



NAHVERKEHRSPLAN

FÜR DEN NAHVERKEHRSRAUM CHEMNITZ/ZWICKAU 2021 BIS 2025

TEIL B-I STADT CHEMNITZ



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

Teil B-I – Stadt Chemnitz

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	4
Abkürzungsverzeichnis	5
Planungs-, Bau- und Umweltausschuss der Stadt Chemnitz	6
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, Schulstandorte und Studierende	11
1.4 Motorisierung	14
1.5 Pendlerbeziehungen	15
1.6 Standorte und Einrichtungen mit ÖPNV-Relevanz	16
2 Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)	20
2.1 Allgemeine Beschreibung	20
2.2 Wesentliche Änderungen im Angebot	20
2.3 Verkehrsunternehmen	22
2.4 Linien und Leistungen	23
2.5 Angebot und Erreichbarkeit	24
2.5.1 Stadtverkehr	24
2.5.2 Regionalverkehr	27
2.5.3 Ergänzende Verkehrsangebote	28
2.6 Verknüpfungspunkte	28
2.7 Nachfrage/ Fahrgastaufkommen	29
2.8 Infrastruktur	31
2.8.1 Fahrzeuge (ÖSPV)	31
2.8.2 Haltestellen	33
2.8.3 Barrierefreiheit	33
2.9 Qualität	34
2.9.1 Qualitätskriterien	35

3	Verkehrsprognose	38
4	Bewertung.....	41
5	Rahmenplanung, Gestaltung des ÖPNV	43
5.1	Zielvorgaben	43
5.2	Netzentwicklung.....	45
5.2.1	Stadtverkehr - Umsetzungsstand.....	45
5.2.2	Stadtverkehr Netzentwicklung – Weiterentwicklung des „Angebotsnetzes 2017+ erweitert“	47
5.2.3	Stadtverkehr Netzentwicklung – Bausteine 2020+	49
5.2.4	Stadtverkehr Netzentwicklung – Sonstige	61
5.2.5	Regio-Netz - PlusBus	62
5.2.6	SPNV – Chemnitzer Modell	63
5.3	Netzhierarchien.....	64
5.4	Verkehrsangebot.....	65
5.5	Linienbündelung.....	66
5.6	Verknüpfungs- und Mobilitätspunkte	68
5.7	Ausblick – Bausteine 2030+	68
5.8	Bedienstandards für den ÖSPV in Chemnitz	71
5.8.1	Grundsätze	71
5.8.2	Definition der Verkehrszeiten.....	72
5.8.3	Definition der Bedienstandards.....	73
5.8.4	Ausblick	77
5.9	Qualitätsstandards für den ÖPNV in Chemnitz	78
5.9.1	Rolle der Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan.....	78
5.9.2	Qualitätsstandards.....	78
5.9.3	Ausblick	81
5.10	Barrierefreiheit	81
5.10.1	Maßnahmen	81
5.10.2	Ausnahmenfestlegungen nach § 8 Abs. 3 PBefG.....	82
5.11	Infrastrukturmaßnahmen.....	82
5.12	Fahrzeuge und Technik	84
6	Finanzierung.....	85
6.1	Finanzierung Leistungserbringung.....	85
6.2	Finanzierung Infrastruktur	86
6.2.1	Finanzierung Haltestellen (Stadt Chemnitz)	86
6.2.2	Finanzierung Haltestellen- und Streckeninfrastruktur (CVAG).....	87
6.3	Finanzierung Fahrzeuge und Technik (CVAG)	88
	Anlagenverzeichnis	90

