreisstadt und Sitz der Kreisverwaltung ist die Stadt Annaberg-Buchholz. In ihrer Funktion als Mittelzentrum besitzt sie neben Wirtschafts- und Verwaltungsaufgaben, eine übergeordnete infrastrukturelle, soziale, kulturelle und Bildungsfunktion. Mit ca. 19.800¹³ Einwohnern und einer Fläche von 28 km² weist sie die größte Bevölkerungsdichte des Erzgebirgskreises auf.

Die Städte Aue und Bad Schlema sind zum 01.01.2019 zur Großen Kreisstadt fusioniert. Es ist die erste Gemeindefusion innerhalb des Städtebunds Silberberg. Durch die Fusion wurde Aue-Bad Schlema die größte Stadt im Erzgebirgskreis.

Neben Annaberg-Buchholz gibt es drei weitere Mittelzentren im Erzgebirgskreis, die Städte Marienberg und Stollberg sowie den mittelzentralen Städteverbund „Silberberg“ – bestehend aus den Städten Aue-Bad Schlema, Lauter-Bernsbach, Löbnitz, Schneeberg und Schwarzenberg. Des Weiteren wurden in den Regionalplänen fünf Grundzentren und sechs grundzentrale Städteverbünde definiert (siehe Anlage 1).

Im Norden grenzt der Erzgebirgskreis an das Oberzentrum Chemnitz, im Nordosten an den Landkreis Mittelsachsen. Die westliche Grenze bildet im Südwesten der Vogtlandkreis und daran in nordwestlicher Richtung anschließend der Landkreis Zwickau. Südlich der Kreisgrenze schließt die Tschechische Republik an.

Naturräumlich umfasst das Gebiet des Erzgebirgskreises das westliche Erzgebirge. Diese Lage beschreibt den Landkreis als attraktives und intensiv genutztes Ausflugs- und Tourismusgebiet.

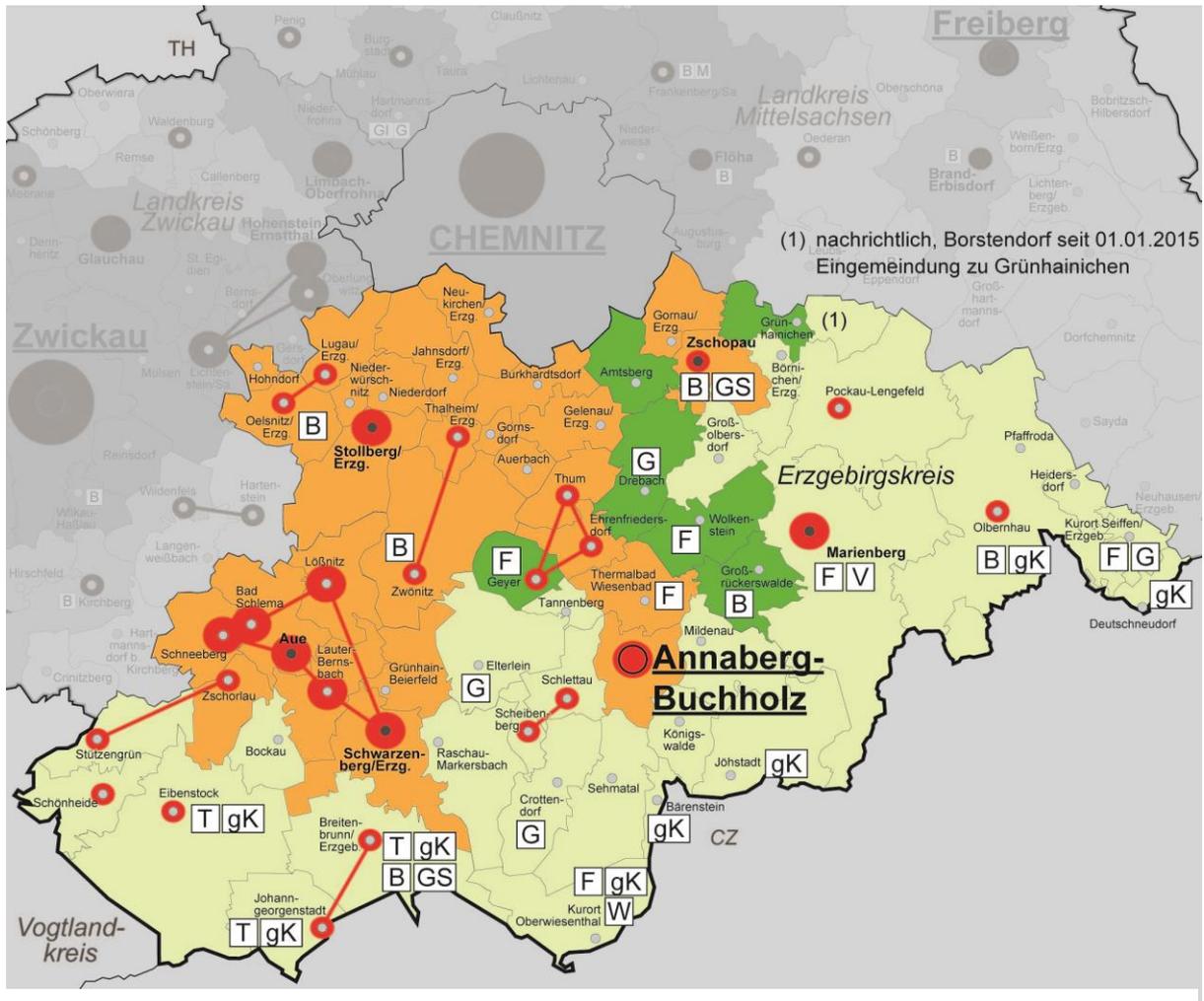
Raumstrukturell ist der Landkreis eindeutig gegliedert. Der südliche Teil des Landkreises entlang der Grenzen zum Vogtlandkreis, der Tschechischen Republik und dem Landkreis Mittelsachsen wurde im LEP 2013 als ländlicher Raum kategorisiert, dieser Anteil umfasst 58 % der Landkreisfläche. Nördlich anschließend beginnt die Verdichtungsraum des Landkreises, welcher ca. ein Drittel umfasst und bis an den Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau heranreicht. Die Gemeinden zwischen den beiden Verbindungsachsen Chemnitz – Annaberg-Buchholz bzw. Marienberg sind weniger verdichtet und wurden ebenso wie zwei weitere Gemeinden der Raumkategorie „verdichteter Bereich im ländlichen Raum“ zugeordnet. Diese Raumkategorie nimmt nur ca. 9 % der Fläche des Landkreises ein.

In Bezug auf die zentralörtliche Gliederung weist der Erzgebirgskreis eine klar polyzentrische Struktur auf, die stark an den gewachsenen Strukturen der vier Altkreise orientiert ist. Die Mittelzentren Marienberg und Stollberg sowie der Verdichtungsraum mit dem mittelzentralen Städteverbund Silberberg binden die angrenzenden Gemeinden und bilden entsprechend ihrer hierarchischen Einordnung ein wirtschaftliches wie administratives Zentrum. Hier ist die Bedeutung des funktionierenden ÖPNV besonders zu beachten. Eine Ausnahme bilden die Gemeinden mit räumlicher Nähe zu den Oberzentren Chemnitz und Zwickau, deren Orientierung ist dementsprechend Kreisgrenzen überschreitend. In den Wirtschaftsraum Chemnitz-Zwickau bestehen aus dem gesamten Erzgebirgskreis teilweise enge überregionale Verflechtungen.

Eine Darstellung der raumstrukturellen Gliederung und der Lage der Zentralen Orte ist in der folgenden Abbildung zusammen gefasst. Eine Zusammenfassung der raumstrukturellen Kennwerte des Erzgebirgskreises mit Benennung der Zentralen Orte und deren Einwohnerzahl und -entwicklung kann Anlage 2 entnommen werden.

¹² Gebietsstand 01.01.2019

¹³ Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen. Stichtag 31.12.2018



Zeichenerklärung

- ZVMS-Grenze
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze

- CHEMNITZ** Kreisfreie Stadt
- Freiberg** Kreisstadt
- Aue** Große Kreisstadt/
Gemeinde
- Lichtenau** Stadt/Gemeinde

- Raumkategorien (*)**
- Verdichtungsraum
 - verdichteter Bereich
im ländlichen Raum
 - ländlicher Raum

(*) lt. Landesentwicklungsplan
Sachsen 2013

- Zentrale Orte**
- Oberzentrum (*)
 - Mittelzentrum (*)
 - Grundzentrum (**)
 - mittelzentraler
Städteverbund (*)
 - grundzentraler
Städteverbund (**)

(**) lt. Regionalplänen
· Chemnitz-Erzgebirge 2008
· Südwestsachsen 2008

- Gemeinden mit besonderen
Gemeindefunktionen (**)**
- B** Bildung
 - F** Fremdenverkehr
 - G** Gewerbe
 - gK** grenzübergreifende
Kooperation
 - GS** Gesundheit/Soziales
 - W** Sport
 - T** Tourismus
 - V** Verteidigung (*)

Abbildung 1: Raumstrukturelle Gliederung und Zentrale Orte

1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

Siedlungsstruktur

Mit 337.696¹⁴ Einwohnern ist der Erzgebirgskreis der einwohnerstärkste Landkreis der neuen Bundesländer, die Fläche umfasst ca. 1.828 km². Die Bevölkerungsdichte des Landkreises beträgt 185 EW/ km², damit liegt sie unter der durchschnittlichen Bevölkerungsdichte der Bundesrepublik Deutschland (BRD) und des Freistaat Sachsens mit 232 bzw. 221 EW/ km². Bei Betrachtung der drei Raumkategorien zeigen sich bezüglich der Einwohnerdichte starke Unterschiede. Während die ländlich geprägten Bereiche mit 106 EW/ km² weit unterhalb des sächsischen und bundesdeutschen Durchschnitts liegen, ist in den Verdichtungsräumen des Kreises eine vergleichsweise hohe Bevölkerungskonzentration von ca. 334 EW/ km² vorhanden.

Damit einhergehend stellt sich auch die Bevölkerungsverteilung im Erzgebirgskreis dar. Während der Landkreis flächenanteilig zu fast zwei Drittel als ländlicher Raum und nur zu ca. einem Drittel als Verdichtungsraum kategorisiert ist, stellt sich die Bevölkerungsverteilung nahezu umgekehrt dar. Bei den verdichteten Bereichen im ländlichen Raum ist das Verhältnis nahezu ausgewogen (siehe Abbildung 2 sowie Anlage 2).

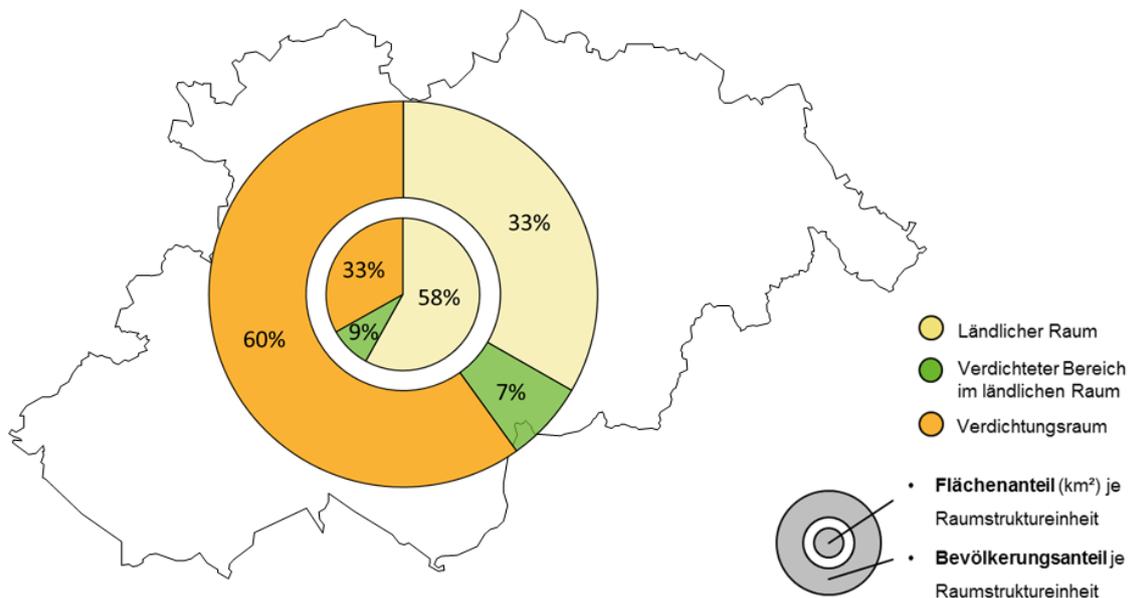


Abbildung 2: Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur im Erzgebirgskreis

Bevölkerungsstruktur und demografische Entwicklung

Im Verlauf des Gültigkeitszeitraums der letzten Fortschreibung des NVP Chemnitz/Zwickau waren die Bevölkerungszahlen weiter rückläufig. Betrug die Bevölkerung im Erzgebirgskreis zu Beginn des Gültigkeitszeitraums 2016 noch ca. 344.000 EW, ging diese bis 2018¹⁵ um 1,8 % auf ca. 337.700 EW zurück. Damit liegt die aktuelle Einwohnerzahl unterhalb der Annahmen der 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaats Sachsen. Diese prognostiziert, dass die Bevölkerung des Erzgebirgskreises bis 2030 auf 311.400 EW¹⁶ zurückgehen wird (vgl. Abbildung 3). Das entspricht einem Rückgang gegenüber dem aktuellen Stand von 7,8 %¹⁷, der deutlich über der Gesamtprognose für den Freistaat Sachsen in Höhe von -2% liegt.

¹⁴ Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen. Stichtag 31.12.2018

¹⁵ Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen. Stichtag 31.12.2018

¹⁶ 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2030, Variante 1

¹⁷ Stichtag 31.12.2018

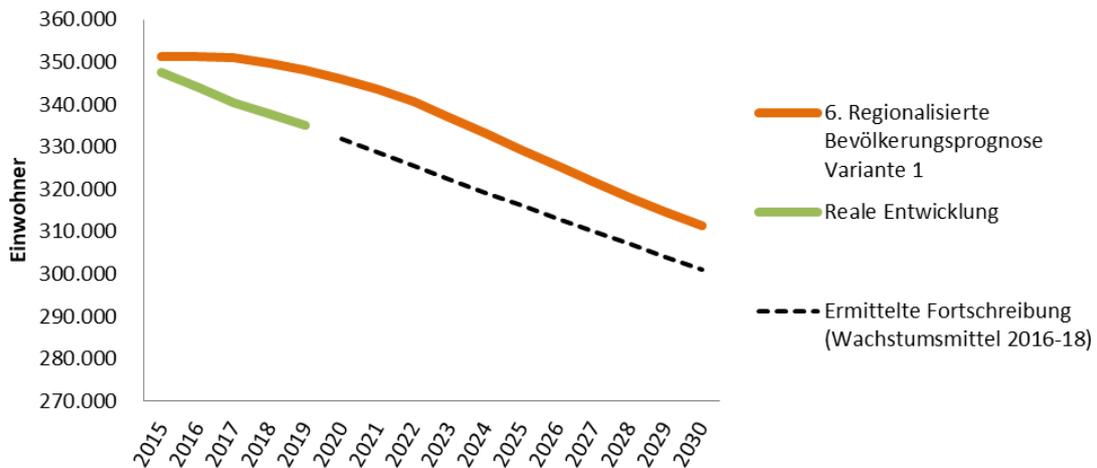


Abbildung 3: Bevölkerungsfortschreibung Landkreis Erzgebirge

Die am 19. Mai 2020 veröffentlichte 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung prognostiziert für den Landkreis bis 2035 sogar einen Rückgang von -15,1% bis -16,8%.

Eine vergleichende Betrachtung der unterschiedlichen Teilräume des Erzgebirgskreises – Verdichtungsraum, verdichteter Bereich im ländlichen Raum sowie ländlicher Raum – ergab keine signifikanten Unterschiede. Bei Verschiebung des Maßstabs auf die Gemeindeebene zeigt sich wiederum ein sehr differenziertes Bild der Bevölkerungsentwicklung (siehe Abbildung 4). Während Neukirchen und Gornau zwischen 2013 und 2018 Zuwächse von jeweils 1,7 % verzeichnen, ist die Bevölkerungszahl in Thalheim im gleichen Zeitraum um 8,6 % zurückgegangen. Niederdorf weist zudem mit +11,2% einen sehr hohen Wert auf, welcher jedoch auf einen Sondereffekt in Folge der Aufnahme einer großen Zahl Geflüchteter im Jahr 2015 zurückzuführen ist.

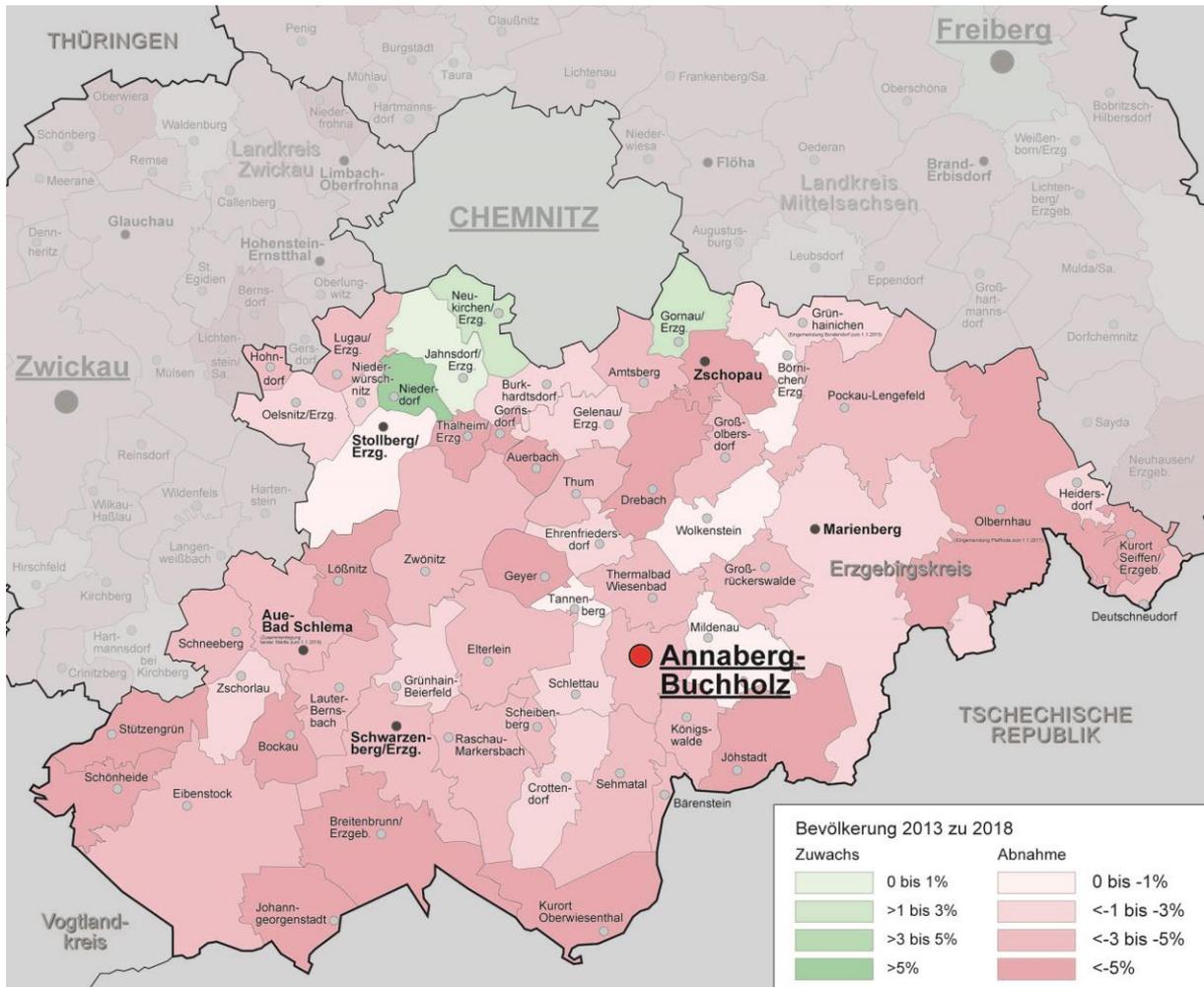


Abbildung 4: Gemeindekonkrete Bevölkerungsentwicklung

Im Zuge der demographischen Entwicklung zeigt sich eine Zunahme der relativen Anteile älterer Bevölkerungsgruppen, was über die Zeit zusätzlich zum erwarteten negativen Wanderungssaldo¹⁸ eine Verringerung der absoluten Bevölkerungszahlen begünstigt. So steigt zum Ende des Prognosehorizontes der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose der Anteil der Altersgruppe der über 65-Jährigen. Diese Veränderung erfolgt zunächst zum Großteil zu Lasten der Erwerbstätigen über 25 Jahre. Für die prozentualen Anteile der Personengruppen unter 26 wird bis 2030 ein Stagnieren des aktuellen Niveaus erwartet.

¹⁸ Bevölkerungsprognose: Geborene, Gestorbene, Überschuss, Geborene/Gestorbene, Überschuss Zu-/Fortzüge; 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2030 - Variante 1

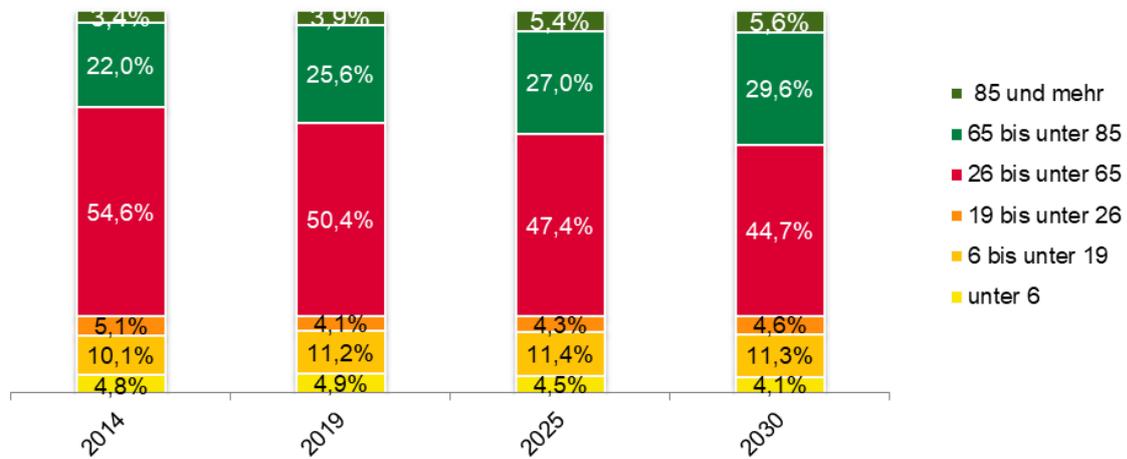


Abbildung 5: Entwicklungsprognose der Altersgruppen

Gebietsänderungen – Eingemeindungen und Zusammenschlüsse

Die dargelegte Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden und daraus resultierende – finanzielle oder kommunalpolitische – Gründe führten in den vergangenen Jahren, wie auch schon in den Jahren davor, zu Gebietsstandänderungen im Erzgebirgskreis. Tabelle 1 führt die beiden Änderungen seit Erstellung des NVP 2016 auf.

Tabelle 1: Gebietsänderungen im Erzgebirgskreis

Inkrafttreten	Gebietsänderung
01.01.2017	Eingliederung von Pfaffroda nach Olbernhau
01.01.2019	Zusammenschluss von Aue und Bad Schlema zur Großen Kreisstadt Aue-Bad Schlema

1.3 Schüler und Schulstandorte, Studenten

Bestandsaufnahme

Entgegen des allgemeinen Bevölkerungsrückgangs im Erzgebirgskreis entwickelte sich die Schülerzahl im Gültigkeitszeitraum der letzten Fortschreibung des NVP positiv und erhöhte sich im Segment der allgemeinbildenden Schulen um 5,4 % auf rund 31.000¹⁹ Schüler (siehe Abbildung 6). Die Anzahl der Berufsschüler stieg im gleichen Zeitraum um 4,7 % auf ca. 5.300 Berufsschüler²⁰.

¹⁹ Landratsamt Erzgebirgskreis – Referat Schulen und Sport; Schülerzahlen 2014/15 und 2018/19; Statistisches Landesamt Sachsen 2020

²⁰ Landratsamt Erzgebirgskreis – Referat Schulen und Sport; Berufsschülerzahlen 2014/15; Statistisches Landesamt Sachsen 2020

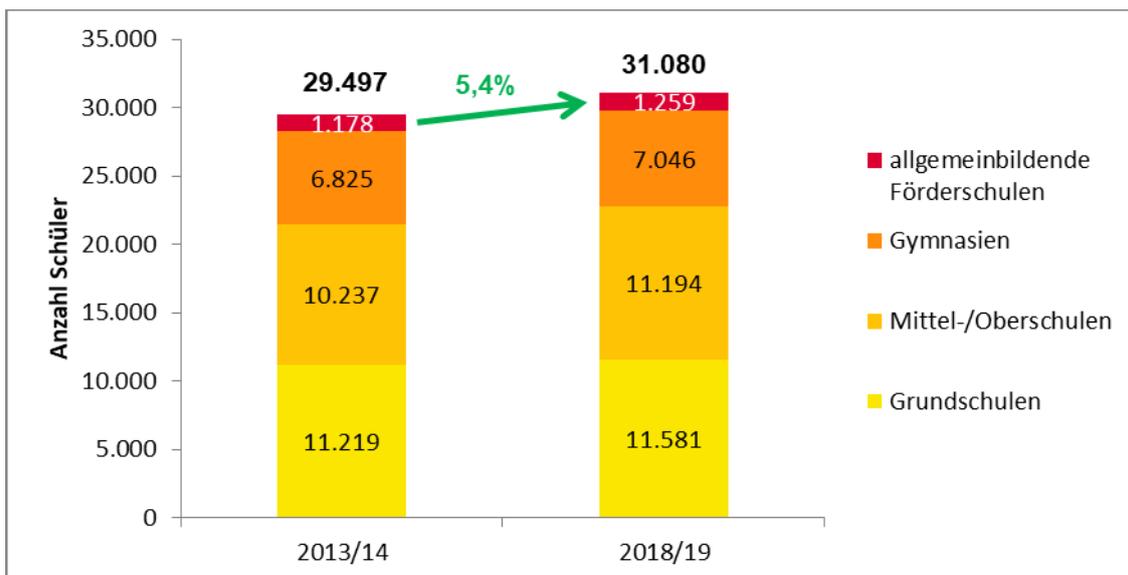


Abbildung 6: Entwicklung der Schülerzahlen (Allgemeinbildende Schulen)

Im Schuljahr 2018/19 gab es im Landkreis 154 Schulen. Das waren drei mehr als in 2013/14. Auf Grund der derzeitigen Zunahme der Schülerzahlen und der Engpässe in den Räumlichkeiten wurden weitere Standortplanungen vorgenommen.

