



# NAHVERKEHRSPLAN

## FÜR DEN NAHVERKEHRSRAUM CHEMNITZ/ZWICKAU 2021 BIS 2025

### TEIL B-V STADT ZWICKAU



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

### Teil B-V – Stadt Zwickau

#### Inhaltsverzeichnis

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.....	7
1 Raumstrukturanalyse.....	9
1.1 Zentralörtliche Funktion.....	9
1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur.....	9
1.3 Schüler und Schulstandorte, Studenten.....	11
1.4 Motorisierung.....	13
1.5 Modal-Split.....	14
1.6 Pendlerbeziehungen.....	14
1.7 Standorte und Einrichtungen mit ÖPNV-Relevanz.....	16
1.8 Zusammenfassung.....	19
2 Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr.....	20
2.1 Wesentliche Änderungen im Angebot.....	20
2.2 Verkehrsunternehmen.....	21
2.3 Linien und Leistungen.....	22
2.4 Angebot/ Erschließungsqualität und Erreichbarkeit.....	23
2.5 Verknüpfungspunkte.....	26
2.6 Nachfrage/ Fahrgastaufkommen.....	27
3 Infrastruktur.....	30
3.1 Fahrzeuge (ÖSPV).....	30
3.2 Haltestellen.....	32
4 Verkehrsprognose.....	34
5 Bewertung.....	36
6 Rahmenplanung, Gestaltung des ÖPNV.....	38
6.1 Barrierefreiheit.....	38
6.1.1 Maßnahmen.....	38

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

6.1.2	Ausnahmenfestlegungen nach § 8 Abs. 3 PBefG .....	38
6.1.3	Festlegung örtlicher Standards .....	39
6.2	Schülerbeförderung.....	39
6.3	Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten .....	40
6.4	Maßnahmen, Bedienstandards, Linienbündel.....	44
6.4.1	Straßenbahn Zwickau .....	44
6.4.2	Vorstufe Straßenbahn bis 2025 .....	45
6.4.3	Stadtbus Zwickau .....	45
6.4.4	Stadt- Regional-Bus.....	50
6.4.5	Ergänzende Verkehrsangebote .....	51
6.5	Infrastrukturmaßnahmen.....	51
6.5.1	Ausbaustandards - Haltestelleninfrastruktur .....	51
6.5.2	Verknüpfungsstelle Hauptbahnhof Zwickau.....	52
6.5.3	Verknüpfungsstellen Zwickau Zentrum und Neumarkt .....	53
6.5.4	weitere Verknüpfungsstellen.....	53
6.5.5	Erweiterung von Verknüpfungs- zu Mobilitätspunkten .....	54
6.5.6	Durchbindung Hauptbahnhof – Werdauer Straße.....	54
6.5.7	Gleisbogen am Neumarkt .....	55
6.5.8	Fahrzeuge .....	55
7	Finanzierung .....	57
7.1	Finanzierung der ÖPNV-Leistung .....	57
7.2	Investitionen.....	57
7.3	Herstellung Barrierefreiheit – Haltestelleninfrastruktur .....	57
	Anlagenverzeichnis .....	58

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung im Aufgabenträgergebiet der Stadt Zwickau.....	10
Abbildung 2: Stadt-/ Ortsteilkonkrete Bevölkerungsentwicklung.....	10
Abbildung 3: Entwicklungsprognose der Altersgruppen .....	11
Abbildung 4: Entwicklung der Schülerzahlen der Stadt Zwickau (Allgemeinbildende Schulen).....	12
Abbildung 5: Entwicklungsprognose der Schülerzahlen in der Stadt Zwickau.....	12
Abbildung 6: Modal-Split der Stadt Zwickau .....	14
Abbildung 7: Pendlerbeziehungen der Stadt Zwickau 2018 .....	15
Abbildung 8: Leistungsanteile (Fahrplankilometer pro Jahr) des Stadtverkehrs Zwickau .....	23
Abbildung 9: Straßenbahnliniennetz Stadt Zwickau (Fahrplan 2019/2020).....	24
Abbildung 10: Prozentualer Anteil der Fahrgäste nach Systemnutzung (Datenbasis 2018).....	27
Abbildung 11: Fahrgastaufkommen Stadtverkehrslinien Stadt Zwickau (Datenbasis 2018).....	28
Abbildung 12: Gesamtfahrgastaufkommen der einfahrenden RV-Linien (Datenbasis 2018).....	29
Abbildung 13: Busse von SVZ, RVW und Vertragspartnern im Busbetriebshof Bürgerschachtstraße (Bild: SVZ)	30
Abbildung 14: Straßenbahnfahrzeuge in Zwickau .....	32
Abbildung 15: Ausstattung der Haltestellen (Stand Dezember 2019).....	32
Abbildung 16: Straßenbahn in der Äußeren Schneeberger Straße mit Dreischienengleis .....	37
Abbildung 17: schematisiertes Straßenbahnliniennetz Zweilinienvariante (Zielnetz).....	44
Abbildung 18 rückzubauende Haltestelle Zwickau Zentralhaltestelle .....	46
Abbildung 19 Straßenbahntrasse „Alter Steinweg“ .....	46
Abbildung 20 Oberzentrum Zwickau – Zielnetz Bus bis 2025.....	48
Abbildung 21: Umgestaltung Bahnhofsvorplatz Zwickau (Vorzugslösung Stadt Zwickau) .....	52
Abbildung 22: Hauptbahnhof Zwickau, Vorplatz.....	53
Abbildung 23: Haltestelle Neumarkt (Ri. Georgenplatz) .....	55

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Motorisierungsgrad in der Stadt Zwickau .....	13
Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Arbeits- /Wohnort <sup>1</sup> sowie Pendlerstatistik <sup>2</sup> .....	15
Tabelle 3: Pendlerbeziehung zu angrenzenden Gebietskörperschaften .....	15
Tabelle 4: Ausgewählte Pendlerrelationen VMS – nach/von Stadt Zwickau – gemeindekonkret .....	16
Tabelle 5: Standorte und Einrichtungen mit ÖPNV-Relevanz .....	16
Tabelle 6: Übersicht der Anpassungen im Angebot zu 2015 .....	20
Tabelle 7: Verkehrsunternehmen mit Leistungen in der Stadt Zwickau .....	21
Tabelle 8: Anzahl Linien in der Stadt Zwickau nach Aufgabenträgern .....	22
Tabelle 9: Bedienungshäufigkeit der Straßenbahnlinien im Vergleich zu 2015 .....	24
Tabelle 10: Verknüpfungspunkte Stadt Zwickau mit verkehrenden Linien .....	26
Tabelle 11: Status-quo Fahrzeugausstattung .....	30
Tabelle 12: Fahrzeugübersicht Straßenbahn SVZ .....	31
Tabelle 13: Auswirkung der Prognosewerte auf die ÖPNV Nachfrage .....	35
Tabelle 14: Bedienstandards Linienbündel Straßenbahn .....	45
Tabelle 15: Bedienungshäufigkeit Zielnetz Bus .....	47
Tabelle 16: Bedienstandards des Linienbündels Stadtbus Zwickau .....	49
Tabelle 17: VW-Werkverkehr .....	50
Tabelle 18: Bedienstandards Linienbündel Stadt-Regionalbus in der Stadt Zwickau .....	50
Tabelle 19: Maßnahmen – Weitere Verknüpfungsstellen .....	54

## Abkürzungsverzeichnis

ALiTa	Anruf-Linien-Taxi
AT	Aufgabenträger
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft
BBG	Behindertengleichstellungsgesetz
Bf	Bahnhof
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
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 <sup>2</sup>	Einwohner je Quadratkilometer
FGU	Fahrgastunterstand
Fpl-Jahr	Fahrplanjahr
Fpl-km	Fahrplankilometer
FSV	Freigestellter Schülerverkehr
Hbf	Hauptbahnhof
Hp	Haltepunkt
Hst	Haltestelle
HVZ	Hauptverkehrszeit
JVA	Justizvollzugsanstalt
KAI	Reisedienst Gerhardt Kaiser GmbH
Kfz	Kraftfahrzeug
KRZ	Kaiser-Reisen - Inh. S. Tunger
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
LVP	Landesverkehrsplan
Mio.	Million(en)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVR	Nahverkehrsraum
NVR C/Z	Nahverkehrsraum Chemnitz/ Zwickau
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

ÖPNVFinVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
OT	Ortsteil
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PIE	Hartmut Piehler Omnibusbetrieb
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regional-Express
ROG	Raumordnungsgesetzes
RV	Regionalverkehrslinie
RVE	Regionalverkehr Erzgebirge GmbH
RVW	Regionalverkehr Westsachsen GmbH
S	S-Bahn
SächsLPIG	Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	Forschungsprojekt der TU Dresden <i>Mobilität in Städten – SrV</i> ; hervorgegangen aus System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen
StVZO	Straßenverkehrszulassungsordnung
SV	Stadtverkehrslinien
sv-pfl.	sozialversicherungspflichtig
SVZ	Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH
UN-BRK	UN-Behindertenrechtskonvention
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen
VU	Verkehrsunternehmen
VW	VW Sachsen GmbH
WHZ	Westsächsische Hochschule Zwickau
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen

## Vorwort

Der Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum 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 der Stadt Zwickau.

## 0 Rechtliche Rahmenbedingungen

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

Die übergeordneten planerischen und rechtlichen Rahmenbedingungen sind in Teil A dieses Nahverkehrsplanes 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

Die Stadt Zwickau ist im Landesentwicklungsplan (LEP) 2013 als höherrangiger zentraler Ort – Oberzentrum – eingestuft worden. Auf regionalplanerischer Ebene ist das Oberzentrum Zwickau als Kreisstadt des Landkreises Zwickau ein Teilraum des Planungsverbands Region Chemnitz. Aus diesem Grund werden folgend die allgemeinen übergeordneten ÖPNV-relevanten oberzentralen Vorgaben dargelegt ebenso wie die Vorgaben der Regionalplanung für den Nahverkehrsplan.

#### 0.1.1 Allgemeine Vorgaben mit Relevanz für die ÖPNV-Planung

Die Landesentwicklungsplanung (2013) des Freistaates Sachsen führt bzgl. der ÖPNV-Planung höherrangiger zentraler Orte aus:

Zur Realisierung der Impulsgeberfunktion des Oberzentrums sind u. a. bedarfsgerechte Verkehrsverbindungen zum benachbarten ländlichen Raum und zu den Verdichtungsräumen sowie eine leistungsfähige und standardgerechte Einbindung in die überregionalen Verkehrsnetze notwendig.

Der Erhalt und der Ausbau des ÖPNV, insbesondere auch zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der benachbarten Oberzentren, ist dabei eine wichtige Zielsetzung.

Die Erreichbarkeit der zentralen Orte verschiedener Stufen aus ihrem jeweiligen Verflechtungsbereich ist durch entsprechende Gestaltung des Verkehrsnetzes zu sichern. Dies beinhaltet auch die Ausgestaltung des ÖPNV sowie des Einsatzes von Nahverkehrsmitteln oder alternativer Bedienungssysteme hinsichtlich Bedienungshäufigkeit und zumutbarem Zeitaufwand. Damit sollen die Zugangsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen zu den Einrichtungen der Daseinsvorsorge sowie zu den Arbeitsstätten in den zentralen Orten verbessert werden. Mit der Sicherstellung der Erreichbarkeit zentraler Orte aus den Verflechtungsbereichen soll über deren Funktion als ÖPNV-Knotenpunkte auch die Erreichbarkeit höherrangiger zentraler Orte unterstützt werden. Durch die Sicherstellung der Erreichbarkeit von Einrichtungen in zentralen Orten wird auch die wirtschaftliche Tragfähigkeit dieser Einrichtungen gewährleistet.

#### 0.1.2 Vorgaben der Regionalplanung zur Nahverkehrsplanung

In dem für den Aufgabenträgerbereich der Stadt Zwickau gültigen Regionalplan *Südwestsachsen 2008* sind unter landes- und regionalplanerischen Gesichtspunkten relevante Rahmenbedingungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV für den Planungsraum dargestellt. Die für die Nahverkehrsplanung im Bereich des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) einen wesentlichen Rahmen setzenden Grundsätze und Ziele werden folgend zusammengefasst dargelegt.

Der ÖPNV ist unter Anpassung an demographisch bedingte Veränderungen der Nachfragestrukturen als flächendeckendes Verkehrsangebot zu sichern und fortzuentwickeln<sup>1</sup>.

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 weiter optimiert werden<sup>2</sup>.

In verkehrlich stark belasteten Siedlungsräumen soll der ÖPNV vorrangige Nutzungsansprüche gegenüber dem MIV erhalten<sup>3</sup>.

Die Nahverkehrsplanung ist kreis- und regionsübergreifend zu koordinieren, dabei soll die Fahrtenplanung im SPNV und ÖSPV aufeinander abgestimmt werden. Die Durchführung sich überlagernder Verkehrsangebote zwischen SPNV und ÖSPV soll vermieden werden<sup>4</sup>.

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 hinzuwirken<sup>5</sup>.

Das bestehende Straßenbahnnetz im Oberzentrum Zwickau ist zu erhalten, soweit erforderlich zu erweitern und mit anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen<sup>6</sup>.

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 stellen<sup>7</sup>.

Weiterhin sollen durch den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen die Voraussetzungen für den Erhalt und den weiteren Ausbau des Euroregionalen Nahverkehrssystems EgroNet geschaffen<sup>8</sup> sowie Nachfragepotenziale im grenzüberschreitenden ÖPNV mit der Tschechischen Republik berücksichtigt und ausgebaut werden<sup>9</sup>.

Die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs sollen an neue oder geänderte Bedarfsanforderungen räumlich angepasst werden, insofern geeignete Flächenpotenziale verfügbar sind<sup>10</sup>. Zudem sollen sie hinsichtlich ihrer Lage zu Wohn-, Arbeits- und Freizeitstätten überprüft und bei Bedarf überarbeitet werden<sup>11</sup>.

Auf die Realisierung regionalbedeutsamer Übergangsstellen, an denen die Verkehrsangebote optimal miteinander verknüpft werden, ist hinzuwirken<sup>12</sup>.

<sup>1</sup> RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Grundsatz 8.2.1

<sup>2</sup> RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Ziel 8.2.2

<sup>3</sup> RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Grundsatz 8.2.4

<sup>4</sup> in Anlehnung an RP Südwestsachsen 2008, G 3.1.1.11

<sup>5</sup> RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Ziel 8.2.2

<sup>6</sup> Entwurf RP Region Chemnitz, Ziel 3.1.2.8

<sup>7</sup> RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Ziel 8.2.3

<sup>8</sup> Entwurf RP Region Chemnitz, Ziel 3.1.2.10

<sup>9</sup> RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Grundsatz 8.2.1

<sup>10</sup> RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Grundsatz 8.2.4

<sup>11</sup> RP Südwestsachsen 2008, G 3.1.1.9

<sup>12</sup> RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Grundsatz 8.2.5

## 1 Raumstrukturanalyse

### 1.1 Zentralörtliche Funktion

Die Stadt Zwickau ist Kreisstadt im Landkreis Zwickau und Sitz der Kreisverwaltung. In ihrer Funktion als Oberzentrum im Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau besitzt sie neben Wirtschafts- und o. g. Verwaltungsaufgaben, eine überregionale infrastrukturelle, soziale, kulturelle und Bildungsfunktion. Die Stadt Zwickau ist einer der fünf Aufgabenträger im VMS und hat die Aufgabenträgerschaft für den Straßenbahn- und Stadtbusverkehr im Stadtgebiet inne.

### 1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

#### Siedlungsstruktur

Die Kreisstadt Zwickau ist mit ca. 89.300<sup>13</sup> Einwohnern die bevölkerungsreichste Stadt des Landkreises. Die Fläche der Aufgabenträgerregion umfasst 102,6 km<sup>2</sup>, die Bevölkerungsdichte beträgt 870 EW/ km<sup>2</sup>. Zwickau ist die viertgrößte Stadt im Freistaat Sachsen.

Das Stadtgebiet ist in fünf Bezirke – Mitte, Nord, Ost, Süd und West – gegliedert, welche wiederum in Stadt- und Ortsteile unterteilt sind (siehe Anlage 1).

#### Bevölkerungsstruktur und demografische Entwicklung

Die Bevölkerungszahlen waren – im Gegensatz zu den Großstädten Chemnitz, Dresden und Leipzig sowie zur Universitätsstadt Freiberg – im Verlauf des Gültigkeitszeitraums der letzten Fortschreibung des NVP Chemnitz/ Zwickau weiter rückläufig.

Betrug die Bevölkerung der Stadt Zwickau Ende 2015 noch ca. 91.400 EW, ging diese bis 2019<sup>14</sup> um 2,3 % zurück. Damit liegt die aktuelle Einwohnerzahl im Bereich der Annahmen der 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaats Sachsen.

Die 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung geht in Variante 1 davon aus, dass die Bevölkerung in der Stadt Zwickau zwischenzeitlich auf 91.400 ansteigt und bis 2030 jedoch deutlich auf ca. 85.000 EW<sup>15</sup> zurückgeht. Das entspräche einem Rückgang gegenüber den aktuellen Werten von 5,2 %<sup>16</sup>. Eine vergleichende Darstellung der benannten Prognose, der Fortschreibung der realen Entwicklung sowie der Einwohnerprognose der Stadt Zwickau zeigt folgende Abbildung 1. Die positive Prognose der Stadtverwaltung nähert sich der 6. Regionalisierten Bevölkerungsprognose an. Diese liegt immer noch über einer Fortschreibung der realen Entwicklung.

<sup>13</sup> Statistische Informationen Zwickau 31.12.2019

<sup>14</sup> Statistische Informationen Zwickau 31.12.2015

<sup>15</sup> 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2030, Variante 1

<sup>16</sup> Stichtag 31.12.2018

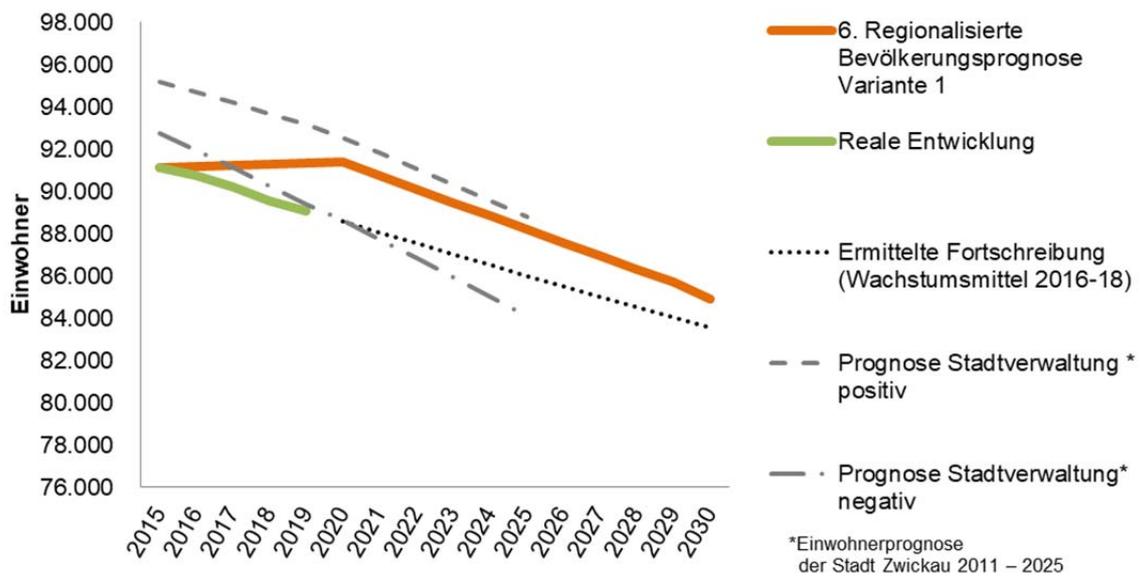


Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung im Aufgabenträgergebiet der Stadt Zwickau

Die am 19. Mai 2020 veröffentlichte 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung prognostiziert für die Stadt Zwickau bis 2035 gegenüber dem aktuellen Stand einen Rückgang von -12,1 % bis -15,2 %. Eine vergleichende Betrachtung der unterschiedlichen Stadtbezirke der Stadt Zwickau ergab signifikante Unterschiede.

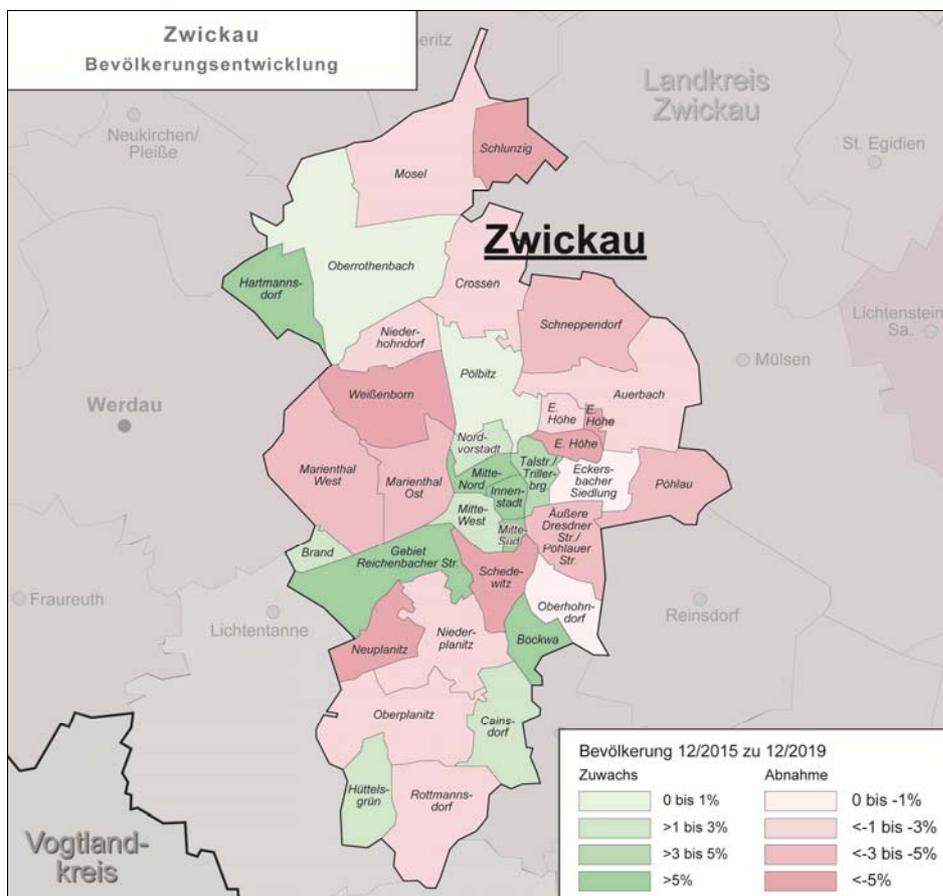
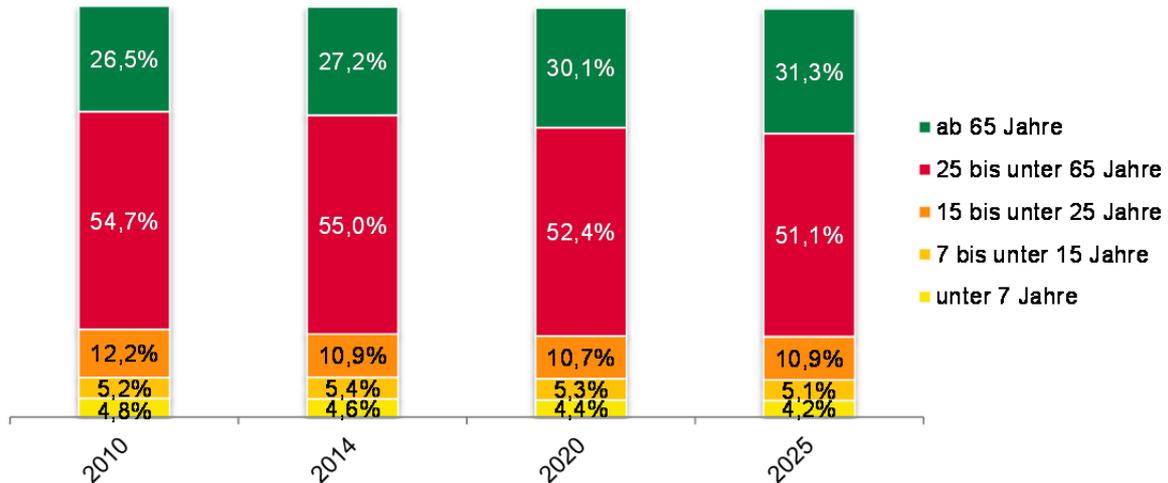


Abbildung 2: Stadt-/ Ortsteilkonkrete Bevölkerungsentwicklung

Die demografische Entwicklung im Untersuchungsraum bildet sich nicht nur durch einen Rückgang der absoluten Bevölkerungszahl ab (siehe Abbildung 1). Es erfolgt zudem eine Verschiebung der Bevölkerungsanteile in den Altersgruppen. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung in der Stadt Zwickau steigt bis 2025 um zwei Jahre auf 48,9 Jahre an.<sup>17</sup> 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 Erwerbstätigenanteile. Die Überalterung der Bevölkerung ist auch in der Bevölkerungsgruppe unter 25 Jahre sichtbar. Die Betrachtung dieser Altersgruppe erfolgt im Abschnitt Schüler noch einmal detailliert.