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsfortschreibung	10
Abbildung 2: Stadtteilkonkrete Bevölkerungsentwicklung 2014 zu 2018	10
Abbildung 3: Entwicklungsprognose der Altersgruppen	11
Abbildung 4: Entwicklung der Schülerzahlen (Allgemeinbildende Schulen)	12
Abbildung 5: Entwicklungsprognose der Schülerzahlen in der Stadt Chemnitz.....	12
Abbildung 6: Pendlerbeziehungen der Stadt Chemnitz 2018	15
Abbildung 7: Kommunale Gewerbestandorte Stadt Chemnitz	17
Abbildung 8: Fahrplankilometer der CVAG gemäß Betrauungsvereinbarung 2019 (ab 1.1.2020 ÖDA).....	24
Abbildung 9: Nachfrage 2018 Gesamt (Personen/Jahr)	30
Abbildung 10: Modal Split der Stadt Chemnitz (Vergleich der Jahre 2018 und 2013)	31
Abbildung 11: Anzahl der aus- oder neu gebauten Richtungshaltestellen.....	34
Abbildung 12: Qualitätsmanagementsystem – Städtischer ÖSPV Stadt Chemnitz	35
Abbildung 13: Strategie und Maßnahmenübersicht.....	43
Abbildung 14: Baustein 2 2020+ – Ringbuslinie	52
Abbildung 15: Baustein 4 2020+ – Direktverbindung Zschopauer Straße	54
Abbildung 16: Baustein 5 2020+ – Erweiterung Nachtbusnetz.....	55
Abbildung 17: Baustein 6 2020+ – Anbindung Mittelbach/Grüna an Neefepark	56
Abbildung 18: Baustein 7 2020+ – Anbindung Keplerstraße/Harthweg	57
Abbildung 19: Baustein 8 2020+ – Anbindung Stausee Oberrabenstein.....	58
Abbildung 20: Baustein 9 2020+ – Verlängerung Linie 79 - Evaluierung.....	59
Abbildung 21: Baustein 10 2020+ – Verlängerung Linie 89 bis zum Bf. Reichenhain	61
Abbildung 22: PFA für das Chemnitzer Modell Stufe 4 Chemnitz – Limbach-Oberfrohna	64
Abbildung 23: Strategische Entwicklung Straßenbahnnetz 2030+	71
Abbildung 24: Kategorisierung der Stadtteile nach Gebietskategorien.....	72
Abbildung 25: Relationen zur Bewertung der ÖPNV-Verbindungen.....	72
Abbildung 26: Verteilung der geschätzten Gesamtkosten für Stadt und CVAG in EUR (Quelle: B-028/2017)	87
Abbildung 27: Anteile des Investitionsvolumens nach Maßnahmen (2021 - 2025).....	89

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Statistik und Prognose der Anzahl Schüler an den kommunalen Schulen der Stadt Chemnitz	13
Tabelle 2: Motorisierungsgrad in der Stadt Chemnitz	14
Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Arbeits- /Wohnort sowie Pendlerstatistik ¹	15
Tabelle 4: Pendlerbeziehung zu angrenzenden Gebietskörperschaften	16
Tabelle 5: Bedeutende Pendlerrelationen im VMS 2018	16
Tabelle 6: Krankenhäuser in der Stadt Chemnitz	18
Tabelle 7: Übersicht zu Veränderungen im Angebot Fahrplan 2019/20 zu 2014/15.....	20
Tabelle 8: Verkehrsunternehmen mit Leistungen in der Stadt Chemnitz	22
Tabelle 9: Anzahl Linien in der Stadt Chemnitz nach Aufgabenträgern.....	23
Tabelle 10: Erschließungsqualität des Stadtverkehrsnetzes Chemnitz (Fahrplan 2019/2020).....	25
Tabelle 11: Straßenbahn- und Buslinien nach Öffentlichen Dienstleistungsauftrag	25
Tabelle 12: Erschließungsqualität der Regionallinien in der Stadt Chemnitz (Fahrplan 2019/2020)	27
Tabelle 13: Nachfrage der Stadtverkehrslinien (CVAG) – Personen/Jahr	29
Tabelle 14: Fahrzeugübersicht Straßenbahnen.....	31
Tabelle 15: Übersicht Fahrzeugeigenschaften Busse	32
Tabelle 16: Auswirkung der Prognosewerte auf die ÖPNV Nachfrage.....	39
Tabelle 17: Projekte gemäß "Angebotsnetz 2017+ erweitert" und deren Umsetzungsstand.....	45
Tabelle 18: Maßnahmen für Projekte gemäß "Angebotsnetz 2017+ erweitert" in Planung / Prüfung	47
Tabelle 19: Allgemeine Maßnahmen zur Verbesserung des ÖSPV in der Stadt Chemnitz.....	61
Tabelle 20: Verkehrsleistungen ÖSPV Angebotsnetz ab 12/2020 der Stadt Chemnitz	65
Tabelle 21: Definition der Verkehrszeiten	73
Tabelle 22: Richtwerte Haltestelleneinzugsbereiche	74
Tabelle 23: Standards der Bedienqualität für die Verkehrstage Montag bis Freitag nach Relations- und Gebietskategorien	74
Tabelle 24: Standards der Bedienqualität für den Verkehrstag Samstag nach Relations- und Gebietskategorien	75
Tabelle 25: Standards der Bedienqualität für Verkehrstag Sonntag nach Relationskategorien und Gebietskategorien	76
Tabelle 26: Bedienstandards „Maximale Umsteigevorgänge“ (Mo-Fr)	77
Tabelle 27: Bedienstandards „Maximale Reisezeiten“ (Mo-Fr).....	77
Tabelle 28: Maßnahmen – Haltestellen Stadt Chemnitz.....	82
Tabelle 29: Maßnahmen - Infrastruktur CVAG	83
Tabelle 30: Fahrzeugneubeschaffung und fahrzeugbezogene Maßnahmen.....	84