In der Gemeinde Neukirchen/ Ortsteil Adorf befindet sich die Gruuna Schule - Gesamtschule mit Grundschule, Oberschule und Gymnasium (Waldorfpädagogik) in freier Trägerschaft - als Neubaucampus in Planung. Zuvor, Schuljahr 2019/20, war die Montessorischule der Jugendstätten Stocker gGmbH nach Thalheim umgezogen. Die Gruuna Schule ist eine Schule mit spezieller Ausrichtung auf Kinder mit Legasthenie.²¹

Im September 2020 soll der Ersatzneubau der Grundschule Grünhainichen starten.

Eine kartografische Darstellung mit den Schulstandorten im Erzgebirgskreis sowie eine gemeindekonkrete tabellarische Aufstellung des Schuljahres 2018/19 sind den Anlagen 3 bzw. 4 zu entnehmen.

Prognose

Abbildung 7 zeigt die prognostizierte Entwicklung²² der unter 20 jährigen. Während die Kinder und Jugendlichen im Alter zwischen 10 und 19 Jahren konstant bleiben, weisen vor allem die unter 6 jährigen bis 2030 einen deutlichen Rückgang auf, der sich in den darauf folgenden Jahren auf die Entwicklung der Schülerzahlen auswirken kann.

²¹ Begründung Bebauungsplan Gruuna Schule Neukirchen

²² Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen - 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung 2030 – Variante 1

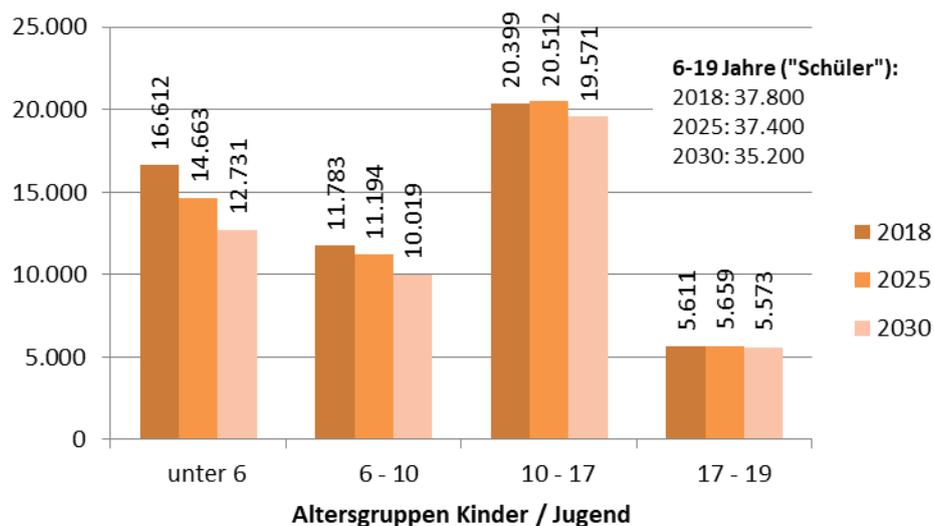


Abbildung 7: Entwicklungsprognose der Schülerzahlen im Erzgebirgskreis

Prognose Grundschulen²³

Der Geburtenrückgang im Erzgebirgskreis in den letzten Jahren wirkt sich besonders stark auf die Bildung von Eingangsklassen und in den folgenden Jahren auf die Gesamtschülerzahl der Grundschulen, insbesondere der Grundschulen im ländlichen Raum, aus.

Die im Schulreport 2019 des LaSuB aufgeführten Schüler- und Schulanfängerzahlen der Grundschulen im Erzgebirgskreis stellen die Grundlage für die mittel- und langfristige Bedarfsprognose in dieser Schulart dar. Die Maßnahmen für die langfristige Zielplanung und der Standortplan wurden aus den dort prognostizierten Zahlen abgeleitet.

Im mittel- und langfristigen Planungszeitraum werden die Gesamtschülerzahlen der Grundschulen sinken, im Zeitraum bis 2025 um ca. 8 % auf 10.450 und bis 2030 um weitere ca. 11 % auf ca. 9.300 Schüler.

Prognose Oberschulen²⁴

Die Gesamtschülerzahlen und die Schülerzahlen - Eintritt in die 5. Klasse - der Oberschulen im Erzgebirgskreis aus dem Schulreport 2019 des LaSuB stellen die Grundlage für die mittel- und langfristige Bedarfsprognose dieser Schulart dar. Im Planungszeitraum werden die Gesamtschülerzahlen der Oberschulen sinken.

Konnte rückblickend seit 2014 ein Anstieg verzeichnet werden ist bis 2025 mit einem leichten Rückgang zu rechnen. Ab 2025 bis 2030 wirken sich die starken Rückgänge bei den Grundschulen auch bei den weiterführenden Schulen aus. Hier gehen die Schülerzahlen auf ca. 10.400 um 6,1% zurück.

Prognose Gymnasien²⁵

Auch bei den Gymnasien wirken sich die Geburtenrückgänge über die Jahre aus.

Im Planungszeitraum bis 2025 wird noch ein kontinuierlicher Anstieg auf ca. 7.250 Gymnasiasten prognostiziert. Ab 2025 bis 2030 wird dann auch ein deutlicher Rückgang von 8,2 % erwartet.

²³ Mittel- und langfristige Bedarfsprognose Grundschulen (Zuarbeit Erzgebirgskreis)

²⁴ Mittel- und langfristige Bedarfsprognose Oberschulen (Zuarbeit Erzgebirgskreis)

²⁵ Mittel- und langfristige Bedarfsprognose Gymnasien (Zuarbeit Erzgebirgskreis)

Prognose Förderschulen²⁶

Im Gegensatz zu den Schularten Grund- und Oberschule sowie Gymnasium, bei denen bei der Entwicklung der Gesamtschülerzahlen und der Anzahl der Schüler beim Eintritt in die 1. bzw. 5. Klasse auf Prognosen des Schulreportes 2019 zurückgegriffen werden kann, existieren diese Prognosezahlen für die Förderschulen nicht. Zwar werden beim Eintritt in die 1. Klasse bei den öffentlichen Grundschulen eine Anzahl von Förderschülern abgerechnet, aber durch die Umsetzung der inklusiven Beschulung lt. § 4 c Absatz 5, Satz 1 SächsSchulG, kommen diese Schüler nicht als Schulanfänger in den Förderschulen an. Das hat zur Folge, dass in den Schulen mit den Förderschwerpunkten Lernen und geistige Entwicklung in der Regel nur kleine Eingangsklassen gebildet werden können. In den Folgeschuljahren steigen die Schülerzahlen bis zur 5. Klasse dann kontinuierlich an.

Die Schülerzahlentwicklung in den Schulen mit dem Förderschwerpunkt Lernen ist gekennzeichnet durch:

- die Eingangsklassen (Klassen 1 und 2) mit Schülerzahlen unter der Mindestschülerzahl/dem Richtwert,
- den Anstieg der Schülerzahlen in Folge der Prognose- und Aufnahmeverfahren bis zur Klasse 5 und damit zweizügigen Klassenstufen und
- den leichten Rückgang der Schülerzahlen in den Klassenstufen 7 bis 9.

Für die Prognose der Schülerzahlen in den Schulen mit dem Förderschwerpunkt Lernen ist die Betrachtung der Eingangsklassen nicht repräsentativ. Da bis zur Klassenstufe 5 die Aufnahmeverfahren in der Regel abgeschlossen sind, wird dieser Jahrgang für die Prognose der Schülerzahlen herangezogen und ein durchschnittlicher prozentualer Übergang der letzten 4 Jahre für alle im Einzugsbereich der Schulen mit dem Förderschwerpunkt Lernen wohnhaften Schüler der Altersstufe Klasse 5 ermittelt. Im Ergebnis der Schülerprognose für die Schulen mit dem Förderschwerpunkt Lernen im Erzgebirgskreis wird deutlich, dass im Betrachtungszeitraum bis zum Schuljahr 2029/30 in jeder Schule 1 bis 2 Klassen pro Jahrgang gebildet werden können.

Die fünf Standorte der Schulen mit dem Förderschwerpunkt Lernen im Erzgebirgskreis können bestehen bleiben.

(Fahr-) Schüler

Bei der Betrachtung der ÖSPV-Leistung im Erzgebirgskreis darf die Nutzergruppe der Fahrschüler nicht unbeachtet bleiben. Im Landkreis besuchen im Schuljahr 2018/19 rund 36.400 Schüler die allgemeinbildenden Schulen in öffentlicher wie privater Trägerschaft sowie Berufsschulen. Knapp die Hälfte dieser Schüler (ca. 45 %) wird durch den Schulwegkostenträger mittels anteiliger Fahrtkostenübernahme unterstützt. Von den ca. 5.300 Berufsschülern im Landkreis erhalten ca. 16,6 % diese Fahrtkostenbezuschung. Anlage 5 umfasst eine Aufstellung der Fahrschüler je Gemeinde.

Vergleicht man die Verteilung der Fahrschüler je Schulart, wird ersichtlich, dass der Anteil der Fahrschüler je Schulart mit steigenden Klassenstufen ebenfalls ansteigt. Eine Sonderform nehmen die Förderschulen ein, bei der 80 % aller Schüler Fahrschüler sind (siehe Abbildung 8). Bei den Berufsschülern ist die Möglichkeit der Nutzung eines eigenen Krades oder Pkw gegeben, weshalb der Fahrschüleranteil entsprechend niedrig ausfällt.

²⁶ Mittel- und langfristige Bedarfsprognose Förderschulen (Zuarbeit Erzgebirgskreis)

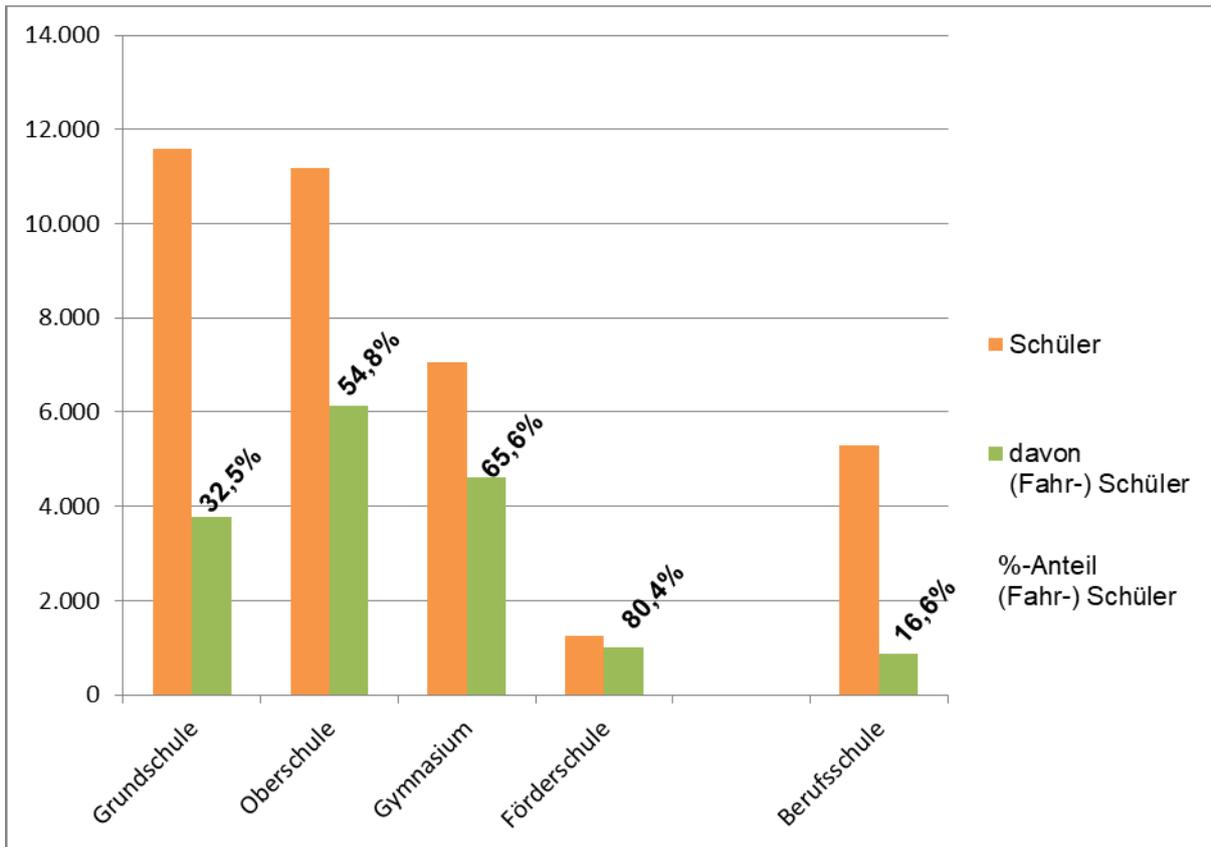


Abbildung 8: Fahrschüler je Schulart

Die Fahrschüler können nach den Beförderungsarten – ÖPNV, Spezialverkehr/ FSV²⁷ und Fahrtkostenerstattung unterschieden werden. Eine Auflistung der Fahrschüleranzahl je Beförderungsart und deren Anteil kann der folgenden Tabelle 2 entnommen werden.

Tabelle 2: Fahrschüler²⁸ nach Beförderungsart

Beförderungsart	Anzahl Fahrschüler	Anteil
ÖPNV	14.886	90,5 %
Spezialverkehr/ FSV	1.227	7,5 %
Erstattung	326	2,0 %

Studenten

In der Gemeinde Breitenbrunn befindet sich ein Standort der Berufsakademie Sachsen. Im dualen Studium kann in den Bereichen Wirtschaft – *Industrie, Tourismuswirtschaft* – sowie Sozialwesen – *Soziale Arbeit* – ein dem Fachhochschulabschluss gleichgestellter Abschluss erlangt werden. An der Berufsakademie waren zum Wintersemester 2019/20 ca. 700 Studierende eingeschrieben.

²⁷ Anlage 6 gibt eine Übersicht über aller mit Spezialverkehren/FSV beförderten Schüler je Relation

²⁸ Fahrschüler 2019

1.4 Motorisierung

Der Motorisierungsgrad im Erzgebirgskreis ist, trotz eines Rückgangs der absoluten Anzahl an zugelassenen Pkw, im Vergleich zum Jahr 2014 um 4,7 % angestiegen. Die anteilige Entwicklung liegt damit 2,5 %-Punkte über dem sächsischen Durchschnitt. Mit 599 Pkw je 1.000 Einwohner hat der Erzgebirgskreis den höchsten Motorisierungsgrad im NVR Chemnitz/Zwickau.

Tabelle 3: Motorisierungsgrad im Erzgebirgskreis

Motorisierungsgrad (Pkw/ 1.000 EW)	2014	2019	Entwicklung
Freistaat Sachsen	516	527	+ 2,2 %
Erzgebirgskreis	572	599	+ 4,7 %
<i>Mittelsachsen, LK</i>	<i>568</i>	<i>585</i>	<i>+ 2,9 %</i>
<i>Zwickau, LK</i>	<i>557</i>	<i>583</i>	<i>+ 4,6 %</i>
<i>Chemnitz, Stadt</i>	<i>498</i>	<i>507</i>	<i>+ 1,8 %</i>

Der höhere Motorisierungsgrad des Erzgebirgskreis verglichen mit den Oberzentren im NVR ist Ausdruck eines höheren Fahrtenanteils des MIV gegenüber dem ÖPNV. Dieser ist wie bei vielen Räumen außerhalb der Zentren siedlungsstrukturell begründet. Durch die geringere Ausstattung mit und die Verteilung von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (Versorgung, Verwaltung, Bildung u. a.) sind in ländlichen Gebieten mehr und längere Fahrten notwendig als in den Städten.

1.5 Pendlerbeziehungen

Im Jahr 2018²⁹ waren ca. 116.000 Personen als sozialversicherungspflichtig³⁰ Beschäftigte mit Arbeitsort im Erzgebirgskreis gemeldet. Seit 2013 bedeutet dies einen Zuwachs von 5,5 %.

Ein Großteil der sv-pfl. Beschäftigten, ca. 84 %, sind sog. Binnenpendler, ihr Wohn- und Arbeitsort befindet sich im Erzgebirgskreis. Der Vergleich der Ein- und Auspendlerzahlen macht primär einen Auspendlerüberschuss von rund 27.500 Pendlern deutlich. Zum anderen wird jedoch ersichtlich, dass ca. zwei Drittel der ein- bzw. ausfahrenden sv-pfl. Beschäftigten des Erzgebirgskreises innerhalb des Verbundgebiets des VMS pendeln.

²⁹ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Ein- und Auspendlern, Stichtag 30.06.2018; Bundesagentur für Arbeit

³⁰ Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer sind alle Arbeiter, Angestellten und Personen in beruflicher Ausbildung, die in der gesetzlichen Rentenversicherung, Krankenversicherung, Pflegeversicherung und/oder Arbeitslosenversicherung pflichtversichert sind oder für die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung gezahlt werden. Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen dagegen die Selbstständigen, mithelfenden Familienangehörigen und Beamten.

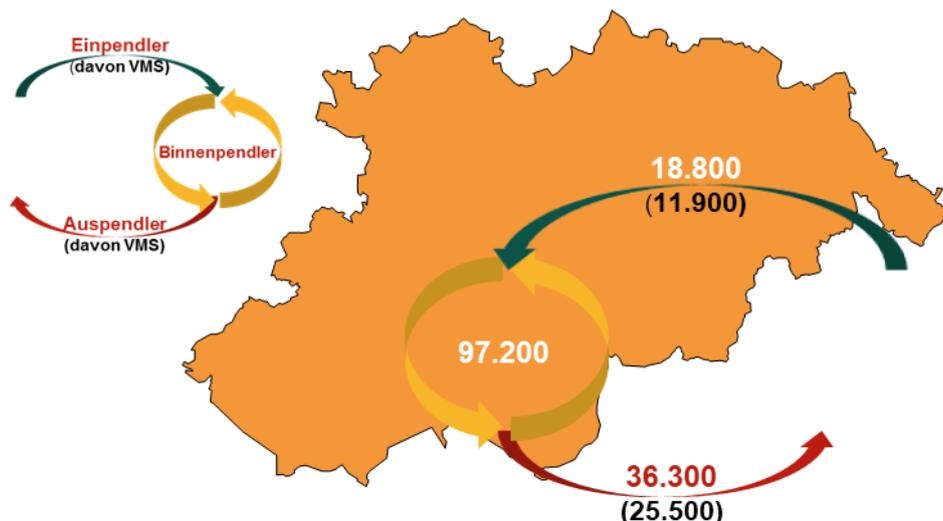


Abbildung 9: Pendlerbeziehungen im Erzgebirgskreis 2018

Die Betrachtung der Ein- und Auspendlerbeziehungen des Erzgebirgskreises verdeutlichen zudem die starke Sogwirkung der an den Landkreis angrenzenden Oberzentren (siehe Tabelle 4). Insbesondere die Auspendlerzahlen in die Stadt Chemnitz verdeutlichen diesen Effekt. Die Tabelle zeigt zudem, dass die Auspendleranzahl in die an den Landkreis direkt angrenzenden Gebietskörperschaften in allen Fällen, ausgenommen der Tschechischen Republik, höher ist, als die Zahl der Einpendler.

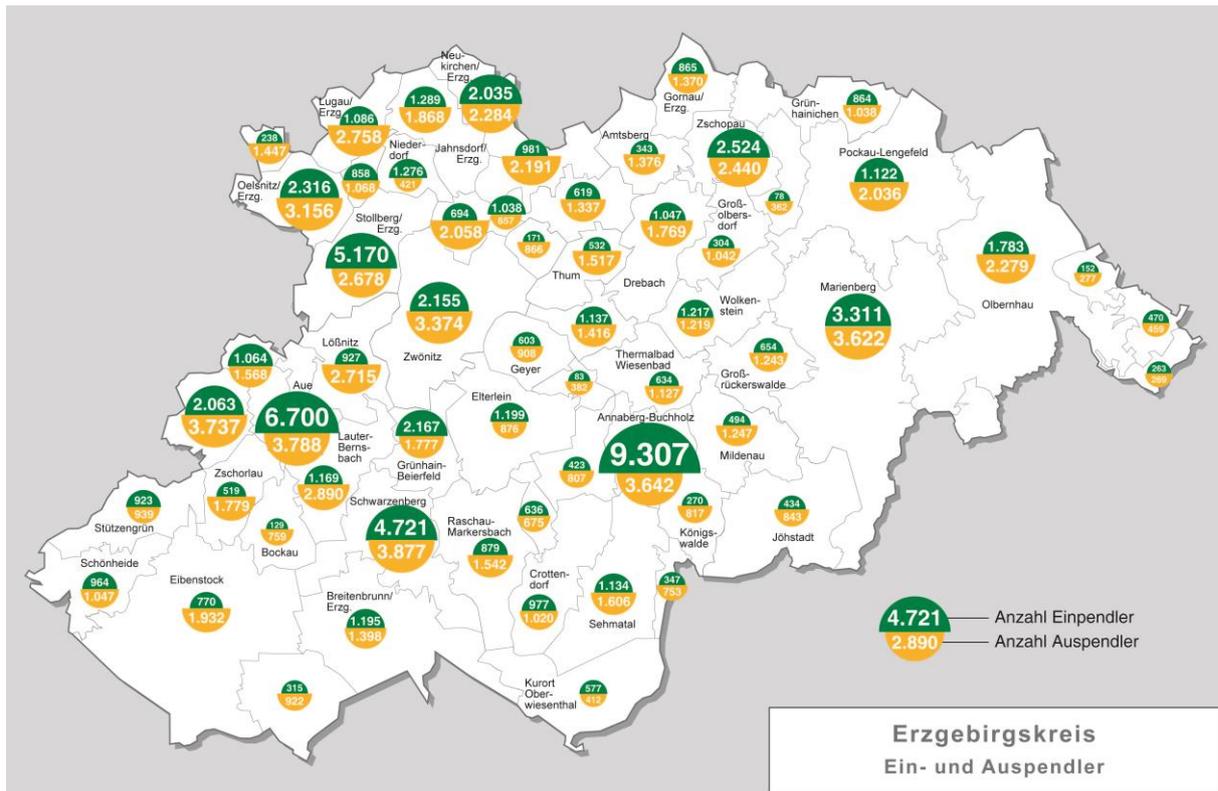
Dies ist zum einen der o. g. Nähe zum Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau und den damit verbundenen oberzentralen Ausstattungen geschuldet, zum anderen deuten diese doch einseitigen Pendlerströme auf einen Mangel an qualifizierten Arbeitsplätzen in Landkreis hin.

Tabelle 4: Pendlerbeziehung³¹ zu angrenzenden Regionen

Ziel-/ Quellgebiet	Auspendler (inkl. Auszubildende)	Einpendler (inkl. Auszubildende)
Chemnitz, Stadt	14.520	4.941
Zwickau, LK	7.513	4.468
Mittelsachsen, LK	3.470	2.485
Vogtlandkreis, LK	1.695	1.293
Dresden, Stadt	1.476	308
Leipzig, Stadt	618	198
Sächs. Schweiz-Osterzgebirge	254	153
Meißen, LK	229	136
Leipzig, LK	160	105
Tschechische Republik	NA	2.117

Innerhalb des Landkreises ist die Anzahl der Pendler (97.200) wie in Abbildung 9 dargelegt mehr als doppelt so hoch wie die Zahl der Auspendler. Im Gegensatz zu den Erwartungen spiegelt sich der Grad der Zentralität der Städte und Gemeinden jedoch nicht im Pendlersaldo selbiger wider (siehe Abbildung 10 und Anlage 7).

³¹ Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern; Stichtag 30.06.2018



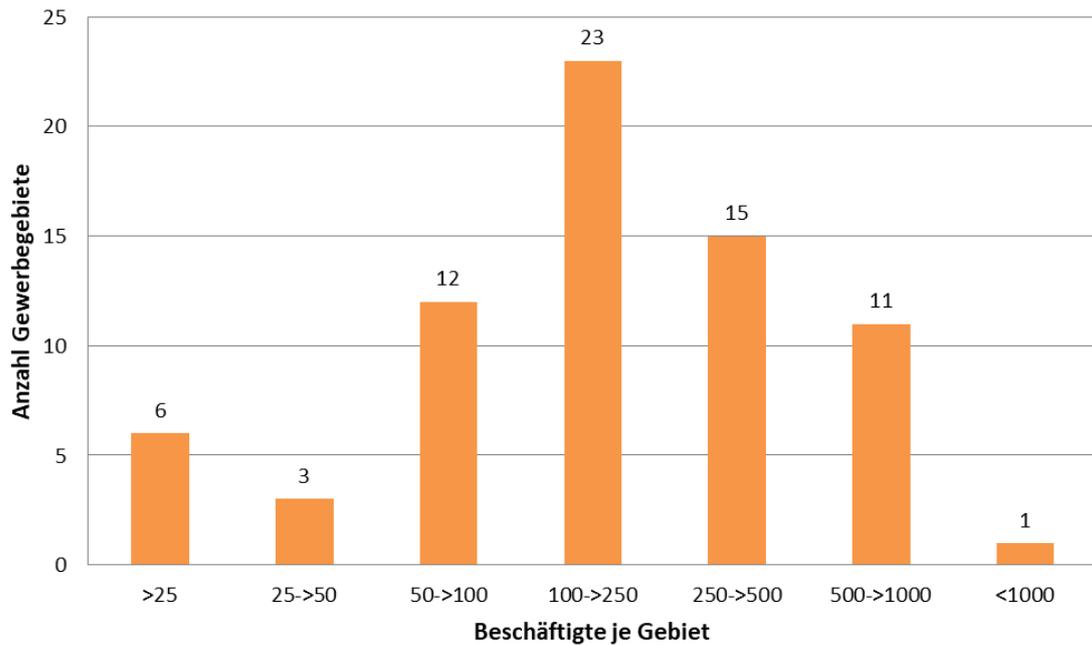


Abbildung 11: Gewerbebestände im Erzgebirgskreis, Beschäftigte in 71 der 119 Standorte

Die aufgeführten Unternehmen haben ca. 19.800 Arbeitsplätze geschaffen, an 50 Standorten arbeiten mehr als 100 Beschäftigte. Diese stellen – zumindest theoretisch – ein großes ÖPNV-Nutzerpotenzial dar.