**Abbildung 3: Entwicklungsprognose der Altersgruppen**

Diese Entwicklung beruht auf einer bis 2025 weiterhin ansteigenden negativen natürlichen Bevölkerungsbilanz (Überschuss der Sterbefälle gegenüber der Anzahl Geburten) sowie einem rückgängigem positiven, zum Ende des Prognose Zeitraums ausgeglichenem, Wanderungssaldo<sup>18</sup>.

## 1.3 Schüler und Schulstandorte, Studenten

### Bestandsaufnahme

Entgegen des allgemeinen Bevölkerungsrückgangs in der Stadt Zwickau entwickelte sich die Schülerzahl im Gültigkeitszeitraum der letzten Fortschreibung des NVP positiv und erhöhte sich im Segment der allgemeinbildenden Schulen um 10,3 % auf rund 6.800<sup>19</sup> Schüler (siehe Abbildung 4). Die Anzahl der Berufsschüler blieb im gleichen Zeitraum konstant bei 3.950 Schülern<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> Einwohnerprognose der Stadt Zwickau 2011-2025; Durchschnittsalter ab 2013 (Positiv-Variante)

<sup>18</sup> Einwohnerprognose der Stadt Zwickau 2011-2025

<sup>19</sup> Statistisches Landesamt Sachsen 2020 Allg.-bildende Schülerzahlen 2018/19

<sup>20</sup> Statistisches Landesamt Sachsen 2020 – Berufsschülerzahlen 2018/19

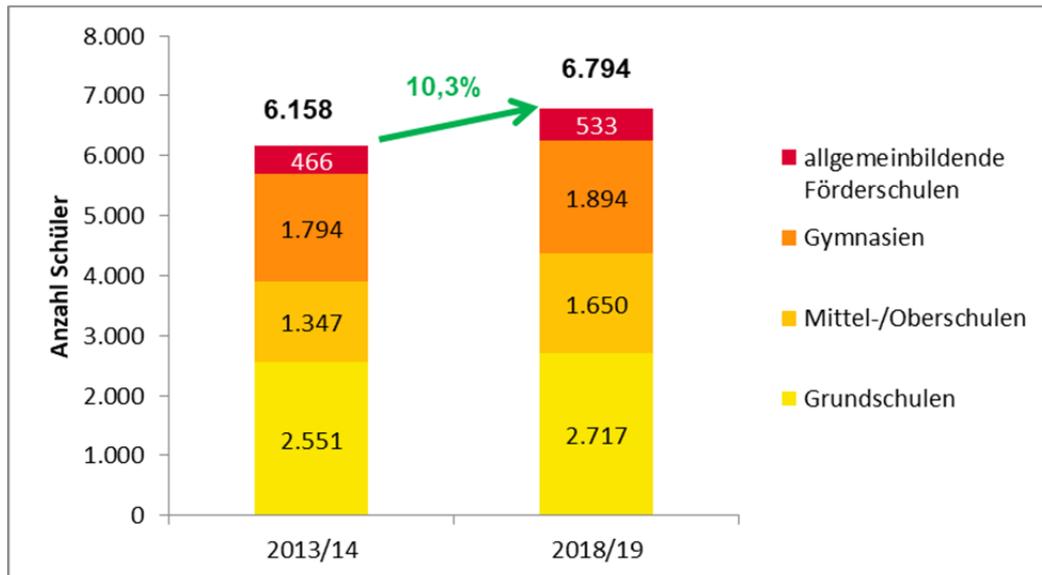


Abbildung 4: Entwicklung der Schülerzahlen der Stadt Zwickau (Allgemeinbildende Schulen)

**Prognose**

Im Abschnitt Bevölkerungsentwicklung wurde dargelegt, dass der demografische Wandel – im Speziellen der Aspekt der Überalterung – auch in der Altersgruppe der Schüler spürbar wird. Abbildung 4 stellt die entgegen des allgemeinen Trends der Bevölkerungsentwicklung positive Entwicklung der Schülerzahlen im Gültigkeitszeitraum des letzten NVP in der Stadt Zwickau dar.

Betrachtet man die aktuellen Bevölkerungszahlen<sup>21</sup> nach Altersgruppen der Vorschüler sowie Schüler (siehe Abbildung 5) wird deutlich, dass diese Entwicklung der Schülerzahlen zukünftig nicht anhalten wird. Der allgemein dargestellte Bevölkerungsrückgang schlägt sich auch hierbei nieder. Die Einwohnerzahl in der Altersgruppe der Schüler (6-19 Jahre) wird bis 2025 steigen und dann leicht rückläufig sein.

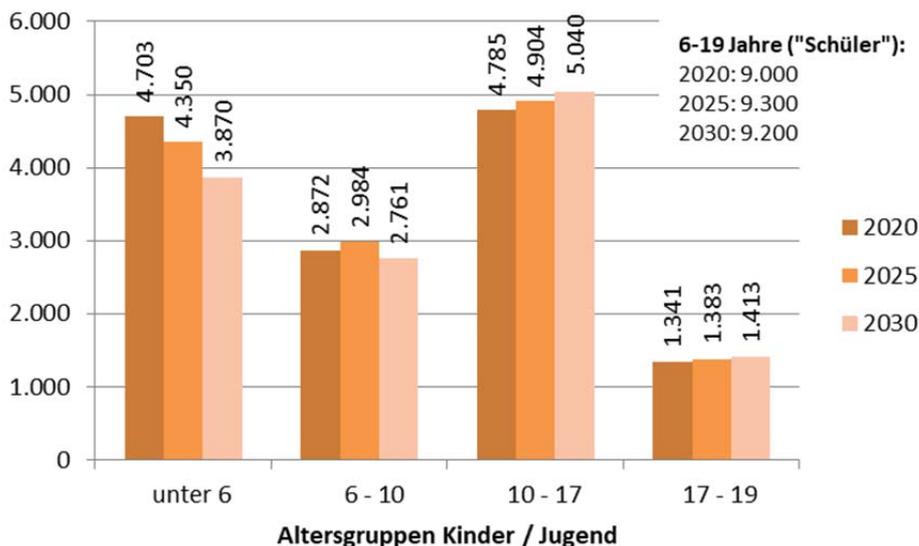


Abbildung 5: Entwicklungsprognose der Schülerzahlen in der Stadt Zwickau

<sup>21</sup> Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen - 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose 2030 – Variante 1

In der Stadt Zwickau gibt es zwölf Grundschulen, sechs Oberschulen, vier Gymnasien und fünf Förderschulen. Davon sind acht Grund-, drei Oberschulen, zwei Gymnasien und alle fünf Förderschulen in der Trägerschaft der Stadt Zwickau.

### (Fahr-) Schüler

Von den 10.745 Schülern an allgemeinbildenden Schulen und Berufsschulen in der Stadt Zwickau sind 2.558 Fahrschüler. Davon pendeln fast 30 % (755 Schüler) in die Stadt ein, davon wiederum sind 109 Berufsschüler.

Die stärksten Quellorte mit Ziel Stadt Zwickau im Schuljahr 2019/20 sind dabei:

- Crimmitschau (44),
- Reinsdorf (32),
- Mülsen (28) und
- Werdau (18)

Die übrigen 1.803 Fahrschüler sind Binnenpendler, davon wiederum sind 67 Berufsschüler.

### Studenten

In der Stadt Zwickau befindet sich die Westsächsische Hochschule Zwickau (WHZ), eine Hochschule für angewandte Wissenschaften. An der Westsächsischen Hochschule sind derzeit ca. 4.000<sup>22</sup> Studierende (Stand Wintersemester 2018/19 eingeschrieben. Die Studierendenzahl ist seit 2014 um über 20% zurückgegangen.

Eine weitere Einrichtung war die im Wintersemester 2004/05 gegründete Hochschule Fresenius mit zwei berufsbegleitenden Bachelor-Studiengängen. Auf Grund der sehr geringen Studentenzahl (Wintersemester 2013/14 44 Studierende) wurde die Einrichtung am 01.06.2016 aufgelöst

Die Studierenden der WHZ sind als Nutzergruppe des ÖPNV in der Stadt Zwickau im Verkehrsaufkommen relevant. Die Hochschulstandorte in der Zwickauer Innenstadt und im Stadtteil Eckersbach sind durch die Straßenbahnlinie 3 ausreichend angebunden.

Das Semesterticket gilt für ordentliche Studenten der WHZ gemäß dem jeweils abgeschlossenen Semesterticketvertrag im Zeitraum des jeweiligen Semesters in allen Verkehrsmitteln verbindweit, außer in den Sonderverkehrsmitteln Drahtseilbahn Augustusburg und Fichtelbergbahn Cranzahl - Oberwiesenthal, und sachsenweit im SPNV.

## 1.4 Motorisierung

Der Motorisierungsgrad in der Stadt Zwickau weist 538 Fahrzeugen je 1.000 Einwohner auf. Damit liegt er gering über dem Durchschnitt des Freistaates Sachsen. Der Anstieg seit dem Jahr 2014 ist bezogen auf den Nahverkehrsraum, wie auch im Erzgebirgskreis und im Landkreis Zwickau, vergleichsweise hoch.

**Tabelle 1: Motorisierungsgrad in der Stadt Zwickau**

Motorisierungsgrad (Pkw/ 1.000 EW)	2014	2019	Entwicklung
Freistaat Sachsen	516	527	+ 2,2 %
<b>Zwickau, Stadt</b>	<b>515</b>	<b>538</b>	<b>+ 4,6 %</b>
<i>Erzgebirgskreis</i>	572	599	+ 4,7 %
<i>Mittelsachsen, LK</i>	568	585	+ 2,9 %
<i>Zwickau, LK (ohne Stadt)</i>	574	600	+ 4,6 %
<i>Chemnitz, Stadt</i>	498	507	+ 1,8 %

<sup>22</sup> Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen – Studierende an den Hochschulen im Freistaat Sachsen

## 1.5 Modal-Split

Im März 2020 wurden neue Ergebnisse zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten“ SrV 2018 – durchgeführt von der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“- Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr an der TU Dresden – vorgestellt. In diesem Zusammenhang kann die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung Zwickaus im Gültigkeitsverlauf der Fortschreibung des NVP 2016 dargestellt werden. Dafür stellt die Studie die Verkehrsmittelwahl zur Erledigung der täglichen Wege je Person gegenüber.

Der Vergleich der Modal-Split-Verteilung (unter Berücksichtigung der anzupassenden Daten aus 2013) zeigt, dass es in den Jahre 2013 bis 2018 weitere Verschiebungen gab. Hervorzuheben ist vor allem der leichte Zuwachs des ÖPNV-Anteils und im Radverkehr. Der resultierende Zuwachs dieser Hauptverkehrsmittelarten ging zu Lasten des Motorisierten Individualverkehrs. Somit zeichnet sich auch in der Stadt Zwickau der erfreuliche Trend hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln ab.

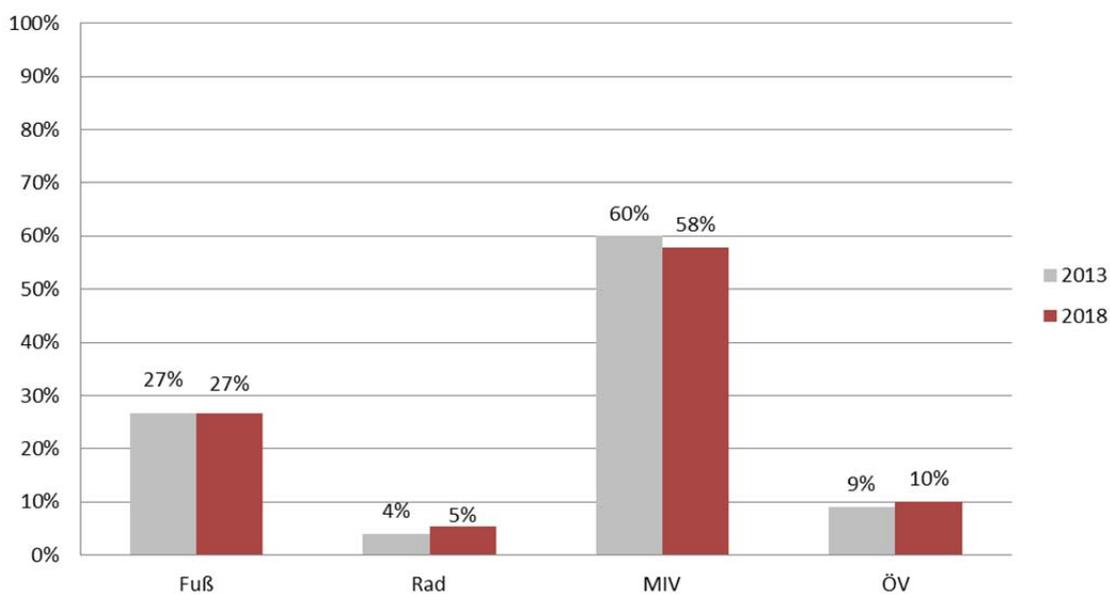


Abbildung 6: Modal-Split der Stadt Zwickau

## 1.6 Pendlerbeziehungen

Im Jahr 2018<sup>23</sup> waren ca. 53.000 Personen als sozialversicherungspflichtig<sup>24</sup> Beschäftigte mit Arbeitsort in der Stadt Zwickau gemeldet. Bezogen auf den Erhebungszeitpunkt des NVP 2016 bedeutet dies, eine leicht steigende Beschäftigungslage.

Mehr als die Hälfte der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort wird dabei von den Einpendlern gebildet. Der Vergleich der Ein- und Auspendlerzahlen verdeutlicht diesen Sachverhalt zudem mit einem Überschuss von rund 16.500 Einpendlern. Außerdem wird ersichtlich, dass über 70 % der ein- und ausfahrenden sozialversicherungspflichtig Beschäftigten innerhalb des Verbundgebiets des VMS pendeln.

<sup>23</sup> Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Ein- und Auspendlern, Stichtag 30.06.2018, GS 01.01.18; Bundesagentur für Arbeit

<sup>24</sup> 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.

Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Arbeits- /Wohnort<sup>1</sup> sowie Pendlerstatistik<sup>2</sup>

Gemeinde	SV-pfl. Beschäftigte		Einpendler	Auspendler	Binnenpendler	Saldo
	am Arbeitsort	am Wohnort				
Zwickau, Stadt	52.883	36.282	30.351	13.818	22.464	16.533

<sup>1</sup> Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen: SV-pfl. Beschäftigte: SV-pfl. Beschäftigte am Arbeitsort, SV-pfl. Beschäftigte am Wohnort, Geschlecht, Gemeinden; Stichtag 30.06.2018

<sup>2</sup> Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Ein- und Auspendlern; Stichtag 30.06.2018

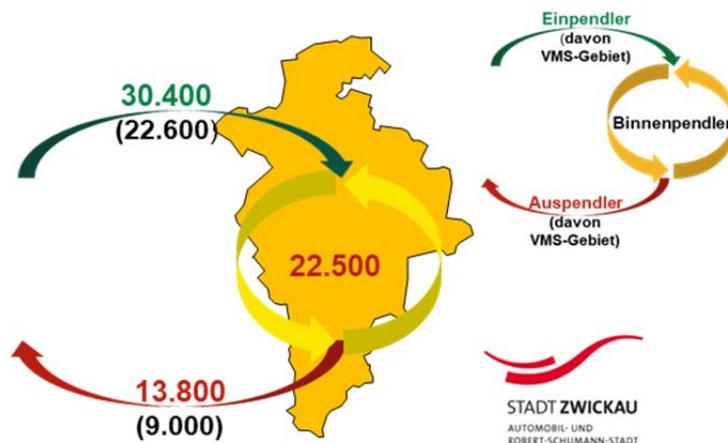


Abbildung 7: Pendlerbeziehungen der Stadt Zwickau 2018

Die Tabelle 3 zeigt, dass zu angrenzenden Gebietskörperschaften neben der o. g. Wirkung auf den NVR Chemnitz/ Zwickau weitere ausgeprägte Pendlerbeziehungen bestehen.

Tabelle 3: Pendlerbeziehung<sup>25</sup> zu angrenzenden Gebietskörperschaften

Quell-/Zielgebiet	Einpendler	Auspendler
Zwickau, LK	17.965	6.798
Vogtlandkreis, LK	3.044	1.365
Erzgebirgskreis, LK	2703	755
Thüringen, Freistaat	1.949	873
Chemnitz, Stadt	1.440	1.258

<sup>25</sup> Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern; Stichtag 30.06.2018

Betrachtet man die stärksten Pendlerbeziehungen auf Gemeindeebene zeigt sich das Bild wie folgt:

**Tabelle 4: Ausgewählte Pendlerrelationen VMS – nach/von Stadt Zwickau – gemeindekonkret**

Einpendlerrelation aus dem VMS		Auspendlerrelation in den VMS	
Wohnort	Pendler	Arbeitsort	Pendler
Werdau, Stadt	2.238	Chemnitz, Stadt	1.258
Mülsen	1.823	Glauchau, Stadt	961
Wilkau-Haßlau, Stadt	1.683	Crimmitschau, Stadt	800
Glauchau, Stadt	1.543	Wilkau-Haßlau, Stadt	795
Chemnitz, Stadt	1.440	Reinsdorf	698
Reinsdorf	1.350	Werdau, Stadt	679
Crimmitschau, Stadt	1.277	Meerane, Stadt	567
Lichtentanne	1.194	Lichtentanne	421
Kirchberg, Stadt	962	Mülsen	350
Meerane, Stadt	867	St .Egidien	248

## 1.7 Standorte und Einrichtungen mit ÖPNV-Relevanz

Über die bereits beschriebenen Raumstrukturdaten hinaus gibt es weitere relevante Einflussfaktoren auf die Nachfrage und Ausgestaltung der ÖPNV-Angebote. Im Folgenden soll insbesondere auf Einrichtungen bzw. Standorte mit spezifischer Relevanz Bezug genommen werden. Die nachstehende Tabelle fasst diese Standorte mit relevantem Einfluss auf die ÖPNV-Nachfrage zusammen.

**Tabelle 5: Standorte und Einrichtungen mit ÖPNV-Relevanz**

Standort	ÖPNV-Erschließung
Gewerbegebiet Pölbitz	Tram 4
Pölbitz metaWerk	Bus 22, 28, RB 30
Gewerbestandorte Reichenbacher Straße/Maxhütte	Bus 29/181
Gewerbegebiet Hüttelsgrün	Bus 20
Gewerbestandorte Uhdestraße/B93	Tram 3
Gewerbestandorte Bürgerschachtstraße	Bus 10
Gewerbestandorte Colombstraße	Bus 24, Regionalverkehr
Gewerbegebiet Kopernikus-/Newtonstraße	Bus 22 (2 Fahrten Mo-Fr)
Gewerbegebiet Crossen	Regionalverkehr (750 m)
Lichtentanne (Technologiepark)	Bus 29/181

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

Teil B-V – Stadt Zwickau

Beschlussfassung 18.06.2021

	Standort	ÖPNV-Erschließung
Einzelhandel	Einkaufszentrum Nord (Pölbitz)	Tram 4
	Glück-Auf-Center	Tram 3, Bus 13/136, 23/141
	Kaufland Dresdner Straße	Bus 24, 28
	Einkaufszentrum Pölbitzer Straße (entlang der Pölbitzer Straße einige Standorte mit möglichem relevanten Einfluss auf die ÖPNV-Nachfrage)	Bus 28
	Kaufland Marienthal	Tram 4
	Baikal-Center	Tram 3, Bus 27
	Kosmos-Center (mit Gesundheitszentrum)	Tram 3, Bus 28
Verwaltung & Hochschule	Verwaltungszentrum	Tram 4, Bus 18, 21, 22, PlusBus 129
	Westsächsische Hochschule – Campus Innenstadt	Tram 3, Bus 24, RB 1, RB 2 (Hst. Zentrum); Regionalverkehr
	Westsächsische Hochschule – Campus Scheffelstraße	Tram 3, (Hst. Westsächsische Hochschule)
	Arbeitsagentur Zwickau (Werdauer Straße)	Tram 4, Bus 18, 21, 22 (Hst. Georgenplatz/Brunnenstr.)
	Jobcenter Zwickau	Bus 28, RB 30
Krankenhäuser	Heinrich-Braun-Klinikum gGmbH Zwickau	Tram 4, Bus 27, PlusBus 129
	Paracelsus-Klinik Zwickau	Tram 4, Bus 18, 21, PlusBus 129
	HBK Ärztehaus am Neumarkt	Tram 3, 4, Bus 10, 13/136, 18, 21, 22, 23/141, 24, 29
Freizeit	Glück-Auf-Schwimmhalle	Tram 3, Bus 13/136, 23/141
	Schlosspark Planitz	Bus 10, 27
	Strandbad Planitz	Bus 10, 27
	Veranstaltungszentrum „Neue Welt“	Tram 4
	Westsachsenstadion	Tram 3, Bus 10
	GGZ-Arena	Tram 3, Bus 28
	Max-Pechstein-Museum	Bus 10
	August-Horch-Museum	Bus 10, 28, RB 30
	Stadthalle Zwickau	Tram 3, Bus 13/136, 23/141, RB 1 und RB 2

Standort	ÖPNV-Erschließung
Waldpark (Stadtwald), Zwickau-Weißborn	Bus 10, 28, 159
Bad Pölbitz	Tram 4, Bus 28

Gewerbestandorte stellen besondere Punkte für den Quell-/ Zielverkehr im ÖPNV dar. Als Standorte des produzierenden Gewerbes haben sie im Vor- sowie im Nachlauf der Arbeitsschichten erhebliche Potenziale an Beförderungsleistung mit prägnanten Nachfragespitzen auf einzelnen Fahrten. Im Bereich der Stadt Zwickau befinden sich 13 Gewerbegebietsstandorte mit einer Gesamtfläche von ca. 263 ha. Der Auslastungsgrad dieser Standorte liegt im Mittel bei ca. 61 %.

Die ansässigen Unternehmen haben ca. 4.250 Arbeitsplätze geschaffen, an sechs Standorten arbeiten mehr als 100 Beschäftigte<sup>26</sup>. Die zehn in der oben aufgeführten Tabelle dargelegten Gewerbegebiete weisen eine merkbare ÖPNV-Relevanz auf. Die weiteren Standorte befinden sich in Mischgebieten. Die Anbindung des VW-Werks in Mosel erfolgt durch einen separaten Werksverkehr zum Schichtwechsel.

Zu den in der Tabelle aufgeführten Einzelhandelsstandorten und Freizeiteinrichtungen kommen weitere vielfältige Einkaufs und Freizeitangebote in der Innenstadt Zwickaus hinzu, welche durch mehrere Linien des Stadtverkehrs direkt erschlossen sind.