Abkürzungsverzeichnis

AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
ALiTa	Anruflinientaxi
AP	Arbeitsplatz
AT	Aufgabenträger
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft
BEV	Bahnersatzverkehr
Bf	Bahnhof
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BO-Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BO-Strab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
B-Plan	Bebauungsplan
C	Chemnitz-Bahn-Linie
CBC	City-Bahn Chemnitz GmbH
CVAG	Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DRK	Deutsches Rotes Kreuz
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EW	Einwohner
EW/km ²	Einwohner je Quadratkilometer
FBT	Fernbusterminal
FGU	Fahrgastunterstand
Fpl-Jahr	Fahrplanjahr
Fpl-km	Fahrplankilometer
gGmbH	Gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GS	Gebietsstand
GUW	Gleichrichter-Unterwerk
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf.	Hauptbahnhof
Hp	Haltepunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System
KBS	Kursbuchstrecke
Kfz	Kraftfahrzeug
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

Mio.	Million(en)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mrd.	Milliarden
N	Nachtbuslinie
NVP	Nahverkehrsplan
NVR	Nahverkehrsraum
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PBUA	Planungs-, Bau- und Umweltausschuss der Stadt Chemnitz
PFA	Planfeststellungsabschnitt
Pkw	Personenkraftwagen
RBM	REGIOBUS Mittelsachsen GmbH
RV	Regionalverkehrslinie
RVE	Regionalverkehr Erzgebirge GmbH
RVW	Regionalverkehr Westsachsen GmbH
S	Schülerlinie
SEKo	Städtebauliches Entwicklungskonzept
SMK	Sächsisches Staatsministerium für Kultus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SV	Stadtverkehrslinien
sv-pfl.	sozialversicherungspflichtig
SVZ	Schwachverkehrszeit
TU	Technische Universität
VKS	Verbundkommunikationssystem
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen
VU	Verkehrsunternehmen
VVHC	Versorgungs- und Verkehrsholding GmbH Chemnitz
ZH	Zentralhaltestelle
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH

Vorwort

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

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

0 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufstellung des NVP 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 NVPs dargelegt. Diese haben Gültigkeit für den gesamten Verbundraum und werden aus diesem Grund nur einmalig aufgeführt (siehe NVP Teil A Kap. 1 Planerische und rechtliche Rahmenbedingungen).