Einzelhandelsstandorte

Im Gegensatz zur potenziellen ÖPNV-Verkehrsnachfrage der Gewerbegebiete ist diese bei Standorten des Einzelhandels gleichmäßiger über den Tag verteilt und kann somit nicht mittels einzelner, die Nachfragespitzen abdeckender Linienfahrten den Nachfragebedarf in großen Teilen decken..

Die Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs ist in den Gemeinden durch die lokalen Geschäfte und Einzelhändler gegeben. Die Standorte für Waren des mittel- und langfristigen Bedarfs sind hingegen weiter verteilt und lassen einen Zusammenhang mit der Einstufung der Städte und Gemeinden in die Zentrale Orte Hierarchie erkennen.

Großflächige Einzelhandelsstandorte befinden sich in Annaberg-Buchholz (Erzgebirgscenter, Adam-Ries-Passage), in Aue (Simmel-Center), Marienberg (Vor der Stadt, An der Hanischallee), in Lugau (Paletti-Park) sowie in Oelsnitz (Ascota-Center), in Schwarzenberg und Stollberg (Kaufland), in Zschorlau (Einkaufszentrum ECE) und in Zschopau (EKZ Zschopau-Gornau). Durch die räumliche Nähe zu den Oberzentren, vor allem für die Städte und Gemeinden im Norden des Landkreises, erfolgte eine relevante Verkehrsausprägung auch aus dem Landkreis in die Zentren.

Krankenhäuser

Im Erzgebirgskreis befinden sich sechs Krankenhäuser mit einer Gesamtkapazität von ca. 1.900 Betten. Die Krankenhäuser sind auf sechs Standorte verteilt. Das Bergarbeiter Krankenhaus in Schneeberg wurde zum 15. Januar 2020 geschlossen. Vor Ort bleibt ein Ambulantes Versorgungszentrum

Tabelle 5: Krankenhäuser im Erzgebirgskreis

Krankenhäuser	Betten ³²
EKA Erzgebirgsklinikum Annaberg gGmbH Annaberg-Buchholz	375
HELIOS Klinikum Aue Aue	580
Kliniken Erlabrunn gGmbH Breitenbrunn OT Erlabrunn	340
Klinikum Mittleres Erzgebirge gGmbH - Haus Olbernhau Olbernhau	90
Klinikum Mittleres Erzgebirge gGmbH - Haus Zschopau Zschopau	312
Kreiskrankenhaus Stollberg gGmbH Stollberg	235

Reha-Einrichtungen

Die vier Reha-Einrichtungen im Landkreis fassen ca. 500 Betten.

Tabelle 6: Reha-Einrichtungen im Erzgebirgskreis

Einrichtung	Standort
Knappschaftsklinik Warmbad	Wolkenstein – OT Warmbad
Mutter / Vater-Kind-Vorsorgeklinik	Grünhain-Beierfeld – OT Grünhain
Rehabilitationsklinik Miriquidi	Thermalbad Wiesenbad – OT Wiesa
Reha-Fachklinik EUBIOS	Thalheim/Erzgebirge
Reha-Fachklinik EUBIOS – Haus 2	Grünhain-Beierfeld – OT Grünhain

Touristische Schwerpunkte

Der Tourismus ist im Erzgebirgskreis von starker Bedeutung. Seit den 1990er Jahren steigt dieser kontinuierlich an. Eine besondere Rolle spielt in diesem Zusammenhang die Ausgleichs- und Ergänzungswirkung zum Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau.

Mit knapp 1,9 Mio. Übernachtungen und einer durchschnittlichen Aufenthaltsdauer von ca. 3 Tagen ist der Erzgebirgskreis weit mehr als ein tagestouristisches Ziel³³.

Die Städte und Gemeinden mit den höchsten Übernachtungszahlen³⁴ sind der Kurort Oberwiesenthal (560.000 Übernachtungen), die Stadt Wolkenstein (149.000), die Gemeinde Breitenbrunn/ Erz. (125.000) und die Stadt Eibenstock (117.000), gefolgt von den Gemeinden Kurort Seiffen und Thermalbad-Wiesenbad sowie den Städten Marienberg und Schneeberg mit jeweils 67.000 bis 90.000 Übernachtungen.

Das Erzgebirge ist nach dem Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge die übernachtungsstärkste Flächendestination im Freistaat Sachsen und verfügt über ein außergewöhnlich umfangreiches, ganzjährig erlebbares touristisches Angebot. Die vielen Kur- und Erholungsorte spielen dabei eine ebenso wichtige Rolle wie die vielfältigen Wintersportangebote, die Angebote im Bereich Wandern und Radfahren/Mountainbiking (flächendeckend und mit einigen Schwerpunkten in den Kammlagen), sowie die Kulturangebote. Die über 800-

³² www.krankenhausregister-sachsen.de

³³ Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen – Tourismus 2019

³⁴ Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen – Tourismus 2019

jährige Bergbautradition ist in vielen Besuchereinrichtungen noch heute erlebbar. Eine weiterer saisonaler Schwerpunkt sind die vielzähligen Weihnachtsmärkte und damit verbundene Traditionsveranstaltungen.

Zu den ganzjährig am stärksten frequentierten Einrichtungen gehören – auch aufgrund des regionalen Tagestourismus – die Freizeitbäder in Marienberg, Geyer und Eibenstock sowie die Silber-Therme in Warmbad und das Gesundheitsbad in Bad Schlema mit Besucherzahlen von 170.000 bis über 300.000 Besuchern im Jahr.

Im Juli 2019 wurde die Montanregion Erzgebirge/ Krušnohoří in die Liste des UNESCO-Welterbes aufgenommen. Die UNESCO-Welterbe-Nominierung "Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří" umfasst 22 komplexe Bestandteile auf sächsischer und tschechischer Seite mit unterschiedlichen Sachzeugen des Bergbaus, von denen 12 im Erzgebirgskreis liegen. Hierzu gehören beispielsweise die Montanlandschaften Annaberg-Frohnau und Schneeberg oder die historische Altstadt Marienberg.



Markus-Röhling-Stolln Annaberg (links, Foto: Ad Meskens) und historische Altstadt Marienberg (rechts, Foto: Harke)

2 Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

Der Erzgebirgskreis ist alleiniger Aufgabenträger des ÖSPV im Landkreis.

2.1 Wesentliche Änderungen im Angebot

Gegenüber dem NVP 2016 stellen sich zum gegenwärtigen Angebot, auch in Anlehnung an die dort vorgesehenen Maßnahmen, wesentliche Änderungen dar. Herauszustellen sind folgende Einzelmaßnahmen:

Tabelle 7: Übersicht zu Veränderungen im Angebot zu 2016

Veränderungen Fahrplan 2019/2020 zum Nahverkehrsplan 2016 *abweichend davon Fahrplan 2020/2021	Maßnahmen- katalog 2016
Linie 61 Rodewisch - Auerbach – Schönheide; Aufwertung zum TaktBus	
Linie 64 Rodewisch - Rothenkirchen – Stützengrün – Schönheide; Aufwertung zum TaktBus	
Linie 207* Chemnitz – Zschopau – Marienberg – Olbernhau; Aufgewertet zum PlusBus	Rahmenplanung Regionales Busnetz
Linie 210* Chemnitz – Thum – Annaberg-Buchholz; Aufgewertet zum PlusBus	Rahmenplanung Regionales Busnetz
Linie 330* Schwarzenberg - Rittersgrün - Tellerhäuser; Aufstockung Wochenendverkehr und Erweiterung am WE mit 2 Fahrtenpaaren bis Tellerhäuser	
Schülerlinie 331 Aue - Schwarzenberg – Markersbach; ehem. 415-S	
Linie 335 Ortsverkehr Breitenbrunn Güterbahnhof – Wendeschleife entfällt	
Schülerlinie 335 Erlabrunn - Breitenbrunn - Antonshöhe – Antonsthal; Umwandlung von freigestellter Schülerverkehr in Schülerverkehr nach §43	
Neue Schülerlinie 337 Crandorf – Schwarzenberg	
Neue Schülerlinie 339 Breitenbrunn - Rittersgrün - Pöhla – Raschau	
Linie 342* Schwarzenberg - Beierfeld - Grünhain -Zwönitz; Aufgewertet zum PlusBus	Rahmenplanung Regionales Busnetz
Linie 361 Aue - Zwönitz - Thalheim - Burkhardtsdorf - Chemnitz, Omnibusbahnhof; Starke Angebotsausweitung und Verlängerung nach Chemnitz; ersetzt vorübergehend den Zugverkehr Chemnitz – Aue; Die Linie entfällt mit Wiederaufnahme des SPNV auf der KBS 524	
Neue PlusBus-Linie 383 Aue – Schneeberg/Schwarzenberg - Aue - Chemnitz, Omnibusbahnhof; Expressverbindung	Rahmenplanung Regionales Busnetz
Schülerlinie 393 Schönheide, Ost - Stützengrün, Schule; Neue Liniennummer (zuvor 394/S4)	
Schülerlinie 394 Hundshübel - Stützengrün – Schönheide; Neue Liniennummer (zuvor 395/S5)	
Linie 411* Annaberg-Buchholz - Bärenstein - Kurort Oberwiesenthal; Aufgewertet zum TaktBus ³⁵ , verkehrt neu am Wochenende	

³⁵ Linie 411 verkehrt im TaktBus Standard; mit der Evaluation der ÖPNVFinVO (Stand 04/2021) wird die Linie demgemäß als TaktBus geführt

Veränderungen Fahrplan 2019/2020 zum Nahverkehrsplan 2016 *abweichend davon Fahrplan 2020/2021	Maßnahmen- katalog 2016
Linie 415* Annaberg-Buchholz (- Crottendorf) - Schwarzenberg – Aue; Aufstockung Wochenendverkehr	Rahmenplanung Regionales Busnetz
Neue Schülerlinie 416 Tannenberg - Schlettau - Dörfel - Hermannsdorf - Elterlein	
Neue Schülerlinie 424 Geyersdorf - Mildenau - Neugrumbach - Grumbach – Jöhstadt	
Linie 441* Ehrenfriedersdorf - Geyer – Schwarzenberg; verkehrt neu am Wochenende zw. Ehrenfriedersdorf – Geyer (120-min-Takt) und mit 2 Fahrtenpaaren bis Schwarzbach	
Neue Schülerlinie 459 Haselbach - Dörnthal - Pfaffroda - Sayda - Hallbach - Olbernhau	
Linie 490* Marienberg - Mildenau - Annaberg-Buchholz; Aufgewertet zum TaktBus	Rahmenplanung Regionales Busnetz
Neue Linie 524 Chemnitz, TU Campus - Einsiedel - Burkhardtsdorf – Thalheim; ersetzt vorübergehend den Zugverkehr Chemnitz - Thalheim; Die Linie entfällt mit Wiederaufnahme des SPNV auf der KBS 524	
Stadtverkehr Annaberg-Buchholz Linie A Barbara-Uthmann-Ring - Markt – Buchholz; Einbindung Stadtteil Cunersdorf; Taktreduzierung am Wochenende	
Stadtverkehr Marienberg Linie C Markt - Lauta - Lauterbach - Pobershau - Gebirge - Dörfel – Markt; Neue Linie als Wochenendverkehr	
Stadtverkehr Chemnitz Linie 39 Klaffenbach - Hutholz/Neukirchen; Neue Liniennummer (zuvor 36)	
Stadtverkehr Chemnitz Linie 76 Eibenberg - Einsiedel - Altchemnitz; Neue Liniennummer (zuvor 53)	
Schülerlinie S2 Wernsdorf – Forchheim – Görzdorf - Pockau – Lengefeld; Leistungen wurden im Rahmen der Vergabe des ÖDA im ERZ neu strukturiert und in das Linienverkehrsangebot integriert	
Aus Tabelle 7 ist ersichtlich, dass im Erzgebirgskreis einige Umplanungen im Liniennetz vorgenommen wurden. Insbesondere wurden mehrere Strecken zu PlusBus Linien umgewandelt, wodurch gegenüber 2016 eine Verbesserung der Erschließungssituation erreicht werden konnte.	

2.2 Verkehrsunternehmen

Im Erzgebirgskreis verkehren fünf Verkehrsunternehmen (siehe Tabelle 8).

Tabelle 8: Verkehrsunternehmen mit Leistungen im Erzgebirgskreis

Verkehrsunternehmen mit Linien im Erzgebirgskreis	Anzahl Linien im LK	davon paritätisch
Regionalverkehr Erzgebirge GmbH, Annaberg-Buchholz (RVE)	152 ³⁶	1 (Linie 400 mit RBM)
REGIOBUS Mittelsachsen GmbH, Mittweida (RBM)	6 (+paritätische Linie mit AT ERZ)	1 (Linie 400 mit RVE)
Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft, Chemnitz (CVAG)	2	

³⁶ Linie 361 entfällt mit Wiederaufnahme des SPNV auf der KBS 524

Verkehrsunternehmen mit Linien im Erzgebirgskreis	Anzahl Linien im LK	davon paritätisch
Regionalverkehr Westsachsen GmbH (RVW)	4 ³⁷	
Verkehrsgesellschaft Vogtland mbH (VGV)	2	

Von den 5 Verkehrsunternehmen hat nur die RVE ihren Betriebssitz im Landkreis, ein Unternehmen im Vogtlandkreis sowie eines im Landkreis Mittelsachsen und ein Unternehmen in der kreisfreien Stadt Chemnitz.

Das landkreiseigene Unternehmen Regionalverkehr Erzgebirge GmbH (RVE) betreibt mit 152 Linien ca. 90 % der ÖSPV-Linien. Diese ist mit 134 öffentlichen Linien nach PBefG § 42 und 18 Schülerverkehrslinien nach PBefG § 43 der Hauptträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Erzgebirgskreis.

Von den 166 im Erzgebirgskreis verkehrenden Linien befinden sich 152 in der Aufgabenträgerschaft³⁸ des Landkreises (siehe Tabelle 9).

Tabelle 9: Anzahl Linien im Erzgebirgskreis nach Aufgabenträgern

Anzahl ÖSPV-Linien im Erzgebirgskreis nach Aufgabenträgern								
Aufgabenträger Erzgebirgskreis			Aufgabenträger anderer Landkreis					
RV-Linien	SV-Linien	Schüler-linien §43 PBefG	Landkreis Mittelsachsen		Landkreis Zwickau	Stadt Chemnitz	ZVMS	Landkreise außerhalb Verbundraum
			RV-Linien	Schüler-linien §43 PBefG	RV-Linien	SV-Linien	RV-Linien	RV-Linien
112	22*	18	5	1	3	2	1	2
SUMME 166								

* Stollberg mit 1 Linie

2.3 Linien und Leistungen

Die ÖPNV-Bedienung im Landkreis erfolgt im Wesentlichen durch den Regionalverkehr Erzgebirge GmbH (RVE). Alle 152 Linien in Aufgabenträgerschaft des Erzgebirgskreis befindlichen Linien bedient die RVE mit einem Leistungsvolumen von insgesamt annähernd 12 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr.

Davon erbringt die RVE auf 22 Stadtverkehrslinien ein Leistungsvolumen von fast 1,15 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr. Auf den 18 im Landkreis verkehrenden Schülerverkehrslinien nach PBefG §43 werden fast 290.000 Kilometer pro Jahr erbracht.

Die übrigen Linien und auch Linienanteile werden durch Verkehrsunternehmen mit über 800.000 Fahrplankilometer pro Jahr erbracht. In folgender Abbildung sind die Leistungsanteile der RVE grafisch dargestellt. In Anlage 9 sind die Linienleistungen pro Jahr gelistet.

³⁷ Linie 524 entfällt mit Wiederaufnahme des SPNV auf der KBS 524

³⁸ Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Linienbestandsliste (Stand 31.12.2019)

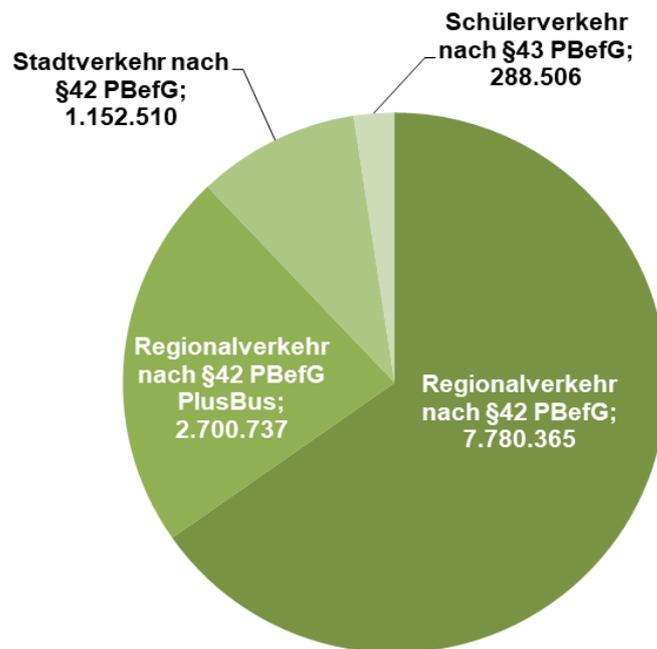


Abbildung 12: Leistungsanteile (Fahrplankilometer/Jahr) RVE im Erzgebirgskreis (Fahrplan 2019/20)

Der Linienbetrieb wird überwiegend mit Genehmigungen nach § 42 PBefG erbracht. Der Schülerverkehr ist zum Großteil in den Linienverkehr integriert. Die 18 Schülerverkehrslinien nach § 43 PBefG wurden dort eingerichtet, wo im regulären Linienverkehr keine Verbindung besteht.

Von den 123 regionalen Buslinien bedienen 100 ohne Grenzübertritt ausschließlich im Erzgebirgskreis. Die weiteren Linien verlaufen grenzüberschreitend in die benachbarten Landkreise Mittelsachsen, Zwickau und Vogtlandkreis sowie in die Oberzentren Chemnitz und Zwickau.

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, Fahrscheine sind daher nur im Bus zu erwerben.

Seit dem 18. Juli 2020 ist die Linie 588 Chomutov – Marienberg in Betrieb, bei der der VMS auf deutscher Seite Aufgabenträger ist und diese in Kooperation mit dem Ústecký kraj bestellt.

2.4 Angebot, Erschließungsqualität und Erreichbarkeit

2.4.1 Regionalverkehr

Angebot

Die Ausrichtung auf die Mittelzentren (Annaberg-Buchholz, Stollberg, Marienberg, mittelzentraler Städteverbund „Silberberg“) und das Oberzentrum Chemnitz ist in der Struktur des Liniennetzes wiedererkennbar. Der nördliche Teil des Kreisgebietes ist stark auf das Oberzentrum Chemnitz ausgerichtet, mehrere schnelle Busverbindungen aus dem Landkreisgebiet führen dorthin. Nach Süden, in Richtung Staatsgrenze, wird die radiale Linienführung hin zum Mittelzentrum deutlicher. Im Grenzgebiet gibt es ein reduziertes, auf die Grundversorgung und den Tourismus ausgerichtetes Angebot. Mit der Einführung des PlusBus-Konzepts im Erzgebirgskreis nahm die Anzahl der Linien mit Taktangebot merklich zu. Auf Zentren verbindenden Linien sowie auf Linien der einwohnerstarken Achsen wird ein regelmäßiges, taktorientiertes Angebot bereitgestellt (siehe Anlage 10 ÖSPV-Angebot).

Diese betreffenden Linien besitzen als regionale Linien in Ergänzung zum SPNV eine wesentliche Bedeutung für den NVR. Das PlusBus-Konzept steht für einen regelmäßigen Taktfahrplan an Wochentagen und am

Wochenende - ohne Unterschiede zwischen Schule und Ferien. An Wochentagen wird mindestens ein Stundentakt angeboten, an Wochenenden wird alle zwei Stunden gefahren.

Die Stadt-Umland-Anbindung zum Oberzentrum Chemnitz gewährleisten 10 Regionalbuslinien, welche in den meisten Fällen bis in das Zentrum verkehren. Dabei hat sich die Expressbuslinie 383 Schneeberg/Schwarzenberg - Aue – Chemnitz erfolgreich im Leistungsangebot etabliert. Die Linien 200 und 201 sind systematisch an die Verknüpfungstelle Chemnitz-Hutholz mit den Straßenbahnlinien 4 und 5 verknüpft.

Die Linie 208 Chemnitz, aktuell Altchemnitz – Einsiedel – Dittersdorf – Weißbach – Gelenau und hat kaum Anschlüsse zur Linie C 11 in Altchemnitz. Die Fahrplanlage der Linie 208 orientiert sich an den Bedarfen der Mittelschule Gelenau und des Gymnasiums Einsiedel. Mit Inbetriebnahme des Chemnitzer Modell auf der KBS 524 wird die 208 am Bf Dittersdorf mit der Bahn (Linien C13 und C14) verknüpft. Der Abschnitt bis Altchemnitz entfällt, ggf. werden einzelne Schülerfahrten bis Einsiedel Gymnasium geführt.

Der Stadtverkehr Chemnitz bedient mit 2 Linien in geringem Umfang die Orte Eibenberg (Stadtlinie 76) und Neukirchen über Bahnhof Neukirchen-Klaffenbach (Stadtlinie 39) im Erzgebirgskreis, dies auch am Wochenende.

Die Verbindung zum Oberzentrum Zwickau wird neben der SPNV-Linie RB 95 auch durch die Regionalbuslinie 360 Aue – Schneeberg – Zwickau (RVE) mit 6 Fahrtenpaaren hergestellt.

Die weiteren ÖSPV-Linien im Erzgebirgskreis, die keine Zentralen Orte verbinden, erfüllen die Grundfunktion der Daseinsvorsorge und bieten keine Nachfrage die ein entsprechendes Taktangebot erfordert. Diese Linien verkehren an Schul- und Ferientagen mit einem Angebot, welches über die reine Schülerbeförderung hinausgeht. Sie erschließen die Zentren mit zentraler Funktion für Berufs-, Freizeit- und Versorgungsverkehr.

Alle übrigen Linien des Regionalverkehrs dienen schwerpunktmäßig der Schülerbeförderung (vorrangig früh und Mittag/Nachmittag) sowie dem Berufsverkehr. An den Wochenenden verkehren diese Linien nicht. Einige Linien verkehren auch nicht in den Schulferien.

Auf einzelnen Linien wird ein ergänzendes Angebot in Form von Rufbus oder ALiTa vorgehalten. Das Gesamtangebot im Erzgebirgskreis betrachtet, ist dieser Anteil jedoch sehr gering und wird hauptsächlich in den Schwachverkehrszeiten (Abendstunden, Wochenende) angeboten (Übersicht Ergänzende Angebote in Anlage 11).

Erreichbarkeit und Erschließungsqualität

Die weniger dicht besiedelten Teile des Landkreises weisen eine sehr unterschiedliche Erschließungsqualität auf, die im Rahmen des NVP untersucht wurde. Dazu wurden die Ortsteile des Landkreises auf ihre Erschließung analysiert. Für alle Ortsteile mit mehr als 200³⁹ Einwohnern wurde geprüft, ob eine Bedienung durch den ÖPNV gewährleistet ist. In nachfolgender Tabelle 10 sind die Ortsteile gelistet, in denen keine öffentliche Linie nach § 42 PBefG verkehrt und es werden die vorhandenen Gegebenheiten benannt.

Tabelle 10: Ortsteile ohne öffentliche Linie nach § 42 PBefG

Gemeinde	Ortsteil	EW ⁴⁰	Gegebenheiten	verkehrende Schulbuslinien nach § 43 PBefG	Haltestelleneinzugsbereiche lt. NVP 2016
Marienberg, Stadt	Sorgau	239	Ca. 3.000 m bis Zöblitz oder ca 2.100 m bis Bf Nennigsmühle	498 früh 2x nach Zöblitz; nachm. 3x von Zöblitz – weiter nach Olbernhau	1.200 m SPNV

Entsprechend den Vorgaben des NVP 2016 (Haltestelleneinzugsbereiche) wird der Ortsteil Sorgau nicht mit öffentlichen Linien nach § 42 PBefG erschlossen.

Da Schülerlinien nach § 43 PBefG nicht öffentlich zugänglich sind, wird in Sorgau durch die Schulbuslinie 498 eine Fahrtmöglichkeit nur für Schüler an Schultagen angeboten, eine Mitfahrt Dritter ist nicht gegeben. In der dynamischen Fahrplanauskunft des VMS sind diese Angebote nicht verzeichnet. Ein Abruf über die elektronischen Fahrplanbücher der RVE und des VMS ist jedoch möglich.

³⁹ NVP 2016 Kap. Mindesterschließung „Alle Flächen des Nahverkehrsraumes mit zusammenhängender Bebauung, welche mehr als 200 Einwohner oder ein maßgebliches Quell- bzw. Zielpotenzial von diesem Umfang aufweisen sind zu erschließen.“

⁴⁰ MikroZensus 2011 oder Google-Recherche

Unabhängig dieser im Landkreis guten Erschließung sollten sich für die Rahmenplanung die Festlegungen für die Einzugsbereiche von Haltestellen im ländlichen Raum auch an den Gegebenheiten vor Ort orientieren. Es ist dabei besonders zu prüfen, ob der Fußweg zumutbar ist, insbesondere bei fehlender lockerer oder geschlossener Bebauung ohne Beleuchtung und separaten Gehweg.