In den letzten Jahren wurden bzw. werden mittelfristig nachfolgende ÖPNV-relevante Standorte weiter entwickelt:

#### 1. Neue Baugebiete / Bebauungspläne:

- B-Plan Nr. 312 Wohn- und Gewerbegebiet Crossen, Am Angerberg und Rudolf-Ehrlich-Straße ca. 25 neue Einfamilienhäuser
- B-Plan Nr. 076 Libellenteiche Weißborn, Horst-Hoffmann-Straße ca. 15 neue Einfamilienhäuser im Wohngebiet
- B-Plan Nr. 113 südlich Hoferstraße Marienthal bisher ca. 12 neue Einfamilienhäuser (von 40) im Wohngebiet
- B-Plan Nr. 029 Trillerstraße/Finkenweg ca. 70 Wohneinheiten
- B-Plan Nr. 117 zwischen Reinsdorfer Straße und Golfplatz, max. 31 Einfamilienhäuser
- B-Plan Nr. 112 Cainsdorf, An der Feldstraße, max. 17 Einfamilienhäuser
- B-Plan Nr. 115 in Marienthal südlich Werdauer Straße, max. 25 Einfamilienhäuser
- B-Plan 098 JVA in Marienthal
- B-Plan 121, Schedewitz, An der Planitzer Straße, ca. 60 Reihen- und Einfamilienhäuser

#### 2. Ortsteilzentrum Cainsdorf (ehemals Turnerheim) als Sitz des Ortschaftsrates Cainsdorf sowie diverser Vereine

#### 3. Einkaufseinrichtungen Pölbitzer Straße 25a (Action-Markt) sowie 30 (Rossmann) und weitere Einrichtungen entlang der Pölbitzer Straße mit möglichem relevanten Einfluss auf die ÖPNV-Nachfrage (Lidl, Netto, Aldi, Geschäfte im Achat-Hotel- und Wohngebäude)

Die konkrete Nachfrage und damit die Auswirkung auf das ÖPNV-Angebot sind in den kommenden Jahren zu prüfen und in der Planung ggf. zu berücksichtigen.

<sup>26</sup> Landkreis Zwickau - Gewerbegebiete

### 1.8 Zusammenfassung

Die Stadt Zwickau hat aufgrund ihrer Stellung als Oberzentrum im Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau und ihrer Sogwirkung auf den umliegenden Landkreis eine auch in verkehrlicher Hinsicht exponierte Stellung im Nahverkehrsraum inne.

Die hohe Anzahl an Einpendlern aus dem Umland sowie Binnen- und Auspendlern bestätigen dies. Das daraus resultierende theoretisch hohe Potenzial an Nutzern eines entsprechenden ÖPNV-Verkehrsangebots wird jedoch, das belegen die Auswertungen des Modal Splits sowie des Motorisierungsgrads, nicht ausreichend erschlossen bzw. genutzt.

## 2 Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

Die Aufgabenträgerschaft für den Stadtverkehr im Oberzentrum Zwickau hat die Stadt Zwickau inne. Das Stadtgebiet bedienen außerdem Regionalbuslinien, deren Aufgabenträger der Landkreis Zwickau ist. Für selbigen liegt ein separater Teil-Nahverkehrsplan (B-IV – Landkreis Zwickau) vor.

In den vergangenen Jahren wurde das Angebot des ÖPNV in der Stadt Zwickau kontinuierlich verbessert und damit die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung erhöht. Maßgeblich war dabei die Fokussierung auf die Erfolgsfaktoren

- integrale Vertaktung der Linien,
- Vernetzung der Angebote von SPNV, ÖPNV und Regionalverkehr,
- Verringerung der komplexen Reisezeit durch kurze Zu-/Abwege sowie
- einheitliches und verbessertes Erscheinungsbild.

Die konkret seit der letzten Nahverkehrsplanfortschreibung vorgenommenen Angebotsanpassungen sind in Kapitel 2.1 aufgeführt.

### 2.1 Wesentliche Änderungen im Angebot

Neben der Ausweisung bzw. Umwandlung mehrerer Buslinien zum PlusBus (Linien 129, 136) liegen dem heutigen ÖSPV-Angebot gegenüber dem Analysejahr 2015 einige Änderungen zu Grunde. Diese spiegeln zum Teil die im NVP 2016 vorgesehenen Maßnahmen wider und sind in nachstehender Tabelle ausgewiesen.

**Tabelle 6: Übersicht der Anpassungen im Angebot zu 2015**

Änderungen ÖSPV gegenüber Analysejahr 2015	Maßnahmenkatalog 2016	NVP
130 Zwickau - Steinpleis – Fraureuth: Eingestellt bzw. teilweise ersetzt durch Linie 166	-	
Zwickau Stadtverkehrslinie Tram 4: konsequente Umsetzung des 10-min-Takt bzw. 15-min-Takt in den Sommerferien, temporär keine Bedienung des Hauptbahnhofs durch die Straßenbahnlinien	provisorisches Linienangebot - Vorstufe Straßenbahn bis 2020	
Zwickau Stadtverkehrslinie Tram 5 und 7: Eingestellt, keine Bedienung des Hauptbahnhofs durch die Straßenbahnlinien	provisorisches Linienangebot - Vorstufe Straßenbahn bis 2020	
Zwickau Stadtverkehrslinie 10: 10-Min-Takt zwischen Neumarkt und Hbf. 10-Min-Takt Neumarkt – Planitz am Morgen und nachmittags, (15-Min-Takt im Sommerferien-Fahrplan)	provisorisches Linienangebot - Vorstufe Straßenbahn bis 2020	
Zwickau Stadtverkehrslinie 11 Anruf-Linien-Taxi: Neue Linie ab 03.02.2020 Zwickau, Planitz – Cainsdorf mit 11 Fahrten (120-min-Takt)		
Zwickau Stadtverkehrslinie 13: verkehrt nur noch am Wochenende und Feiertagen, paritätisch mit Linie 136 an Wochentagen		
Zwickau Stadtverkehrslinie 18: Abschnitt Königswalde Gemeindeverwaltung – Hartmannsdorf Gerätehaus nunmehr als Rufbusleistung		
Zwickau Stadtverkehrslinie 21: Rufbus-Abschnitt Steinpleis, Weißenbrunn, Mühlensteig – Brand wurde in den regulären Linienbetrieb übernommen		

Änderungen ÖSPV gegenüber Analysejahr 2015	Maßnahmenkatalog 2016	NVP
Zwickau Stadtverkehrslinie 22 Neumarkt – Niederhohndorf: nur noch Schüler-/Werkstattfahrten, dafür Niederhohndorf in Linie 10 integriert, vormals 1-h-Takt		
Zwickau Stadtverkehrslinie 24 Pöhlau – Neumarkt – Auerbach: zusätzliche Halte Friedrichsruh, Colombstraße und Dresdner Straße/Kaufmarkt		
Stadtverkehr Zwickau, Linie 26 Zwickau, Baikal - Lichtentanne, Kirche: Neue Linie mit 4 Fahrten an Schultagen (ehem. Linie 27E)		
Stadtverkehr Zwickau, Linie 28 Dresdener Straße – Eckersbach - Weißenborn: Relation Eckersbach – Auerbach wird nicht mehr bedient.		
Nachtbuslinie C Hauptmarkt – Neumarkt – Weißenborn: Neu		

Mit dem aktuellen Stadtverkehrsangebot ist im Wesentlichen das 2016 beschlossene provisorische Konzept „Vorstufe Straßenbahn bis 2020“ (Linien 3, 4, 10) realisiert worden, da eine Umsetzung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen (bauliche Verbindung der Linienäste nach Marienthal und Hauptbahnhof) für das Zielkonzept noch ausstehen. Der für die Dauer der Sächsischen Landesausstellung in Zwickau vorgesehene Sonderfahrplan wird in dieser Auswertung nicht berücksichtigt.

In Anlage 2 wird das Angebot in der Stadt Zwickau gelistet, diese beinhaltet Stadtverkehrs-, Regionalverkehrs- und Schülerlinien.

## 2.2 Verkehrsunternehmen

In der Stadt Zwickau verkehren fünf Verkehrsunternehmen (siehe Tabelle 7). Von den 5 Verkehrsunternehmen haben drei ihren Betriebssitz in der Stadt Zwickau. Die zwei für die Stadt Zwickau bedeutendsten Verkehrsunternehmen sind die Regionalverkehr Westsachsen GmbH (RVW, 20 Regionalbuslinien, fünf Schülerverkehrslinien) und die Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH (SVZ, 18 Stadtverkehrslinien).

**Tabelle 7: Verkehrsunternehmen mit Leistungen in der Stadt Zwickau**

Verkehrsunternehmen	Anzahl Linien in der Stadt
Regionalverkehr Westsachsen GmbH, Zwickau (RVW)	25
Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH, Zwickau (SVZ)	18
Regionalverkehr Erzgebirge GmbH, Annaberg-Buchholz (RVE)	1
Reisedienst Gerhardt Kaiser GmbH, Zwickau (KAI)	1
Busbetrieb und Reiseveranstalter Piehler GbR, Seelingstädt (PIE)	1

Weitere Busverkehrsunternehmen fahren im Landkreis Zwickau einzelne Linien und sind für die Stadt Zwickau von geringerer Bedeutung.

## 2.3 Linien und Leistungen

Von den 46 im Stadtgebiet verkehrenden Linien befinden sich 18 Linien in der Aufgabenträgerschaft<sup>27</sup> der Stadt Zwickau. Die übrigen Linien liegen in der Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise (wie nachfolgende Tabelle darlegt).

**Tabelle 8: Anzahl Linien in der Stadt Zwickau nach Aufgabenträgern<sup>28</sup>**

Anzahl ÖSPV-Linien in der Stadt Zwickau nach Aufgabenträgern				
Aufgabenträger Stadt Zwickau	Aufgabenträger anderer Landkreis			
	LK Zwickau	Erzgebirgs-kreis	Landkreise außerhalb Verbundraum	
SV-Linien	RV-Linien	Schülerlinien (§43 PBefG)	RV-Linien	RV-Linien
2 Straba/16 Bus	20	6	1	1
<b>46</b>				

### Stadtverkehr im Oberzentrum Zwickau

In der Stadt Zwickau verkehren 2 Straßenbahnlinien, 13 Stadtbuslinien und drei Nachtbuslinien, die durch die SVZ betrieben werden. Die Stadtbuslinie 11 verkehrt Montag – Freitag ab 03.02.2020 als ALiTa-Linie zwischen Zwickau, Planitz und Cainsdorf im 120-min-Takt.

Die Linien 10, 13<sup>29</sup>, 18, 21, 26 und 29 sowie die Nachtbuslinie A verkehren Stadtgrenzen überschreitend und erschließen neben dem Stadtgebiet zudem angrenzende Gemeinden. Auf mehreren Stadtverkehrslinien werden abschnittsweise Regionalverkehrslinien integriert, wodurch ein dichteres Angebot gewährleistet wird.

### Regionalverkehr im Oberzentrum Zwickau

Die Stadt Zwickau wird durch 20 Regionalverkehrslinien erschlossen, welche durch die RVW betrieben werden. Diese Linien verbinden das Oberzentrum Zwickau mit den benachbarten Gemeinden und Kreisen. Ergänzend erfolgt auf sechs Linien Schülerbeförderung nach § 43 PBefG.

### Werkverkehr VW Mosel

Neben den durch die Stadt Zwickau betrauten Linien bedienen die SVZ drei und die RVW zwei der folgenden fünf, durch die Volkswagen Sachsen GmbH initiierten Werksverkehrslinien aus der Stadt Zwickau und aus dem Landkreis Zwickau zum Standort Mosel.

- VW 1 Flugplatz - Brand - Marienthal - Pölbitz - Mosel - VW (Stadt Zwickau)
- VW 2 Oberplanitz - Neuplanitz - Neumarkt - Nordvorstadt - VW (Stadt Zwickau)
- VW 3 Neumarkt - Eckersbach - VW (Stadt Zwickau)
- VW 512 Neuschönburg - Thurm – VW (Landkreis Zwickau)
- VW 515 Vielau - Friedrichsgrün - Reinsdorf - Oberhohndorf - VW (Landkreis Zwickau)

Die Fahrplaninformationen werden öffentlich auf der Website der SVZ bereitgestellt. Es werden jedoch ausschließlich VW-Mitarbeiter\*innen zu den Schichtwechselzeiten zum Arbeitsplatz bzw. nach Hause befördert. Bei Sonderschichten werden zusätzliche Fahrten angeboten. Für die Fahrten des Werksverkehrs gilt ein Sondertarif. Die Fahrausweise sind im Werk der VW Sachsen GmbH sowie beim Fahrpersonal erhältlich. Für Fahrausweise der Linien aus der Stadt Zwickau dient das Service-Center am Neumarkt zusätzlich als

<sup>27</sup> Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Linienbestandsliste vom 01.01.2020

<sup>28</sup> Redaktionsschluss der Bestandsaufnahme am 30.06.2020

<sup>29</sup> Bedienung mit RVW-Linie 136

Vertriebsstelle. VW hat den Wunsch, diese Linien in den öffentlichen Verkehr zu integrieren. Dieses Ansinnen sollte für die Zukunft geprüft werden.

### Angebotsleistung im Oberzentrum Zwickau

In der Stadt Zwickau wurden im Jahr 2019 ca. 2,66 Mio. Fahrplankilometer durch die 19<sup>30</sup> Stadtverkehrslinien erbracht. Die Leistungsanteile der SVZ im Stadtgebiet Zwickau im Jahr 2019 zeigt die Abbildung 8<sup>31</sup>. In Anlage 3 sind die Linienleistungen für das Jahr 2019 im Detail aufgelistet.

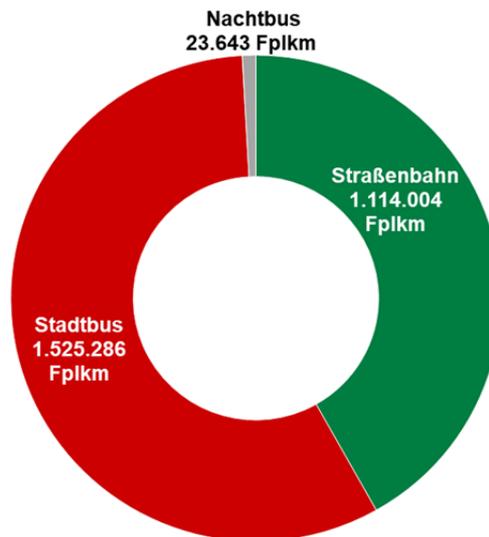


Abbildung 8: Leistungsanteile (Fahrplankilometer pro Jahr) des Stadtverkehrs Zwickau

Der dargestellte Leistungsumfang wird durch ca. 700.000 Fahrplankilometer<sup>32</sup> pro Jahr die im Stadtgebiet verkehrenden Regionalbuslinien der RVW ergänzt. Diese erbringen damit einen Anteil von 21 % an der ÖSPV-Erschließung des Oberzentrum Zwickau.

## 2.4 Angebot/ Erschließungsqualität und Erreichbarkeit

### Angebot/ Erschließungsqualität – SPNV

Zwei SPNV-Linien der Vogtlandbahn bedienen neben dem Hauptbahnhof auch weiterführend das Stadtgebiet Zwickau. Die Linie RB 1 verkehrt stündlich zwischen Zwickau, Hauptbahnhof und Zwickau, Zentrum. Die Besonderheit ist dabei das Dreischiengleis, das ab Zwickau Stadthalle bis Zentrum einen Verkehr mit Eisenbahnfahrzeugen nach der BOStrab ermöglicht. Damit wird eine direkte Anbindung des Zentrums an das Umland mit einem Charakter ähnlich des Chemnitzer Modells angeboten. Die Linie RB 2 verkehrt seit Dezember 2019 im Stadtgebiet nur noch zwischen Zwickau, Hauptbahnhof und Zwickau, Stadthalle (Stundentakt).

Das Dreischiengleis zwischen Zwickau Stadthalle und Zwickau Zentrum wird bis zum Fahrplanwechsel im Juni 2021 ertüchtigt (Ertüchtigung der Leittechnik), so dass zukünftig alle Triebwagenbaureihen der Vogtlandbahn (auch solche ohne BOStrab-Ausrüstung) bis Zwickau Zentrum verkehren können.<sup>33</sup> Den Umbau führt die SVZ GmbH als Betreiber der Strecke in Zusammenarbeit mit der Stadt Zwickau durch.

### Angebot/ Erschließungsqualität – Straßenbahnlinien

Das Straßenbahnnetz in Zwickau stellt die tragende Säule des städtischen ÖPNV-Systems der Stadt dar. Die Struktur des Liniennetzes im Stadtverkehr Zwickau wurde im Jahr 2019 angepasst und damit das provisorische Linienangebot des Konzepts „Vorstufe Straßenbahn bis 2020“ gemäß der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans umgesetzt. Bedingt durch die Auffassung der Strecke zum Hauptbahnhof werden die

<sup>30</sup> in 2019 mit Tram 5 und 7 (Einstellung 12/2019) und ohne ALiTa-Linie 11 (ab 03.02.2020)

<sup>31</sup> ohne Werksverkehr

<sup>32</sup> Datenbasis Fahrplanperiode 2019

<sup>33</sup> Bahnreport 3/2020 S.63

Straßenbahnlinien 5 und 7 nicht mehr bedient. Die temporäre Einstellung der Straßenbahnlinien zum Zwickauer Hbf ist vor allem dem sanierungsbedürftigen Zustand der Straßenbahngleise im Bahnhofsumfeld geschuldet.

Ziel der Stadt Zwickau ist die Errichtung eines Zwei-Linien-Netzes, zukünftig auch wieder unter Einbindung des bisherigen Straßenbahnastes zum Hauptbahnhof in die Straßenbahnführung zwischen Neumarkt und Marienthal. Aktuell bedingt dies jedoch ein Auflassen der Bedienung des Hauptbahnhofes durch die Straßenbahnlinien. Das Straßenbahn-System wurde mit der Einstellung der Linien 5 und 7 hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit angepasst. Zum Vergleich wurde die Tagesverkehrszeit 5:30 Uhr bis 17:00 Uhr in der nachfolgenden Tabelle 9 betrachtet.

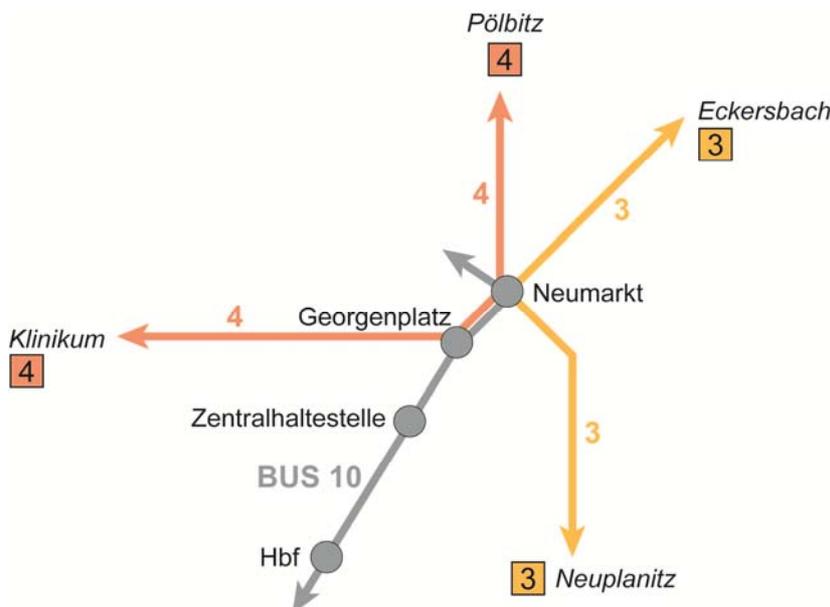
**Tabelle 9: Bedienungshäufigkeit der Straßenbahnlinien im Vergleich zu 2015**

	2020	2015
Straßenbahnlinie 3	10-min-Takt	10-Takt
Straßenbahnlinie 4	10-min-Takt	20-Takt
Straßenbahnlinie 5	-	20-Takt
Straßenbahnlinie 7	-	20-Takt

Die Straßenbahnlinien verkehren stets über die Haltestelle Neumarkt. Mit der mittelfristigen Aufgabe der Zentralhaltestelle verlagert sich der Übergang vom Straßenbahnverkehr zum Regionalverkehr in die Relationen Bahnhofstraße-Stiftstraße und Bahnhofstraße-Alte Reichenbacher Straße.

Die Betriebszeit der beiden Straßenbahnlinien ist 03:00 Uhr - 00:00 Uhr von Montag bis Freitag, wobei vor 05:30 Uhr und nach 17:00 Uhr ein 15-Min-Takt bzw. in den Randlagen ein 30-Min-Takt angeboten wird. Samstag werden die Linien überwiegend im 15-Min-Takt angeboten, wohingegen sonntags alle 30 Minuten eine Linienfahrt stattfindet.

Die Straßenbahnlinie 3 verbindet den nordöstlich gelegenen Stadtteil Eckersbach über das Zentrum mit Neuplanitz im Süden der Stadt. Die Straßenbahnlinie 4 verbindet die Stadtteile Pölbitz im Norden und Marienthal (städt. Klinikum) im Westen mit dem Zentrum.



**Abbildung 9: Straßenbahnlinienetz Stadt Zwickau (Fahrplan 2019/2020)**

Aus Abbildung 9 ist ersichtlich, dass der Abschnitt zwischen Georgenplatz und Hauptbahnhof aktuell nicht durch Straßenbahnlinien befahren wird. Die Buslinie 10 hat diese Funktion vorübergehend übernommen. An diesem Abschnitt liegt auch die Zentralhaltestelle an der der Übergang zum Regionalverkehr angeboten wird. Da die

Zentralhaltestelle derzeit nicht durch die Tram bedient wird, ist der direkte Umstieg zwischen Regionalverkehr und Tram nur dezentral an verschiedenen Endstellen möglich.

#### Angebot/ Erschließungsqualität – Buslinien

Die Stadtbuslinien fungieren als Zubringer zur Straßenbahn und zur Erschließung der Siedlungsgebiete außerhalb des Einzugsbereichs der Straßenbahn. Die Linie 10 nimmt durch die Bedienung des Hauptbahnhofs sowie mit den Verdichterleistungen (ca. 10-min-Takt) auf dem Abschnitt Planitz bzw. Hbf – Neumarkt eine herauszuhebende Stellung insbesondere für die Umsteigebeziehungen zu den Linien der Straßenbahnen ein. Die Linie 10 ist als dritte Hauptlinie weiterzuentwickeln, welche den beiden Straßenbahnlinien bezüglich Einsatz- und Taktzeit gleichzustellen ist.

Das bestehende Busnetz ist bedarfsgerecht gestaltet und wird von einer Vielzahl von Radiallinien sowohl im Stadt- als auch im Regionalverkehr geprägt. Maßgebend dafür sind unter anderem das vorhandene Hauptverkehrsstraßennetz sowie die topographischen Gegebenheiten in und um Zwickau.

Das Buslinienangebot ist vor allem auf die Bedienung der bevölkerungsreichen Stadtteile im Süden der Stadt und auf die an Zwickau angrenzende Stadt Wilkau-Haßlau ausgerichtet. Dort verkehren u. a. die Stadtverkehrslinie 10, die PlusBus-Linie 136 und die TaktBus-Linie 137.

Das nördliche und östliche Stadtgebiet Zwickaus wird vor allem durch die Straßenbahn erschlossen, so dass der Busverkehr dort zur Anbindung der kleineren Siedlungsgebiete an das städtische ÖPNV-System bzw. an das Stadtzentrum dient.

Als wichtigster Verknüpfungs- bzw. Zielpunkt des Stadtbusverkehrs gilt derzeit noch die Zentralhaltestelle. Hier verkehren regulär 9 der 14 Stadtbuslinien. Da mittelfristig die Zentralhaltestelle aufgegeben wird hat sich bereits jetzt eine Verlagerung der Umsteigefunktion der Zentralhaltestelle an den Neumarkt herausgebildet. An sämtlichen Signalanlagen wurden die Voraussetzungen für eine flexible Zu- und Abfahrt an die dortigen Haltestellen geschaffen.