0.1 Ziele der Raumordnung

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

0.1.1 Allgemeine Vorgaben mit Relevanz für die ÖPNV-Planung

Der Landesentwicklungsplan (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 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 hinsichtlich Bedienungsfrequenz und zumutbarer Reisezeiten. Ziel ist es, Zugangsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen zu den Einrichtungen der Daseinsvorsorge sowie zu den Arbeitsstätten in den Zentralen Orten zu verbessern. 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

Der Regionalplan Region Chemnitz befindet sich zurzeit in der Aufstellung (aktuell Aus- und Bewertung der Ergebnisse des Auslegungsverfahrens nach § 6 Abs. 2 SächsLPIG (Abwägung)). Bis zu dessen Beschluss ist weiterhin der Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge 2008 für die Stadt Chemnitz gültig. In diesem 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) wesentlichen Rahmen setzenden Grundsätze und Ziele werden folgend zusammengefasst dargelegt.

Der ÖPNV ist unter Anpassung an demografisch bedingte Veränderungen der Nachfragestrukturen als flächendeckendes Verkehrsangebot zu sichern und fortzuentwickeln¹.

¹ RP Chemnitz-Erzgebirge 2008, Grundsatz 8.2.1

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 werden².

Attraktive Angebote des ÖPNV 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 hinzuwirken³.

Auf die Realisierung wichtiger Übergangsstellen, an denen die Verkehrsangebote optimal miteinander verknüpft werden, ist hinzuwirken⁴.

In verkehrlich stark belasteten Siedlungsräumen soll der ÖPNV vorrangige Nutzungsansprüche gegenüber dem MIV erhalten⁵.

Die Umsetzung des umsteigefreien Stadt-Umland-Verkehrs der regionalen Stadtbahn nach dem „Chemnitzer Modell“ ist entsprechend des Fachlichen Entwicklungsplanes Verkehr fortzuführen. Mit dem Umbau des Knotenpunktes Hauptbahnhof Chemnitz sind nachhaltige Entwicklungsimpulse für die Erweiterung des Stadt-Umland-Netzes geschaffen⁶.

² RP Chemnitz-Erzgebirge 20018, Grundsatz 8.2.1

³ RP Chemnitz-Erzgebirge 20018, Ziel 8.2.2

⁴ RP Chemnitz-Erzgebirge 20018, Ziel 8.2.5

⁵ RP Chemnitz-Erzgebirge 20018, Grundsatz 8.2.4

⁶ in Anlehnung an RP Chemnitz-Erzgebirge 20018, Ziel 8.2.6

1 Raumstrukturanalyse

1.1 Zentralörtliche Funktion

Die Stadt Chemnitz ist eine kreisfreie Stadt im Freistaat Sachsen. In ihrer zentralörtlichen Funktion als Oberzentrum im Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau besitzt sie neben Wirtschafts- und Verwaltungsaufgaben, eine überregionale infrastrukturelle, soziale, kulturelle und Bildungsfunktion, zudem ist sie Sitz des ZVMS und des Verkehrsverbundes Mittelsachsen.

Überregional bildet Chemnitz zusammen mit den Städten Zwickau, Leipzig, Halle (Saale) und Dessau-Roßlau sowie Gera und Jena den funktionalen Verflechtungsraum der europäischen „Metropolregion Mitteldeutschland“.

1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

Siedlungsstruktur

Die kreisfreie Stadt Chemnitz ist mit ca. 247.721⁷ Einwohnern die bevölkerungsreichste Stadt im Verkehrsverbund. Die Fläche der Aufgabenträgerregion umfasst 221 km², die Bevölkerungsdichte beträgt 1.119 EW/km².

Das Stadtgebiet von Chemnitz ist in 39 Stadtteile gegliedert.

Am einwohnerstärksten sind die Stadtteile Kaßberg, Gablenz, Sonnenberg und Zentrum. Am dichtesten leben die Einwohner in den Stadtteilen Kaßberg, Lutherviertel, Sonnenberg und Yorkgebiet. (siehe Anlage 1a).