Die Erreichbarkeit der Zentralen Orte aus den Gemeinden des Erzgebirgskreises wurde bezogen auf die Mindestbedienstandards des NVP 2016 (siehe Tabelle 11) ausgewertet. Diese Analyse wird anhand der Kriterien Fahrtenanzahl und Beförderungszeit vorgenommen.

Tabelle 11: Allgemeine Bedienungsstandards im VMS (Auszug NVP 2016)

Relation	Bedienungshäufigkeit	Beförderungszeit
Mittelzentrum – Oberzentrum	17 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

Bezugnehmend auf die dargestellten Bedienstandards des VMS werden die Vorgaben im Erzgebirgskreis nahezu vollständig erreicht. Die Anzahl Fahrten für diese Relationen und die vorgegebenen Beförderungszeiten werden weitestgehend sichergestellt. (siehe Anlage 12 Erreichbarkeit der Zentralen Orte)

Lediglich folgende Mängel sind hinsichtlich der Bedienstandards zu konstatieren

- Die Beförderungszeit vom Mittelzentrum Löbnitz zum Oberzentrum Chemnitz beträgt 77 min (> 60 min).
- Die Beförderungszeit vom Mittelzentrum Schneeberg zum Oberzentrum Chemnitz beträgt 65 min (> 60 min), jedoch wird das Oberzentrum Zwickau in 38 bzw. 54 min erreicht.
- Die Beförderungszeit vom Mittelzentrum Marienberg zum Oberzentrum Chemnitz beträgt 67 min (> 60 min).

In allen drei Fällen ist dabei die Busanbindung unter Ausnutzung der örtlichen Gegebenheiten fahrzeitmäßig kürzer als die Bahnnutzung.

2.4.2 Stadtverkehr

Im Erzgebirgskreis werden in acht Städten insgesamt 22 Stadtverkehrslinien betrieben.

Tabelle 12: Stadtverkehrsangebote im Erzgebirgskreis

Stadtverkehr	Linie	Relation
	Linie A	Barbara-Uthmann-Ring – Markt – Buchholz
	Linie B	Obere Stadt – Frohnau
	Linie C	Markt – Herzog-Georg-Ring – Erzgebirgscenter – Markt
Annaberg-Buchholz	Linie D	Markt – B95/Am Kätplatz – Markt und zurück (Citybus)
	Linie E	Stadtbus Buchholz
	Linie F	Cunersdorf – Buchholz
	Linie G	Markt – Cunersdorf

Stadtverkehr	Linie	Relation
Aue	Linie A	Postplatz – Zeller Berg
	Linie B	Postplatz – Eichert
	Linie C	Postplatz – Brünlasberg
	Linie D	Postplatz – Neudörfel
Marienberg	Linie A	Markt – Mooshaide – Mühlberg – Markt / Gewerbegebiet
	Linie B	Markt – Dörfel – Gelobtland – Gebirge – Dörfel – Markt
	Linie C	Markt - Lauta - Lauterbach - Pobershau - Gebirge - Dörfel - Markt
	Linie D	Markt – Lauterbach – Zöblitz – Pobershau
	Linie E	Marienberg – Gebirge – Pobershau – Zöblitz
Lößnitz	Linie A	Neustadt – Markt – Ostsiedlung – Neustadt
Kurort Oberwiesenthal	Linie A	Bahnhof – Fichtelberg-Plateau / Sparingberg
Schwarzenberg	Linie A	Heide – Busbahnhof – Sonnenleithe
	Linie B	Busbahnhof – Wildenau – Neuwelt – Bermsgrün – Busbahnhof
Stollberg	Stadtlinie 1 und 2	Stadtverkehr Stollberg
Zschopau	Linie 1	(Hohndorf) – Klinikum Mittl.Erzg. – Kaufhalle – Auenstr. – Witzschdorf, Wende – Gornau, EZ

Des Weiteren besteht eine Ortsverkehrslinie in Gelenau (Linie 209), die mit 8 vertakteten Fahrten Mo-Fr und 4 Fahrten am Samstag verkehrt.

Stadtverkehr Annaberg-Buchholz

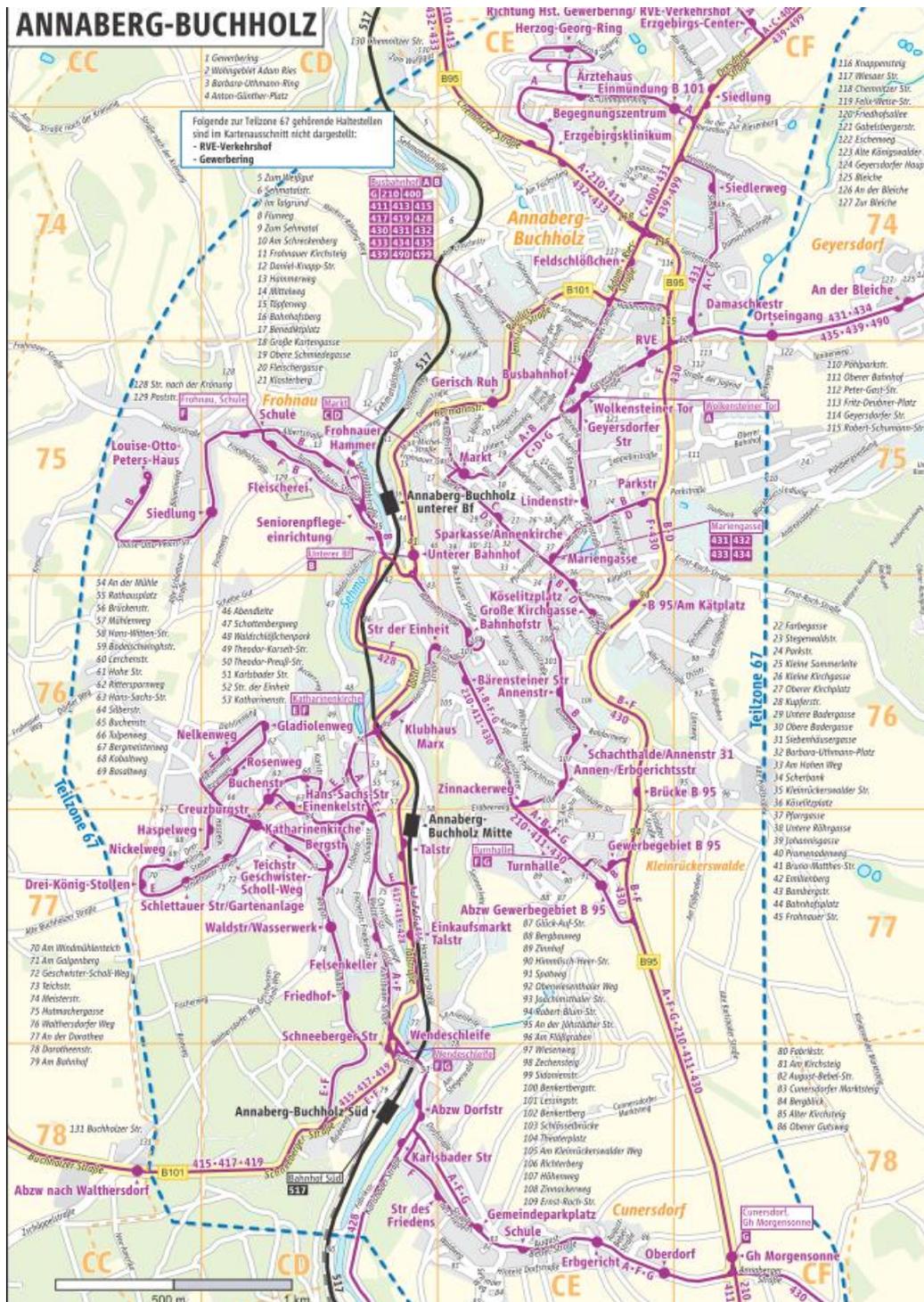


Abbildung 13: Stadtverkehr Annaberg-Buchholz (Fahrplan 2019/2020)

Der Stadtverkehr Annaberg-Buchholz besteht aus sieben Linien (siehe Abbildung 13).

Die drei Hauptlinien A, C und D verkehren im Takt zwischen 15 und 30 Minuten. Die Linie A erschließt das Stadtgebiet entlang der Nord- Süd-Achse über den unteren Bahnhof und hat dort Anschluss an die RB 80 (60-min-Takt) nach Chemnitz. Dabei verkehrt sie auch über den Busbahnhof, an dem alle in der Region verkehrenden Regionallinien einen Verkehrshalt haben (vgl. Tabelle 13). Am Wochenende wird ein 60-min-Takt

über die gesamte Strecke angeboten. Verdichtet wird der nördliche Ring über das Begegnungszentrum am Wohngebiet Herzog-Georg-Ring ebenfalls mit einem 60-min-Takt.

Die Linie C bindet das Gewerbegebiet und das Wohngebiet an das Zentrum im 15-min-Takt an. Am Wochenende verkehrt diese Linie nicht.

Einen innerstädtischen Ring bildet die Linie D im 30-min-Takt.

Die Linien B, E, F und G dienen als Ergänzungsangebot und binden die verschiedenen Stadtbereiche mit z. T. sehr unterschiedlichen Linienwegen an den Stadtverkehr bzw. das Zentrum an. Sie verkehren nicht am Wochenende, ausgenommen zwei Fahrten der Linie B.

Auf Grund der topografischen Gegebenheiten wird durch einen Teil der Linie E eine Erschließung mit sogenannten „Bergfahrten“ zwischen Katharinenkirche und Gladiolenweg vorgenommen. Mit wechselndem aber dichtem Takt werden die Fahrten mit 10 Minuten Fahrzeit angeboten. Am Samstag werden drei Fahrten vorgehalten.

Stadtverkehr Aue

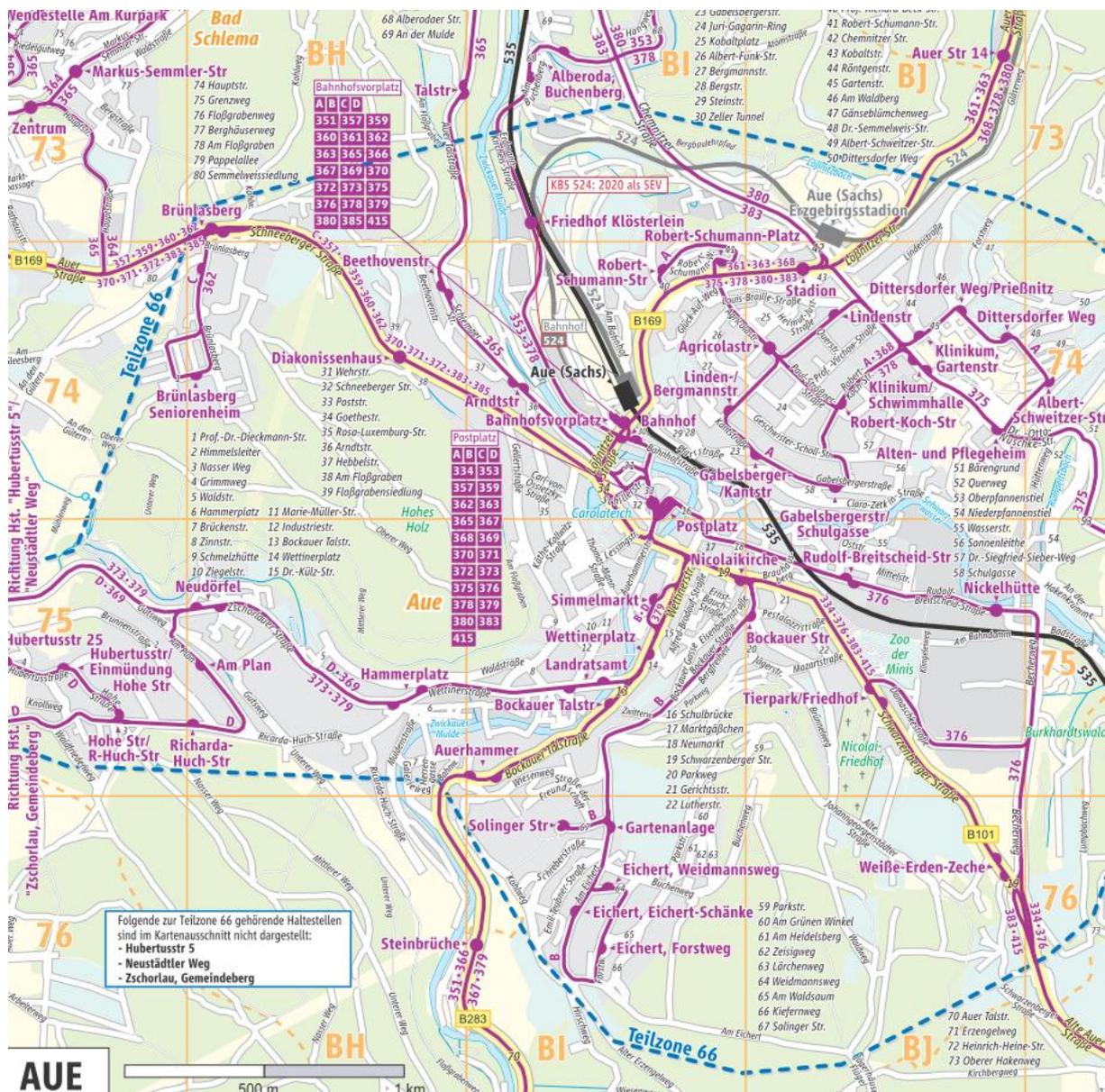


Abbildung 14: Stadtverkehr Aue (Fahrplan 2019/2020)

Die Linie A erschließt als Ringlinie die Siedlungsgebiete Mooshaide/ Mühlberg und verkehrt mit einzelnen Fahrten weiter nach Dörfel bzw. in das Gewerbegebiet mit Einkaufszentrum Kaufland. Sie verkehrt im 30-min-Takt. Das Angebot am Wochenende ist stark reduziert.

Die Linie B erschließt den Ortsteil Gebirge mit 11 täglichen Fahrten.

Die Linien D und E erschließen die Ortsteile Lauta, Lauterbach, Niederlauterstein, Pobershau und mit einer Schulfahrt Zöblitz. Beide Linien verkehren sehr häufig und zeitweise mit Taktansatz (60 Minuten). Bis auf wenige Schulfahrten kommen Kleinbusse zum Einsatz.

Die Linie C verkehrt nur am Wochenende mit 5 Fahrten und es kommen Kleinbusse zum Einsatz. Die Linie C erschließt im Freizeitverkehr die östliche Region von Marienberg mit Pobershau, Rittersbach und Lauterbach.

Stadtverkehr Schwarzenberg

In Schwarzenberg verkehren zwei Stadtbuslinien (A und B).

Die Linie A ist eine Durchmesserlinie und erschließt im 30-min-Takt auf einheitlichem Linienweg die Stadtteile Heide, Sachsenfeld sowie Sonnenleithe und bindet diese an die Kernstadt an. Am Wochenende erfolgt die Bedienung im 60-min-Takt.

Die Linie B ist nicht vertaktet und erschließt zu den Bedarfszeiten den Ortsteil Bernsgrün und bindet das Siedlungs- und Gewerbegebiet Neuwelt an die Kernstadt. Am Wochenende wird kein Angebot vorgehalten.

Die beiden Stadtverkehrslinien erschließen das Kerngebiet der Stadt. Das zum Teil sehr weitläufige Stadtgebiet mit weiteren Ortsteilen (Grünstädte, Erla und Pöhl) wird mittels Regionalverkehrslinien erschlossen.

Der Anschluss an den SPNV ist am Bahnhof Schwarzenberg (Erzg) (Linie A) möglich.

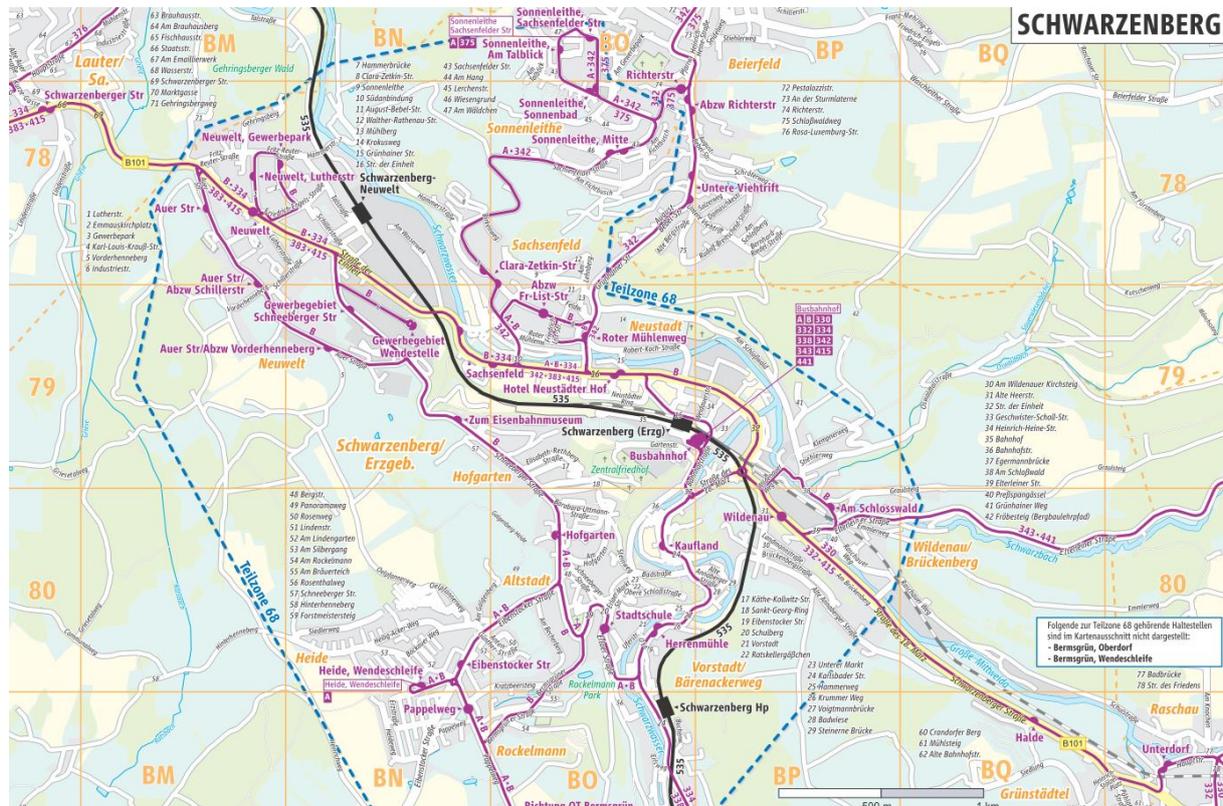


Abbildung 16: Stadtverkehr Schwarzenberg (Fahrplan 2019/2020)

Stadtverkehr Stollberg

Seit der Fahrplanperiode 2011/2012 verkehren die ehemaligen „Grüne Linie 1 und 2“ als Linie 260 und 261 mit verändertem Linienverlauf. Es wird der Tarif „Kleiner Stadtverkehr“ angewendet und in der Außendarstellung als Stadtverkehrslinie kommuniziert.

Im Ringverkehr mit gleichbleibender Linienführung werden die Orte Stollberg, Neuwürschnitz, Oelsnitz und Lugau erschlossen (siehe Abbildung 17). Die Linien verkehren im 60-min-Takt. Eine Verknüpfung mit den Bahnlinien nach Chemnitz bzw. Glauchau wird am Bahnhof Stollberg bzw. Hp Mitteloelsnitz vorgesehen. Am Wochenende verkehren die Linien im 120-min-Takt.

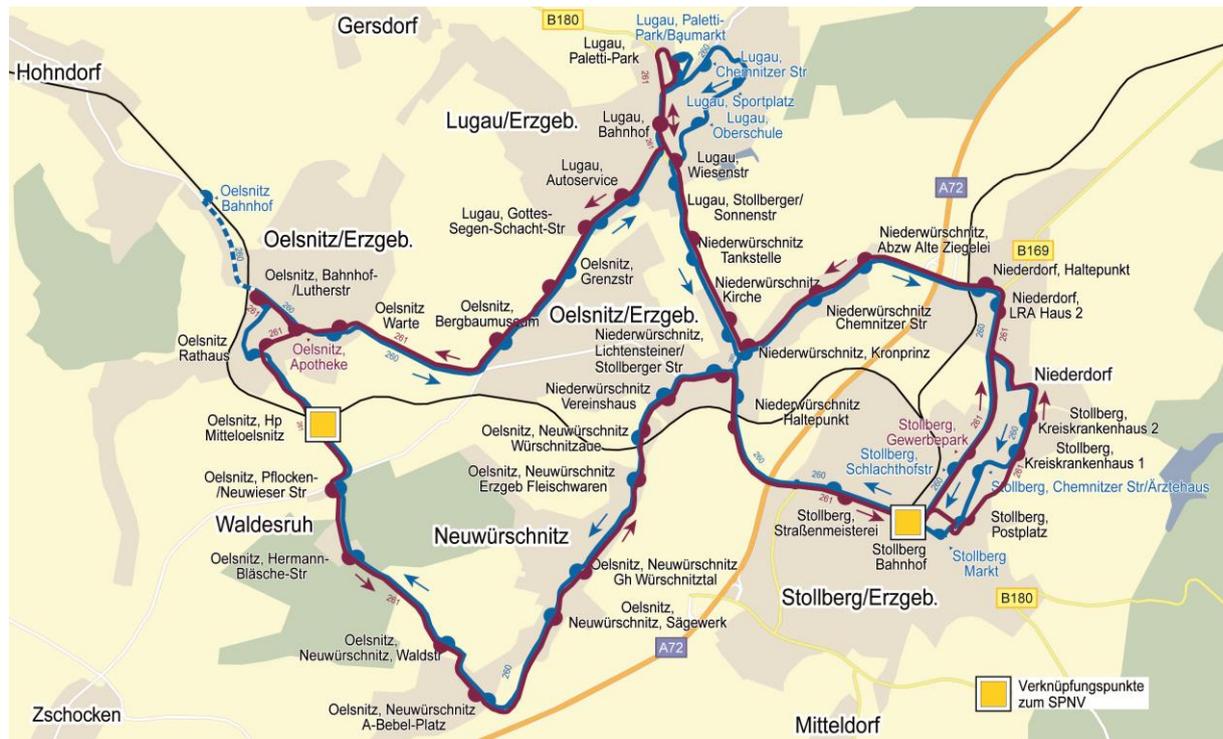


Abbildung 17: Linienverlauf der Linien 260 und 261 – ehem. Grüne Linie (Fahrplan 2019/2020)

Die als Stadtlinie 1 und 2 in Stollberg verkehrende Linie wird im Fahrplan gemeinsam kommuniziert und ergänzt sich im engmaschigen Haltestellennetz der Stadt zu einem 60-min-Takt. Lediglich das Siedlungsgebiet Auer Straße wird durch entgegengesetzte Laufwege im 120-min-Takt bedient. Am Wochenende verkehren die Linien nicht.

Am Bahnhof Stollberg erfolgt montags bis freitags eine systematische Verknüpfung mit den Linien 260/261, mit der Bahnlinie C11 nach Chemnitz und mit der Linie 380 nach Aue.



Abbildung 18: Stadtverkehr Zentrumsbereich Stollberg (Fahrplan 2019/2020)

Stadtverkehr Löbnitz

Der Stadtverkehr Löbnitz besteht aus einer Linie (A), welche mit 9 Fahrten das Zentrum auf zwei Linienwegen erschließt. Die Linie verkehrt ohne reine Vertaktung. Am Wochenende verkehrt die Linie nicht.

Start- und Zielhaltestelle ist die Goethestraße im Wohngebiet des südwestlichen Stadtteils.

Der kürzere Ringlinienweg verbindet das Wohngebiet mit dem unteren Bahnhof und dem Stadtzentrum. Mit dem zweiten Linienweg werden das nordöstliche Stadtgebiet und der obere Bahnhof mit dem Stadtzentrum erschlossen.

Mit der Fahrplanänderung zum Fahrplanwechsel 2020/2021 wurde die Anbindung an die beiden ortsnahen Bahnhöfe verbessert und eine Verknüpfung mit der vsl. ab Mitte 2021 verkehrenden C 13 am unteren und oberen Bahnhof erreicht.

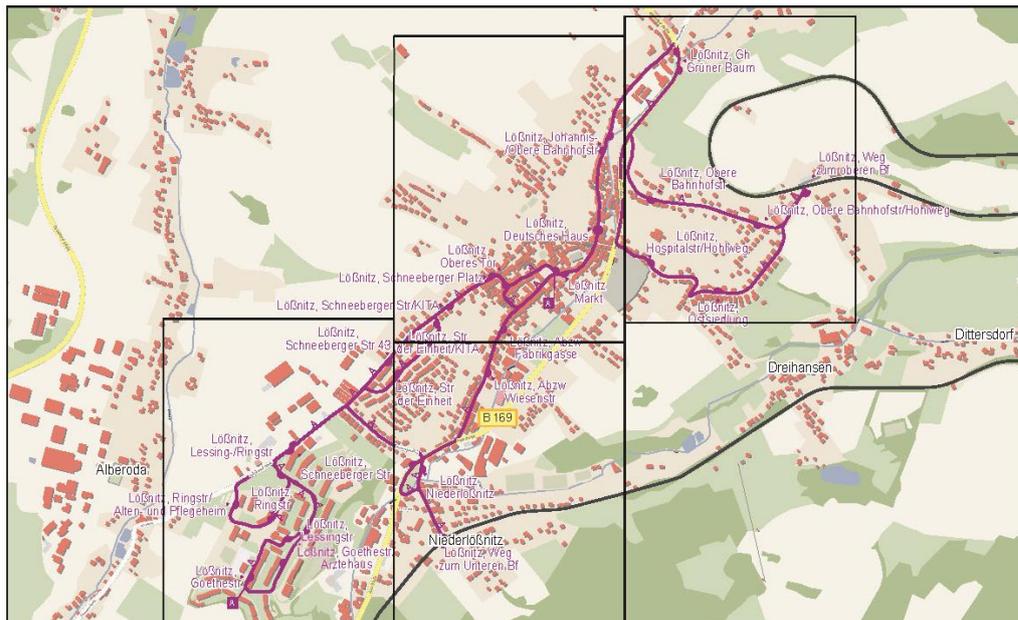


Abbildung 19: Stadtverkehr Löbnitz (Fahrplan 2020/21)

Stadtverkehr Zschopau

In Zschopau verkehrt eine Stadtverkehrslinie. Hin- und Rückrichtung haben fast den gleichen Linienverlauf, ausschließlich des Zentrumsbereichs bedingt durch die Verkehrsführung. Die Durchmesserlinie verbindet im 60-min-Takt die Siedlungsbereiche u. a. Ganshäuser im Süden und Gewerbegebiete an das Zentrum an. Insbesondere zu den Schulverkehrszeiten werden Verdichterverfahren angeboten.