Für den Regionalverkehr besitzt der Vorplatz des Hauptbahnhofes als Start- und Zielhaltestelle die größere Bedeutung, wenn auch ein Großteil der Regionalbuslinien (19 RV-Linien), die das Zwickauer Stadtgebiet bedienen, gegenwärtig über die Zentralhaltestelle geführt wird. Der Übergang zum Regionalverkehr soll zukünftig an den Haltestellen Hauptbahnhof, Zentrum, Stadthalle und den Straßenbahndaltestellen erfolgen.

Zwei der einfahrenden Regionalbuslinien sind auf Stadtbuslinien abgestimmt, so dass sie einen annähernd gleichen Linienweg im Stadtgebiet nutzen. Diese Abstimmung in der Angebotsstruktur wird durch die Darstellung im Fahrplan als Doppellinie verdeutlicht.

- 23/141 Stadthalle – Oberhohndorf → 141 ersetzt die Stadtbuslinie am Wochenende
- 29/181 Zwickau, Neumarkt - Lichtentanne - Stenn → nahezu identische Bedienung der Halte im Stadtgebiet Zwickau mit Ausnahme des Hauptbahnhofs (Bedienung ausschließlich durch 181)

Die drei Nachtbuslinien A, B und C erschließen die Stadtteile Neuplanitz, Marienthal, Cainsdorf, Innenstadt (Linie A bis Wilkau-Haßlau), Eckersbach (Linie B) und Weißenborn (Linie C) am Wochenende ab 0:00 Uhr im Stundentakt und ersetzen damit in den Nachtstunden am Wochenende die Erschließung durch die Straßenbahnlinien.

#### Angebot/ Erschließungsqualität – Ergänzende Verkehrsangebote

Dem Aufgabenträger bleibt es vorbehalten, ergänzende Verkehrsprodukte bzw. eine differenzierte Bedienung (siehe auch NVP Teil A – Rahmenplanung) im Angebotskonzept aufzunehmen. Dabei sind der Mitteleinsatz (monetär, infrastrukturell, personell) ebenso zu berücksichtigen, wie nachfrageseitige Erwägungen.

Im Aufgabenträgergebiet der Stadt Zwickau werden im Fahrplan 2019/20 die Verkehrsangebote Rufbus sowie ALiTa – Anrufnolientaxi vorgehalten. Auf sechs Stadtbuslinien wird für einzelne Fahrten ein ergänzendes Angebot in Form von Anruf-Linien-Taxi bereitgestellt. Im Verhältnis zum Gesamtangebot in der Stadt Zwickau fällt der Anteil an ergänzenden Angeboten gering aus und wird hauptsächlich in den Schwachverkehrszeiten (Abendstunden, Wochenende) angeboten.

In den Anlagen 2 und 3 sind die Linienleistungen und Linienangebote enthalten.

## 2.5 Verknüpfungspunkte

Die Verknüpfungspunkte des ÖPNV sind durch eine Bedienung mit regelmäßig verkehrenden Linien des ÖPNV gekennzeichnet, die ein verkehrlich sinnvolles, räumliches und zeitliches Umsteigen ermöglichen. Im erweiterten Sinne werden darunter auch Haltestellen des ÖPNV verstanden, die sich als Zugangsstellen zum SPNV mit attraktiven Übergängen zum MIV und zum Radverkehr besonders eignen.<sup>34</sup> Verknüpfungspunkte im erweiterten Sinne werden auch Mobilitätspunkte genannt, sofern eine Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger und -formen sowie weitere Mobilitätsdienstleistungen (Fahrradabstellanlagen, Ladeinfrastruktur, Sharingangebote) baulich bzw. organisatorisch untersetzt sind.

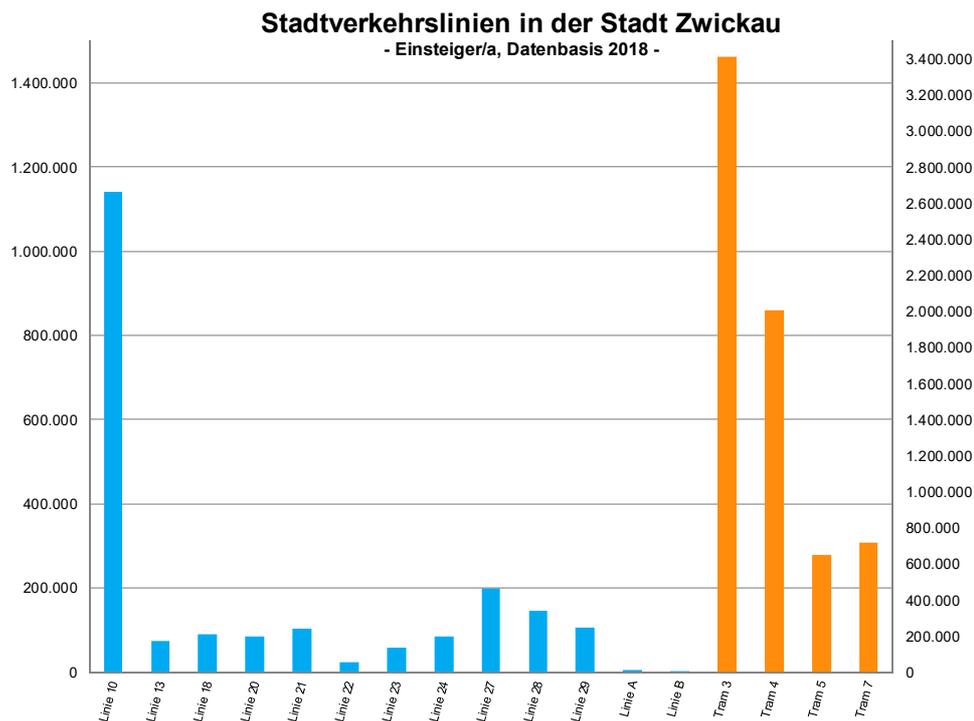
Die in Tabelle 10 genannten Verknüpfungspunkte zeigen bzgl. ihrer Bedienung unterschiedliche Funktionen. Die Zentralhaltestelle wird auf Grund ihrer Lage von einem Gros an Buslinien tangiert, welche zumeist auch den Hauptbahnhof bedienen. Eine überregionale Bedeutung hat der Verknüpfungspunkt Zwickau-Hauptbahnhof aufgrund des SPNV-Zugangs, der Vielzahl tangierender Regionalbuslinien und der Anbindung an die angrenzenden Regionen. Zwickau, Neumarkt ist der Hauptknoten der elf Stadtbus- und zwei Straßenbahnlinien, welche hier vielseitige Umsteigebeziehungen für das gesamte Stadtgebiet ermöglichen.

**Tabelle 10: Verknüpfungspunkte Stadt Zwickau mit verkehrenden Linien**

Verknüpfungspunkt	Fahrplan 2019/2020, verkehrende Linien (Einzelfahrten)
Zwickau, Zentralhaltestelle	Stadtverkehrslinien: 10, 29/181 Regionalverkehrslinien: 111, +129, (133), 135, +136, 138, 139, 140, 141, 143, 152, 156, 159, (173), 181, 213, 360
Zwickau, Hauptbahnhof	Stadtverkehrslinie: 10 Regionalverkehrslinien 111, +129, (133), 135, +136, 138, 139, 140, 141, 143, 152, 156, 159, (173), 181, 213, 360 SPNV-Linien: S 5/S 5x, RE 3, RB 1, RB 2, RB 30, RB 95,
Zwickau, Neumarkt	Stadtverkehrslinien: 10, 13, 18, 21, (22), 23, 24, 29, Nachtbusse A, B, C Tram 3, Tram 4 Regionalverkehrslinie: 136, 141
Zwickau, Zentrum	Stadtverkehrslinien: 24, B, Tram 3 SPNV-Linie RB 1 Regionalverkehrslinien: 135, 138, 139, 140, 141, 152, 156
Zwickau, Stadthalle	Stadtverkehrslinien: 13, 23, Tram 3 Regionalverkehrslinien: +136, 141 (am Wochenende) SPNV-Linien: RB 1 und RB 2
Zwickau, Pölbitz:	Stadtverkehrslinie: Tram 4 Regionalverkehrslinien: 173, 111
Zwickau, Paulusstraße	Stadtverkehrslinien: 27, Tram 4
Zwickau, Städt. Klinikum	Stadtverkehrslinien: Tram 4 Regionalverkehrslinie: +129
Zwickau, Himmelfürststraße	Stadtverkehrslinien: 10, Tram 3

<sup>34</sup> <http://www.landesentwicklung.sachsen.de/2375.htm>





**Abbildung 11: Fahrgastaufkommen Stadtverkehrslinien Stadt Zwickau (Datenbasis 2018)**

Die Straßenbahnlinien 3 und 4 erschließen die aufkommensstarken Siedlungsgebiete und weisen dementsprechend hohe Fahrgastzahlen auf. Durch die Bedienung dichter Siedlungsgebiete (Eckersbach ca. 14.000 Einwohner, Neuplanitz ca. 8.000 Einwohner) an beiden Enden der Linie 3 wird dort das vergleichsweise größte Fahrgastaufkommen generiert. Die Linie 10 ist mit Abstand das am stärksten nachgefragte Angebot im Stadtbusverkehr. Dies ist vor allem auf die Angebotsdichte (abschnittsweise 10-Min-Takt) und die Bedienung wichtiger Quell-Ziel-Beziehungen wie z.B. Neumarkt – Hauptbahnhof zurückzuführen.

Entsprechend sind die übrigen, in größeren Taktabständen (20 – 60 Minuten) verkehrenden Linien, deutlich weniger nachgefragt. Die Linien A und B sind spezielle Nachtbusangebote, die Linie 22 dient ausschließlich für Schüler- und Werkstattfahrten. Die Linie 13 verkehrt mit einem Grundangebot ausschließlich an Wochenenden und Feiertagen, im Erhebungszeitraum wurde an Wochentagen der Linienverlauf überwiegend durch die Regionalverkehrslinie 136 bedient.

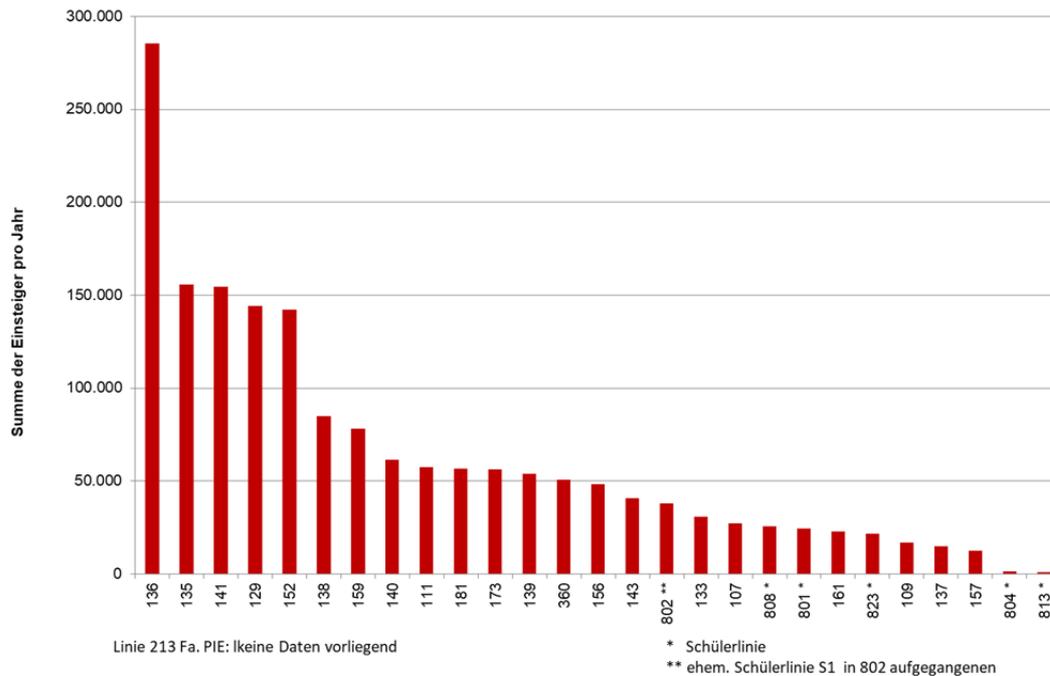
### Nachfrage Regionalverkehr

Für die Betrachtung der Nachfrage auf den Regionalverkehrslinien wurden die Schülerlinien nach § 43 PBefG mit einbezogen. Die erhobenen Daten stellen jeweils die Nachfrage auf dem gesamten Linienverlauf dar. Die nachfragestärksten einfahrenden Regionalverkehrslinien sind die Linien

- 129 Zwickau Hbf. – Werdau – Steinpleis – Zwickau, Städtisches Klinikum (PlusBus)
- 135 Zwickau Hbf. – Reinsdorf – Friedrichsgrün – Wilkau-Haßlau
- 136 Zwickau Hbf. – Wilkau-Haßlau – Kirchberg – Bärenwalde (PlusBus) und
- 141 Zwickau Hbf. – Oberhohndorf – Reinsdorf – Vielau – Wildenfels – Hartenstein – Langenbach (paritätisches Angebot mit der Stadtbuslinie 23).

Diese Linien erreichen ihr Fahrgastpotential durch eine stadtbusähnliche Bedienung im Stadtgebiet Zwickau. Die Stadtbuslinie 13 wurde zum Zeitpunkt der Datenerhebung paritätisch mit der Linie 136 betrieben.

**Regionalbuslinien mit Bedienung der Stadt Zwickau**  
*Fahrgastaufkommen/Jahr, Datenbasis 2018*



**Abbildung 12: Gesamtfahrgastaufkommen der einfahrenden RV-Linien (Datenbasis 2018)**

### 3 Infrastruktur

#### 3.1 Fahrzeuge (ÖSPV)

##### Busse

Die SVZ besitzt für die Erbringung der Verkehrsleistungen im Stadtgebiet einen Busfuhrpark von 26 Fahrzeugen. Weitere sieben Fahrzeuge kommen im Auftrag der SVZ durch Subunternehmer zum Einsatz. Die Tabelle 11 fasst die wesentlichen Merkmale dieser Busse zusammen.

**Tabelle 11: Status-quo Fahrzeugausstattung**

Eigenschaften	Gesamt	Minibus	Solobus	Gelenkbus
<b>Anzahl</b>	34	3	23	8
<b>Alter</b>	7	3	8	6
<b>Niederflur</b>	100%	100%	100%	100%
<b>Antrieb</b>				
<b>Biomethan</b>	69%	0%	70%	100%
<b>Diesel</b>	31%	100%	30%	0%

Die Fahrzeugflotte wird schrittweise gemäß dem laufzeitbedingtem 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 leicht von 8,03 auf 7 Jahre gesenkt werden. Mehr als zwei Drittel der Fahrzeuge werden mit Biomethan betrieben und sind somit deutlich umweltfreundlicher unterwegs als konventionelle Dieselsebusse.

Bezugnehmend auf die Barrierefreiheit ist positiv festzustellen, dass ausschließlich Niederflurfahrzeuge zum Einsatz kommen. Alle Busse der SVZ sind mit einer Kneelingfunktion ausgestattet. 23 Busse verfügen über eine Klapprampe. Für die Busse mit Rampe kann davon ausgegangen werden, dass fahrzeugseitig ein weitestgehend barrierefreier Fahrgastwechsel für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sichergestellt ist. Neben den Aspekten der Fahrzeugausstattung ist hierbei zusätzlich die Haltestelleninfrastruktur maßgeblich, um die maximale Spaltbreite von 5 cm zwischen Bord und Bus zu erreichen.

Alle Busse verfügen über eine umfassende Fahrgastinformation mittels ITCS, wodurch sowohl akustisch als auch visuell über die nächsten Haltestellen informiert wird. Über die weiteren Ausstattungsmerkmale eines barrierefreien ÖPNV, wie etwa der Innenraumgestaltung, liegen keine weiteren Daten vor. Sollten Abweichungen von den in Kapitel 6.1 [Barrierefreiheit Allgemein] genannten Mindeststandards vorliegen, so sind diese, soweit möglich, im Bestand nachzurüsten bzw. im Zuge der voranschreitenden Flottenerneuerung zu berücksichtigen.



**Abbildung 13: Busse von SVZ, RVW und Vertragspartnern im Busbetriebshof Bürgerschachtstraße (Bild: SVZ)**

## Straßenbahnen

Die Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH (SVZ) betreibt das Straßenbahnnetz Zwickau. Die Verkehrsdurchführung erfolgt mit den in Tabelle 12 aufgeführten Fahrzeugen. Seit der Erstellung der vorangegangenen Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist es zu keiner Neubeschaffung gekommen, weshalb der Großteil der Flotte weiterhin aus Hochflurfahrzeugen besteht. Da für den Betrieb der zwei vorhandenen Linien jedoch nicht alle Fahrzeuge benötigt werden, können die meisten Fahrten mit Niederflurfahrzeugen durchgeführt werden, wodurch mindestens alle 30 Minuten eine Fahrtmöglichkeit für Menschen besteht, die auf solche Fahrzeuge angewiesen sind. In den Haltestellen wird sowohl akustisch als auch visuell über die nächste Haltestelle informiert. Die Inneneinrichtung der Fahrzeuge kann nur in Teilen als kontrastreich beschrieben werden, sodass hier im Rahmen von Modernisierungsarbeiten sowie im Zuge des aktuell laufenden Prozesses der Neubeschaffung von Fahrzeugen ein im Sinne der Barrierefreiheit angepasstes Innendesign angestrebt werden sollte.

**Tabelle 12: Fahrzeugübersicht Straßenbahn SVZ**

	Tatra KT4D	GT6M/Nf
	Kurzgelenktriebwagen 4-achsig Deutschlandausführung	Gelenktriebwagen 6-achsig Meterspur 100% Niederflur
Durchschnittliches Alter	32 Jahre	27 Jahre
Hersteller	CKD Praha CSSR	MAN GHH Schienenverkehrstechnik Nürnberg
Fahrzeuganzahl	19	12
Fahrzeuglänge	18110 mm	27260 mm
Fahrzeugbreite	2220 mm	2300 mm
Anzahl der Drehgestelle / davon angetrieben	2/2	3 / jeweils das 2. Rad im Drehgestell ist angetrieben
Fahrzeugteile	2	3
Leergewicht	20,3 t	28 t
Sitzplätze / Stehplätze	34 / 119	61 / 141
Motorleistung	4x40 kW	3x100 kW
Niederflur	Nein	Ja

Des Weiteren verfügt die SVZ über folgende Fahrzeuge im Werks- und Museumsbetrieb:

- Gotha ET 57 (Baujahr 1960),
- Gotha EB 57 (Baujahr 1960),
- MAN-HTW (Baujahr 1912),
- MAN-HBW (Baujahr 1912) und
- KT4D Arbeitswagen (Baujahr 1988 / 2008).



Abbildung 14: Straßenbahnfahrzeuge in Zwickau

### 3.2 Haltestellen

Die Stadt Zwickau verfügt über 81 Straßenbahn- und 258 Bushaltestellen<sup>35</sup>. An 12 Straßenbahnhaltestellen befahren Busse den straßenbündigen Bahnkörper.

Ausgewählte Merkmale der Haltestelleninfrastruktur sind in Abbildung 15 aufgeführt.

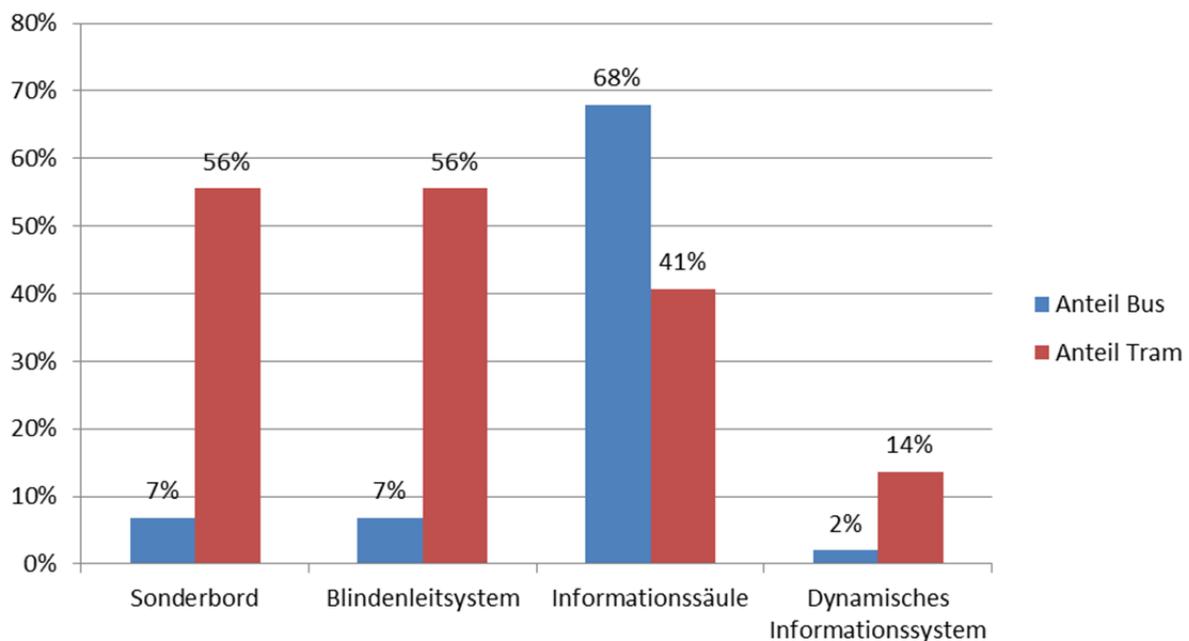


Abbildung 15: Ausstattung der Haltestellen (Stand Dezember 2019)

In Ergänzung zur Abbildung lässt sich feststellen, dass grundsätzlich ein weiterer Ausbaubedarf, insbesondere hinsichtlich der Barrierefreiheit, besteht. Vor allem die Bushaltestelleninfrastruktur weist in den Bereichen dynamische Fahrgastinformation und Ausstattung mit Sonderborden sowie Blindenleitsystemen einen sehr niedrigen Ausbaubestand auf. Über die Bordhöhen der nicht mit Sonderborden ausgestatteten Haltestellen sowie die Verteilung der unterschiedlichen Haltestellenarten liegen keine Informationen vor, sodass keine Aussage zum Umfang der notwendigen Anpassungen hinsichtlich des Ziels eines maximalen Spalts von 5 cm zwischen Bord und Fahrzeug getroffen werden kann. Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Ausbaustandard der Straßenbahnhaltestellen deutlich über denen des Busverkehrs liegt. Dennoch besteht auch im Bereich der

<sup>35</sup> Quelle: SVZ - Die baulichen Anlagen sind differenziert nach Fahrtrichtung stadteinwärts oder stadtauswärts und den einzelnen Halteständen am Zentralhalt.

Straßenbahn Ausbaubedarf, um eine Nutzbarkeit des gesamten ÖPNV für Personen mit eingeschränkter Mobilität sicherstellen zu können. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen auf der Leipziger Straße und der Brunnenstraße (abhängig von der Querspange) ist noch erforderlich.

Im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen wurden folgende Bushaltestellen bereits barrierefrei umgestaltet:

- Hst Katharinenstraße
- Hst Heinrich-Braun-Straße (beidseitig)
- Hst Planitz, Friedhof (beidseitig)
- Hst Oberhohndorf, Wasserturm
- Hst Maxhütte (stadteinwärts)
- Hst Abzweig Neuplanitzer Straße (stadteinwärts)
- Hst Cainsdorf, Gemeindeverwaltung (stadtauswärts)
- Hst Cainsdorf, Lindenstraße
- Hst Oberrothenbach, Wartehalle (beidseitig)
- Hst Paracelsus-Klinik (stadteinwärts)
- Hst Oberhohndorf, Schule
- Hst Crossen, Ernst-Otto-Straße (beidseitig)
- Hst Eckersbach, Mitte (beidseitig)
- Hst Frühlingsstraße (beidseitig)
- Hst Goethestraße (beidseitig)
- Hst Einkaufsmarkt Lerchenweg (stadtauswärts)
- Hst Zentrum (WHZ) an der B 173 (stadtauswärts)
- Hst. Tulpenweg
- Hst. Schillerstraße
- Hst. Hauptbahnhof (Linie 10)

## 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 die Stadt Zwickau ist somit eine indikative Vorausschätzung im Rahmen einer qualitativen Expertenprognose.