Bevölkerungsstruktur und demografische Entwicklung

Die Bevölkerungszahl im Oberzentrum Chemnitz ist, nachdem diese seit Anfang der 1980er Jahre kontinuierlich zurückging, in den letzten Jahren bis 2018 entgegen aller Prognosen angestiegen.

Betrug die Bevölkerung in der Stadt Chemnitz zu Beginn des Gültigkeitszeitraums des NVP 2016 noch ca. 246.000 Einwohner (EW)⁸, stieg diese bis Dezember 2018 um 0,9 % auf die o. g. ca. 248.000 EW an. Damit ist die Einwohnerzahl zwar gestiegen, liegt aber unter der Annahme der 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen⁹. Schreibt man die Bevölkerungsentwicklung unter Verwendung des mittleren Wachstums der letzten drei Jahre linear fort ergibt sich die in Abbildung 1 dargestellte Bevölkerungsentwicklung. Die daraus für 2030 resultierende Einwohnerzahl liegt mit 247.000 zwischen der 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen und der eigenen Prognose der Stadt Chemnitz.

Die Stadt Chemnitz rechnet zukünftig mit einer deutlich positiveren Bevölkerungsentwicklung. Ein Plus von ca. 3,5 % Einwohnern bis 2030 gegenüber heute wird erwartet. Eine vergleichende Darstellung der oben benannten Prognosen und der tatsächlich eingetretenen Entwicklung zeigt die folgende Abbildung.

⁷ Stadt Chemnitz, Bürgeramt (Einwohnermelderegister) Stand 31.12.2018

⁸ Statistisches Landesamt Sachsen

⁹ Hrsg.: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen

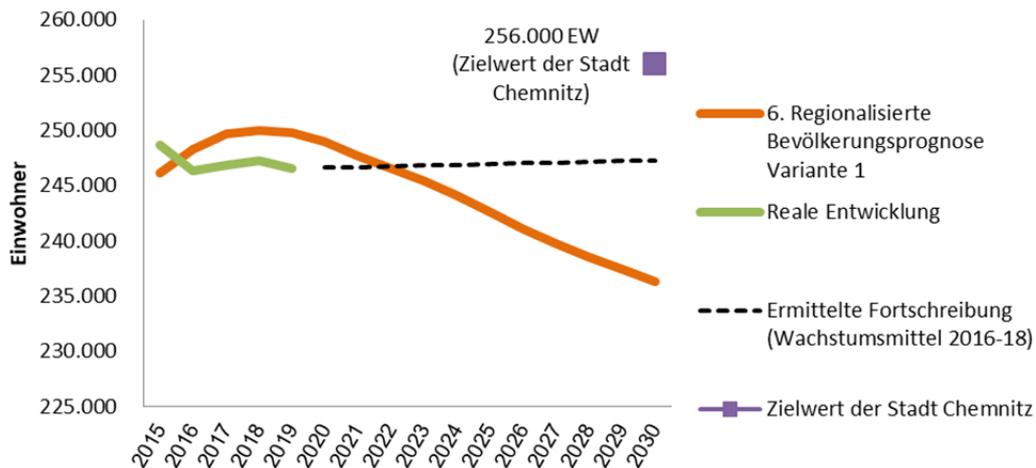


Abbildung 1: Bevölkerungsfortschreibung

Die am 19. Mai 2020 veröffentlichte 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung prognostiziert für die Stadt Chemnitz bis 2030 gegenüber der aktuellen Einwohnerzahl einen Rückgang von - 2,5 % bis - 5,4 %¹⁰, was einem geringeren Rückgang als in der 6. Vorausberechnung entspricht.