Die benachbarten Orte Hohndorf (im Süden) und Witzschdorf (im Norden) werden ebenfalls durch den Stadtverkehr erschlossen.

Die Linienführung erfolgt nicht direkt über den Busbahnhof, an dem alle relevanten Regionalverkehrslinien der Region einen Halt haben. Der Haltepunkt Zschopau Ost wird über die Stadtverkehrshaltestelle Goethestraße oder Auenstraße mit einem Fußweg von ca. 200-300 m angebunden. Es ist zu prüfen, ob die räumliche Anbindung des Busbahnhofs und des Haltepunkts Zschopau Ost verbessert werden kann.

Am Wochenende verkehrt die Linie mit einem reduzierten Angebot.

Der östlich gelegene Stadtteil Krumhermersdorf wird durch die Regionalverkehrslinie 237 mit 13 Fahrtenpaaren Montag-Freitag angebunden. Dabei werden in der Ortslage auf ca. 2,5 km sieben Haltestellen bedient. Eine Integration in den Stadtverkehr Zschopau würde eine Wochenendbedienung ermöglichen, setzt insbesondere aber die Klärung tariflicher Sachverhalte voraus.

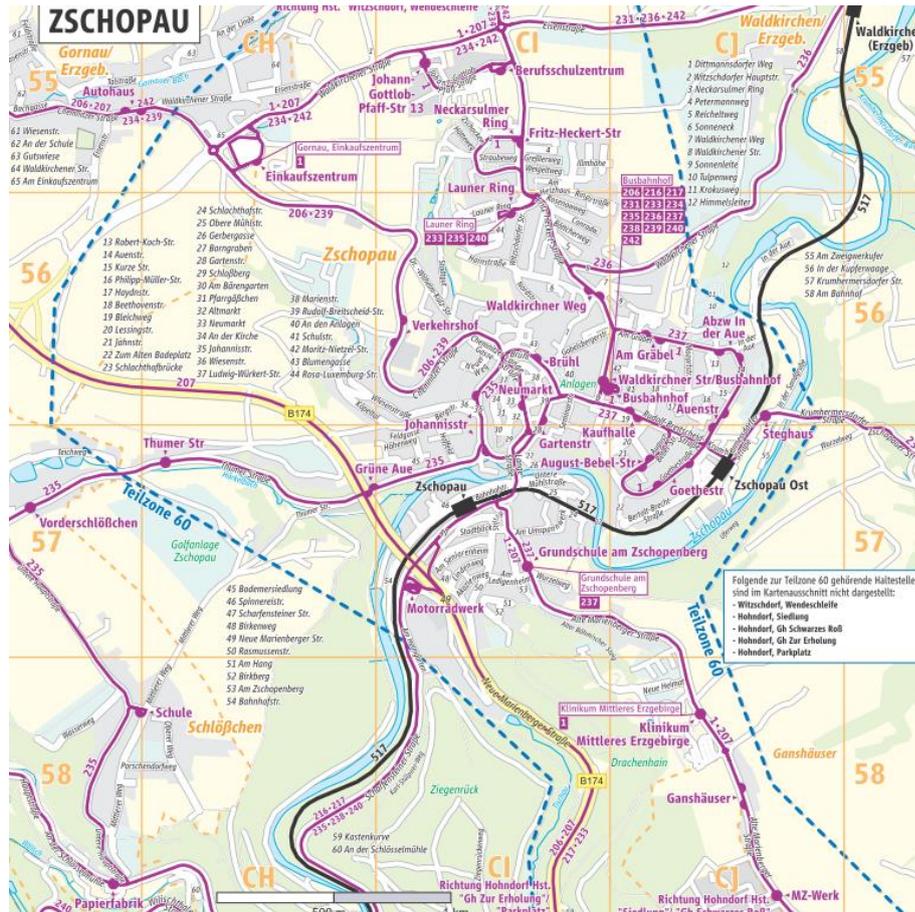


Abbildung 20: Stadtverkehr Zschopau (Fahrplan 2019/20)

Stadtverkehr Oberwiesenthal

Der Stadtverkehr Oberwiesenthal besteht aus einer Linie (A). Die Linie weist keine Vertaktung auf und verkehrt unregelmäßig auf unterschiedlichen Linienwegen. Auf dem Linienabschnitt Bahnhof – Gymnasium – Ferienpark – Bahnhof wird eine relativ hohe Fahrtendichte angeboten, welche in diesem Bereich annähernd eine Vertaktung erzeugt.

Der Stadtverkehr ist geprägt durch die topografischen Gegebenheiten sowie die auf Tourismus orientierte Verkehrsnachfrage.

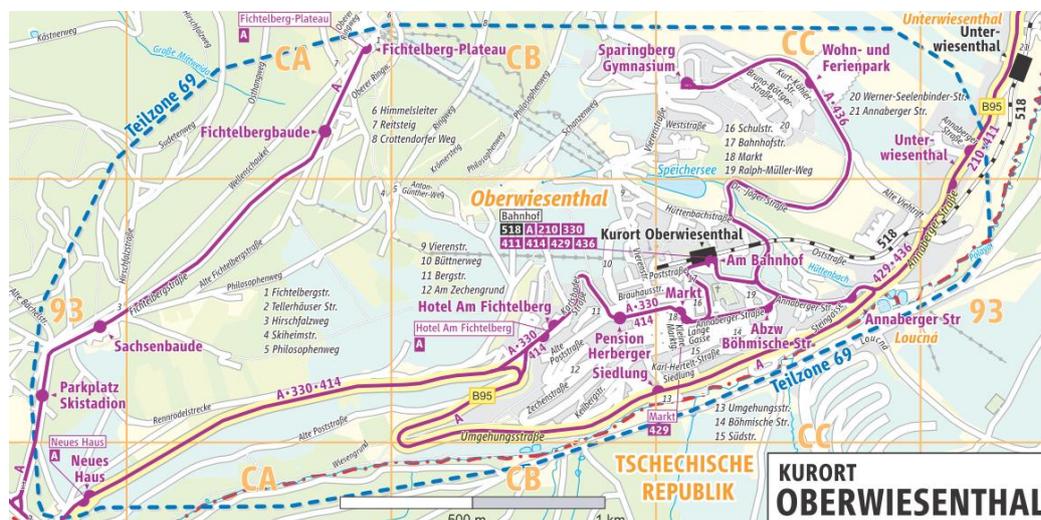


Abbildung 21: Stadtverkehr Oberwiesenthal (Fahrplan 2019/20)

2.5 Ergänzende Verkehrsangebote

Im Aufgabenträgergebiet des Landkreises Erzgebirge werden im Fahrplan 2019/20 die Verkehrsangebote Rufbus sowie ALiTa – Anrufliantaxi vorgehalten. Diese sind zu meist einzelne Fahrten innerhalb der Fahrpläne verschiedener Linien (vgl. Übersicht Ergänzende Angebote in Anlage 11).

- 61 Rodewisch - Auerbach – Schönheide (VGV) Rufbus, vier Fahrtenpaare
- 234 Zschopau – Flöha (RVE) 1 Rufbusfahrt in den Ferien
- 350 Johannegeorgenstadt Busplatz – Erbgericht (RVE) Rufbus, sieben Fahrten

Auch werden einzelne Stichfahrten als Bedarfsfahrten angeboten. Hier ist die Linie 494 zu nennen, die Großrückerswalde Schindelbach fünfmal und Mildenau einmal nur bei Bedarf (vorherige tel. Anmeldung) anfährt.

2.6 Verknüpfungspunkte

Für den Erzgebirgskreis wurden mit der vorausgehenden Fortschreibung des NVP Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung festgelegt. Diese Verknüpfungspunkte bilden verkehrliche sowie räumliche Knotenpunkte, auf denen das Liniennetz und der Fahrplan ausgerichtet ist.

- An den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung wird ein systematischer Übergang zwischen den SPNV-Linien und den Buslinien des Regio-Netzes sowie zwischen den Regio-Netz-Linien vorgesehen
- An den Verknüpfungspunkten 2. Ordnung wird eine Verknüpfung den Buslinien des Regio-Netzes und der Buslinien des Ergänzungsnetzes vorgesehen

Die nachstehende Tabelle weist die Verknüpfungspunkte mit den tangierenden Linien und deren Einordnung aus.

Tabelle 13: Verknüpfungspunkte im Erzgebirgskreis mit verkehrenden Linien

Verknüpfungspunkt	Fahrplan 2019/2020 verkehrende Linien *abweichend Fahrplan 2020/2021 (Klammer = Einzelfahrten)	1. Ordnung	2. Ordnung
Annaberg-Buchholz, Busbahnhof	Stadtverkehrslinien A, B; Regionalverkehrslinien 210+, 400, 411*, 413, 415*, 417, 419, 428, 430, 431, 432, 433, 434, (435), 439, 490*, (499)	x	
Annaberg-Buchholz, Unterer Bahnhof	RB 80; Stadtverkehrslinien A, B, (G); Regionalverkehrslinien 210+, 411*, 415*, 417, 419, 428, 430	x	
Aue, Bahnhofsvorplatz ⁴¹	ab Fertigstellung Durchbindung nach Aue (CM Stufe 2) Linie C 13, RB 95 Stadtverkehrslinien A, B, C, D; Regionalverkehrslinien 351, 359, 360, 361 ⁴² , , 362, 363, 365, 366, (369), 370, (372), 373, 375, 376, 378, (379), 380, 385, 415*	x	

⁴¹ Wird derzeit von vielen Linien nur angefahren, wenn Dienstanfang/-ende am benachbarten Betriebshof liegen. Ansonsten enden die meisten Fahrten am Postplatz

⁴² Linie 361 entfällt mit Wiederaufnahme des SPNV auf der KBS 524

Verknüpfungspunkt	Fahrplan 2019/2020 verkehrende Linien *abweichend Fahrplan 2020/2021 (Klammer = Einzelfahrten)	1. Ordnung	2. Ordnung
Aue, Postplatz	Stadtverkehrslinien A, B, C, D; Regionalverkehrslinien (334), 351, 353, 357, 359, 360, 361 ⁴³ , 362, 363, 365, 366, 367, (368), 369, 370, (371), (372), 373, 375, 376, 378, 379, 380, 385, 383+, 415*	x	
Schwarzenberg, Bahnhof/ Busbahnhof	RB 95; Stadtverkehrslinien A, B; Regionalverkehrslinien 330, 332, 334, 338, 342+, 343, 383+, 415*, 441	x	
Marienberg, Markt	Stadtverkehrslinien A, B, C, D, E; Regionalverkehrslinien (206), 207+, 216, 489, 490*, 492, 494, 497, 499	x	
Zschopau, Busbahnhof	Regionalverkehrslinien 206, 207+, 216, 217, 231, 233, 234, 235, 236 (neu 728), 237, 238, 239, 240, 242	x	
Olbernhau, Bahnhof/ Busbahnhof	RB 81; Regionalverkehrslinien 207*, 452, 453, (454), 458, 465, 471, 472, 473, , 497, 499	x	
Stollberg, Bahnhof	C 11, RB 92 (ehem. CBC 523); Stadtverkehrslinien 1, 2; Regionalverkehrslinien 184, 190, 193, 194, (197), 198, 199, (200), 260, 261, 380, 413	x	
Thalheim, Bahnhof bzw. Thalheim Rathaus (während der Bauarbeiten)	ab Fertigstellung Durchbindung nach Aue (CM Stufe 2) Linie C 13 und C 14 Bf: Ortsverkehr Thalheim 183; Regionalverkehrslinie 196 Rathaus: Ortsverkehr Thalheim 183; Regionalverkehrslinie 190,192, 196, 211, 361 ⁴⁴ , 524 ⁴⁵	x	
Thum, Markt	Regionalverkehrslinien 196, 210+, 238, 239, 240, 247, 412, 432		x
Ehrenfriedersdorf, Markt	Regionalverkehrslinien 210+, 238, 432, 441		x
Scheibenberg, Markt	Regionalverkehrslinien 415*, 417, 419		x
Kurort Oberwiesenthal, Am Bahnhof	Fichtelbergbahn; Stadtverkehrslinie A; Regionalverkehrslinien 411*, 414, 429, 436		x

⁴³ Linie 361 entfällt mit Wiederaufnahme des SPNV auf der KBS 524

⁴⁴ dito

⁴⁵ Linie 524 entfällt mit Wiederaufnahme des SPNV auf der KBS 524

Verknüpfungspunkt	Fahrplan 2019/2020 verkehrende Linien *abweichend Fahrplan 2020/2021 (Klammer = Einzelfahrten)	1. Ordnung	2. Ordnung
Annaberg-Buchholz, Wendeschleife	Stadtverkehrslinien A, F, G Regionalverkehrslinien 415*, 417, 419, 428		x
Schneeberg, Warte	Regionalverkehrslinien 357, 359, 360, 362, 364, 365, 370, (371), (372), 383+, 385		x
Johanngeorgenstadt, Bahnhof	RB 95 Regionalverkehrslinien 334, 346, 348		x
Eibenstock, Platz des Friedens	Regionalverkehrslinien 346, 351, (354), 355, 371, 372, 373		x
Wolkenstein, Heinzebank	Regionalverkehrslinien (206), 207+, 216, 400, 489, 492, (499)		x
Pockau-Lengefeld, Bahnhof	RB 81; Regionalverkehrslinien 454, 494		x
Meinersdorf, Bahnhof	ab Fertigstellung Durchbindung nach Aue (CM Stufe 2) Linie C 13 und C 14 Regionalverkehrslinien 190, 211, 212, 247, 361 ⁴⁶ , 524 ⁴⁷		x
Mitteloelsnitz, Haltepunkt	RB 92 (ehem. CBC 523); Regionalverkehrslinien 260, 261		x
Oelsnitz, Bahnhof	RB 92 (ehem. CBC 523); Regionalverkehrslinien 197, 199		x
Lugau, Bahnhof	Regionalverkehrslinien 191, 193, 195, 198, 199, 260, 261, 262		x
Zwönitz, Bahnhof/ Bahnhofstraße	Bahnhof: ab Fertigstellung Durchbindung nach Aue (CM Stufe 2) Linie C 13 Regionalverkehrslinien 211, 342+, 361 ⁴⁸ , 413 Bahnhofstr.: Regionalverkehrslinien 194, 211, 342+, 363, 413		x
Pfaffenhain, Bahnhof	C 11; Regionalverkehrslinien 200, 201, 262		x

⁴⁶ Linie 361 entfällt mit Wiederaufnahme des SPNV auf der KBS 524

⁴⁷ Linie 524 entfällt mit Wiederaufnahme des SPNV auf der KBS 524

⁴⁸ Linie 361 entfällt mit Wiederaufnahme des SPNV auf der KBS 524

2.7 Nachfrage/ Fahrgastaufkommen

Die Analyse der ÖSPV-Nachfrage im Erzgebirgskreis erfolgt auf Basis der AFZS-Daten des VMS aus dem Jahr 2017/2018. Die Veränderungen im Liniennetz, wie in Kap. 2.1 beschrieben, werden in den dargestellten Zahlen nicht sichtbar. Eine realistische Einschätzung auf der Datenbasis ist dennoch möglich.

2.7.1 Nachfrage Regionalverkehr

Für die Betrachtung der Nachfrage, basierend auf Daten aus 2018, wurden die Schülerlinien nach § 43 PBefG einbezogen. Für den Bahnersatzverkehr 524⁴⁹ liegen keine Daten vor.

Die Linien

- 210 Chemnitz – Thum – (Geyer) – Annaberg-Buchholz
- 207 Chemnitz – Zschopau – Marienberg – Olbernhau
- 415 Annaberg-Buchholz – (Crottendorf) – Schwarzenberg – Aue

weisen überdurchschnittliche Nachfragewerte aus. Im Stundentakt verbinden diese Linien Zentrale Orte des Erzgebirgskreises untereinander sowie mit dem Oberzentrum Chemnitz. Die Entwicklung der Nachfrage hat sich gegenüber den Daten aus 2013 auf diesen drei Linien weiter erhöht. Für die Linie 383, welche am 13.8.2018 als Expresslinie startete, liegen demnach nur für die Quartale III und IV 2018 Daten vor. In diesem Vergleich konnte bereits eine Steigerung von 7% erreicht werden. Mit der Etablierung von weiteren PlusBus-Linien und der Erweiterung des Bekanntheitsgrades ist mit deutlichem Anstieg zu rechnen.

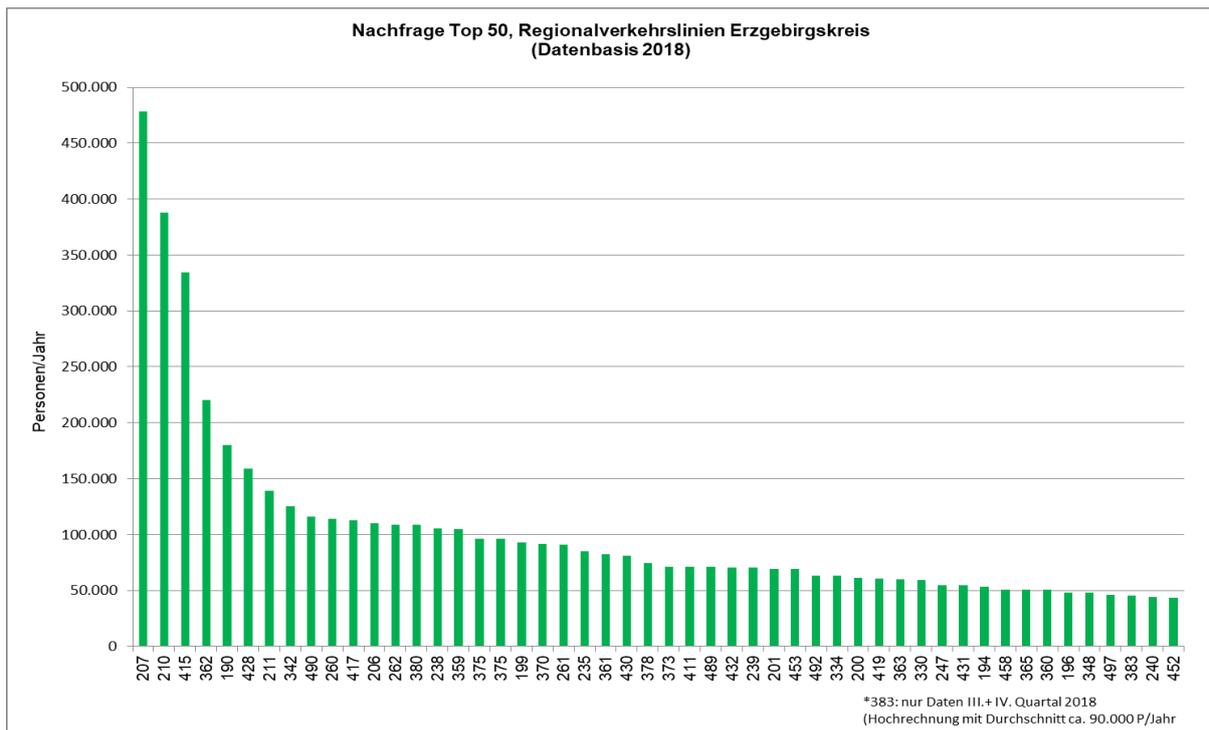


Abbildung 22: Nachfrage (Top 50) der Regionalverkehrslinien im Erzgebirgskreis

Geringere Nachfrage besteht in den dünn besiedelten Bereichen des Landkreises (ländliche Regionen). Mit zunehmender Ausrichtung auf die Zentralen Orte und der Verdichtung des Angebots erhöhen sich die entsprechenden Nachfragewerte. So erzielen Linien wie die 190 (Hormersdorf – Thalheim – Stollberg) oder die 362 (Aue – Schneeberg), welche die Anbindung an ein Mittelzentrum mit hoher Fahrtenanzahl sichern, im Vergleich sehr gute Nachfragezahlen (> 150.000 Personen/Jahr), wobei die Linie 362 von der Charakteristik her annähernd einem Stadtverkehr entspricht, da die drei Orte Aue, Bad Schlema und Schneeberg mit der Bebauung direkt aneinander grenzen und mit entsprechenden Schleifenfahrten die Wohngebiete bedient werden.

⁴⁹ BEV für RB 89 während des Ausbaus der Strecke Chemnitz - Aue

Betrachtet man die einfahrenden (nicht RVE), Kreisgrenzen überschreitenden Linien in der folgenden Tabelle, so wird deutlich, dass wiederum die Anbindung an Mittelzentren (Linie 737 nach Freiberg, Linie 116 nach Hohenstein-Ernstthal) oder das Oberzentrum Chemnitz (Stadtverkehr 76 nach Altchemnitz) entsprechend hohe Nachfragepotenziale (> 120.000 Personen/Jahr) birgt.

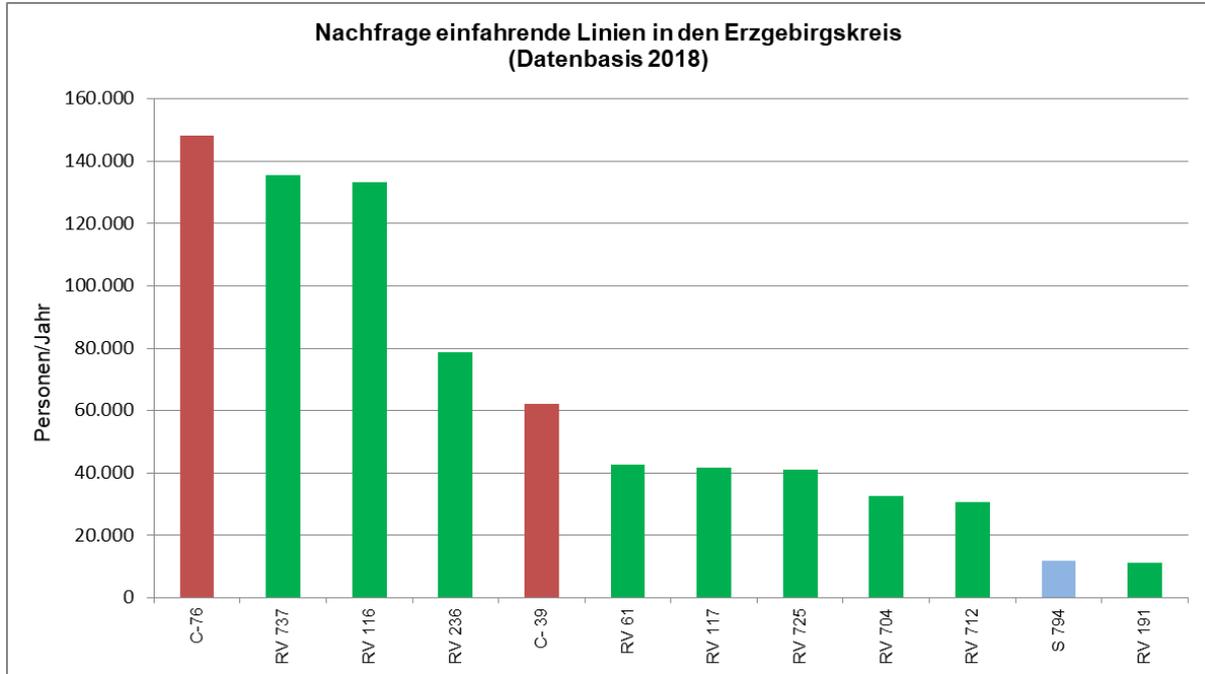


Abbildung 23: Nachfrage einfahrende Linien in den Erzgebirgskreis

2.7.2 Nachfrage Stadtverkehr

Der Stadtverkehr Annaberg-Buchholz (7 Linien) weist die höchsten Nachfragezahlen im Erzgebirgskreis auf. Die Linie A zeigt dabei die stärkste Nachfrage der Stadtverkehre im Erzgebirgskreis, die Linie C ist ebenfalls nachfragestark (>100.000 Personen/Jahr) konzipiert. Die hohe Frequentierung resultiert aus einem transparenten, nachfragegerechten Linienweg und dem sehr gut vertakteten Fahrangebot (30-min-Takt zuzügl. Verstärker).

In Schwarzenberg ist die Linie A mit ca. 370.000 Fahrgästen pro Jahr eine weitere nachfragestarke Linie und ein Beleg für das entsprechende Potenzial bei einem dichten Angebot. Die Linien A in Aue und die Linie 1 in Zschopau zeigen im Vergleich, dass bereits mit einem Stundentakt und einer langen Betriebszeit (mindestens 5:00 bis 18:00 Uhr) sehr gute Nachfragewerte (Top 20 im Erzgebirgskreis) erreicht werden können.

In den übrigen Stadtverkehren erreichen nur einzelne Linien höhere Fahrgastzahlen und bedürfen der weiteren potenzialorientierten Anpassung. Im Vergleich des Potenzials schneidet hierbei beispielsweise Marienberg (ca. 17.000 Einwohner) gegenüber Schwarzenberg (ca. 16.000 Einwohner) hinsichtlich der erzielten Fahrgastzahlen schlechter ab.

Festzustellen ist, dass sich die Nachfragesituation in den Stadtverkehren des Erzgebirgskreis in den vergangenen Jahren verändert hat, es ist ein leichter rückläufiger Trend zu verzeichnen. Ein möglicher Grund kann u.a. die rückläufige Entwicklung der Bevölkerung im NVR im Allgemeinen sein.