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

Der Landesverkehrsplan des Freistaats geht, aufgrund des durch zukünftigen Bevölkerungsrückgang sinkenden Gesamtverkehrsaufkommens, von einem insgesamt nur geringen Anstieg der Fahrten im ÖPNV um 20 Millionen bis 2030 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 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 13: 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 ÖPNV-Bonuskarte anstreben	↗
Motorisierungsgrad	leicht steigend	Negativ aber Potenzial vorhanden; Abhängigkeit von ÖPNV-Attraktivität	↘
Nutzerkosten			
ÖSPV	steigend	reale Konstanz	→
SPNV	steigend		
MIV	steigend		

Im Bereich des Aufgabenträgers Stadt Zwickau wird die Nachfrageentwicklung ambivalent zur Gesamtregion verlaufen. Als Oberzentrum und Verdichtungsraum der Nahverkehrsregion wird sowohl die Stadt Zwickau selbst, als auch die auf sie zulaufenden Verkehrskorridore verstärkte Nachfrage erfahren. Insbesondere durch die zunehmende Einbindung der Stadt in das derzeit entstehende PlusBus-Netz und die vorgesehene Bestellung von neuen barrierefreien Straßenbahnen ist in diesen Bereichen mit Nachfrageanstiegen im Prognosezeitraum zu rechnen. Jedoch sind auch einige hemmende Faktoren zu berücksichtigen, vor allem die negativen demografischen Entwicklungen werden mittelfristig zu weniger, aber dafür immer älteren Fahrgästen in Bussen und Bahnen führen. Des Weiteren weist die Stadt Zwickau, im Vergleich zu anderen städtischen Nahverkehrsräumen, einen sehr geringen ÖPNV-Nutzeranteil im Modal-Split auf. Unter Berücksichtigung dieser Einflussfaktoren ist insgesamt von einer Stagnation der Nachfrage im ÖPNV auszugehen.

Bei einer dementsprechenden nachfrageseitigen Entwicklung muss es bis 2025 zu weiteren Anpassungen im ÖPNV-Angebot der Stadt kommen. Insbesondere gilt es die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen, um so langfristig mehr Nutzer gewinnen zu können. Hierfür sind vor allem die kontinuierliche Einführung neuer, schneller PlusBus Verbindungen zwischen Stadt und Region und der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge von großer Relevanz. Letzteres trägt auch den gestiegenen demografischen Anforderungen Rechnung. Außerdem sollten auch bereits bestehende hochwertige ÖPNV-Angebote von Straßenbahn oder Stadtbus erhalten und nach Möglichkeit ausgebaut werden.

## 5 Bewertung

Die Kriterien der Bestandsaufnahme werden zusammengefasst wie folgt bewertet.

Der niedrigere Motorisierungsgrad des Oberzentrums verglichen mit den Landkreisen im Nahverkehrsraum ist Ausdruck eines höheren Fahrtenanteils des ÖPNV in der Stadt. Dieser ist siedlungsstrukturell begründet. Durch die höhere Ausstattung und Verteilung von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (Versorgung, Verwaltung, Bildung u. a.) erreicht man diese in den Gebieten höherer Zentralität durch geringeren Weg- und Zeiteinsatz.

Die Zusammensetzung des Modal-Splits in der Stadt Zwickau zeigt jedoch eine Besonderheit. Der ÖPNV-Anteil am Modal-Split von 10 % in der Stadt Zwickau ist für eine Stadt mit Straßenbahnnetz sehr gering. Zum Vergleich liegt der Anteil der ÖPNV-Nutzer im aufkommensbezogenen Modal-Split an Werktagen, erhoben im SrV-Städtepegel 2013, bei 17 %, der des MIV bei 41 %<sup>36</sup>. Die Nutzung des MIV wird zum Beispiel durch ein sehr gutes Parkflächenangebot im Stadtzentrum begünstigt.

Die Betrachtung der Ein- und Auspendlerbeziehungen der Stadt Zwickau verdeutlicht die starke Sogwirkung der Stadt auf den angrenzenden Landkreis (siehe Tabelle 3). Die abschnittsweise Verknüpfung von Stadtverkehrslinien mit Regionalverkehrslinien ist eine weitere Aufwertung der Oberzentren erschließenden Funktion des ÖPNV.

Die Mängel im Zwickauer ÖPNV-Netz liegen eher in der Zergliederung der zentralen Umsteigepunkte mit Hauptbahnhof, Zentralhaltestelle und Neumarkt, wo jeweils immer nur ein Teil des Verkehrs verknüpft ist. Am Neumarkt treffen sich die Straßenbahnlinien und ein Teil der Stadtbusse, am Hauptbahnhof der SPNV mit den Regionalbussen und an der Zentralhaltestelle fast nur der Regionalverkehr. Dazu kommt der unattraktive Vorplatz des Hauptbahnhofs mit unübersichtlichen Haltestellen. Durch die Anbindung an das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz kommt insbesondere dem Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof eine wichtige Rolle als Aufkommensschwerpunkt im Oberzentrum zu.

Weiterhin lässt die Anbindung von Gewerbestandorten in Zwickau sowie in unmittelbar angrenzenden Standorten zu wünschen übrig, z. B. Kopernikusstraße in Zwickau, Am Schmelzbach in Wilkau-Haßlau, VW in Mosel. Dort fehlt jeweils eine (brauchbare) ÖPNV-Anbindung. An der Reichenbacher Straße in Zwickau gibt es mit der Buslinie 29/181 zwar eine recht dicht befahrene Verbindung, aber ohne merkbaren Takt. Mit einem solchen Takt und einer Verkürzung der Zugangswege durch optimierte Haltestellenstandorte ließe sich der ÖPNV noch attraktiver gestalten.

Die Ausgestaltung des Straßenbahnliniennetzes bedarf weiterer Anpassungen zur Erhöhung der Attraktivität und der Transparenz für den Kunden. Es ist dabei stets auf die Abstimmung mit den weiteren Verkehrsträgern zu achten.

Im Stadtverkehrssystem Zwickaus ergänzen sich Bus und Straßenbahn bereits sehr gut. Die gute Netzabdeckung durch ÖPNV zeigt kaum Lücken. Ein hervorzuhebendes Merkmal ist das Nachtverkehrsangebot an Wochenenden.

Seit dem Jahr 1999 besteht das aktuell durch das Unternehmen Die Länderbahn GmbH (DLB) mit der Marke Vogtlandbahn bediente „Zwickauer Modell“. Zwischen dem Hauptbahnhof und der Haltestelle „Stadthalle“ befahren die Triebwagen eine reaktivierte Anschlussstrecke. Im weiteren Verlauf bis zur Haltestelle „Zentrum“ nutzen die Straßenbahn und der SPNV eine gemeinsame Trasse (Dreischienengleis). Mit der Strecke wird die Erreichbarkeit der Zwickauer Innenstadt aufgewertet und die Nutzung der Eisenbahn für die Bevölkerung attraktiver ermöglicht.

<sup>36</sup> TU Dresden - SrV 2013



**Abbildung 16: Straßenbahn in der Äußeren Schneeberger Straße mit Dreischienengleis**

### Schlussfolgerungen

Es besteht weiterer Investitionsbedarf am Hauptbahnhof, um die Bedingungen für Fahrgäste und ÖPNV-Akteure zu verbessern. Zur Netzgestaltung des Stadtverkehrs wurden Konzepte und Varianten aufgestellt. Diese sind weiter zu entwickeln und umzusetzen. Ziel muss es sein den niedrigen Modal-Split-Anteil des ÖPNV in der Stadt Zwickau weiter zu erhöhen.

Gemäß den Empfehlungen der Landesregierung ist der Erhalt des ÖPNV-Angebots und der Anlagen die vordergründige Prämisse im Stadtverkehr Zwickau. Als Oberzentrum und überregionaler Verknüpfungspunkt hat die Stadt Zwickau Sorge zu tragen, eine leistungsfähige und standardgerechte Einbindung in die übergeordneten Verkehrsnetze sicherzustellen. Darüber hinaus besteht außerdem Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Anschlüsse an Verknüpfungsstellen und der Fahrgastinformation im Stadtverkehrsnetz. Hierfür und für den Ausbau bedarf es stets der gesicherten Finanzierung und der Unterstützung durch den Freistaat Sachsen.

Das ÖPNV-Konzept sollte als perspektivische Entwicklung zwei zentrale Umsteigepunkte, Hauptbahnhof und Neumarkt entwickeln. Die Zentralhaltestelle hat in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung verloren und wird sich bei Entwicklung des ehemaligen Krankenhauses weiter verändern. Der unattraktive Vorplatz des Hauptbahnhofs ist zweifelsfrei ein Missstand und soll mit einer Umsetzung der gegenwärtig durchgeführten Planung zur Durchbindung der Straßenbahnstrecke zu Werdauer Straße grundlegend umgestaltet werden. Eine deutliche Aufwertung des Verknüpfungspunktes Hauptbahnhof hinsichtlich seiner Bedeutung wäre mit einer Einbindung Zwickaus an das Fernverkehrsnetz der DB AG möglich.

Mit Abriss der Schule und Neubau des Ärztehauses am Neumarkt lassen die Gegebenheiten perspektivisch eine Gleisverbindung von Planitz nach Marienthal zu. Das Erfordernis des Gleisbogens für die Entwicklung eines optimierten Liniennetzes ist zu bewerten.

## 6 Rahmenplanung, Gestaltung des ÖPNV

### 6.1 Barrierefreiheit

#### 6.1.1 Maßnahmen

Die Stadt Zwickau bekennt sich grundsätzlich zu den Zielen der Barrierefreiheit und treibt im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel einen zeitnahen barrierefreien Ausbau der ÖSPV-Infrastruktur voran, um einem möglichst großen Anteil der Bevölkerung in ihrer Mobilität zu unterstützen.

Für den Zeitraum 2021 – 2025 plant der Aufgabenträger eine umfassende Bestandsaufnahme. Diese Bestandsaufnahme erfolgt unter Beteiligung der Stadt als Baulastträger sowie der Behindertenbeauftragten der Stadt, der SVZ und gegebenenfalls der Polizei. Diese weiterführende Bestandsaufnahme soll Aufschluss darüber geben, wo kommende Projekte in Verbindung mit der barrierefreien Neu- bzw. Umgestaltung von Haltestellen in der Stadt Zwickau geplant sind. Die konkrete Ausgestaltung der Bestandsaufnahme stützt sich dabei auf den in Teil A dieser Fortschreibung des NVP verbundweit festgelegten Mindestanforderungen, um in einen einheitlichen Datenbestand der Städte und 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 technologischen Realisierbarkeit 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 NVP Teil A Kapitel 4.1 *Barrierefreiheit* aufgeführt sind.

Für die Stadt Zwickau besteht bereits eine Prioritätenliste zur zeitnahen Ausbauplanung (Anlage 4), welche allerdings nicht alle Haltestellen mit Ausbaubedarf umfasst und nicht anhand einheitlicher Kriterien erstellt worden ist. Bis zur Erstellung der vollständigen Prioritätenliste auf Grundlage des zu erstellenden Haltestellenkatasters ist die bestehende Priorisierung jedoch für die Planung des barrierefreien Ausbaus heranzuziehen.

Im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen wurde bereits für einige Haltestellen der barrierefreie Ausbau realisiert. (vgl. Kapitel 3.2 Haltestellen). Für folgende weitere (in Anlage 4 nicht benannte) Haltestellen wurde ein barrierefreier Umbau planerisch vorbereitet und soll in 2020<sup>37</sup> bzw. in den darauf folgenden Jahren im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen realisiert werden:

- Hst Schillerstraße
- Hst Tulpenweg (beidseitig)
- Hst Olzmannstraße – Höhe Abzweig zur JVA (beidseitig)
- Hst Lindenhof
- Audistraße (für Reisebusse)

#### 6.1.2 Ausnahmenfestlegungen nach § 8 Abs. 3 PBefG

In der Erläuterung zum novellierten PBefG wurde bereits dargelegt, dass § 8 Abs. 3 PBefG Ausnahmen zulässt, insofern diese konkret benannt und begründet werden. Für die im Rahmen der Analyse der Bestandsaufnahme erfolgten Ausbaupriorisierung wird davon ausgegangen, dass ein barrierefreier Ausbau aller Haltestellen bis 2022 finanziell sowie planerisch nicht vollständig 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,

<sup>37</sup> Die Rahmenplanung zur 4. Fortschreibung des NVP erfolgte im dritten Quartal 2020.

soll erreicht werden. Voraussetzung ist eine ausreichende Bereitstellung von Fördermitteln durch den Freistaat Sachsen für diesen Zweck, wie sie im Abschlussbericht der ÖPNV-Strategiekommision dargestellt ist.<sup>38</sup>

Ausgenommen hiervon sind Haltestellen, die nicht über eine barrierearme 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. Sobald eine entsprechende barrierefreie Zuwegung errichtet wurde, ist die Bewertung der entsprechenden Haltestelle jedoch neu vorzunehmen und in die Planung des Infrastrukturausbaus einzubeziehen.

### 6.1.3 Festlegung örtlicher Standards

Gemäß der in Teil A beschriebenen Ausbauvorgaben sollen die baulichen Anlagen im Bereich des ÖSPV unter Beachtung von BOStrab, BOKraft sowie Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ) errichtet werden. Des Weiteren sollen die Inhalte der DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, der DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum sowie der DIN 32981 Zusatzeinrichtung für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) – Anforderungen in ihrer jeweils aktuellsten Form als Planungsgrundlage einfließen. Kernelemente hierbei sind ausreichend Bewegungsfreiheit für Menschen mit Rollstühlen bzw. Gehhilfen, ein Blindenleitsystem sowie ein ausreichend hohes Haltestellenbord. Die dargelegten Gesetze und Normen lassen in vielen Fällen (bspw. bezüglich der Bordhöhe) Abweichungen oder Bauformen innerhalb bestimmter Intervalle zu. Für die im Folgenden aufgeführten Punkte werden für die Stadt Zwickau örtliche Standards festgelegt, von denen nur in Ausnahmefällen abgewichen werden soll:

- Die Bordhöhen sollen auf Grund der örtlichen Gegebenheiten auf 16 cm<sup>39</sup> festgelegt werden.
- Soweit baulich umsetzbar, sollen Sonderborde verbaut werden (bspw. Kasseler Sonderbord).
- Wo baulich möglich, sollen Haltestellenkaps oder, bei geringer Verkehrsbelastung, Haltestellen parallel zum Fahrbahnrand angelegt werden, um ein genaueres Anfahren der Fahrzeuge zu ermöglichen.

## 6.2 Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderung soll mit Angeboten des Linienverkehrs gesichert bzw. hergestellt werden. Das Erfordernis freigestellter Beförderungen ist wegen des damit verbundenen erheblichen finanziellen Mehraufwands möglichst zu vermeiden.

<sup>38</sup> Abschlussbericht der Strategiekommision für einen leistungsfähigen ÖPNV/SPNV im Freistaat Sachsen, S. 55/124 f.

<sup>39</sup> 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 Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten

Im Folgenden sind die allgemeinen Mindestanforderungen an die Durchführung von ÖSPV-Leistungen in Aufgabenträgerschaft der Stadt Zwickau zusammengefasst aufgeführt, diese stellen die Mindestanforderungen an die Qualität der Leistungserbringung dar. Übergeordnete Anforderungen sind in der Leistungsbeschreibung zur Bedienung des ÖSPV-Angebot der Stadt Zwickau aufgeführt.

Anforderungsbereich	Anforderungseigenschaft	Anforderung
Fahrzeuge	Technische Standards	Fahrzeuge müssen in betriebssicherem und fahrbereiten Zustand, entsprechend gesetzlicher Bestimmungen (insb. PBefG, BO-Kraft, BO-Strab, StVZO), sein.
		Fahrzeuge müssen mind. der VDV-Rahmenempfehlung für Niederflur-Linienfahrzeuge in der jeweils gültigen Fassung sowie der aktuellen EURO-Norm bzgl. Abgasemissionsgrenzwerten entsprechen
		Der Einsatz der nicht barrierefreien Straßenbahnen des KT4D ist bei Mischbetrieb mit Niederflur-Straßenbahnen möglich.
		Die Qualität der Omnibusflotte (durchschnittliches Fahrzeugalter, 100 % Niederflurigkeit, Fahrzeuggröße und Fahrzeugstandards sowie Umwelteigenschaften) wird in der Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und Unternehmen festgelegt.
		Das Fahrzeugalter der Busse darf 16 Jahre nicht überschreiten. Ausnahmen sind dem Aufgabenträger anzuzeigen und nachvollziehbar zu begründen.
		Das Fahrzeugalter der Straßenbahnen darf 25 Jahre nicht überschreiten. Umfangreiche Modernisierungen verlängern das Fahrzeugalter um weitere 25 Jahre. Ausnahmen sind dem Aufgabenträger anzuzeigen und nachvollziehbar zu begründen
	Fahrgastkomfort/ Barrierefreiheit	Anforderungen an Barrierefreiheit sind gemäß BGG § 4(*1) bzw. Art. 9 UN-BRK zu gewährleisten
	Fahrzeuge mit Kneeling sind – wenn nicht bereits vorhanden – mit technischer Einstiegshilfe (z. B. portable Rampen) zur Erleichterung des Ein- und Ausstiegs für mobilitätseingeschränkte Menschen auszustatten. <sup>40</sup>	

<sup>40</sup> Konsens, bis zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit.

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

Teil B-V – Stadt Zwickau

Beschlussfassung 18.06.2021

Anforderungsbereich	Anforderungseigenschaft	Anforderung
Fahrzeuge (Fortsetzung)	Fahrgastinformation	Bereitstellung ausreichender Platzkapazitäten im Linienbetrieb, mind. zwei VDV-gerechte Rollstuhl-/ Kinderwagenstellplätze sowie Vorrangsitze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste
		Vollmatrixanzeige
		Elektronische Zielanzeige Front und an der Einstiegsseite.
		Liniennummer Front-, Einstiegs- und Heckseite.
	Weitere Ausstattung	Akustische – möglichst elektronische – und optische Haltestellenankündigung.
		Installation von mind. zwei Entwertern und einem Fahrscheinverkaufsautomaten (mindestens bargeldloser Zahlungsverkehr).
	Verbundzugehörigkeit	Ausstattung mit Fahrgastzählsystemen ist mit dem Verkehrsverbund abzustimmen.
	Versicherung	Auf allen im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugen ist auf die Zugehörigkeit zum VMS deutlich sichtbar hinzuweisen, z. B. durch einen Aufkleber am vorderen Einstieg.
	Werbung	Der Verkehrsunternehmer hat für die Fahrzeuge und das Fahrpersonal einen angemessenen Versicherungsschutz vorzuhalten.
		Werbung für Dritte, insbesondere Außenwerbung auf den Fahrzeugen, ist grundsätzlich gestattet. Die Werbeinhalte dürfen nicht gegen die Interessen des Auftraggebers oder gegen die allg. anerkannten Normen von Moral und Ethik verstoßen. Die Werbung für politische Parteien und Verbände, Spielhallen, Spirituosen und Tabakwaren sowie jugendgefährdende Werbung sind nicht zulässig.
Personal	Kompetenz/ Schulung	Bei Außenwerbung an den Fahrzeugen dürfen max. 30 % der gesamten Fahrzeugscheibenfläche verdeckt werden.
		Fahrpersonal muss entsprechend der gesetzlichen Bestimmungen zum Führen von Omnibussen und/ oder Straßenbahnen berechtigt sein.
		Einhaltung von gesetzl. Vorschriften über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten muss erfolgen. Das Fahrpersonal ist regelmäßig entsprechend der gültigen EU-Verordnung zu schulen und auf den Fahrzeugen zu überwachen.

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

Teil B-V – Stadt Zwickau

Beschlussfassung 18.06.2021

Anforderungsbereich	Anforderungseigenschaft	Anforderung	
Personal (Fortsetzung)	Auftreten/ Verhalten	Fahrpersonal muss über einfache Kenntnisse der Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen sowie über Fahrplan, Streckenführung und Umsteigebeziehungen verfügen und Auskunft geben können. Des Weiteren soll es Grundkenntnisse über Fahrzeuge besitzen.	
		Dienstbekleidung; äußerlich gepflegtes Erscheinungsbild;	
		Verhalten: hilfsbereit, ruhig und besonnen, ausgeglichen, belastbar und verbindlich;	
		Mitarbeiter müssen einen gepflegten, ordentlichen und qualifizierten Eindruck hinterlassen.	
	Schülerverkehr	In deutscher Sprache deutlich mit Fahrgästen und Leitstelle kommunizieren.	
		Der Auftragnehmer des Verkehrsangebots übernimmt die Planung und Durchführung der gesamten Schülerbeförderung auf Grundlage der aktuellen Satzung.	
	Fahrplanung	Fahrplanänderungen nur zum Fahrplanwechsel zulässig. Ausnahmen nur bei Anpassung an Eisenbahnverkehrsangebot oder bei berechtigtem öffentlichem Interesse.	
		Vermeidung von Überlagerungsverkehren	
	Betrieb/ Service	Tarif	Fahrplandaten müssen fristgemäß an den VMS geliefert werden. Erstellung Fahrplanangebot und die Herstellung der Anschlüsse müssen unter Beachtung der Vorgaben des VMS erfolgen.
		Beschwerdemanagement	Es gelten die Tarif- und Beförderungsbestimmungen des VMS.
Ein Beschwerdemanagement ist vorzuhalten.			
Fahrgastinformation		Beschwerden, die in die Zuständigkeit der Auftragnehmerin fallen, werden innerhalb von höchstens zwei Wochen nach Eingang beantwortet. Sofern der Vorgang innerhalb von zwei Wochen nicht aufgeklärt werden kann, erhält der Fahrgast spätestens nach zwei Wochen einen Zwischenbericht. Die endgültige Bearbeitung und Antwort erfolgt dann spätestens innerhalb von vier Wochen nach Eingang. Ist eine Beantwortung durch die Auftragnehmerin nicht möglich, ist die Eingabe umgehend an die zuständige Stelle weiterzuleiten oder den Kunden die zuständige Stelle zu nennen.	
		Fahrgäste sind bei Betriebsunterbrechungen im Rahmen bestehender Möglichkeiten zu informieren.	

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

Teil B-V – Stadt Zwickau

Beschlussfassung 18.06.2021

Anforderungsbereich	Anforderungseigenschaft	Anforderung
Betrieb/ Service (Fortsetzung)	Störungsmanagement	In den Fahrplänen sind barrierefreie Haltestellen und Fahrten auszuweisen.
		Mindestens ein Kundencenter in Zwickau muss vorgehalten werden.
		Notfall- und Störungsmanagement ist vorzuhalten
		Kurzfristige Betriebsunterbrechungen aufgrund äußerer Einflüsse sind durch betriebslenkende Maßnahmen zu minimieren. Die Fahrgäste sind im Falle kurzfristiger Betriebsunterbrechungen im Rahmen der jeweils bestehenden Möglichkeiten zu informieren.
	Im Bedarfsfall soll soweit möglich der kurzfristige Einsatz von Ersatzfahrzeugen erfolgen.	
Pünktlichkeit	Verpflichtung zur Fahrplantreue.	

## 6.4 Maßnahmen, Bedienstandards, Linienbündel

Die aufgeführten Festlegungen sind im Einvernehmen mit dem durch die Stadt Zwickau beschlossenen ganzheitlichen ÖPNV-Konzept (2012) entwickelt worden. Die dargestellten Zielnetze sind vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Finanzierungsmöglichkeiten und der baulichen Umsetzung der entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen zu betrachten.

Im Sinne eines kontinuierlich guten ÖPNV-Angebots wurde in diesem Kapitel das bestehende ÖPNV-Konzept aktualisiert und explizit nicht erneuert. Die Linien des Stadtverkehrs Zwickau werden in die nachfolgend erläuterten Linienbündel differenziert. In Anlage 5 sind die erforderlichen Mindestübergangszeiten je Verknüpfungspunkt benannt.