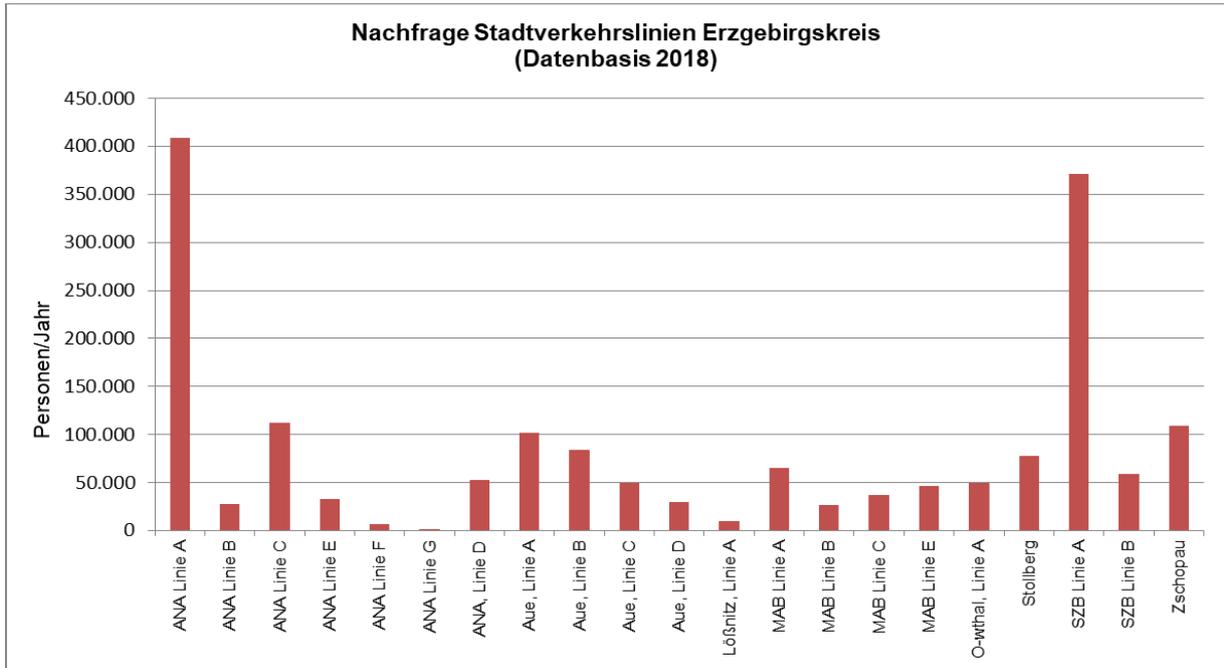


Abbildung 24: Nachfrage der Stadtverkehrslinien im Erzgebirgskreis

2.7.3 Nachfrage Verknüpfungspunkte

Im Erzgebirgskreis stechen vor allem die Busbahnhöfe bzw. zentralen Umsteigestationen der größeren Orte mit einem hohen Fahrgastwechsel hervor. Die höchste Nachfrage unter den untersuchten Verknüpfungspunkten weist der Bahnhof in Stollberg auf, wo neben den City-Bahn-Linien nach Chemnitz und Glauchau auch diverse Buslinien verkehren. Abbildung 25 zeigt eine Übersicht des Ein- und Aussteigeraufkommens der untersuchten Verknüpfungspunkte im Erzgebirgskreis.

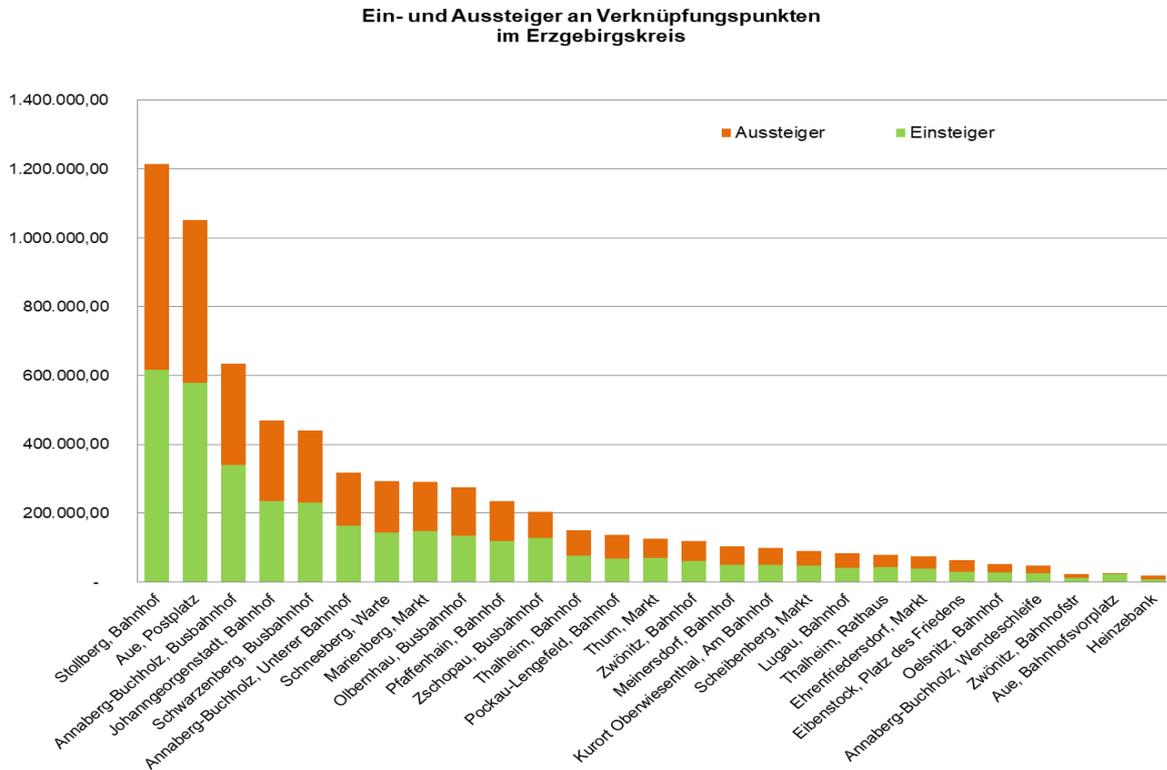


Abbildung 25: Fahrgastnachfrage an wichtigen Verknüpfungspunkten im Erzgebirgskreis 2018

3 Infrastruktur

3.1 Fahrzeuge

Im Kapitel ÖSPV wurde dargelegt, dass das Verkehrsangebot im Erzgebirgskreis überwiegend durch das landkreiseigene Unternehmen RVE unter Einbeziehung von Nachauftragnehmern auf Basis VLÜ-Vertrag erbracht wird.

Regionalverkehr Erzgebirge

Tabelle 14: Fahrzeuge RVE – Merkmale⁵⁰

Eigenschaften	Gesamt	Minibus	Midibus	Solobus	Gelenkbus
Anzahl	247	5	19	220	3
Alter	9,6	7,8	4,3	10	15,7
Rollstuhlplätze	100%	100%	100%	100%	100%
Niederflur	80%	100%	100%	78%	100%
Kneeling	73%	80%	100%	71%	100%
Rampe/Lift	73%	100%	100%	70%	67%
WLAN	5%	0%	0%	6%	0%
Ø Sitzplätze	43,7	12,8	30,2	45,4	51,7
Abgasnormen	Gesamt	Minibus	Midibus	Solobus	Gelenkbus
Euro 1	1,2%	-	-	0,9%	33,3%
Euro 2	17,0%	-	5,3%	18,6%	-
Euro 3	13,0%	-	5,3%	13,6%	33,3%
Euro 4	5,7%	-	5,3%	5,9%	-
Euro 5	10,9%	-	21,1%	10,5%	-
EEV	15,0%	100,0%	-	14,1%	33,3%
Euro 6	11,7%	-	-	13,2%	-
Euro 6c	15,4%	-	63,2%	11,8%	-
Euro 6d	8,1%	-	-	9,1%	-
Hybrid (Euro 6d)	2,0%	-	-	2,3%	-

Die Fahrzeugflotte wird schrittweise gemäß dem laufzeitbedingten Austausch der Fahrzeuge sowie entsprechend der Finanzausstattung der Verkehrsunternehmen, der Haushaltslage der Aufgabenträger und der Fördermittelbereitstellung des Freistaates erneuert. Im Vergleich zum Nahverkehrsplan des Jahres 2016 konnte das Durchschnittsalter der Busflotte von 10,23 auf 9,6 Jahre gesenkt werden. Damit einhergehend steigt der Anteil an Fahrzeugen mit strengeren Abgasnormen der Kategorie 4 oder höher von vormals 34 % auf nun 68,8 %.

Bezugnehmend auf die Barrierefreiheit ist positiv festzustellen, dass sich der Anteil der Busse mit Kneelingfunktion sowie einer Ausstattung mit Rampen bzw. Liften auf jeweils 73 % erhöht hat. Bis auf die Solobusflotte kommen ausschließlich Niederflurfahrzeuge zum Einsatz. Dennoch muss hier in den kommenden Jahren eine rasche Modernisierung angestrebt werden, um zeitnah eine durchgängige Nutzbarkeit der Busverbindungen im Erzgebirgskreis für Menschen mit eingeschränkter Mobilität sicherstellen zu können.

⁵⁰ Datenlieferung RVE (Stand 31.12.2019)

Über die weiteren Ausstattungsmerkmale eines barrierefreien ÖPNV, wie etwa ein Fahrgastinformationssystem oder die Innenraumgestaltung, liegen keine weiteren Daten vor. Sollten Abweichungen von den in Kapitel [Barrierefreiheit Allgemein] (NVP Teil A VMS) genannten Mindeststandards vorliegen, so sind diese, soweit möglich, im Bestand nachzurüsten bzw. im Zuge der voranschreitenden Flottenerneuerung zu berücksichtigen. Abweichungen hiervon können sich aus bestehenden Verkehrsverträgen/ öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (für deren Laufzeit) ergeben.

3.2 Haltestellen

Im Erzgebirgskreis befinden sich in Summe ca. 1.900 Haltestellen. Ein vollumfängliches Haltestellenkataster mit Erfassung des Ausbauzustands befindet sich in der Erarbeitung. Obschon die Aufgabenträgerschaft für die Haltestelleninfrastruktur bei den Kommunen liegt, hat die RVE damit begonnen, ein Haltestellenkataster anzulegen. Der bisherige Erfassungsumfang liegt bei 2193 einzelnen Richtungshaltestellen bzw. Steigen⁵¹. Tabelle 15 gibt einen Überblick über die Eigenschaften der bisher erhobenen Haltestellensteige. Über die Verwendung spezieller Borde (bspw. Kassler Bord) sowie die genaue Ausgestaltung der einzelnen Haltestellen liegen keine Daten vor.

Tabelle 15: Haltestellenkataster RVE

	Anzahl	Anteil
<i>Bezugsebene: Gesamt</i>		
Haltestellen Erzgebirgskreis	ca. 1900	
Erhoben durch RVE	2193	
<i>Bezugsebene: erhobene Haltestellensteige</i>		
Ausbauzustand		
Fahrbahnrand	1335	61%
Bucht	731	33%
Wendeschleife	102	5%
Busbahnhof	24	1%
Fahrgastunterstand (in kommunaler Trägerschaft)	947	43%
Dynamische Fahrgastinformation	28	1%
Barrierefreier Ausbau		
Blindenleitsstreifen	105	5%
Bord $\geq 15\text{cm}$	623	28%

Der Großteil der erhobenen Haltestellen befindet sich am Fahrbahnrand und etwa ein Drittel der Haltestellen haben die Bauform „Busbucht“. An knapp der Hälfte aller erhobenen Haltestellensteige befinden sich Unterstände für Fahrgäste. 28 Haltestellensteige sind zudem mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen ausgestattet, die in Echtzeit über die nächsten Abfahrten und aktuelle Hinweise informieren.

Über den Ausbauzustand bezüglich einer barrierefreien Nutzbarkeit der einzelnen Haltestellen lassen sich nur in begrenztem Umfang Aussagen treffen. So ist bei 105 der 2193 erhobenen Haltestellensteige ein Blindenleitsystem und bei 623 Haltestellensteigen eine Bordsteinhöhe von mindestens 15cm verbaut. Es liegen jedoch keine Informationen über die jeweilige Ausgestaltung des Ausbaus vor. Daher kann nicht abschließend bewertet werden, ob die Blindenleitsysteme jeweils den Mindeststandards entsprechen und ob durch die verbauten Borde ein maximales Spaltmaß von 5cm zwischen Bus und Bussteigkante sichergestellt werden kann.

⁵¹ Daten von 2014/2015

4 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 Erzgebirgskreis 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 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.

Dieser Grundgedanke ist auch auf die Nahverkehrsregion des Verkehrsverbundes Mittelsachsen anwendbar: 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 eine 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.

Tabelle 16: Auswirkung der Prognosewerte auf die ÖPNV Nachfrage

Einflussfaktor	Prognose bis 2030	Auswirkung auf ÖPNV-Nachfrage	
Sozioökonomische Entwicklung			
Kinder	leicht sinkend	Nachfragerückgang (ohne Umsatzwirkung)	↘
Schüler, Azubi, Studenten	stabil/leicht sinkend	Nachfrage gleichbleibend	→
Erwerbspersonen	konjunkturbedingter Anstieg	Potenzial vorhanden; Abhängigkeit von Wohn-/Arbeitsort und ÖPNV-Angebot	↗
Nichterwerbspersonen	demografisch bedingter Anstieg der Altersgruppe > 65 Jahre	Potenzial vorhanden; Abhängigkeit von Wohnort, ÖPNV-Angebot und Attraktivität	↗
Tourismus (Übernachtungen)	leicht steigend	Potenzial vorhanden; Abhängigkeit vom ÖPNV-Angebot; Attraktive Bonuskarte „Gästekarte Erzgebirge“ ⁵² vorhanden	↗
Motorisierungsgrad	leicht steigend	Negativ aber Potenzial vorhanden; Abhängigkeit von ÖPNV-Attraktivität	↘
Nutzerkosten			
ÖSPV	steigend	reale Konstanz	→
SPNV	steigend		
MIV	steigend		

Im Bereich des Aufgabenträgers Erzgebirgskreis wird die Nachfrageentwicklung ambivalent zur Gesamtregion verlaufen. Während der Nachfragerückgang in den Gebieten des ländlichen Raums stärker voranschreitet, werden Gemeinden in Einzugsbereich der Verdichtungsräume und an darauf zuführenden Verkehrskorridoren verstärkte Nachfrage erfahren. Hervorzuheben sind in dieser Prognose die Mittel- und Grundzentren, die Anschluss an schnellen Regionalverkehr, wie das expandierende Chemnitzer Modell und/oder das in der Entstehung befindliche PlusBus-Netz haben. Hier ist mit Nachfrageanstiegen im Prognosezeitraum zu rechnen.

Bei einer dementsprechenden nachfrageseitigen Entwicklung wird es bis 2025 zu weiteren Anpassungen im ÖPNV-Angebot des Landkreises kommen. Die kontinuierliche Einführung neuer schneller und komfortabler PlusBus-Verbindungen wird zu einer Ausweitung des ÖPNV auf Hauptachsen zwischen Zentren führen, aber auch Kürzungen des Verkehrsangebots auf nachfrageschwachen Linien sind nicht immer zu vermeiden. Diese gilt es jedoch durch die Etablierung neuer innovativer Rufbus-Angebote möglichst gering zu halten. Ein weiterer Fokus sollte in Zukunft die Ausschöpfung touristischer Potenziale, insbesondere im Zusammenhang mit der neuen UNESCO Welterberegion Erzgebirge sein.

⁵² bisher ohne ÖPNV-Nutzung

5 Bewertung

Der Erzgebirgskreis ist aufgrund seiner internen heterogenen raumstrukturellen und landschaftlichen Gliederung sowie der anteiligen Nähe zum Verdichtungsraum Chemnitz/ Zwickau auf der einen Seite und der unmittelbaren Grenzfläche auf der anderen Seite ein anspruchsvoller NVR.

Stärken des ÖPNV im Erzgebirgskreis

- Starke Nutzung des Stadtverkehrs Annaberg-Buchholz
- Ausreichende bis gute Anbindung der Gemeinden an die Kreisstadt bzw. die zugehörigen Mittelzentren
- Gute Erschließungsqualität der Zentralen Orte und dicht besiedelten Gebiete insbesondere im Einzugsbereich der Mittelzentren und des Oberzentrums Chemnitz
- Sehr gutes Bedienangebot auf den Hauptachsen mit Taktverkehr

Schwächen des ÖPNV im Erzgebirgskreis

- noch keine Ausweisung der Schülerlinien in der dynamischen Fahrplanauskunft des VMS (verbundweiter Anpassungsbedarf)
- unzureichende fahrplantechnologische Anbindung an die SPNV-Angebote
- überwiegend rückläufige Nachfrage in den Stadtverkehren
- kleinere Erschließungslücken im südlichen Raum, auch z. T. begründet in den topografischen Gegebenheiten
- zeitiger Betriebsschluss auch bei Linien von/nach Chemnitz; (insbesondere Fr + Sa-abends Veranstaltungsbesuche mittels ÖPNV, Schichtwechselzeit um 22 Uhr kaum/nicht bedient)
- die vorgeschriebenen Standards des NVP 2016 zur Erreichbarkeit werden nicht immer erfüllt (z. B. Grundzentrum – Oberzentren)
- Haltestellenausstattung im Regionalverkehr weitgehend nicht barrierefrei
- zu geringe Bewerbung der vorhandenen und neu eingeführten Wochenend-Angebote im ÖSPV

Große Binnen- und Auspendleranteile bieten ein theoretisch hohes Potenzial an Nutzern eines entsprechenden ÖPNV-Verkehrsangebotes. Der hohe Motorisierungsgrad legt dahingegen dar, dass die Erledigung der Wege – Beruf, Versorgung etc. – aktuell nicht durch die bestehenden ÖPNV-Angebote hinreichend abgedeckt werden kann. Die zurückgehenden Bevölkerungszahlen bewirken zudem nicht nur einen Rückgang der Bevölkerungsdichte, sondern damit auch für eine Ausdünnung der ÖPNV-Nutzerzahlen in allen Bereichen, vom Schüler- bis zum Gelegenheitsverkehr.

Die touristische Attraktivität des Erzgebirgskreises und die daraus resultierende Nutzung als Freizeit- und Erholungsziel könnten Potenziale akquirieren. Jedoch kann durch den – trotz der hohen Übernachtungszahlen – hohen Tagestouristenanteil von einer erheblichen Nutzung des Individualverkehrs ausgegangen werden. Dies wird zum einen durch die dargelegte, stark von externen Einflüssen abhängige, touristische Nutzung beeinflusst sowie zum anderen von der Verfügbarkeit eines adäquaten ÖSPV/ SPNV-Angebots im Allgemeinen determiniert. Die Wochenendverkehre sind dabei noch nicht bekannt genug.

6 Rahmenplanung, Gestaltung ÖPNV

6.1 Barrierefreiheit

6.1.1 Maßnahmenplanung

Der Erzgebirgskreis bekennt sich grundsätzlich zu den Zielen der Barrierefreiheit und treibt im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel einen zeitnahen barrierefreien Ausbau der ÖSPV-Infrastruktur voran, um einem möglichst großen Anteil der Bevölkerung eine Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

Für den Zeitraum 2021-2025 plant der Aufgabenträger eine umfassende Bestandsaufnahme. Diese Bestandsaufnahme erfolgt unter Beteiligung der jeweiligen Städte und Gemeinde als Baulastträger sowie der Behindertenbeauftragten des Erzgebirgskreises, der RVE und gegebenenfalls der Polizei. Diese weiterführende Bestandsaufnahme soll Aufschluss darüber geben, wo kommende Projekte in Verbindung mit der Neu- bzw. Umgestaltung von Haltestellen im Landkreis geplant sind. Die konkrete Ausgestaltung der Bestandsaufnahme stützt sich dabei auf den in Teil A dieser Fortschreibung des NVP verbundweit festgelegten Mindestanforderungen, um einen einheitlichen Datenbestand der Landkreise im ZVMS zu schaffen, durch den im weiteren Verlauf des barrierefreien Ausbaus im ÖPNV verbundweit möglichst homogen vorgegangen werden kann.

Im Rahmen von Investitionsmaßnahmen im Bereich des Infrastrukturausbaus werden die Belange der Barrierefreiheit an Haltestellen berücksichtigt und unter Beachtung der technischen Umsetzbarkeit baulich umgesetzt. Zusätzlich erfolgt nach Fertigstellung der Bestandsaufnahme eine eingehende Analyse der Nachfragedaten. Anhand dieser wird anschließend gemäß der in Teil A Anlage 7 dargelegten Vorgehensweise eine Priorisierung des Haltestellenausbaus vorgenommen, in welcher definiert wird, welche Haltestellen auf Grund ihrer hohen Bedeutung in Reiseketten mobilitätseingeschränkter Personen zeitnah auch ohne anstehende anderweitige bauliche Maßnahmen barrierefrei umgebaut werden. Die konkrete Ausgestaltung der Ausbaumaßnahmen orientiert sich dabei an den aktuellen gesetzlichen Regelungen und Normen, welche im Teil A Kapitel 4.1 *Barrierefreiheit* aufgeführt sind.

6.1.2 Ausnahmenfestlegungen nach § 8 Abs. 3 PBefG

Eingangs, in der Erläuterung zum novellierten PBefG, wurde dargelegt, dass § 8 Abs. 3 PBefG Ausnahmen zulässt, insofern diese konkret benannt und begründet werden. Für die im Rahmen der Analyse der Bestandsaufnahme erfolgte Ausbaupriorisierung wird davon ausgegangen, dass ein barrierefreier Ausbau aller Haltestellen bis 2022 finanziell sowie planerisch nicht darstellbar ist und daher eine Erfüllung der Vorgaben bis 2030 angestrebt wird. 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 für diesen Zweck, wie sie im Abschlussbericht der ÖPNV-Strategiekommission dargestellt ist.⁵³

Ausgenommen hiervon sind Haltestellen, die nicht über eine barrierefreie Zuwegung verfügen und somit von einem Großteil der potenziell vom Ausbau profitierenden Fahrgäste nicht erreichbar sind. Die barrierefreie Gestaltung solcher Haltestellen würde die Schaffung barrierefreier Inseln bedeuten, welche aus kapazitiven Gründen der Planung und Finanzierung zu vermeiden sind. Die entsprechenden Haltestellen müssen im Rahmen der Priorisierung daher zunächst nicht betrachtet bzw. zurückgestellt werden. Ein vorheriger teilweiser Umbau sollte unter dem Aspekt der Finanzierung abgewogen werden. Sobald eine entsprechende barrierefreie Zuwegung errichtet wurde, ist die Bewertung der entsprechenden Haltestelle jedoch neu vorzunehmen und in die Planung des Infrastrukturausbaus einzubeziehen.

Unbenommen davon ist der barrierefreie Ausbau von Haltestellen, die der Schülerbeförderung dienen. Für diese kann unabhängig von der Haltestellenzuwegung ein Ausbaubedarf bestehen, um Sicherheitserfordernisse zu erfüllen. Wurde hierfür ein Ausbaubedarf erkannt, ist dieser gleichzeitig mit der Zielstellung Barrierefreiheit umzusetzen, unabhängig von einer bereits vorhandenen barrierefreien Zuwegung.

⁵³ Abschlussbericht der Strategiekommission für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV im Freistaat Sachsen, S. 55/124 f.

6.1.3 Festlegung örtlicher Standards

Im Folgenden werden die Festlegungen örtlicher Standards aufgeführt, die von den allgemeinen in Teil A aufgeführten Rahmenstandards abweichen:

- Die Bordhöhen sollen auf Grund der örtlichen Gegebenheiten auf 16 cm⁵⁴ festgelegt werden.

6.2 Verkehrsleistungen

Das umfangreiche SPNV-Konzept ist im Teil A Rahmenplan VMS dargelegt. Die durch den VMS bestimmten Zielwerte und Empfehlungen für Mindeststandards im SPNV und ÖSPV sind für den Erzgebirgskreis maßgebend, soweit nachfolgend nicht abweichend beschrieben.

Jährliche Änderungen in der Schülerbeförderung werden im NVP nicht beschrieben. Die Schülerbeförderungssatzung des ZVMS ist ausschlaggebend.

Angebotsänderungen bedürfen stets der vertraglichen Konformität und der Zustimmung durch den Aufgabenträger. Kürzungen sind vertraglich begrenzt. Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots können nur in Abhängigkeit der Finanzausstattung vorgenommen werden.

Der Nahverkehrsplan sollte mit dem Entwurf des Regionalplans der Region Chemnitz, der sich derzeit in Aufstellung befindet, korrespondieren. In diesem Zusammenhang ist insbesondere das Ziel Z 3.1.2.4 des Entwurfs des Regionalplans Region Chemnitz von Bedeutung:

„Bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne für die Nahverkehrsräume Chemnitz/Zwickau und Vogtland sollen Parallelverkehre zwischen schienen- und straßengebundenem ÖPNV vermieden und eine bestmögliche Verknüpfung des schienen- und straßengebundenen ÖPNV erreicht werden. 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.“

6.3 Netzebenen des ÖSPV

Die Hierarchisierung des regionalen Busnetzes erfolgt in Anlehnung an die zentralörtliche Gliederung, der Nachfragesituation sowie der Gliederung entsprechend Teil A Rahmenbedingungen – Kapitel IV – VMS-Rahmenplanung.

Es erfolgt die Gliederung in

Regio-Netz –	PlusBus-Linien
	TaktBus-Linien
	Vertaktete Regionallinien
Ergänzungsnetz	Regionallinien
	Schülerlinien
Stadtverkehr	Stadtverkehr Oberzentren
	Landkreis Stadtverkehr vertaktet
	Landkreis Stadtverkehr ergänzend

Die Zuordnungen der Regionalverkehrslinien zu den Netzebenen sind in der Anlage 13 enthalten.

⁵⁴ In Abhängigkeit der eingesetzten Fahrzeuge ist es bei einer Bordhöhe von 16 cm nicht auszuschließen, dass der zu überbrückende Spalt zwischen Bord und Fahrzeug größer als 5 cm ist. In diesen Fällen ist fahrzeugseitig zwingend eine Rampe bereitzustellen und eine Dienstanweisung an die Fahrzeugführer zu richten, in der sie zur Hilfestellung hinsichtlich der Bedienung sowie Befahrung der Rampe verpflichtet werden.

6.3.1 Regio-Netz

PlusBus-Linien

Im Verbundraum wurde im Fahrplanjahr 2019 das Produkt PlusBus eingeführt. Dieses wird gemäß den Mindeststandards entsprechend Teil A Allgemeine Rahmenbedingungen – Kapitel IV Rahmenplanung – Punkte 2 und 4 betrieben.