### 6.4.1 Straßenbahn Zwickau

Ein „schlankes“ Straßenbahnnetz mit zwei Linien Eckersbach – Neuplanitz und Pölbitz – über Hauptbahnhof – Klinikum ist sowohl unter betriebswirtschaftlichen Aspekten als auch aus Sicht der Fahrgäste das langfristige Hauptziel im Stadtverkehr Zwickau. Mit diesem Vorhaben gehen die folgenden Zielstellungen einher.

Die deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit von relevanten Zielen wie Hauptbahnhof, Verwaltungszentrum oder Klinikum aus dem gesamten Stadtgebiet und die bessere Anbindung an das S-Bahn-Netz Mitteldeutschland (Zwickau – Leipzig und Halle inkl. Flughafen) durch den ÖSPV fördern eine weitere Potenzialerschließung im Stadtverkehr Zwickau.

Die Überlagerung von Straßenbahnlinien soll minimiert und eine optimale Anzahl der Einsatzkilometer erreicht werden. Eine höhere Fahrgastnachfrage ergibt sich aus dem verbesserten Liniennetz, speziell durch die bessere Anbindung des Hauptbahnhofs. Es wird eine entsprechende Effizienzsteigerung des ÖPNV-Systems durch die Abwicklung der höheren Nachfrage mit dem geringsten Fahrzeugeinsatz erwartet und damit auch die Einsparung von Investitionen in den Straßenbahnfahrzeugpark.

Die bessere Integration des Hauptbahnhofs in das Stadtverkehrsnetz, die geringere Notwendigkeit von Umstiegen sowie eine sehr hohe Transparenz des Netzes durch die klare Linienführung verdeutlichen dem Fahrgast zusätzlich die Sinnhaftigkeit der Maßnahme.

Die Abbildung 16 zeigt das beschriebene Zielnetz Straßenbahn in einer schematischen Darstellung.

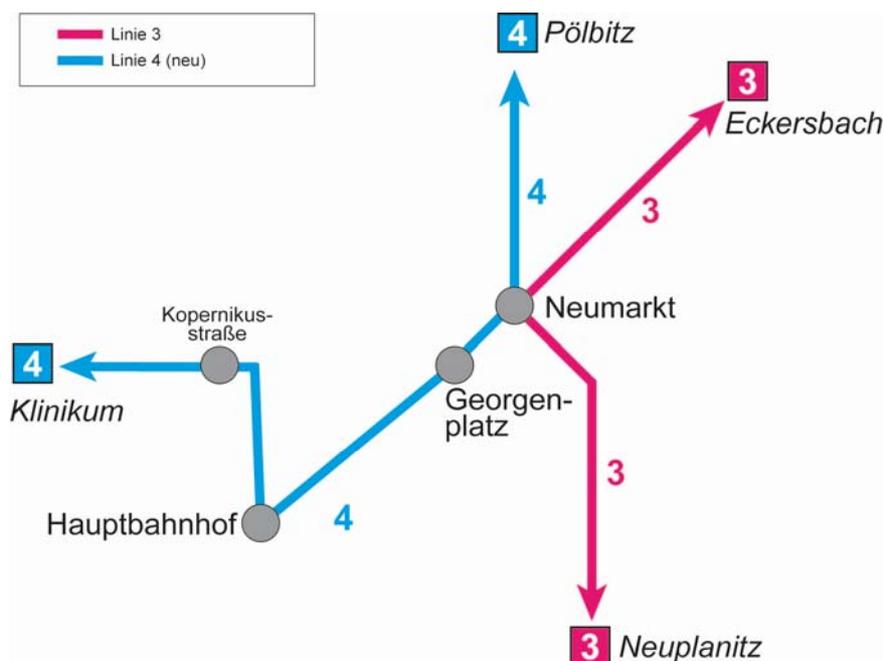


Abbildung 17: schematisiertes Straßenbahnlinienetz Zweilinienvariante (Zielnetz)

Diese Maßnahmen sind vorbehaltlich der Umsetzung der unter Infrastrukturmaßnahmen beschriebenen Vorhaben zu betrachten.

Langfristig werden für die Straßenbahnlinien folgende Bedienstandards vorgesehen.

**Tabelle 14: Bedienstandards Linienbündel Straßenbahn**

Linie	Relation	Takt HVZ	Einsatzzeit	Bemerkungen
3	Neuplanitz – Eckersbach	10 min	4:00 Uhr bis 0:00 Uhr	Takte in den NVZ 15 bzw. 30 Min., am Wochenende späterer Betriebsbeginn
4	Pölbitz – Hauptbahnhof – Städtisches Klinikum			

Es ist zu prüfen, ob eine Nummerierung „1“ und „2“ für die Straßenbahnlinien zur Verbesserung der Nachvollziehbarkeit für die Kunden umzusetzen ist. Somit würde sich auch das Zwei-Linien-Netz in der Nummerierung widerspiegeln.

### 6.4.2 Vorstufe Straßenbahn bis 2025

Mit dem übergeordneten Ziel der Zwei-Linien-Lösung für Zwickau wird bis zur Umsetzung der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen eine Zwischenlösung bzw. Vorstufe angeboten. Dies sieht folgendes, ausdrücklich provisorisches Linienangebot wie im Status Quo vor:

Das Straßenbahnnetz ist auf ein klar strukturiertes Zwei-Linien-System umgestellt und wird durch die Buslinie 10 ergänzt. Der Linienast Georgenplatz – Hauptbahnhof wird vorübergehend nicht durch die Straßenbahn bedient. Die Anbindung des Hauptbahnhofes wird über die Buslinie 10, welche in einigen Tageslagen zwischen Neumarkt und Hauptbahnhof auf einen 10-Min-Takt verdichtet wird, gesichert. An den Haltestellen Neumarkt und Georgenplatz kann (u.a. von der Linie 10) in die beiden Straßenbahnlinien umgestiegen werden. Ergänzend zur avisierten Vorstufe wirken die SPNV-Linien RB 1 und RB 2, welche die Haltestelle Zentrum mit dem Hauptbahnhof direkt verbinden sollen.

Die vorübergehende Nichtbedienung des Linienastes Georgenplatz – Hauptbahnhof hat seine Ursache in den baulichen Defiziten eines Streckenabschnittes im Bereich Bahnhofsvorplatz. Unter Betrachtung der Zeitdauer bis eine Verbindung des Hauptbahnhofes bis Werdauer Straße mittels Straßenbahn verkehrswirksam wird, soll auch bewertet werden, ob der Linienast wirtschaftlich wieder aktiviert werden kann.

### 6.4.3 Stadtbus Zwickau

Eine langfristige Ausrichtung des Stadtverkehrsliniennetzes und die Abstimmung der Stadt- und Regionalbusverkehre sind weiterhin Zielstellung des Stadtbuskonzeptes. Die Steigerung der Attraktivität und Effizienz des ÖPNV sowie die Verringerung der Anzahl der Schnittstellen im Stadtgebiet sollen erreicht werden.

Bedeutendste Verknüpfungsstelle im Stadtzentrum sowohl zwischen den Stadtbuslinien untereinander und – im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Straßenbahnnetzes – zwischen Stadtbus und Straßenbahn bleibt die Haltestelle Neumarkt. Gleichzeitig wird die heutige Zentralhaltestelle zukünftig aufgelassen. Dies ist möglich, da die Endpunkte der meisten Regionalbuslinien am Hauptbahnhof liegen und die Stadtbuslinien als Durchmesser- oder Radiallinien über den Georgenplatz bzw. Neumarkt verkehren.

Eine Umbenennung der Haltestelle Neumarkt zu „Neumarkt (Zentralhaltestelle)“ wird in Betracht gezogen, um die Bedeutung der Haltestelle hervorzuheben.



**Abbildung 18 rückzubauende Haltestelle Zwickau Zentralhaltestelle**

Das Stadtbuskonzept sieht Hauptlinien auf wichtigen Relationen vor. Die Anbindung der nicht durch die Straßenbahn erschlossenen Stadtteile wie Nieder- und Oberplanitz an den Hauptbahnhof bzw. die Innenstadt stellen die Hauptfunktion dieser Linien dar. Die Siedlungsschwerpunkte werden durch das Stadtbusnetz direkt erschlossen. Suburbane Gebiete mit geringerer Siedlungsdichte erhalten eine grundsätzliche Anbindung (ggf. mit Umstieg) an das ÖPNV-Netz, vorrangig an das Straßennetz, dem Grundgerüst des ÖPNV-Systems. Die Ergänzung des Straßennetzes und die einfache und nutzerfreundliche Ausgestaltung des Stadtverkehrskonzeptes sind dabei übergeordnete Ziele.

Gemäß dem ganzheitlichen ÖPNV-Konzept<sup>41</sup> sollen die Stadtbuslinien, welche zwischen den Haltestellen Äußere Schneeberger Straße und Neumarkt verkehren, eine schnelle, direkte Innenstadtverbindung über Innere Schneeberger Straße – Hauptmarkt – Alter Steinweg erhalten.

Die vollständige Umsetzung des Zielnetzes Straßenbahn (Abbildung 17: schematisiertes Straßennetz Zweilinienvariante (Zielnetz)) wird langfristig zu einem späteren Zeitpunkt realisiert. Ein Großteil der Modifikationen im Zielnetz Bus ist jedoch bereits mit den aktuellen Rahmenbedingungen realisierbar bzw. bereits umgesetzt. Hervorzuheben ist dabei die Relation Hauptbahnhof – Zentralhaltestelle welche bis zur Wiederinbetriebnahme des Straßennastes durch den Stadtbus im 10-Min-Takt bedient wird. Der Hauptbahnhof bleibt unabhängig davon langfristig als wichtiger Bus halt und Verknüpfungspunkt mit S-Bahn und Regionalverkehr bestehen.



**Abbildung 19 Straßenbahntrasse „Alter Steinweg“**

<sup>41</sup> Ganzheitliches ÖPNV-Konzept der Stadt Zwickau, Stufe III: Vorzugskonzept, November 2012

**Zielnetz Bus**

Die Linien des Zielnetzes sind in Haupt- und Nebenlinien differenziert.

Die **Hauptlinien** fahren Aufkommensschwerpunkte ab und verbinden wichtige Ziele auf möglichst direktem Weg miteinander. Sie erfordern:

- einen dichteren Takt, möglichst in Abstimmung mit wichtigen Umsteigeangeboten,
- größere Fahrzeuge und
- lange Betriebszeiten.

Die avisierten **Hauptlinienrelationen**<sup>42</sup> verlaufen entlang der folgenden Strecken<sup>43</sup>:

- Weißborn – Neumarkt – Hauptbahnhof – Planitz – Cainsdorf [– Wilkau-Haßlau]
- (Rottmannsdorf –) Oberplanitz – Neuplanitz – Marienthal – Städtisches Klinikum
- Kaufmarkt – Auerbach – Eckersbach – Hp. Pölbitz (– Niederhohndorf)
- [Ebersbrunn – Stenn – Lichtentanne –] Reichenbacher Straße – Hauptbahnhof – Neumarkt
- Auerbach – Eckersbach – Neumarkt – Oberhohndorf – [Vielau – Friedrichsgrün]

**Nebenlinien** führen durch weniger dicht besiedelte Gebiete und gewährleisten eine Grunderschließung an den städtischen ÖPNV. Sie gewährleisten:

- einen dünneren Takt mit abgestimmten Umsteigeangeboten,
- möglichst kurze Wege an den Umstiegen zu weiterführenden städtischen ÖPNV-Linien,
- kleinere Fahrzeuge,
- mögliche Anpassungen zu Hauptlastzeiten/ im Schülerverkehr in Takt und Fahrzeugen .

Folgende **Nebenlinienrelationen** untersetzen das übergeordnete Netz aus Straßenbahn- und Hauptbuslinien:

- Brand – Städtisches Klinikum / Hartmannsdorf – Königswalde – Marienthaler Höhe – Kopernikusstraße – Neumarkt – Pöhlau – Kaufmarkt
- Schneppendorf – Crossen – Pölbitz Wende – Mosel – Schlunzig
- Hüttelsgrün – Planitz – Cainsdorf – Bockwa – Alter Steinweg – Neumarkt

Die Mindestbedienhäufigkeit des Zielnetzes ist in Tabelle 15 zusammengefasst.

**Tabelle 15: Bedienhäufigkeit Zielnetz Bus**

Kategorie	Hauptlinien	Nebenlinien
Hauptzeit 6:00 Uhr - 9:00 Uhr an Schultagen	20 min-Takt auf Kernstreckenabschnitten	30- bis 40-min-Takt je nach Relevanz
Nebenzeiten	30 Minuten	120-min-Takt
alternierende Anfangs- bzw. Endpunkte außerhalb des Stadtgebiets	60-min-Takt	120-min-Takt

<sup>42</sup> ( ) = Endpunkte mit weniger Fahrten in Ergänzung der Hauptrelation

<sup>43</sup> [ ] = potenzielle Ziele außerhalb des Stadtgebiet in Abstimmung mit dem Landratsamt Zwickau

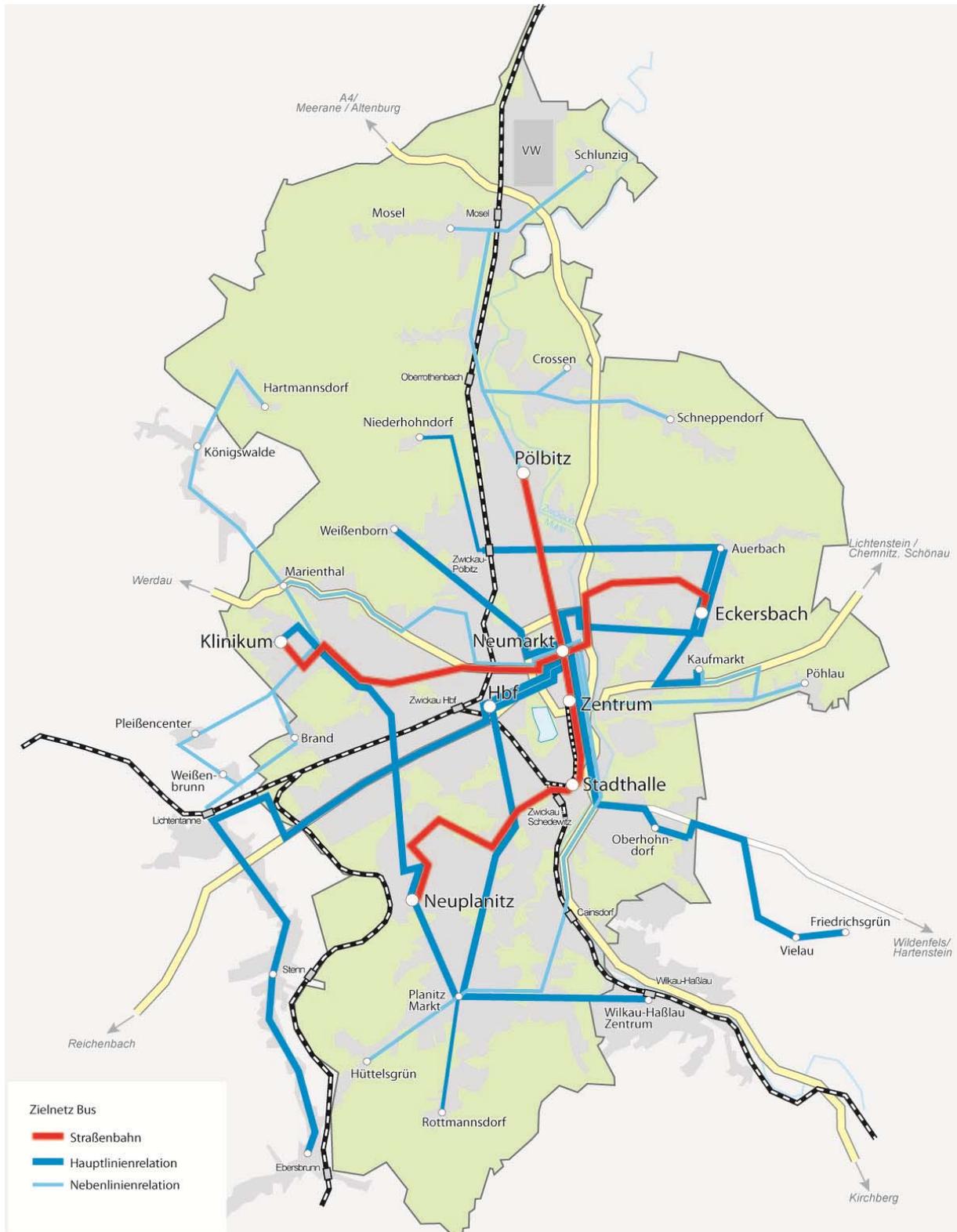


Abbildung 20 Oberzentrum Zwickau – Zielnetz Bus bis 2025

In Tabelle 16 werden Standards für die bestehenden Linien des Stadtverkehrs Zwickau festgelegt, welche sukzessive an das Zielkonzept Bus angepasst werden sollen.

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

Teil B-V – Stadt Zwickau

Beschlussfassung 18.06.2021

Tabelle 16: Bedienstandards des Linienbündels Stadtbus Zwickau

Linie	Relation	Takt HVZ	Einsatzzeit	Bemerkungen
10	Wilkau-Haßlau – Neumarkt – Weißenborn / Niederhohndorf	10 / 20- Min-Takt	4:00 Uhr bis 0:00 Uhr	Takte in den NVZ 15 / 30 Min. sonntags Betriebsbeginn 5:00 Uhr– verstärkte Bedienung mit Gelenkbussen, Anpassung der Bedien-/Taktzeiten an die Straßenbahnlinien
11	Wilkau-Haßlau – Cainsdorf Wiener Spitze – Niederdorf – Gemeindeverw. – Planitz, Markt	2-h-Takt	7:00 Uhr bis 17:00 Uhr	Anruf- Linien- Taxi - fährt nur nach Anmeldung Mo - Fr
18	Neumarkt – Georgenplatz – Königswalde/ Hartmannsdorf	60 Min	7:00 Uhr bis 17:00 Uhr	2-h-Takt am Wochenende, RufBus Königswalde, Gemeindeverwaltung - Hartmannsdorf, Gerätehaus
20	Planitz, Markt – Rottmannsdorf / Hüttelsgrün	30-Min- Takt	4:00 Uhr bis 23:00 Uhr	Verlängerung der Linie 10, 1-h-Takt am Wochenende und Betriebsbeginn 6:00 Uhr
21	Neumarkt – Georgenplatz – Brand – Weißenbrunn, Mühlensteig	60-Min- Takt	5:00 Uhr bis 22:00 Uhr	2-h-Takt am Wochenende und Betriebsbeginn 7:00 Uhr
23	Neumarkt – Stadthalle – Oberhohndorf	30-Min- Takt	5:00 Uhr bis 20:00 Uhr	Bedienung Mo – Fr (Linie 141 am Wochenende) Stadt-Regional-Bus 23/141
24	Auerbach – Neumarkt – Pöhlau	20 / 40- Min-Takt	4:00 Uhr bis 22:00 Uhr	Kleinbus im 40-Min-Takt nach Pöhlau 1-h-Takt am Wochenende und Betriebsbeginn 7:00 Uhr
27	Marienthal – Planitz, Markt	30-Min- Takt	4:00 Uhr bis 00:00 Uhr	1-h-Takt samstags, 2-h-Takt sonntags und Betriebsbeginn sonntags 6:00 Uhr
28	Weißenborn – Pölbitzer Bhf – Eckersbach – Dresdner Straße	30-Min- Takt	5:00 Uhr bis 19:00 Uhr	1-h-Takt am Wochenende und Betriebsbeginn 8:00 Uhr
29	Neumarkt – Flugplatz – Lichtentanne – Stenn	30-Min- Takt	4:00 Uhr bis 22:00 Uhr	1-h-Takt samstags, 2-h-Takt sonntags und Betriebsbeginn 7:00 Uhr Stadt-Regional-Bus 29/181
A/B/C	Nachtbusse			Einsatz am Wochenende Anruf-Linien-Taxi Linie C

Tabelle 17: VW-Werkverkehr

Linie	Relation	Einsatzzeit	Bemerkungen
VW 1, 2, 3, 512, 515	Werksverkehr Stadtgebiet Zwickau – VW-Werk Zwickau- Mosel	Im Rahmen der Schichtwechsel.	Nur für die Belegschaft von VW Sachsen. Verkehrt auf verschiedenen Routen, sodass das gesamte Stadtgebiet erschlossen wird.

Die Linien 13, 22 und 26 nehmen im Angebot eine untergeordnete Rolle ein und ergänzen dies bei der Schülerbeförderung oder am Wochenende.

Die folgenden Prüfaufträge sollen hinsichtlich einer Verbesserung des Angebots für die Fahrgäste sowie einer betrieblichen und wirtschaftlichen Umsetzung bis spätestens im Jahr 2025 geprüft werden:

- Integration des nördlichen Stadtgebietes (Ortsteile Crossen, Mosel, Schlunzig, Schneppendorf) in Stadtverkehr Zwickau
- Verbesserte Anbindung des Gebietes Cainsdorf-Niederdorf
- Anbindung der Schloßbergsiedlung in Planitz (ggf. über alternative Bedienformen)
- Umsetzung der Relationen avisierter Haupt- und Nebenlinien
- Führung der Linie 10 über Zwickau-Pölbitz (SPNV) und Berufsschule statt über Sachsenring
- Führung der Linie 10 im Zielnetz über Werdauer Straße (Hst Brunnenstraße) statt Bahnhofstraße
- Führung der Linie 18/21 über Reichenbacher Straße und Hbf statt über Werdauer Straße
- Führung der Linie 23 aus Oberhohndorf ab Stadthalle (SPNV) Richtung Geinitzsiedlung und Planitz Markt statt parallel zur Linie 3 zum Neumarkt
- Führung der Linie 29 im Zielnetz wie Linie 10 über Werdauer Straße und Hbf
- Verdichtete Erschließung der Nordstadtteile (Oberrothenbach, Mosel, Schlunzig, Schneppendorf) ab/bis Straßenbahndstelle Pölbitz
- Verknüpfung der Linien 27 (Erschließung südwestlich des Stadtzentrums) und 28 (Erschließung nördlich des Stadtzentrums) über Kopernikusstraße
- Verlängerung der Linie 28 von Eckersbach bis Hauptbahnhof

### 6.4.4 Stadt- Regional-Bus

Die Stadt und der Landkreis Zwickau haben vereinbart, die Doppellinien, welche Stadt- und Regionalverkehr vereinen, regelmäßig auf die Nachfrageentwicklung zu prüfen. Beide haben das Ziel, die Weiterentwicklung der Linien gemeinsam abzustimmen und voranzutreiben. Zur besseren Verzahnung der Umlandregion Zwickaus mit der Stadt Zwickau sind in Abstimmung mit den Unternehmen RVW und SVZ folgende Linien für abgestimmte Stadt-Regionalbuslinien vorgesehen.

Tabelle 18: Bedienstandards Linienbündel Stadt-Regionalbus in der Stadt Zwickau

Linie	Relation	Takt / Einsatzzeit	Bemerkungen
23/141	Zwickau –Reinsdorf – Vielau –Wildenfels – Hartenstein – Langenbach	30 / 60 Min.	Takte in den NVZ 30 / 60 / 120 Min.;
29/181	Zwickau – Lichtentanne Stenn – Schönfels – Neumark - Reichenbach	5:00 Uhr bis 22:00 Uhr	Am Wochenende späterer Betriebsbeginn: Sa: 7:00 Uhr So+ Ftg: 9:00 Uhr

Es ist durch die Stadt und der Landkreis Zwickau gemeinsam zu prüfen, inwieweit hierbei weitere Relationen aufgenommen werden können. Eine Anbindung des Lichtentanner Ortsteils Ebersbrunn über Linie 29 oder durch eine Verlängerung der Linie 20 soll geprüft werden.

Hinsichtlich einfahrender PlusBus-Linien bedarf es vor allem einer Evaluierung und Realisierung folgender Planungsansätze.