Dem PlusBus-Netz werden gemäß ÖPNVFinVO vom 06.07.2019 sieben Linien zugeordnet. Zum Fahrplan 2020/2021 sind davon 4 Linien umgesetzt. Sie sollen die Anschlüsse an den SPNV und an den Verknüpfungsstellen sichern.

Linie	AT	Linienverlauf gemäß ÖPNVFinVO ⁵⁵ bzw. Fahrplan 2020/2021	PlusBus (Umsetzung sstand Fahrplan 2020/2021)	PlusBus (Bestand in ÖPNVFinVO ⁵⁶)
207	ERZ	Chemnitz – Gornau – Zschopau – Marienberg		x
		Chemnitz – Zschopau – Marienberg - Olbernhau	x	
210 und 411	ERZ	210/411: Chemnitz – Burkhardtsdorf – Thum – Ehrenfriederdorf – Schönfeld – Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Kurort Oberwiesenthal		x
		210 Chemnitz – Thum – Annaberg-Buchholz	x	
		411 Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Kurort Oberwiesenthal	Linie verkehrt als TaktBus ⁵⁷	
342	ERZ	Schwarzenberg – Beierfeld – Grünhain – Zwönitz – Stollberg		x
		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
		Linie verkehrt nicht als PlusBus		
490	ERZ	Annaberg-Buchholz – Mildenau – Großrückerswalde – Marienberg – Olbernhau		x
		Annaberg-Buchholz – Mildenau – Marienberg	Linie verkehrt als TaktBus	

Im Weiteren sind Korridore bzw. Achsen hinsichtlich der Umsetzung von PlusBus-Standards im Erzgebirgskreis unter der Maßgabe der Finanzierbarkeit zu prüfen. Aktuell soll eine Prüfoption⁵⁸ für die Relation

- Aue – Lößnitz – Stollberg

mit Anbindung an den SPNV in Stollberg vorgesehen werden.

⁵⁵ ÖPNVFinVO Sachsen mit Fassung vom 06.07.2019; derzeit erfolgt Evaluation (Stand 04/2021)

⁵⁶ ÖPNVFinVO Sachsen mit Fassung vom 06.07.2019; derzeit erfolgt Evaluation (Stand 04/2021)

⁵⁷ Linie 411 verkehrt im TaktBus Standard; mit der Evaluation der ÖPNVFinVO (Stand 04/2021) wird die Linie demgemäß als TaktBus geführt

⁵⁸ mögliche Untersuchung, ergebnisoffen und ohne Umsetzungsanspruch

Eine Prüfung zur Umsetzung im PlusBus-Standard gemäß MDV-Lizenvertrag (zukünftig Bestandteil der evaluierten Fassung der ÖPNVFinVO) folgender Abschnitte ist ebenfalls vorzusehen:

- Zwönitz - Stollberg
- Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Kurort Oberwiesenthal (Aufwertung von TaktBus zum PlusBus)
- Annaberg-Buchholz - Schwarzenberg – Aue
- Annaberg-Buchholz – Mildenau – Marienberg (Aufwertung von TaktBus zum PlusBus)

TaktBus-Linien

Ab dem Fahrplan 2020/2021 werden zwei Linien als TaktBus betrieben. Dem Regio-Netz – TaktBus werden auch zwei einfahrende Linien zugeordnet, deren Aufgabenträger der Zweckverband ÖPNV Vogtland (ZVV) ist.

Linie	AT	Linienverlauf gemäß ÖPNVFinVO ⁵⁹ bzw. Fahrplan 2020/2021	TaktBus (Umsetzungsstand Fahrplan 2020/2021)	TaktBus (Bestand in FinVO ⁶⁰)
411 ⁶¹	ERZ	Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Kurort Oberwiesenthal	x	
490	ERZ	Annaberg-Buchholz – Mildenau – Marienberg	x	
61	ZVV	[Rodewisch – Auerbach –] Schönheide-Ost	x	x ⁶²
64	ZVV	[Rodewisch – Rothenkirchen –] Schönheide-Ost	x	x ⁶³

Linien des Regio-Netzes – TaktBus stellen regionalbedeutsame Verbindungen im Erzgebirgskreis dar. Sie stellen Verbindungen zwischen den Orten mit zentraler Funktion sowie zwischen den Gemeinden und dem nächstgelegenen Zentralen Ort sicher. Anschlüsse zu den PlusBus-Linien werden angestrebt.

Im Weiteren sind Korridore bzw. Achsen hinsichtlich der Umsetzung von TaktBus-Standards im Erzgebirgskreis unter der Maßgabe der Finanzierbarkeit zu prüfen. Aktuell soll eine Prüfoption⁶⁴ für die Relationen

- Eibenstock – Aue
- Schwarzenberg – Oberwiesenthal
- Seiffen – Neuhausen – Olbernhau

vorgesehen werden. Hierbei soll ein besonderes Augenmerk auch auf touristische Verkehre gelegt werden.

Vertaktete Regionallinien

Dem Regio-Netz – vertaktete Regionallinien werden 18 Linien zugeordnet.

Für zehn Linien (200, 201, 206, 208, 240, 334, 362, 417, 428, 441) ist in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob ein bedarfsgerechtes Wochenendangebot, ggf auch auf Linienabschnitten – auch unter dem Aspekt der touristischen Erschließung - eingerichtet werden kann.

Mit der Inbetriebnahme der C 13 Chemnitz – Aue ist die Kürzung der Linie 208 mit Anschluss in Dittersdorf Bf an die Linie des Chemnitzer Modells anzustreben.

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

⁶⁰ ÖPNVFinVO Sachsen mit Fassung vom 06.07.2019; derzeit erfolgt Evaluation (Stand 04/2021)

⁶¹ Linie 411 verkehrt im TaktBus Standard; mit der Evaluation der ÖPNVFinVO (Stand 04/2021) wird die Linie demgemäß als TaktBus geführt

⁶² Aufnahme ZVMS in ÖPNVFinVO wenn Evaluation abgeschlossen

⁶³ Aufnahme ZVMS in ÖPNVFinVO wenn Evaluation abgeschlossen

⁶⁴ mögliche Untersuchung, ergebnisoffen und ohne Umsetzungsanspruch

6.3.2 Ergänzungsnetz

Regionallinien

Dem Ergänzungsnetz – Regionallinien werden 51 Linien zugeordnet.

Neben den in Anlage 13 genannten Maßnahmen werden ausgewählte als Prüfauftrag benannt.

Mögliche Maßnahmen:

- Zusammenführung der Linien 345, 354 und 371
- Ausbau der Linie 365 als Stadtverkehrslinie Aue-Bad Schlema

Schülerlinien

Die Linien mit fast ausschließlich Schülerfahrten und die Schülerlinien nach § 43 PBefG werden der Hierarchieebene Ergänzungsnetz Schülerlinien zugeordnet. Diese Ebene umfasst 46 Linien. In diesem Bereich sind keine Prüfaufträge vorgesehen, vielmehr sind Anpassungen der Schülerlinien Aufgabe der regelmäßigen Fahrplanabstimmungen.

6.3.3 Stadtverkehr

Den Netzebenen des Stadtverkehrs werden Linien wie folgt zugeordnet:

Netzebene	Anzahl Linien
Stadtverkehr Oberzentrum	2
Stadtverkehr vertaktet	12
Stadtverkehr ergänzend	11

Die Stadtverkehrsangebote werden kontinuierlich fortgeschrieben.

6.3.4 Konzepte Busnetz

Die Verkehrsangebote sollen kontinuierlich fortgeschrieben und fortlaufend den Rahmenbedingungen wie z. B. einer veränderten Nachfrage angepasst werden. Im Zuge der 4. Fortschreibung des NVP wurden darüber hinaus durch einzelne Gebietskörperschaften Konzepte zur Verbesserung des Busnetzes erarbeitet, die im Gültigkeitszeitraum des NVP weiter beachtet und untersucht werden sollen. Für diese ergebnisoffenen Untersuchungen kann im Rahmen des NVP jedoch keine Umsetzungsgarantie festgeschrieben werden.

Verknüpfung von Bus und Bahn im Zwönitztal

Mit Wiederinbetriebnahme der Bahnverbindung Chemnitz – Thalheim – Aue als Teil des Chemnitzer Modells wird diese in den nächsten Jahren an Bedeutung gewinnen und sich wieder zu einem bedeutenden regionalen Verkehrskorridor entwickeln. Um diesen Effekt zu festigen, ist die Schaffung eines aufeinander abgestimmten ÖPNV-Netzes im Zwönitztal essentiell. Hierfür sind insbesondere Zubringer aus den Ortszentren zu den Bahnstationen und kurze Umsteigezeiten von großer Bedeutung. So kommen auch die Vorteile des VMS-Verbundtarifs über die gesamte Reisekette voll zum Tragen. Außerdem sollte ein Parallelverkehr von Bus und Bahn außerhalb der Schülerbeförderungszeiten möglichst vermieden werden, um die ausgebauten Bahnachse zu stärken.

Bei der Umsetzung dieses Konzepts spielen bestehende Buslinien eine wichtige Rolle. Auf diesen gilt es zunächst das Angebot auf den Bahnverkehr auszurichten und darüber hinaus durch Angebotsverbesserungen wichtige Anschlussbeziehungen zu ermöglichen. Folgende Linien des Stadt- und Regionalverkehrs sind dabei hervorzuheben:

- **Gestaltung als Zubringer zum SPNV:** Stadtverkehr Lößnitz Linie A, 183, 184, 190, 192, 196, 208, 212, 235, 247, 342, 353, 368, 377, 413, 419
- **Vermeidung von Parallelverkehren:** Linie 192, 208, 211, 212, 363, 368, 378, 380

Verbesserung Anbindung Aue-Eichert

Der Ortsteil Eichert der Großen Kreisstadt Aue-Bad Schlema ist durch seine Lage auf einer Anhöhe von der Kernstadt getrennt und somit grundsätzlich verkehrlich schwierig zu erschließen. In den letzten Jahren konnte mit der Stadtbuslinie B, dem sogenannten „Eichertbus“, bereits ein gutes ÖPNV-Angebot geschaffen werden. Die Linie verbindet den Ortsteil Eichert von Montag bis Freitag ca. stündlich mit den wichtigen innerstädtischen Knotenpunkten Postplatz und Bahnhof. Im April 2020 erfolgte zudem mit der Einführung bzw. Ausweitung des Wochenendverkehrs eine bedeutende Angebotsverbesserung.

Mittelfristig soll die ÖPNV Anbindung des Ortsteils Eichert noch weiter durch Nutzung von innovativen Verkehrslösungen verbessert werden. Von großer Bedeutung ist hierbei ein Pilotprojekt unter Moderation des Freiberg Institut für vernetzte Energieautarkie GmbH. Dieses umfasst die Etablierung eines On-Demand Verkehrsangebotes Eichert - Zelle zu Besuchszeiten des dortigen Krankenhauses.

Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg

Im Einzugsbereich der Großen Kreisstadt Marienberg sind diverse Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Netzes angedacht. Das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept der Stadt Marienberg (INSEK 2030) sieht dahingehend eine stärkere und häufigere Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt sowie Marienbergs an Chemnitz, die Verdichtung der Taktzeiten sowie eine Abend-/Nachtlinie nach Chemnitz vor.

Die größte Bedeutung besitzt bei der Zielerreichung die Reaktivierung der Bahnstrecke (Chemnitz –) Pockau-Lengefeld – Marienberg für den Personenverkehr. Ein Gutachten im Auftrag des Staatsministeriums des Innern kommt zu dem Ergebnis, dass auf dieser Strecke bei attraktivem Angebot bis zu 470 Fahrgäste täglich zu erwarten sind.

Dieser Spitzenwert kann jedoch nur erreicht werden, wenn Bus und Bahn attraktiv verknüpft werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sind Anpassungen im lokalen Stadt- und Regionalbusverkehr nötig. Dabei sollten folgende grundsätzliche Planungsansätze geprüft werden:

- Verlegung des Bahnsteigs im Bahnhof Marienberg an die Reitzenhainer Straße und Anbindung über die dortige Haltestelle
- Führung aller Stadtverkehrslinien über Bahnhof (Reitzenhainer Straße)
- Verlängerung der Linien A und D bis direkt vor das Freizeitbad Aqua Marien, Bedienung zu den Öffnungszeiten mit jeder Fahrt, zeitlich verlängertes Angebot abends an Werktagen sowie nachmittags bzw. abends an Wochenenden (unabhängig von Wiederaufnahme des SPNV)
- Bedienung des Gewerbegebiets Dörfel „Am Federnwerk“ (> 1.000 Arbeitsplätze) mit den Linien A und E mit jeder Fahrt sowie On-Demand-Angebot zum Schichtwechsel Spät-/Nachtschicht (unabhängig von Wiederaufnahme des SPNV)

Dabei ist eine Neugestaltung des Stadtverkehrsnetzes Marienberg wie folgt zu untersuchen:

- Neu Linie A: Sorgau – Zöblitz – Kniebreche – Hüttengrund – Gymnasium – Markt – Reitzenhainer Straße – Edeka – Mooshaide (Ring)
- Neu Linie B: Kniebreche – Pobershau – Gebirge – (Gelobtland) – Dörfel – Federnwerk – Gymnasium – Reitzenhainer Straße – Markt – Freizeitbad Aqua Marien/Kaufland
- Neu Linie C: (Kniebreche) – Rittersberg – Niederlauterstein – Lauterbach – Lauta Ortsmitte – Freizeitbad Aqua Marien/Kaufland – Markt – Reitzenhainer Straße – Rudolf-Mauersberger-Str.

Weitere Änderungen könnten im Regionalbusverkehr wie folgt geprüft werden:

- Linie 492 nur noch im Abschnitt Lengefeld Markt – Freiberg; Wegfall zwischen Lengefeld Markt und Marienberg
- Bedienung des Astes Pockau – Marienberg über Strobelmühle durch SPNV
- Bedienung Lengefeld Markt – Wolkenstein, Heinzebank durch Linie 400
- Bedienung Wolkenstein, Heinzebank – Marienberg durch die verbleibenden Linien 206, 207, 216, 489, 499, im Abschnitt Lauta – Marienberg zusätzlich durch Stadtverkehr
- Verknüpfung von 492/SPNV in Pockau Bf.

Außerdem sollten folgende ÖSPV/SPNV-Verknüpfungen verbessert werden:

- Linien 458, 472, 473 am Bf. Olbernhau zum/vom Zug Ri. Chemnitz
- Linie 453 am Bf. Olbernhau-Grünthal (aus/in Ri. Seiffen) zum/vom Zug Ri. Chemnitz
- Linie 471 am Bf. Blumenau (aus/in Ri. Kleinneuschönberg) zum/vom Zug Ri. Chemnitz
- Linie 493 am Bf. Reifland-Wünschendorf (aus/in Ri. Lippersdorf, kürzerer Umsteigeweg als am Bf. Rauenstein) (teilweise bereits vorhanden)

Trotz hoher Priorität sind aktuell die Finanzierung und Umsetzung der Reaktivierung der Bahnstrecke (Chemnitz-) Pockau-Lengefeld – Marienberg für den Personenverkehr offen.

Die *Konzeptionellen Überlegungen zur Integration von Bahn und Bus im südöstlichen Erzgebirgskreis* werden zu gegebener Zeit auf ihre grundsätzliche betriebliche Machbarkeit überprüft. Dabei werden die folgenden Aspekte zur Gestaltung des ÖPNV im Raum Marienberg/Zschopau einbezogen.

Konzeptionelle Überlegungen im südöstlichen Erzgebirgskreis⁶⁵

Seitens der Städte Marienberg, Pockau-Lengefeld und Olbernhau wurden für die Region im südöstlichen Erzgebirgskreis konzeptionelle Überlegungen angestellt und in einer Dokumentation zusammengefasst.

In der Konzeption werden grundsätzliche Änderungen am bestehenden Linien- und Fahrplangefüge im Südosten des Erzgebirgskreises vorgesehen, die die Nutzbarkeit des ÖPNV insgesamt erheblich verbessern sollen und die Reaktivierung des Streckenabschnittes Marienberg – Pockau-Lengefeld der Flöhatalbahn vorsehen. (vgl. Punkt Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg).

Die konzeptionellen Vorschläge werden von den drei (Ober-) Bürgermeistern der benannten Städte mitgetragen.

Kernaussage ist dabei die Einrichtung eines Integralen Taktfahrplanes. Die Planung eines Integralen Taktfahrplanes für den Südosten des Erzgebirgskreises sollte dabei in mehreren Schritten erfolgen und die vorhandenen Taktstrukturen und Nachfrageschwerpunkte berücksichtigen. Dazu zählen insbesondere:

- Bahnverkehr im Stundentakt auf der Flöhatalbahn (RB 81) und Zschopautalbahn (RB 80) sowie der angestrebte Bahnverkehr von und nach Marienberg
- Bahnknoten zur Minute 55 in Pockau entsprechend Gutachten zur Reaktivierung der Bahnstrecke (Chemnitz-) Pockau-Lengefeld – Marienberg für den Personenverkehr:
 - Chemnitz – Pockau-Lengefeld im Stundentakt
 - Pockau-Lengefeld – Olbernhau und Pockau-Lengefeld – Marienberg jeweils im Stundentakt alternierend umsteigefrei/mit Umstieg
- PlusBus-Linie 207 Chemnitz - Marienberg⁶⁶ und 490 Olbernhau - Marienberg - Annaberg-Buchholz⁶⁷
- Hauptliniennetz im südöstlichen Erzgebirgskreis: 207, 400, 452, 490, 517, 519
- Nebennetz (zweite Ebene, etwa 2h-Takt): 216, 453, 458, 471, 493neu, 231/236 (neu 728) /704, 521, neu: grenzüberschreitender Linienverkehr Marienberg – Komotau/Chomutov⁶⁸
- Stadtbus Marienberg im Stundentakt

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass wichtige Buslinien im Stundentakt oder zumindest im Zweistundentakt verkehren, weil die ÖPNV-Nachfrage nach allen vorliegenden Erfahrungen sonst sehr stark abnimmt. Zudem sollten die Fahrpläne "symmetrisch" geplant werden, um Anschlüsse in beiden Fahrtrichtungen und sinnvolle Anschlussknoten zu ermöglichen.⁶⁹

⁶⁵ Konzeptionelle Überlegungen zur Integration von Bahn und Bus im südöstlichen Erzgebirgskreis (Stand 16.02.2021); Fahrplangesellschaft B&B mbH

⁶⁶ Mit dem Fahrplanwechsel 2020 verkehrt Linie 207 auch wieder auf dem Abschnitt Marienberg - Olbernhau

⁶⁷ Mit dem Fahrplanwechsel 2020 entfällt auf Linie 490 (verkehrt als TaktBus) der Abschnitt Marienberg – Olbernhau; dafür verkehrt 207 wieder verlängert bis Olbernhau

⁶⁸ verkehrt seit 18.07.2020 als Linie 588

⁶⁹ Konzeptionelle Überlegungen zur Integration von Bahn und Bus im südöstlichen Erzgebirgskreis (Stand 16.02.2021); Fahrplangesellschaft B&B mbH

Dazu werden konzeptionelle Überlegungen für Marienberg, Pockau-Lengefeld, Olbernhau, Annaberg-Buchholz, Wolkenstein und Zschopau angestellt und mit Details hinterlegt.

Die dargestellten konzeptionellen Überlegungen ersetzen jedoch keine Detailplanung und enthalten keine Machbarkeitsprüfung.

Die in den Überlegungen enthaltenen umfassenden Änderungen und – nach Ansicht der Verfasser der Konzeption – deutlichen Verbesserungen sollten auch im Hinblick einer in der Bevölkerung inzwischen eingetretenen ökologisch orientierten Denkweise hinsichtlich einer möglichen Realisierung genau geprüft werden.

Der Integrale Taktfahrplan verbessert die Mobilität der Bürger und Touristen auf vielen Relationen und somit die Lebensqualität in der Region. Diese Verbesserung ist nicht nur für die Attraktivität und Perspektive der Orte als Wohnstandort sondern auch für die Standorte der Wirtschaft, wie z. B. des produzierenden Gewerbes und des Fremdenverkehrs, von hoher Wichtigkeit.

Ländergrenzen überschreitende Linie nach Tschechien

Ein weiteres Vorhaben im Raum Marienberg ist seit geraumer Zeit die Einrichtung einer grenzüberschreitenden Buslinie Chomutov – Marienberg. Seit dem 18. Juli 2020 ist die Linie 588 Chomutov – Marienberg in Betrieb, bei der der VMS auf deutscher Seite Aufgabenträger ist und diese in Kooperation mit dem Ústecký kraj bestellt. Diese Linie soll eine große Lücke im grenzüberschreitenden ÖPNV Netz schließen und so auch Sachsen und die Tschechische Republik besser miteinander verbinden. Mit ihr ist es für Bürger der Region erstmals möglich ohne großen Umweg oder PKW die touristischen Ziele im Egertal (z.B. Karlsbad) zu erreichen, umgekehrt können tschechische Bürger die Bergstadt Marienberg mit dem ÖPNV besuchen. Der neuen Linie kommt darüber hinaus eine große Bedeutung bei der Verbindung der einzelnen Stätten des grenzüberschreitenden Welterbes Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří zu. Nach Prüfung zweier Varianten wird nun dafür die bestehende tschechische Buslinie Chomutov – Hora Svatého Šebestiána verlängert.

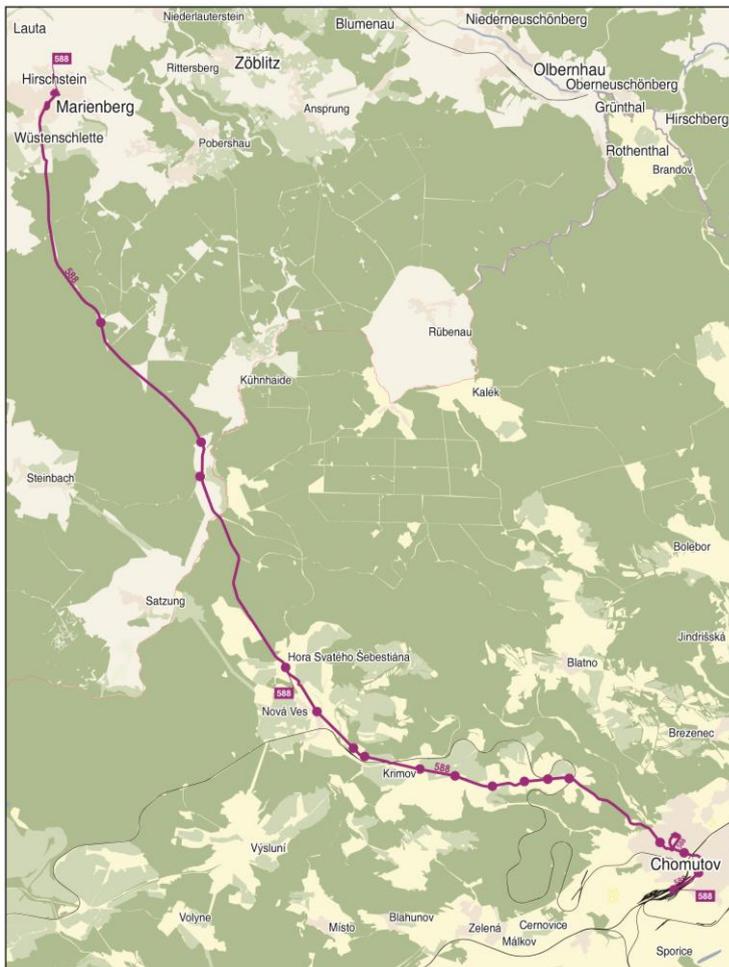


Abbildung 26: Verlauf der grenzüberschreitenden Linie Marienberg – Chomutov

Smart Rail Connectivity Campus (SRCC)

Das Vorhaben Smart Rail Connectivity Campus wird am Standort Annaberg-Buchholz ein Zentrum für das Innovationsfeld Intelligenter Schienenverkehr (Smart Rail) etablieren. Es sollen dabei die spezifischen Potenziale der Region genutzt werden, um Innovationen im Feld der digitalen Vernetzung und Kommunikation im Schienenverkehr zu initiieren und zu befördern. Ziele des SRCC sind vor allem, das automatisierte Fahren auf der Schiene und die Integration des Bahnverkehrs in multimodal vernetzte Mobilitätsangebote zu ermöglichen. Diese Innovationen haben laut SRCC das Potenzial, einen großen Beitrag für nachhaltige Mobilität und den wirtschaftlichen Erfolg des Schienenverkehrs zu leisten.

Das regionale Verkehrsunternehmen Regionalverkehr Erzgebirge GmbH hat bereits untersucht, welche Linien sich mittelfristig als Teststrecke für autonomes Fahren und On-Demand Verkehre eignen würden:

- **Stadtverkehr A Schwarzenberg:** Anbindung von zwei Wohngebieten an den zentral gelegenen Umsteigeknoten Bus/Bahn am Bahnhof Schwarzenberg
- **Stadtverkehr A Annaberg-Buchholz:** Anbindung des Stadtgebiets an die Zschopautalbahn
- **Linien 217, 230, 489:** Anbindung des Kurzentrums Warmbad an den Bahnhof Haltepunkt Warmbad am Floßplatz (derzeit keine direkte Verbindung vom Haltepunkt ins Kurbad)
- **Linien 364, 365:** Anbindung des Kurzentrums Bad Schlema an den Bahnhof Bad Schlema (derzeitiger Linienverkehr bestimmt vom Schülerverkehrsbedarf im ländlichen Raum)
- **Linien 208, 209, 235, 239, 240:** Anbindung der Gemeinden Gelenau und Amtsberg an den Bahnhof Haltepunkt Dittersdorf des ausgebauten Chemnitzer Modells

Neudorf (Sehmatal) Ausweitung Busverkehr

Der Ortsteil Neudorf in der Gemeinde Sehmatal strebt mittelfristig nach einer besseren ÖPNV Anbindung am Wochenende. Unter der Woche ist der Ort bereits sehr gut durch die nahezu stündlich verkehrende Buslinie 428 (Annaberg-Buchholz – Sehma – Cranzahl – Neudorf) an die Kreisstadt Annaberg-Buchholz angebunden. Darüber hinaus wird das Siedlungsgebiet auch durch vier Zugangsstellen von der schmalspurigen Fichtelbergbahn erschlossen. Sie verbindet den Ort auch am Wochenende mit dem touristischen Zentrum Kurort Oberwiesenthal und Cranzahl, wo Anschluss an die Erzgebirgsbahn besteht. Hierbei bestehen im Winter drei und im Sommer sechs tägliche Fahrtenpaare. Diese dienen überwiegend dem touristisch geprägten Verkehr, der VMS-Tarif gilt nur eingeschränkt.