- PlusBus 141 in Verknüpfung mit Linie 135 und unter Berücksichtigung der Anbindung der Schulstandorte in Zwickau und in Wilkau-Haßlau
- PlusBus 152 Zwickau – Lichtenstein – Oberlungwitz – Chemnitz, Schönau
- weitere Vereinheitlichung der Linienwege Stadt- und Regionalbusverkehr im Stadtgebiet (z. B. Linie 159 zwischen Waldpark und Hauptbahnhof über Neumarkt oder Linie 29/181)

Von den Endpunkten der Haupt- und Nebenlinienrelationen in den Ortsrandlagen Zwickaus soll eine Verlängerung und Verdichtung der Stadtverkehrsangebote durch den Regionalverkehr wie folgt geprüft werden:

- Niederhohndorf oder Weißenborn– Dänkritz – Crimmitschau
- Cainsdorf – Wilkau-Haßlau – Kirchberg – Rothenkirchen
- Pölbitz – Mosel – Schlunzig – Glauchau – Meerane
- Oberhohndorf – Reinsdorf – Wildenfels – Hartenstein
- Brand – Lichtentanne
- Pöhlau – Mülsen St. Jakob – Lichtenstein – Hohenstein-Ernstthal
- Pöhlau – Reinsdorf – Wilhelmshöhe – Friedrichsgrün – Vielau
- Hüttelsgrün – Ebersbrunn

### 6.4.5 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.

Dabei hat sich die Stadt zum Ziel gesetzt, verstärkt ein Augenmerk auf die Entwicklung von alternativen Bedienformen zu setzen und dafür Projekte zu entwickeln, wie z.B.

- Modernisierte Variante von nichtkommerziellen Fahrgemeinschaften
- Pilotprojekt Bürgerbus
- Pilotprojekt fahrerlose, autonome On-Demand-Shuttle mit eKleinbussen<sup>44</sup>

## 6.5 Infrastrukturmaßnahmen

Die Stadt Zwickau besitzt einen beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan 2010 und ein ganzheitliches ÖPNV-Konzept 2012. Beide Beschlussfassungen bilden die Grundlage für nachfolgend aufgeführte Maßnahmen zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Infrastruktur im Stadtgebiet. Die Maßnahmen sind stets vorbehaltlich ihrer Finanzierung zu betrachten. Vorstufen und Plananpassungen sind möglich.

### 6.5.1 Ausbaustandards - Haltestelleninfrastruktur

Der Ausbau der Haltestelleninfrastruktur im Bereich des ÖSPV muss unter Beachtung der Vorgaben von BOStrab, BOKraft sowie Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (Ausgabe 2013) (EAÖ) erfolgen. Des Weiteren sollten die Inhalte der neuformulierten DIN 18040-3:2014-12 Barrierefreies Bauen –

---

<sup>44</sup> Kooperationsvereinbarung zum Handlungsprogramm „Nachhaltige Mobilität“ für Zwickau

Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, der DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum sowie der DIN 32981:2015-10 Zusatzeinrichtung für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) - Anforderungen einfließen.

Der Mindestausbaustandard „Barrierefreier Ausbau einer Haltestelle inklusive Neubau eines Fahrgastunterstands“ umfasst eine Bordhöhe von mind. 160 mm, eine Minstdurchgangsbreite von 1500 mm<sup>45</sup> sowie die einheitliche Ausstattung und Gestaltung eines Blindenleitsystems mit taktilen Elementen inkl. Kennzeichnung des Einstiegsbereiches.

### 6.5.2 Verknüpfungsstelle Hauptbahnhof Zwickau

Die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes ergänzt die fehlende suggestive Führung von Fußgängern in und aus Richtung Innenstadt sowie die Verknüpfung der ÖPNV-Verkehrsmittel untereinander. Eine Realisierung ist auch unabhängig von der Schaffung der Straßenbahndurchbindung möglich, um eine Aufwertung des für die Stadt so wichtigen Verknüpfungspunktes zeitnah zu ermöglichen. Unter Beteiligung städtischer Fachämter, der SVZ GmbH und des VMS wurde eine Vorzugsvariante herausgearbeitet.

In dieser Variante wird die Straßenbahnhaltestelle soweit wie möglich an den Haupteingang des Bahnhofsgeländes gelegt, ohne dass in die Seitenbereiche eingegriffen wird. Die Gleistrassen in der Bahnhofstraße und der Straße „Am Bahnhof“ werden beibehalten. Die Haltesteige der Straßenbahnhaltestelle werden in Seitenlage, parallel zum Gleisfeld des Bahnhofes angeordnet. Die Anordnung der Bushaltestellen erfolgt in Sägezahnordnung, die ein voneinander unabhängiges Ein- und Ausfahren der Busse in alle Richtungen ermöglicht.



Abbildung 21: Umgestaltung Bahnhofsvorplatz Zwickau (Vorzugslösung Stadt Zwickau)

Somit entsteht ein großzügiger Vorplatzbereiches mit übersichtlicher Wegeführung bei gleichzeitiger Minimierung der Verkehrsflächen. Eine Inanspruchnahme von Flächen der DB AG und des ehemaligen Postgeländes ist nicht notwendig. Abbildung 21 zeigt den Entwurf der Vorzugsvariante aus der durch die Stadt Zwickau beauftragten Voruntersuchung. Die Realisierung der Anlagen für den ruhenden Verkehr im Umfeld des Hauptbahnhofes (ohne Grunderwerb) ist sinnvoll, jedoch nur optionale Ergänzung zum vorgesehenen Konzept. Aktuell wird ein

<sup>45</sup> gemäß EAÖ, 6.5

detaillierter Entwurf für die Vorplanung erarbeitet. Dieser ist zum Zeitpunkt dieser Fortschreibung noch nicht beschlossen.



Abbildung 22: Hauptbahnhof Zwickau, Vorplatz

### 6.5.3 Verknüpfungsstellen Zwickau Zentrum und Neumarkt

Die durch die Eisenbahn und Straßenbahnlinien tangierte Verknüpfungsstelle im Zentrum der Stadt ist ein wichtiger Baustein der Umlandanbindung an das Oberzentrum. Die SPNV-Linien RB 1 und RB 2 sollen die Haltestelle Zentrum direkt mit dem Hauptbahnhof verbinden. Für die Bedienung der Haltestelle Zwickau, Zentrum im 30-Min-Takt ist eine Ertüchtigung der Infrastruktur ab Stadthalle für alle eingesetzten Fahrzeugbaureihen erforderlich. Die auf dem Streckenabschnitt vorhandene Leit- und Sicherungstechnik ist zu modernisieren. Die notwendigen Arbeiten werden in den Jahren 2021/2022 durchgeführt.

Der Neumarkt wird die zentrale Verknüpfungsstelle, an der beide vorgesehenen Straßenbahnlinien und eine große Zahl an erreichbaren Streckenästen im Zielnetz Bus aufeinandertreffen. Bussteige und Überdachung dieser Verknüpfungsstelle sind dafür baulich zu ertüchtigen.

Die baulichen Anlagen an den zentralen Verknüpfungspunkten und deren Funktion sind grundsätzlich zu erhalten. Dazu sind die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen der Infrastruktur sowie der barrierefreie Ausbau sicherzustellen.

### 6.5.4 weitere Verknüpfungsstellen

Im Zwickauer Stadtgebiet werden weitere Haltestellen betrieben, welche mit einer verstärkten Verknüpfung des ÖSPV in der Fläche an Bedeutung gewinnen. Neben den oben bereits genannten Haltestellen Zwickau Hbf, Zwickau Zentrum und Neumarkt sind dies vorrangig:

- Zwickau Pölbitz
- Städtisches Klinikum
- Stadthalle
- Kopernikusstraße

Im Folgenden werden wichtige Umsteigehaltestellen aufgeführt und Maßnahmen zur Verbesserung benannt.

Tabelle 19: Maßnahmen – Weitere Verknüpfungsstellen

Haltestelle	Maßnahmen
Himmelfürststraße	Verlegung der Bushaltestelle mit Fahrtrichtung Innenstadt in Richtung Himmelfürststraße auf Höhe Straßenbahnhalte, Verlegung der FG-LSA (über die Innere Zwickauer Straße) vor diesen Halt (mögliches Ziel: gemeinsame Nutzung der Straßenbahnhalte durch Busse)
Schlachthofstraße	Erweiterung der LSA zur Sicherung der Fußgänger am Knotenpunkt ist zu prüfen
Weißborn, Ludwig-Richter-Str.	Allgemeine Aufwertung der Haltesteige und Beleuchtung

Ergänzend erfolgt ein Haltestellenausbau der Straßenbahnhalte Leipziger Straße (ab dem Jahr 2023). Ein Ausbau der Haltestelle Brunnenstraße ist infolge der Querspange Kopernikusstraße vorgesehen, jedoch noch nicht terminierbar.

Neben den bereits genannten Maßnahmen soll der ÖPNV durch einen bedarfsgerechten Neu- und Ausbau von P+R- sowie B+R-Anlagen weiter gestärkt werden. Insbesondere an den Wendeschleifen der Straßenbahnen sowie auch im Busnetz sollte in Abhängigkeit der räumlichen und baulichen Möglichkeiten P+R angeboten werden, z.B. Pölbitz, Planitz, Markt und Stadthalle.

### 6.5.5 Erweiterung von Verknüpfungs- zu Mobilitätspunkten

Gemäß Landesverkehrsplan 2030 des Freistaates Sachsen ist ein Netz von Mobilitätspunkten verstärkt aufzubauen. Mobilitätspunkte fassen mehrere Mobilitätsangebote an einem Standort räumlich zusammen und vereinfachen den Übergang von einem Verkehrsmittel zum nächsten. Sie dienen mit ihrer Präsenz im öffentlichen Raum zugleich als Marketinginstrumente für multimodale Mobilitätslösungen und helfen somit dabei, diese im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern.

Neben den allgemein prädestinierten Standorten solcher Mobilitätspunkte im Stadtzentrum, in Stadtteil- bzw. an Einkaufszentren, am Hauptbahnhof und in Gewerbegebieten sind speziell in der Stadt Zwickau dafür auch das Volkswagenwerk, die Campusstandorte der Westsächsischen Hochschule Stadtzentrum und Scheffelberg sowie die Kunstsammlungen und das August-Horch-Museum interessant.

Zusätzlich zur Verknüpfung der klassischen ÖPNV-Angebote sollen die Mobilitätspunkte z. B. als Verleihstationen für Mikromobilität (E-Bike / Pedelec, E-Scooter) dienen. Darüber hinaus sind folgende Angebote vorstellbar:

- On-Demand-Shuttle
- Carsharing
- Ladeinfrastruktur für E-Mobilität
- Gesicherte Rad-Abstellplätze

### 6.5.6 Durchbindung Hauptbahnhof – Werdauer Straße

Die Straßenbahnstreckenmodifikation durch die Durchbindung vom Bahnhofsvorplatz über die Kopernikusstraße zur Werdauer Straße ist übergeordnetes Ziel der Stadt Zwickau. Dazu sind im Wesentlichen zwei Teilmaßnahmen vorgesehen:

1. Straßenbahnunterführung Bahnhofsvorplatz – Kopernikusstraße bestehend aus
  - Rampe Güterbahnhofstraße
  - Bau Unterführung,
  - Rampe Bahnhofstraße
2. Einordnung Straßenbahntrasse in Kopernikusstraße bestehend aus

- Bau Straßenbahnstrecke
- Anpassung Fahrbahn (Abbruch/ Neubau)
- Gehwege, Sicherheitsstreifen, Zufahrt Ärztehaus, Böschung
- Abriss Anrainergebäude (Grunderwerb nicht städtischer Grundstücke vorausgesetzt)
- Bau und Einrichtung Signalanlagen

Eine detaillierte Beschreibung der Maßnahmen enthält das beschlossene „Ganzheitliches ÖPNV-Konzept der Stadt Zwickau, Stufe III – Vorzugskonzept“.

### 6.5.7 Gleisbogen am Neumarkt

Zur Erhöhung der Flexibilität des Straßenbahnbetriebes soll an der Haltestelle Neumarkt ein Gleisbogen errichtet werden, der ein Rechtsabbiegen von Straßenbahnen aus der Bosestraße in die Leipziger Straße (bzw. umgekehrt) ermöglichen würde. Damit wäre eine Verknüpfung der Linien 3 und 4 möglich.

Erste Vorplanungen dazu stammen bereits aus dem Jahr 2006, für eine Kostenschätzung ist zunächst die Aktualisierung und Vertiefung dieser Vorplanung erforderlich. Die notwendigen Investitionskosten sind hinsichtlich einer Kosten-Nutzen-Untersuchung und dem Finanzierungsvorbehalt zu bewerten.



Abbildung 23: Haltestelle Neumarkt (Ri. Georgenplatz)

### 6.5.8 Fahrzeuge

#### Neubeschaffung der Straßenbahnfahrzeuge

Gemeinsam mit der Görlitzer Verkehrsbetriebe GmbH und der Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) GmbH werden aktuell neue Straßenbahnfahrzeuge beschafft. Die SVZ sieht vor, sechs Fahrzeuge zu erwerben und eine Option von bis zu zwölf weiteren vorzuhalten. Die Lieferung der ersten sechs Fahrzeuge erfolgt in den Jahren 2023 bis 2025.

#### Blindeninformationssystem für modernisierte Straßenbahnen

Die in den vergangenen Jahren begonnene Modernisierung der Straßenbahnen vom Typ GT6M-NF soll bis 2023 abgeschlossen werden. Im Zuge der Modernisierung erhalten die Fahrzeuge ein Blindeninformationssystem (BLIS).

#### Stadtbusfahrzeuge

## **Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau – 4. Fortschreibung**

Die Modernisierung des Bus-Fuhrpark ist eine kontinuierliche Aufgabe. Die SVZ erneuert den Fuhrpark entsprechend der durch den Freistaat Sachsen zur Verfügung stehenden Fördermittel.

Alle eingesetzten Fahrzeuge werden auch weiterhin mit einem Fahrgastinformationssystem ausgerüstet sein.

## 7 Finanzierung

### 7.1 Finanzierung der ÖPNV-Leistung

Die Finanzierung der ÖPNV-Leistung erfolgt vorrangig durch Erträge (insbesondere Fahrgeldeinnahmen, Fahrgeldersatzentnahmen, sonstige im Zusammenhang mit der Durchführung des Fahrbetriebs erzielte Erträge oder Zuschüsse). Verbleibende Fehlbeträge zur Aufwandsdeckung werden durch die Gesellschafterin der SVZ, die Stadtwerke Zwickau Holding GmbH, gemäß Gewinnabführungsvertrag ausgeglichen.

Zur Verknüpfung der in die Große Kreisstadt Zwickau einfahrenden PlusBus- und TaktBus-Linien mit den Angeboten des Stadtverkehrs ist – analog zur Verfahrensweise für die Kreisfreien Städte – eine unterstützende Mittelbereitstellung durch den Freistaat Sachsen über die ÖPNVFinVO erforderlich.

### 7.2 Investitionen

Seit der Novellierung des GVFG im Frühjahr 2020 sind erstmals auch Sanierungsprojekte aus diesen Mitteln finanzierbar. Von Interesse für die Stadt Zwickau 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.<sup>46</sup>

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

Ergänzend kann die Richtlinie Verkehrsinfrastruktur (EFRE/ESF-Rahmenrichtlinie) bei der Finanzierung von Infrastruktur in Betracht gezogen werden.

### 7.3 Herstellung Barrierefreiheit – Haltestelleninfrastruktur

Für die Kostenschätzung zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen wird der in den vergangenen Jahren im Mittel erforderlich gewordene Wert von 40.000 Euro je Haltestelle bzw. 20.000 Euro je Halteplatz/Steig verwendet. Dieser Wert ist als Abschätzung anzusehen und kann je nach tatsächlichem Auftragsumfang abweichend ausfallen.

Für die Stadt Zwickau resultieren gemäß den genannten Annahmen zur Kostenschätzung und den in Kapitel 6.1.1 zum barrierefreien Ausbau im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen vorgesehenen vier Bushaltestellen Investitionen in Höhe von 160.000 Euro. Für den barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestelle Neue Welt (in Zusammenarbeit von SVZ GmbH und Stadt Zwickau) wird mit Investitionen in Höhe von 250.000 Euro gerechnet.

Die Kosten des Haltestellenausbaus inkl. Fahrgastunterstand sind vollständig förderfähig und werden z. Z. mit Finanzhilfen von 75 % der Investitionssumme gefördert. Die gegenwärtige Fördermittelausgabe orientiert sich an einer maximalen Reduzierung der anrechenbaren Kosten, jedoch nicht an der mit dem Projekt zwingend erforderlichen Anpassung der Verkehrsanlage. Dahingehend bildet der Fördersatz nicht die Realität in der Projektentwicklung ab und erfordert somit einen wesentlich höheren Eigenanteil.

<sup>46</sup> § 2 (2), § 4 (1), § 6 (1) GVFG

## Anlagenverzeichnis

- Anlage 1: Steckbrief Stadtstruktur
- Anlage 2: ÖSPV Fahrplankilometer 2020
- Anlage 3: Bedienungsangebot 2019/ 2020
- Anlage 4: Prioritätenliste barrierefreier Ausbau von Haltestellen
- Anlage 5: Mindestübergangszeiten an Verknüpfungspunkten

## Steckbrief Stadtstruktur

Zwickau, Stadt				
<b>Einwohner</b>	89.275			
<b>Fläche</b>	102,58 km <sup>2</sup>			
<b>Einwohnerdichte</b>	870 EW/ km <sup>2</sup>			
Stadtgliederung				
Stadtbezirk	Stadt-/ Ortsteil	Einwohner (31.12.2015)	Einwohner (31.12.2019)	Entwicklung
<b>Mitte</b>	Innenstadt	3.406	3.836	12,6%
	Mitte-Nord	4.820	5.070	5,2%
	Mitte-Süd	732	779	6,4%
	Mitte-West	4.319	4.375	1,3%
	Nordvorstadt	5.991	6.145	2,6%
<b>Nord</b>	Crossen	1.749	1.699	-2,9%
	Hartmannsdorf	150	159	6,0%
	Mosel	2.011	1.960	-2,5%
	Niederhohndorf	290	285	-1,7%
	Oberrothenbach	644	650	0,9%
	Pölbitz	3.753	3.784	0,8%
	Schlunzig	305	284	-6,9%
	Schneppendorf	549	529	-3,6%
	Weißborn	4.329	3.979	-8,1%
	<b>Ost</b>	Auerbach	1.442	1.419
Eckersbach Siedlung		1.409	1.397	-0,9%
Eckersbacher Höhe (E 1 bis E 4)		5.025	4.566	-9,1%
Eckersbacher Höhe (E 5/1)		2.458	2.423	-1,4%
Eckersbacher Höhe (E 5/2 bis E 5/3)		1.381	1.160	-16,0%
Gebiet Äußere Dresdner Straße/Pöhlauer Straße		294	285	-3,1%
Gebiet Talstraße/Trillerberg		1.535	1.612	5,0%
Pöhlau*	879	617	-29,8%	
<b>Süd</b>	Cainsdorf	2.202	2.228	1,2%
	Hüttelsgrün	433	446	3,0%
	Neuplanitz	8.066	7.298	-9,5%
	Niederplanitz	5.193	5.057	-2,6%
	Oberhohndorf	2.265	2.253	-0,5%
	Oberplanitz	6.154	5.991	-2,6%
	Rottmannsdorf	647	631	-2,5%
	Schedewitz	2.374	2.165	-8,8%
	Bockwa	235	298	26,8%
<b>West</b>	Brand	513	525	2,3%
	Marienthal Ost	7.076	6.815	-3,7%
	Marienthal West	7.751	7.478	-3,5%
	Reichenbacher Straße und Freiheitssiedlung	1.006	1.107	10,0%

\* 2015 erfolgte in Pöhlau die Unterbringung der Asylbewerber (Prognosedaten der Stadt betragen für 2015 = 677 EW)

Fläche

Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen (Stand: 31.12.2018)

Stadtgliederung/Einwohnerdaten

Statistische Informationen Zwickau 2015/ 2019

ÖSPV-Angebot

Bestandsaufnahme Fahrplan 2019/2020														
Linien - Regionalverkehr in der Stadt Zwickau, § 42 PBefG, AT Landkreis Zwickau														
Linie	Linienverlauf	AT	Genehmigungs-laufzeit	VU1	VU2	Landkreise/Städte	Takt bzw. Fahrten im Landkreis			Verkehrszeit			Bemerkungen	Veränderungen zu 2015
							mo-fr	sa	so/ftg	mo-fr	sa	so/ftg		
2020														
107	Glauchau - Thurm	LZ	31.07.2024	RVW		Z LZ	15 Fahrten	-	-	5:30 - 9:30 & 12:00 - 18:00	-	-		
109	Glauchau - Wernsdorf - Vogtlaide - Rothenbach - Glauchau	LZ	31.07.2024	RVW		Z LZ	4 Fp.	-	-	11:00 - 17:30	-	-	In den Ferien komplett Rufbus	
111	Glauchau - Mosele - Zwickau	LZ	31.07.2024	RVW		Z LZ	24 Fahrten (13-17 Uhr 60-min Takt)	1 Fp.	-	4:30 - 18:30 & 21:00 - 23:00	6:00 - 7:00	-	Samstags Einsatz Kleinbus	
129	Zwickau - Werdau - Steinpleis - Zwickau	LZ	31.07.2024	RVW		Z LZ	60-min Takt	120-min Takt	120-min Takt	4:30 - 21:30	6:30 - 20:30	6:30 - 20:30		PlusBus
133	Zwickau - Dennheritz - Meerane - Gößnitz	LZ	31.07.2024	RVW		Z LZ, TH	4 Fp.	-	-	6:00 - 18:00	-	-	Komplett Einsatz Kleinbus	
	Zwickau - Dennheritz - Meerane	LZ	31.07.2024		Z LZ	5 Fp.	-	-	5:00 - 19:00	-	-	Komplett Einsatz Kleinbus		
135	Zwickau - Reinsdorf - Friedrichsgrün - Wilkau-Haßlau	LZ	31.07.2024	RVW		Z LZ	60-min Takt	120-min Takt	120-min Takt	4:30 - 21:30	9:00 - 21:00	9:00 - 21:00	Samstags, Sonntags & 24.+31.12. Einsatz Kleinbus	PlusBus Standard
136	Zwickau - Wilkau-Haßlau	LZ	31.07.2024	RVW		Z LZ	60-min Takt	-	-	6:00 - 24:00	-	-		PlusBus
	Zwickau - Wilkau-Haßlau - Kirchberg - Bärenwalde	LZ	31.07.2024		Z LZ	60-min Takt	120-min Takt	120-min Takt	4:30 - 21:30	6:30 - 22:30	7:30 - 21:30		PlusBus	
137	Wilkau-Haßlau, Stadtzentrum - Haara - Rosenthal, Gewerbegebiet - Stadtzentrum	LZ	31.07.2024	RVW		Z LZ	60-min Takt mit Lücken	-	-	6:00 - 20:30	-	-	Komplett Einsatz Kleinbus	TaktBus
	Wilkau-Haßlau, Stadtzentrum - Silberstraße - Stadtzentrum - Cullitzsch - Wilkau-Haßlau, Stadtzentrum	LZ	31.07.2024		Z LZ	60-min Takt mit Verstärkern/Lücken	120-min Takt mit Verstärkern/Lüc	120-min Takt mit Verstärkern/Lüc	6:00 - 20:00	8:00 - 17:30	8:00 - 17:30	Komplett Einsatz Kleinbus	TaktBus	
138	Zwickau - Mülsen - Neuschönburg (- Marienau)	LZ	31.07.2024	RVW		Z LZ	ca. 60-min Takt mit Verstärkern	-	-	5:00 - 19:00	-	-		
	Zwickau - Mülsen - Neuschönburg	LZ	31.07.2024		Z LZ	-	6 Fp.	-	-	6:30 - 17:30	-	-		
139	Zwickau - Lichtenstein	LZ	31.07.2024	RVW		Z LZ	10 Fp.	-	-	5:00 - 20:00	-	-		
140	Zwickau - Mülsen - Thurm	LZ	31.07.2024	RVW		Z LZ	10 Fahrten	-	-	6:00 - 9:30 & 12:30 - 19:00	-	-		
	Mülsen - Thurm	LZ	31.07.2024		Z LZ	19 Fahrten	-	-	5:00 - 17:00	-	-			
141	Zwickau Neumarkt - Oberhohndorf - Reinsdorf - Vielau - Wildenfels - Hartenstein - Langenbach	LZ	31.07.2024	RVW		Z LZ	42 Fahrten	-	-	4:30 - 20:00	-	-	Innerhalb Zwickaus ergänzt durch Linie 23 der SVZ	
	Zwickau Nemarkt - Oberhohndorf - Reinsdorf - Vielau - Wildenfels (- Hartenstein)	LZ	31.07.2024		Z LZ	-	120-min Takt mit Verstärkern	120-min Takt mit Verstärkern	-	7:00 - 20:30	9:30 - 19:00	Sonntags Einsatz Kleinbus		
143	Zwickau - Ebersbrunn - Hirschfeld	LZ	31.07.2024	RVW		Z LZ	ca. 120-min Takt mit Verstärkern an Schultagen	-	-	5:00 - 20:00	-	-		
152	Zwickau - Lichtenstein - Oberlungwitz - Chemnitz-Schönau	LZ	31.12.2028	RVW		Z LZ, C	7 Fp.	3 Fp.	3 Fp.	5:30 - 21:00	9:30 - 12:30 & 15:00 - 21:00	9:00 - 11:30 & 15:00 - 21:30	In den Sommerferien Mo-Fr Sonderfahrplan	
	Zwickau - Lichtenstein	LZ	31.12.2028		Z LZ	-	2 Fp.	1 Fp.	-	8:00 - 9:30 & 12:30 - 14:00	12:30 - 14:00			
156	Zwickau - Wilkau-Haßlau - Silberstraße - Weißbach - Burkersdorf - Kirchberg	LZ	31.07.2024	RVW		Z LZ	16 Fahrten	-	-	-	-	-		
	Silberstraße - Weißbach - Burkersdorf - Kirchberg	LZ	31.07.2024		Z LZ	-	120-min Takt	120-min Takt	-	11:00 - 16:00	11:00 - 16:00	Komplett Einsatz Kleinbus		
157	Wilkau-Haßlau - Wildenfels (- Hartenstein)	LZ	31.07.2024	RVW		LZ Z	5 Fahrten	-	-	5:30 - 7:30 & 13:00 - 14:30	-	-	nur an Schultagen	
159	Zwickau - Dänkriz - Crimmitschau (- Frankenhausen)	LZ	31.07.2024	RVW		LZ Z	22 Fahrten	-	-	5:30 - 19:00	11:30 - 18:30	-		
161	Werdau, Bahnhof - Werdau, Friedenssiedlung - Königswalde - Hartmannsdorf	LZ	31.07.2024	RVW		LZ Z	19 Fahrten	-	-	6:00 - 18:00	-	-		
173	Zwickau - Crossen - Thurm	LZ	31.07.2024	RVW		LZ Z	26 Fahrten	6 Fp.	120-min Takt	5:00 - 21:30	8:00 - 8:30 & 10:30 - 19:00	11:00 - 17:30		
181	Zwickau - Lichtentanne/Schönfels - Neumark - Reichenbach	LZ	31.07.2024	RVW		LZ Z, V	26 Fahrten (13-19 Uhr ca. 60-min Takt)	-	-	5:00 - 21:00	-	-	Teilweise Einsatz Rufbus, Z Polbitz - Z HBF an Schullager, Ergänzt durch Linie 29 der SVZ, Teilweise Einsatz Rufbus	

ÖSPV-Angebot

Linien - Stadtverkehr in der Stadt Zwickau; AT Stadt Zwickau													verkehrt in	Takt bzw. Fahrten im Landkreis			Verkehrszeit			
Linie	Linienverlauf	AT	Genehmigungs-laufzeit	VU1	VU2	Landkreise/Städte	2020						Bemerkungen	Veränderungen zu 2015						
							mo-fr	sa	so/ftg	mo-fr	sa	so/ftg								
Stadtverkehr Zwickau, Linie 3	Stadtverkehr Zwickau Tram: Eckersbach - Neumarkt - Neuplanitz	Z	30.09.2024	SVZ	Z		10-min Takt 6:00-17:00, sonst 15/30-min Takt	15-min Takt (4-7 & 19-24 Uhr 30-min Takt)	30-min Takt	3:00 - 0:30	4:00 - 00:30	4:00 - 00:30	Stadtverkehr, in den Sommerferien Mo-Fr Sonderfahrplan							
Stadtverkehr Zwickau, Linie 4	Stadtverkehr Zwickau Tram: Pöbitz - Neumarkt - Städtisches Klinikum	Z	30.04.2021	SVZ	Z		10-min Takt 6:00-17:00, sonst 15/30-min Takt	15-min Takt (4-7 & 19-24 Uhr 30-min Takt)	30-min Takt	3:00 - 0:30	4:00 - 00:30	4:00 - 00:30	Stadtverkehr, in den Sommerferien 15-min Takt							
Stadtverkehr Zwickau, Linie 10	Stadtverkehr Zwickau Wilkau-Haßlau - Cainsdorf, Gemeindeverwaltung	Z	30.11.2029	SVZ	Z	LZ	30-min Takt 5-8 & 13-20 Uhr, sonst 60-min Takt	60-min Takt	60-min Takt	4:30 - 20:00	5:00 - 21:00	5:00 - 21:00								
	Stadtverkehr Zwickau Cainsdorf, Gemeindeverwaltung - Planitz, Markt	Z	30.11.2029	SVZ	Z		30-min Takt 4-8 & 13-20 Uhr, sonst 60-min Takt	30-min Takt 7-19 Uhr, sonst 60-min Takt	60-min Takt	4:00 - 0:00	5:00 - 0:00	5:00 - 0:00								
	Stadtverkehr Zwickau Planitz, Markt - Hauptbahnhof	Z	30.11.2029	SVZ	Z		10-min Takt 6-9 & 12-17 Uhr, 9 - 12 Uhr 20-min Takt, sonst 15/30-min Takt	15-min Takt 8-18 Uhr, sonst 30-min Takt	30-min Takt	3:00 - 0:30	4:30 - 00:30	5:30 - 23:30								
	Stadtverkehr Zwickau Hauptbahnhof - Neumarkt	Z	30.11.2029	SVZ	Z		10-min Takt 6-17 Uhr, sonst 15/30-min Takt	15-min Takt 8-18 Uhr, sonst 30-min Takt	30-min Takt	3:30 - 0:00	4:30 - 0:00	5:00 - 23:30								
	Stadtverkehr Zwickau Neumarkt - Weißenborn	Z	30.11.2029	SVZ	Z		40-min Takt 5-16 Uhr, sonst 60-min Takt	60-min Takt	60-min Takt	4:30 - 23:00	6:00 - 23:00	7:00 - 23:00								
	Stadtverkehr Zwickau Neumarkt - Frühlingsstraße	Z	30.11.2029	SVZ	Z		40-min Takt 5-16 Uhr, sonst 60-min Takt	60-min Takt	60-min Takt	5:00 - 23:30	5:30 - 23:30	6:30 - 23:00								
Stadtverkehr Zwickau Frühlingsstraße - Niederhohndorf	Z	30.11.2029	SVZ	Z		40-min Takt 5-16 Uhr, sonst 60-min Takt	60-min Takt	60-min Takt	5:00 - 23:30	5:30 - 23:30	6:30 - 23:00	Sa, So & Ftg. komplett Einsatz Rufbus								
Stadtverkehr Zwickau, Linie 11 (ALiTa)	Stadtverkehr Zwickau Planitz - Cainsdorf	Z		SVZ	Z		Anruf-Linien-Taxi im 120-min-Takt	-	-	7:45 - 18:00	-	-	ab 3.2.2020							
Stadtverkehr Zwickau, Linie 13	Stadtverkehr Zwickau Neumarkt - Wilkau-Haßlau	Z	30.11.2029	SVZ	Z	LZ	-	60-min Takt	60-min Takt	-	5:00 - 24:00	5:00 - 24:00		nur noch am Wochenende						
Stadtverkehr Zwickau, Linie 18	Stadtverkehr Zwickau Neumarkt - Georgenplatz (- Fernblick) - Königswalde	Z	30.11.2029	SVZ	Z	LZ	ca. 60-min Takt mit Verstärkern	ca. 120-min Takt	ca. 120-min Takt	5:00 - 23:00	7:30 - 23:00	8:00 - 23:00	Sa + So Abends Einsatz Kleinbus	Abschnitt Königswalde Gemeindeverwaltung - Hartmannsdorf Gerätehaus nunmehr als Rufbusleistung						
	Stadtverkehr Zwickau Königswalde - Hartmannsdorf	Z	30.11.2029	SVZ	Z	LZ	ca. 60-min Takt	-	-	6:00 - 19:30	-	-	Komplett Einsatz Rufbus							
Stadtverkehr Zwickau, Linie 20	Stadtverkehr Zwickau Planitz, Markt - Rottmannsdorf	Z	30.11.2029	SVZ	Z		ca. 60-min Takt mit Verstärkern/Lücken	ca. 60-min Takt mit Verstärkern/Lücken	120-min Takt	5:30 - 22:30	6:00 - 22:30	6:00 - 22:30								
	Stadtverkehr Zwickau Planitz, Markt - Hüttelgrün	Z	30.11.2029	SVZ	Z		ca. 60-min Takt mit Verstärkern/Lücken	ca. 60-min Takt mit Verstärkern/Lücken	120-min Takt	4:30 - 8:30 & 13:00 - 23:30	7:00 - 23:30	7:00 - 23:30								
Stadtverkehr Zwickau, Linie 21	Stadtverkehr Zwickau Neumarkt - Georgenplatz - Brand	Z	30.11.2029	SVZ	Z		60-min Takt	120-min Takt	120-min Takt	5:00 - 22:30	6:30 - 22:00	7:00 - 22:00	Abends Einsatz Klein-/Rufbus							
	Stadtverkehr Zwickau Brand - Steinpleis, Weißenbrunn, Mühlensteig	Z	30.11.2029	SVZ	Z	LZ	60-min Takt mit Lücken	-	-	6:00 - 18:00	-	-		nicht mehr Rufbus						
Stadtverkehr Zwickau, Linie 22	Stadtverkehr Zwickau Niederhohndorf - Ditteschule (- Georgenplatz)	Z	30.11.2029	SVZ	Z		3 Fahrten	-	-	7:00 - 7:30 & 12:30 - 14:00	-	-	nur an Schultagen	nur noch 5 Fahrten an Schultagen (2 Fahrten an Ferientagen), vormals 1-h-Takt						
	Stadtverkehr Zwickau Neumarkt - Newtonstraße	Z	30.11.2029	SVZ	Z		1 Fp.	-	-	7:00 - 7:10 & 14:20 - 14:30	-	-								
Stadtverkehr Zwickau, Linie 23	Stadtverkehr Zwickau Neumarkt - Oberhohndorf	Z	30.11.2029	SVZ	Z		60-min Takt	-	-	5:30 - 16:30	-	-	Ergänzt durch Linie 141 der RVW							
	Stadtverkehr Zwickau Stadthalle - Oberhohndorf	Z	30.11.2029	SVZ	Z		60-min Takt (16-21 Uhr 30-min Takt)	-	-	6:30 - 20:30	-	-	Ergänzt durch Linie 141 der RVW, Abends Einsatz Rufbus							
Stadtverkehr Zwickau, Linie 24	Stadtverkehr Zwickau Auerbach - Neumarkt - Pöhlau (- Dresdner Str/Kaufmarkt)	Z	30.11.2029	SVZ	Z		40-min Takt, in der HVZ und im Abschnitt Auerbach - Neumarkt 20-min Takt (18-24 Uhr ca. 60-min Takt)	-	-	5:00 - 23:30	-	-	In den Sommerferien Mo-Fr Sonderfahrplan, Überwiegend Einsatz Klein-/Rufbus	3 Fahrten mehr mit Halten Friedrichsruh und Colombrstraße						
	Stadtverkehr Zwickau Auerbach - Neumarkt - Pöhlau	Z	30.11.2029	SVZ	Z		-	60-min Takt	60-min Takt	-	6:30 - 23:30	6:30 - 22:30	Samstags komplett Einsatz Klein-/Rufbus, Sonntag komplett Einsatz Rufbus							
Stadtverkehr Zwickau, Linie 26	Stadtverkehr Zwickau Zwickau, Baikal - Lichtentanne, Kirche	Z	30.11.2029	SVZ	Z	LZ	4 Fahrten	-	-	6:30 - 8:00 & 13:30 - 16:00	-	-	nur an Schultagen	ehemals Linie 27E						
Stadtverkehr Zwickau, Linie 27	Stadtverkehr Zwickau Paulusstr. - Neuplanitz - Planitz, Markt	Z	30.11.2029	SVZ	Z		30-min Takt (18-24 Uhr ca. 60 min Takt)	60-min Takt	-	4:30 - 23:30	5:00 - 16:30	-	Abends Einsatz Kleinbus							
	Stadtverkehr Zwickau Städt. Klinikum - Paulusstr. - Neuplanitz - Planitz, Markt	Z	30.11.2029	SVZ	Z		11 Fp. (ohne Schülerverkehr 3 Fp.)	-	-	4:30 - 16:00	-	-								
	Stadtverkehr Zwickau Brand - Städt. Klinikum - Paulusstr. - Neuplanitz - Planitz, Markt	Z	30.11.2029	SVZ	Z		-	-	ca. 120-min Takt	-	-	6:30 - 17:30								
Stadtverkehr Zwickau, Linie 28	Stadtverkehr Zwickau (Dresdner Str/Kaufmarkt-) Eckersbach - Pöbitzer Bahnhof (- Weißenborn, Siedlung/Weißenborn, Waldpark)	Z	30.11.2029	SVZ	Z		Im Kernabschnitt 30-min Takt, sonst ca. 60-min Takt mit Lücken	-	-	5:00 - 19:00	-	-								
	Stadtverkehr Zwickau Eckersbach - Weißenborn, Waldpark	Z	30.11.2029	SVZ	Z		-	60-min Takt	60-min Takt	-	7:30 - 18:30	7:30 - 18:30								
Stadtverkehr Zwickau, Linie 29	Zwickau, Neumarkt - Lichtentanne - Stenn	Z	30.11.2029	SVZ	Z	LZ	bis 9:00 = 30-min Takt; danach 60-min-Takt	60-min Takt	60-min Takt	4:00 - 23:00	7:00 - 23:00	7:00 - 23:00	Ergänzt durch Linie 181 der RVW							
Stadtverkehr Zwickau, Linie A	Stadtverkehr Zwickau Nachtbus Hauptmarkt - Neumarkt - Hauptbahnhof - Marienthal - Neuplanitz - Cainsdorf - Wilkau-Haßlau - Hauptmarkt	Z	30.11.2029	SVZ	Z	LZ	-	60-min Takt	60-min Takt	-	00:30 - 4:30	00:30 - 4:30	nicht 25.12.2019, 1.1., 10.4. & 18.11.2020							
Stadtverkehr Zwickau, Linie B	Stadtverkehr Zwickau Nachtbus Hauptbahnhof - (Hauptmarkt -) Neumarkt - Nordvorstadt - Eckersbach	Z	30.11.2029	SVZ	Z		-	60-min Takt	60-min Takt	-	00:30 - 4:30	00:30 - 4:30	nicht 25.12.2019, 1.1., 10.4. & 18.11.2020, Komplett Einsatz Kleinbus							
Stadtverkehr Zwickau, Linie C	Stadtverkehr Zwickau Nachtbus Hauptmarkt - Neumarkt - Weißenborn	Z	30.11.2029	SVZ	Z		-	3 Fp.	3 Fp.	-	00:30 - 4:30	00:30 - 4:30	nicht 25.12.2019, 1.1., 10.4. & 18.11.2020, Komplett Einsatz Rufbus	neue Linie						

Schülerlinien in der Stadt Zwickau lt. § 43 PBefG; AT Landkreis Zwickau													verkehrt in	Takt bzw. Fahrten im Landkreis			Verkehrszeit			
Linie	Linienverlauf	AT	Genehmigungs-laufzeit	VU1	VU2	Landkreise/Städte	2020						Bemerkungen	Veränderungen zu 2015						
							mo-fr Frühfahrten / Mittag-Nachmittagsfahrten	sa	so/ftg	mo-fr	sa	so/ftg								
Schülerlinie 801	Zwickau-Marienthal, Lindenhof - Weißenbrunn - Lichtentanne, Schule	LZ	31.07.2024	RVW	Z	LZ	2/2	-	-	-	-	-								
Schülerlinie 802	Zwickau, Planitz - Ebersbrunn - Cainsdorf - Wilkau-Haßlau	LZ	08.08.2028	KAI	Z	LZ	3/3	-	-	-	-	-								
Schülerlinie 804	Wilkau-Haßlau, Gymnasium - Reinsdorf - Mülsen - Ortmannsdorf - Marienau, Wendestelle	LZ	31.07.2024	RVW	Z	LZ	0/1	-	-	-	-	-								
Schülerlinie 808	Thurm, Wendestelle - Mülsen - Reinsdorf - Wilkau-Haßlau	LZ	31.07.2024	RVW	Z	LZ	4/3	-	-	-	-	-								
Schülerlinie 813	Hartmannsdorf, Gerätehaus - Königswalde - Langenhessen - Werdau, Bahnhof	LZ	31.07.2024	RVW	Z	LZ	0/3	-	-	-	-	-								
Schülerlinie 823	Glauchau - Wernsdorf - Thurm - Glauchau	LZ	31.07.2024	RVW	Z	LZ	2/3	-	-	-	-	-								

Linien - Regionalverkehr in der Stadt Zwickau lt. § 42 PBefG; AT nicht Landkreis Zwickau													verkehrt in	Takt bzw. Fahrten im Landkreis			Verkehrszeit			
Linie	Linienverlauf	AT	Genehmigungs-laufzeit	VU1	VU2	Landkreise/Städte	2020						Bemerkungen	Veränderungen zu 2015						
							mo-fr	sa	so/ftg	mo-fr	sa	so/ftg								
213	Gera - Werdau (- Zwickau)	TH	31.08.2020	PIE	Z	LZ, TH	8 Fp.	2 Fp.	-	6:00 - 19:00	7:30 - 13:00	-								
360	Aue - Schneeberg - Zwickau	ERZ	31.12.2029	RVE	Z	LZ, ERZ	6 Fp.	-	-	5:30 - 19:00	-	-								

## Fahrplankilometer 2019

Stadtverkehrslinien im Stadtgebiet Zwickau	Fahrplankilometer 2019	Bemerkung
Tram 3	599.879	
Tram 4	356.167	
Tram 5	85.397	Einstellung ab 12/2019
Tram 7	72.561	Einstellung ab 12/2019
<b>Tram Gesamt</b>	<b>1.114.004</b>	
10	591.982	
13	55.589	
18	92.016	
20	57.193	
21	81.246	
22	4.903	
23	54.682	
24	191.681	
26	7.745	
27	125.303	
28	122.589	
29	140.357	
Nachtbus A	12.320	
Nachtbus B	7.450	
Nachtbus C	3.873	
<b>Bus Gesamt</b>	<b>1.548.929</b>	
<b>Gesamt Fplkm der Städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau (SVZ)</b>	<b>2.662.933</b>	

Quelle: Datenlieferung Stadt Zwickau: 24.02.2020

## Prioritätenliste Herstellung Barrierefreiheit Haltestellen der Stadt Zwickau

lfd. Nr.	Haltestelle	Straßenklasse	Typ	Frequenzierung [Ein- u. Aussteiger/Jahr)	Grund der Priorisierung
1	Georgenplatz	Gemeindestraße	Tram, Bus: Haltestellen an den Gleisen Werdauer Straße & Bahnhofstraße	ca. 950.000	Hauptlinien, Herstellung Begegnungsmöglichkeit Bus/Bus und Bus/Tram
2	Schlachthofstraße	Kreisstraße, Gemeindestraße	Tram: in Straßenmitte, Bus: am Fahrbahnrand in Leipziger Straße und Schlachthofstraße	279.832	Hauptlinie
3	Friedrich-Engels-Straße	Kreisstraße	Tram: in Straßenmitte	251.011	Hauptlinie
4	Lindenhof	Staatsstraße	Tram: in Straßenmitte	235.371	Hauptlinie
5	Neue Welt	Kreisstraße	Tram: in Straßenmitte	198.902	Hauptlinie
6	Kurt-Eisner-Straße	Kreisstraße	Tram: in Straßenmitte	174.019	Hauptlinie
7	Lessingstraße	Gemeindestraße	Tram: in Straßenmitte, Bus: stadteinwärtig am Fahrbahnrand	121.350	Hauptlinie
8	Strandbad	Kreisstraße	Bus: in Busbuchten	95.993	Querungssicherheit, Hauptlinie
9	K.-Kollwitz-Gymnasium	Staatsstraße	Bus: am Fahrbahnrand	92.568	Hauptlinie
10	Brunnenstraße	Bundesstraße	Tram: in Straßenmitte, Bus: am Fahrbahnrand	59.599	Hauptlinie
11	Stolleplatz	Gemeindestraße	Bus: stadtauswärts in Busbucht, stadteinwärts am Fahrbahnrand	57.999	Hauptlinie, schlechter Fußweg

## Prioritätenliste Herstellung Barrierefreiheit Haltestellen der Stadt Zwickau

<b>lfd. Nr.</b>	<b>Haltestelle</b>	<b>Straßenklasse</b>	<b>Typ</b>	<b>Frequentierung [Ein- u. Aussteiger/Jahr]</b>	<b>Grund der Priorisierung</b>
12	Max-Pechstein-Museum	Gemeindestraße	Bus: nördliche Seite am Fahrbahnrand, südliche Seite auf der Straße (als Notbehelf)	Neu	Hauptlinie
13	Ludwig-Richter-Str.	Staatsstraße, Gemeindestraße	Bus: am Fahrbahnrand	43.903	Hauptlinie, schlechter Fußweg
14	Planitz, Wasserturm	Gemeindestraße	Bus: am Fahrbahnrand	42.017	Hauptlinie, schlechter Fußweg
15	Abzweig nach Cainsdorf	Kreisstraße	Bus: am Fahrbahnrand	38.540	Hauptlinie, schlechter Fußweg
16	Marienthaler Höhe	Bundesstraße	Bus: in Busbuchten	37.768	
17	Weißborn, Waldpark	Gemeindestraße	Bus: stadtauswärtig am Fahrbahnrand, stadteinwärtig in der Wendeschleife	29.730	kein Fußweg
18	Wilkestraße	Bundesstraße	Bus: in Busbuchten	29.198	
19	Comeniusweg	Gemeindestraße	Bus: am Fahrbahnrand	27.947	
20	Uthmannstraße	Gemeindestraße	Bus: am Fahrbahnrand	22.906	Hauptlinie, schlechter Fußweg
21	Reichenbacher Straße	Gemeindestraße	Bus: am Fahrbahnrand	21.904	Hauptlinie, schlechter Fußweg
22	Freiheitsstraße	Gemeindestraße	Bus: am Fahrbahnrand	19.507	Hauptlinie, schlechter Fußweg
23	Kuhbergweg	Gemeindestraße	Bus: am Fahrbahnrand	16.524	Hauptlinie, schlechter Fußweg
24	Auerbach	Gemeindestraße	Bus: in der Wendeschleife	10.728	kein Fußweg
25	Südplatz	Gemeindestraße	Bus: am Fahrbahnrand	6.442	

Mindestübergangszeiten an den Verknüpfungspunkten

<b>Stand 2020</b>	
<b>Verknüpfungspunkt</b>	<b>Mindestübergangszeit</b>
Zwickau, Hauptbahnhof	Zug - Zug: 4 bzw. 6 min, Zug - Bus/Tram: 5 min, Bus/Tram - Bus/Tram: 3 min
Zwickau, Neumarkt	Standard Tram/Bus - Tram/Bus: 2 min
Zwickau, Zentrum	Zug - Zug: 2 min, Zug- Tram: 2 min, Zug/Tram - Bus: 3 min
<b>weitere Verknüpfungspunkte</b>	
	<b>Mindestübergangszeit</b>
Himmelfürststraße	Standard Tram/Bus - Tram/Bus: 2 min
Schlachthofstraße	Standard Tram/Bus - Tram/Bus: 2 min
Weißborn, Kirche	Standard Bus - Bus: 2 min