Für den Ortsteil Neudorf ist ein Wochenendverkehr der Linie 428 zu prüfen. Zwischenzeitlich wurde zu diesem Zweck eine Bürgerbefragung zur Bedarfsfeststellung für die Einwohner auf den Weg gebracht.

Smart Bus Zwönitz

Die Bergstadt Zwönitz wurde im Sommer 2019 vom Bundesinnenministerium im Rahmen des Projekts Smart City als Modellstadt für Digitalisierung ausgewählt. Die Stadt Zwönitz will mit den zur Verfügung stehenden Fördermitteln eine Vorreiterrolle innerhalb Deutschlands einnehmen und auch für neue Einwohner attraktiver werden. Eines der ersten Projekte betrifft einen besseren und digitalisierten Nahverkehr.

Der Anschluss an den überregionalen ÖPNV im Stundentakt ist aktuell nur für ca. 50 Prozent der Zwönitzer Einwohner attraktiv. Die Stadt Zwönitz verfolgt das ambitionierte Ziel, dass mindestens 80 Prozent ihrer Bevölkerung bis Dezember 2021 in maximal 600 Metern Luftlinie von der Wohnung eine Haltestelle erreicht, von der sie an den im Stundentakt verkehrenden Zug- und Busverkehr Anbindung hat. Damit wird eine Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt und dem Bahnhof als Anschlusspunkt zu den Bahnen des Chemnitzer Modells, dem PlusBus-Netz und dem überregionalen ÖPNV ermöglicht. Dazu möchte die Stadt Zwönitz in einem einzigartigen Pilotprojekt gemeinsam mit ihren Partnern ein innovatives, attraktives Mobilitätsangebot entwickeln. Dies soll durch die Ergänzung einer neuartigen Angebotsform (Elektro-Kleinbus als ERZmobil) umgesetzt werden. Mit dem ERZmobil soll eine wirtschaftlich nachhaltige und umweltfreundliche Mobilitätslösung für den ländlichen Raum entstehen. Das ERZmobil ist ein digital gemanagtes Ruf-Bus System. Es ist fest in den Linientakt des ÖPNV eingebunden und verkehrt in einem kleinen Stadtverkehr ausschließlich zwischen definierten ERZmobil-Haltestellen und den Schnittstellen zur Bahnstrecke C13 bzw. zum PlusBus, um den bestehenden ÖPNV als Zubringer zu stärken. Das ERZmobil wird in der Regel über eine App gebucht und verkehrt nur bei vorliegender Buchung.

In einer weiteren Ausbaustufe wird ab 2025 ein Betrieb von autonom verkehrenden ERZmobil-Fahrzeugen angestrebt.

MobilitätsWerkStadt Stollberg 2025

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung unterstützt im Rahmen des Wettbewerbs „MobilitätsWerkStadt 2025“ rund 50 kommunale Projekte. Städte und Gemeinden sollen hierbei gemeinsam mit relevanten Akteuren aus Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Forschung lokal angepasste Lösungen für die Mobilität der Zukunft erarbeiten. Eine der ausgewählten Kommunen ist die Stadt Stollberg, wo im Mai 2020 ein Mobilitätsmanager die Arbeit aufnahm. Seine Aufgabe ist es, unter dem Titel „Stollberg macht mobil – nachhaltig in die Zukunft“, ein innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept für die Verwaltungsgemeinschaft Stollberg-Niederdorf zu erarbeiten.

Grundsatz dieses Konzepts ist eine bedarfsorientierte und flächendeckende Anbindung der Ortsteile und der Gemeinde Niederdorf an das Stadtzentrum Stollbergs und an den überörtlichen ÖPNV, wie die City Bahn Chemnitz oder das PlusBus-Netz. Einen Baustein stellt dabei das Projekt zur bedarfsorientierten Personenbeförderung auf der Linie 194 (Stollberg – Beutha – Zwönitz) dar. Die Partner Stadt Stollberg und TU Chemnitz untersuchen hier gemeinsam, ob die Etablierung von nachfrageorientierten On-Demand Verkehren mittelfristig möglich ist.

All diese Aktivitäten gehören zur ersten Phase des Wettbewerbs. Zur Umsetzung und Verstetigung der dort geplanten und gemeinsam entwickelten Maßnahmen wird sich Stollberg für eine zweite Phase mit einer Laufzeit von drei Jahren und einer intensiven wissenschaftlichen Begleitung erneut bewerben. Am Ende einer weiteren Phase sollen dann gute und praxiserprobte Mobilitätskonzepte entstehen, die auch anderen Kommunen den Weg zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem der Zukunft weisen.

Bei Bedarfsnachweis kann im Rahmen dieser Konzepterstellung auch eine Prüfung zur Ausweitung des Stadtverkehrs Stollberg auf weitere Ortsteile erfolgen.

Ortsbus Neukirchen⁷⁰

Die Möglichkeit der Einrichtung eines Ortsbusses Neukirchen ist zu prüfen. Der Ortsbus kann hierbei als Ergänzung des bestehenden Linienverkehrs und des Schienenverkehrs sowie zur weiteren Verbesserung der Anbindung aller Ortslagen der Gemeinde Neukirchen/Erzgeb., unter anderem des Gewerbegebiets „Süd-West“ und des sich entwickelnden Freizeitbereichs „Geigerhügel“, dienen. Als Modellprojekt könnte der Ortsbus über ein bis zwei Jahre auf Realisierbarkeit und die Auslastung durch die Einwohner/-innen getestet werden.

Weitere Entwicklungen des ÖSPV-Angebotes in der Gemeinde Neukirchen sind:

- Prüfung der Möglichkeiten zur Schaffung einer tariflichen Übergangszone zur Steigerung der Attraktivität des ÖSPV (bzw. SPNV)
- Anbindung neue Grundschule an den ÖSPV und ggf. Schaffung einer zusätzlichen Haltestelle entlang der Stollberger Straße
- Verbesserung der Wegeanbindung an die Straßenbahnhaltestelle Chemnitz-Hutholz in Kooperation mit der Stadt Chemnitz

Stadtverkehr Schneeberg

Für Schneeberg ist zu prüfen, ob die Bedienung der entlegenen Ortsbereiche Griesbach, Filzteich (Strandbad und FUNDORA) und der hauptsächlichen Wohngebiete von Schneeberg (Keilbergring, Griesbacher Hang und Alte Siedlung) und damit die Anbindung an die Kernstadt und Versorgungs- und Dienstleistungszentren sowie medizinische Einrichtungen durch die Etablierung einer Stadtbuslinie verbessert werden kann.

Wochenendanbindung Bernsbach

Für den Ortsteil Bernsbach existiert aktuell keine Wochenendanbindung an die Großen Kreisstädte Aue-Bad Schlema und Schwarzenberg. Es ist daher die Einrichtung eines Ringbusverkehrs über die Städte Aue-Bad Schlema, Lauter-Bernsbach, Schwarzenberg und Grünhain-Beierfeld und seine mögliche Finanzierung zu prüfen.

⁷⁰ Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Gemeinde Neukirchen/Erzgebirge (INSEK Neukirchen 2030)

Gleichzeitig könnte damit eine umsteigefreie Verbindung zwischen den Ortsteilen von Lauter-Bernsbach geschaffen werden.

Ortsbus Eibenstock

Aufgrund der Tatsache, dass Eibenstock zu den flächengrößten Gemeinden des Erzgebirges zählt und mit 9 Ortsteilen auch eine ziemlich dezentrale Siedlungsstruktur aufweist, sollte die Einrichtung einer Ortsteillinie geprüft werden. Diese könnte den bestehenden Linienverkehr ergänzen.

Verbindungen Verwaltungsgemeinschaft Auerbach-Burkhardtswald-Gorsdorf

Zur Verbesserung der Anbindung der Ortschaften der Verwaltungsgemeinschaft sollte die Aufnahme eines Beförderungsangebotes innerhalb und zwischen den Gemeinden zur Verdichtung der bestehenden Verbindungen geprüft werden. Neben dem bereits eruierten Bedarf ortsansässiger Unternehmen nach einer Linienverbindung aus Richtung Chemnitz, soll die Anbindung in Meinersdorf an das geplante im Halbstundentakt verkehrende Chemnitzer Modell geprüft und angepasst werden.

6.4 Schülerbeförderung

Die Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülern sind in der Schülerbeförderungssatzung des ZVMS geregelt. Für die zukünftige Planung des Schülerverkehrs sind kurzfristige Anpassungen bei strukturellen oder quantitativen Veränderungen in der Schulstandortstruktur von großer Bedeutung. Nur so kann ein effizientes System der Schülerbeförderung geschaffen und erhalten werden.

Auch die Bedarfe der Schulen in freier Trägerschaft sind angemessen zu berücksichtigen. Zum Beispiel entwickelt sich das evangelische Gymnasium in Leukersdorf zu einem Campus mit steigenden Schülerzahlen, deren Einzugsbereich bis Chemnitz reicht. Hier ist zur Verbesserung der Schülerverkehre die Abstimmung mit den beiden ÖPNV-Aufgabenträgern sowie dem ZVMS als Aufgabenträger der Schülerbeförderung notwendig.

6.5 Linienbündelung

Bei der Vergabe von ÖSPV-Leistungen werden alle Verkehrsangebote im Gebiet des Aufgabenträgers Erzgebirgskreis in einem Linienbündel zusammengefasst.

Im Rahmen einer Direktvergabe wurden die ÖPNV-Dienstleistungen vom 01.01.2020 – 31.12.2029 an die RVE als sogenannten internen Betreiber nach Vorgaben der EU-Verordnung 1370/2007 vergeben.

6.6 Ergänzende Verkehrsangebote

Dem Aufgabenträger bleibt es vorbehalten ergänzende Verkehrsprodukte – wie in Teil A – Rahmenplanung beschrieben – in seine Angebotsplanung aufzunehmen. Dabei soll der Mitteleinsatz – monetär, infrastrukturell, personell – ebenso Berücksichtigung finden wie nachfrageseitige Erwägungen.

6.7 Touristische Verkehre

Touristische Angebote sollen weiter entwickelt werden. Insbesondere die Regionen um Eibenstock, Oberwiesenthal und Seiffen/Neuhausen bedürfen eines attraktiven ÖPNV.

Der seit 2019 bestehende UNESCO-Welterbe-Titel für die Montanregion Erzgebirge/ Krušnohoří bietet besonders für den Tourismus in der Region Erzgebirge eine große Chance. Die Montanregion erstreckt sich von Marienberg über Annaberg-Frohnau bis in den Westen des Verbundgebietes nach Eibenstock. Nötig ist ein gut vernetztes Angebot, um Ausflüglern die Erkundung der Montanregion mittels ÖPNV zu ermöglichen. Dafür sind saisonale, anlassbezogene aber auch dauerhafte Anbindungen touristischer Attraktionen an den ÖSPV in Betracht zu ziehen.

Auch der Radtourismus ist bei der weiteren Gestaltung des ÖPNV ausreichend zu berücksichtigen, um eine Verbesserung der Attraktivität der Region für Einheimische und Touristen zu erreichen. Dabei soll - entsprechend dem Radkonzept für den Erzgebirgskreis⁷¹ - besonderes Augenmerk gelegt werden auf:

- Möglichkeit der Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr unter Berücksichtigung der Beförderungsbestimmungen des VMS
- Anlagen zum sicheren Abstellen von Fahrrädern an Verknüpfungspunkten und SPNV-Halten
- Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV durch Informations- und Orientierungssysteme

⁷¹ Stand 2017

6.8 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung

Im ÖPNV-Netz sind attraktive Verknüpfungspunkte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, Bedienungsebenen und Linien vorzusehen.

- An den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung soll ein systematischer Übergang zwischen den SPNV-Linien und den PlusBus-Linien sowie zwischen den PlusBus- und TaktBus-Linien angestrebt werden.
- An den Verknüpfungspunkten 2. Ordnung soll eine Verknüpfung der Buslinien des PlusBus- und TaktBus-Netzes und der Buslinien des Ergänzungsnetzes angestrebt werden.

Neben den Verknüpfungspunkten und den Kategorieeinordnungen der Bestandsaufnahme gemäß Kapitel 2.6 wird ein weiterer Verknüpfungspunkt vorgesehen bzw. ausgebaut:

Verknüpfungspunkt (Rahmenplanung)	Voraussetzungen / Maßnahmen	1. Ordnung	2. Ordnung
Dittersdorf Bf.	Fertigstellung Chemnitz – Aue (KBS 524)/ Verknüpfung C13+C14 mit den RVE-Linien 208, 235	x	

In Anlage 14 sind die Verknüpfungspunkte in ihrer Lage dargestellt.

Das ÖPNV-Gesamtsystem ist so zu strukturieren, dass an den Verknüpfungspunkten in den Hauptrelationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten (15 Minuten Übergangszeit entsprechend Bedienstandards des VMS – Teil A Punkt 3) bestehen. Die Fußwege zwischen den Verkehrsträgern sind zu minimieren, dem ÖPNV ist in der Lagegunst Vorrang zu gewähren. In Anlage 15 werden die Mindestübergangszeiten benannt.

An den ÖSPV/SPNV-Verknüpfungsstellen soll auch der Ausbau von Park and Ride-, Bike and Ride- und Taxistellplätzen in Abhängigkeit der räumlichen und baulichen Möglichkeiten durch die Baulasträger geprüft werden.

6.9 Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten

Die allgemeinen verbundweiten Qualitätsanforderungen für die Durchführung von ÖSPV-Verkehrsangeboten sind im Nahverkehrsplan Teil A – Rahmenbedingungen dargelegt.

6.10 Infrastrukturmaßnahmen

Die Errichtung der baulichen Anlagen im Bereich des ÖSPV erfolgt nach den Vorgaben der BOStrab, BOKraft sowie Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (Ausgabe 2013) (EAÖ).

Für die nachfolgend aufgeführten Infrastrukturmaßnahmen hat der Aufgabenträger einen Bedarf identifiziert und beabsichtigt diese hinsichtlich einer Finanzierbarkeit zu prüfen sowie ggf. im Detail weiter zu planen.

Die baulichen Voraussetzungen für die Umsetzung von Verknüpfungspunkten sind weiter zu verbessern. Dahingehend sind im Rahmen der Fertigstellung der Eisenbahnstrecke Chemnitz – Aue (KBS 524) gleichwohl die Verknüpfungspunkte

- Dittersdorf,
- Meinersdorf und
- Aue Bf.

bedarfsgerecht auszubauen. An den Verknüpfungspunkten sind stets Fahrradabschließanlagen zu planen und bedarfsgerecht umzusetzen.

Positiv kann in diesem Zusammenhang der Verknüpfungspunkt 1. Ordnung Annaberg-Buchholz, unterer Bahnhof genannt werden, bei dem während der Bearbeitung des NVP in 2020 ein P+R-Platz mit 18 Stellplätzen, die Vorbereitung von 2-Ladestationen für Elektrofahrzeuge, 2-Taxenstellplätzen, sowie B+R-Infrastruktur (Fahrradboxen plus Bügel) errichtet wurden. Bis Ende 2022 sollen durch die Verlegung der Bushaltestellen von

der Bruno-Matthes-Straße in den Bahnhofplatz die Umsteigebeziehungen Bus/Bahn erheblich verbessert und der Verknüpfungspunkt vollständig barrierefrei ausgebaut werden.



Abbildung 27: Verknüpfung in Schwarzenberg

In Hinblick auf einen wirtschaftlichen und fahrgastfreundlichen Betrieb sind die Standorte des landkreiseigenen Unternehmens RVE weiter auszubauen. Der Neubau weiterer Busabstellhallen in Eibenstock, Marienberg und Olbernhau soll das Netz im ländlichen Raum weiter verdichten. Mit dem Bau neuer Buswerkstätten in Annaberg-Buchholz und Aue soll die Effizienz und Verfügbarkeit der vorhandenen Fahrzeuge weiter gesteigert werden. Um den Fahrgästen im Erzgebirgskreis eine gute ÖPNV-Bedienung bieten zu können, müssen die Sanierung und der Ausbau von Straßenverkehrsanlagen weiter vorangetrieben werden. Konkrete Maßnahmenvorschläge dahingehend sind

- Linksabbiegespur Annaberg-Buchholz unt. Bf.,
- Straßenerschließung in Affalter.

Fahrzeuge

Um für die Fahrgäste ein komfortables und barrierefreies Angebot leisten zu können, besteht die Notwendigkeit, jährlich 20 Neufahrzeuge für den Fuhrpark der RVE zu beschaffen. Hierfür sind rechtzeitig die Formalitäten für die entsprechenden Fördermittelanträge zu bearbeiten.

Haltestelleninfrastruktur – Herstellung Barrierefreiheit

Im Teil A des NVP wurde im Kapitel „Kostenermittlung – ÖSPV-Haltestellen“ dargelegt, dass der monetäre Aufwand pro Haltestelle (mind. 2 Haltesteige) im Aufgabenträgergebiet bei einem Auftragsumfang „Barrierefreier Ausbau einer Haltestelle inklusive Neubau eines Fahrgastunterstands“ mindestens 50.000 Euro⁷² (ohne Planungskosten und Grunderwerb) betragen würde. Des Weiteren wurde erläutert, dass die Maßnahmen förderfähig sind und in welchem Umfang die Finanzhilfen ausfallen.

Im Bereich des Aufgabenträgers Erzgebirgskreis gibt es ca. 1.150 Haltestellen (Hin/Rück). Aufgrund des bis dato nicht vollumfänglich erhältlichen Haltestellenkatasters soll die Ermittlung des Kostenumfangs für die Herstellung der Barrierefreiheit beispielhaft anhand aller Haltestellen erfolgen (siehe Kapitel 7 – Finanzierung).

⁷² ohne Fahrgastunterstand 20.000 Euro je Steig

7 Finanzierung

7.1 Finanzierung Leistungserbringung

Die Finanzierung der ÖPNV-Leistung erfolgt vorrangig durch Erträge (insbesondere Fahrgeldeinnahmen, Fahrgeldersatzleistungen, sonstige im Zusammenhang mit der Durchführung des Fahrbetriebs erzielte Erträge oder Zuschüsse). Für einen ggf. verbleibenden Fehlbetrag zur Deckung des mit der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen verbundenen Aufwands leistet der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger entsprechende Ausgleichszahlungen.

Die Kostenentwicklung wird unter Annahme „normaler“ Umstände mit einer voraussichtlichen Steigerung von jährlich vier bis acht Prozent erwartet. Insbesondere die Kostentreiber Fahrzeuge und Personal sind zu nennen.

Faktoren, die zu einer deutlich größeren Kostensteigerung führen können, sind insbesondere:

- Leistungsanpassungen z. B. im Zusammenhang mit Plus- und TaktBus-Verkehren
- verstärkter Einsatz alternativer Antriebe (Elektro- und Wasserstoffbusse)
- Auswirkungen der Arbeitsmarktentwicklung auf die Tarifverträge der im ÖPNV Beschäftigten

7.2 Finanzierung Plus- und TaktBus-Netz

Zum Erreichen des für die Marken Plus- und TaktBus in Anlage 6 der ÖPNVFinVO definierten Bedienstandards (Mindestanzahl Fahrten, Taktverkehr, Taktichte) ist in vielen Fällen eine Erhöhung der Angebotsleistung durch zusätzliche Fahrten erforderlich.

Die Finanzierung dieser über den Status quo vor Einführung des Plus- bzw. TaktBus-Standards hinausgehenden Mehrleistung hat der Freistaat Sachsen den Zweckverbänden zugesichert. Mit der ÖPNVFinVO vom 06.07.2019 wurde zu diesem Zweck ein Zuschuss in Höhe von 1,80 €/Fplkm für die Mehrleistungen festgelegt. Für die in Aufgabenträgerschaft des Erzgebirgskreis verkehrenden Linien reicht der ZVMS die entsprechenden Zuschüsse an den Landkreis weiter.

In der praktischen Umsetzung zeigt sich die Bereitstellung der zugesicherten Zuschüsse problembehaftet. Dafür können im Wesentlichen folgende Ursachen benannt werden:

- Die Festlegung der Plus- und TaktBus-Linien mit ihrem konkreten Linienverlauf erfolgte durch die ÖSPV-Aufgabenträger und ÖPNV-Zweckverbände zu einem sehr frühen Planungsstand. Dieser Planungsstand fand Eingang in die ÖPNVFinVO (Anlage 5) und ist damit zwingende und fixe Voraussetzung einer Bezuschussung geworden. In der Praxis ergibt sich durch den Planungsfortschritt allerdings oftmals das Erfordernis von Anpassungen an früher gemeldeten Linienverläufen bis hin zu einem Wechsel des Bedienstandards zwischen Plus- und TaktBus und von Anpassungen am Umfang der erforderlichen Mehrleistung.
- Die Marken PlusBus und TaktBus sind durch den Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) entwickelt worden. Unter Einhaltung des Lizenznutzungsvertrages des MDV dürfen diese Marken auch durch andere Zweckverbände/Verkehrsverbände/ÖPNV-Aufgabenträger verwendet werden. Problematisch ist hierbei der Unterschied zwischen den Anforderungen an den Bedienstandard gemäß Lizenznutzungsvertrag und denjenigen gemäß Anlage 6 ÖPNVFinVO. Die ÖPNVFinVO stellt hier höhere Anforderungen insbesondere hinsichtlich der Zulässigkeit von Ausnahmen in der Taktbedienung und konsequenten Linienführung. Im Ergebnis sind Linien umgesetzt worden, die zwar die Anforderungen des MDV-Lizenznutzungsvertrages, jedoch nicht die Fördervoraussetzungen der ÖPNVFinVO erfüllen.

Es besteht die Aufgabe, möglichst kurzfristig eine praxistaugliche Auslegung bzw. Anpassung der ÖPNVFinVO zu erreichen, um die mit der Einführung von Plus- und TaktBus-Verkehren gerade erst vorgenommenen und für die Bevölkerung deutlich spürbaren Verbesserungen des ÖPNV-Angebots nicht nach kurzer Zeit schon wieder zu gefährden.

Die Fortführung der eingeführten Plus- und TaktBus-Verkehre sowie die Umsetzung weiterer Linien zum Plus- und TaktBus-Standard ist nur bei dauerhaft gesicherter Bezuschussung der dafür erforderlichen Mehrleistungen durch den Freistaat Sachsen möglich.

Als Voraussetzung einer Bezuschussung 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.

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.

7.3 Investitionen

Seit der Novellierung des GVFG im Frühjahr 2020 sind erstmals auch Sanierungsprojekte aus diesen Mitteln finanzierbar. Von Interesse für den Erzgebirgskreis ist hierbei die Möglichkeit der bis 2030 befristeten Förderung von Bau und Ausbau von Umsteigeanlagen zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr in kommunaler Baulast. Die Förderung ist allerdings an die Bedingung geknüpft, dass an diesen Verknüpfungsstellen Ladeinfrastrukturen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben bereitgestellt werden. Eine Förderung ist in Höhe von bis zu 60 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten möglich. Die zu fördernden Maßnahmen werden ins GVFG-Bundesprogramm aufgenommen, wenn deren zuwendungsfähige Kosten im Einzelfall 10 Millionen Euro überschreiten.⁷³

Weitere Erläuterungen zur Finanzierung des ÖPNV sind dem Teil A (Kapitel 5.1 Finanzierungsquellen des ZVMS) zu entnehmen.

Des Weiteren besteht gemäß RL Verkehrsinfrastruktur eine weitere Möglichkeit der Förderung entsprechender Investitionen.

7.4 Herstellung Barrierefreiheit – Haltestelleninfrastruktur

Im Teil A des NVP wurde im Kapitel „Kostenermittlung – ÖSPV-Haltestellen“ dargelegt, dass für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen mit Kosten von mindestens 20.000 Euro je Steig (zzgl. Planungskosten) gerechnet werden muss. In Abhängigkeit von der Errichtung eines Fahrgastunterstands (ca. 5.000 Euro) sowie von Maßnahmen im Umfeld der Haltestelle oder der Ausgestaltung von Haltestellen als Busbucht steigen die Kosten entsprechend.

Im Erzgebirgskreis existieren ca. 1.150 Haltestellen. Für den barrierefreien Ausbau ist unter Zugrundelegung der dargelegten Kostenschätzung mit Kosten in Höhe von ca. 50 Mio. Euro zu rechnen. Bei einer Förderung von 75 % über das Landesinvestitionsprogramm verbleibt ein Eigenanteil in Höhe von ca. 12,5 Mio. €, der ggf. durch Drittmittel reduziert werden kann.

Diese Werte (Anzahl Haltestellen und Kostenvolumen) belegen, dass eine Priorisierung von Haltestellen für den barrierefreien Ausbau dringend erforderlich ist. Gleichzeitig ist mit der Schaffung eines vollständigen Haltestellenkatasters der tatsächliche Ausbaubedarf zu bestimmen.

⁷³ § 2 (2), § 4 (1), § 6 (1) GVFG

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Steckbrief zentralörtliche Gliederung
- Anlage 2: Raumstruktur
- Anlage 3: Karte: Schulstandorte
- Anlage 4: Allgemeinbildende Schulen
- Anlage 5: Fahrschüler je Gemeinde
- Anlage 6: Relationen FSV
- Anlage 7: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Arbeits-/ Wohnort und Pendlerstatistik
- Anlage 8: Karte: Ausgewiesene ÖPNV-relevante Standorte und Einrichtungen
- Anlage 9: ÖSPV Fahrplankilometer der RVE 2020
- Anlage 10: ÖSPV Linienangebot 2020
- Anlage 11: Übersicht Ergänzende Angebote
- Anlage 12: Erreichbarkeit der Zentralen Orte
- Anlage 13: Linienhierarchien
- Anlage 14: Karte: Verknüpfungspunkte
- Anlage 15: Mindestübergangszeiten an den Verknüpfungspunkten