Eine vergleichende Betrachtung der Stadtteile der Stadt Chemnitz ergibt signifikante Unterschiede. Im Vergleichszeitraum 2014 zu 2018 können für die durchschnittliche jährliche Bevölkerungsentwicklung ausgeprägte Wachstumsgebiete mit Entwicklungen von + 4 bis + 10 % und sogar bis + 24 % für das Stadtzentrum festgestellt werden. Dem gegenüber stehen 16 Stadtteile mit ausgeglichenen Salden bzw. negativer Entwicklung bis ca. - 7,5 % (vgl. Abbildung 2). Die stadtteilkonkreten Einwohnerzahlen im Bestand und in der Prognose 2030 der Stadt Chemnitz sind in den Anlagen 1a und 1b dargestellt.

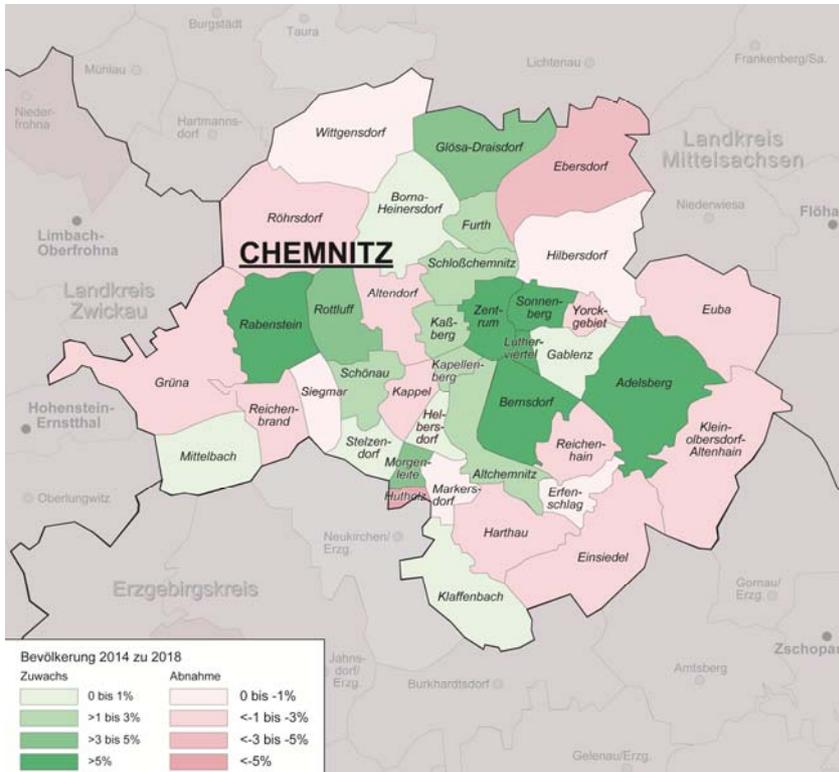


Abbildung 2: Stadtteilkonkrete Bevölkerungsentwicklung 2014 zu 2018¹¹

¹⁰ 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung - 4,4 bis - 6,9 %

¹¹ Stadt Chemnitz, Bürgeramt (Einwohnermelderegister)

Obschon sich die Entwicklung der Bevölkerungszahlen bis 2030 im Untersuchungsraum positiver als die 6. Bevölkerungsvorausberechnung darstellen könnte, wird sich die demografische Entwicklung durch eine Verschiebung der Bevölkerungsanteile in den Altersgruppen auszeichnen. So wird zum Ende des Prognosehorizontes 2030 der Anteil der Altersgruppe der über 65 Jährigen ansteigen.

Die Entwicklung der Bevölkerungsanteile nach Altersgruppen auf Basis der 6. Bevölkerungsvorausberechnung zeigt Abbildung 3. Der Anstieg der Bevölkerungsgruppe der über 65-Jährigen erfolgt zunächst zum Großteil zu Lasten der Bevölkerungsgruppe im Erwerbstätigenalter, da aus der Gruppe der unter 26 Jährigen trotz wieder leichtem Anstieg von 2025 zu 2030 kein Ausgleich zu erwarten ist. Die steigenden Anteile der 6 bis 19-Jährigen an der Gesamtbevölkerung – 10,4 % in 2019 und 10,8 % in 2030 – sind im Rückgang der Bevölkerung insgesamt begründet.

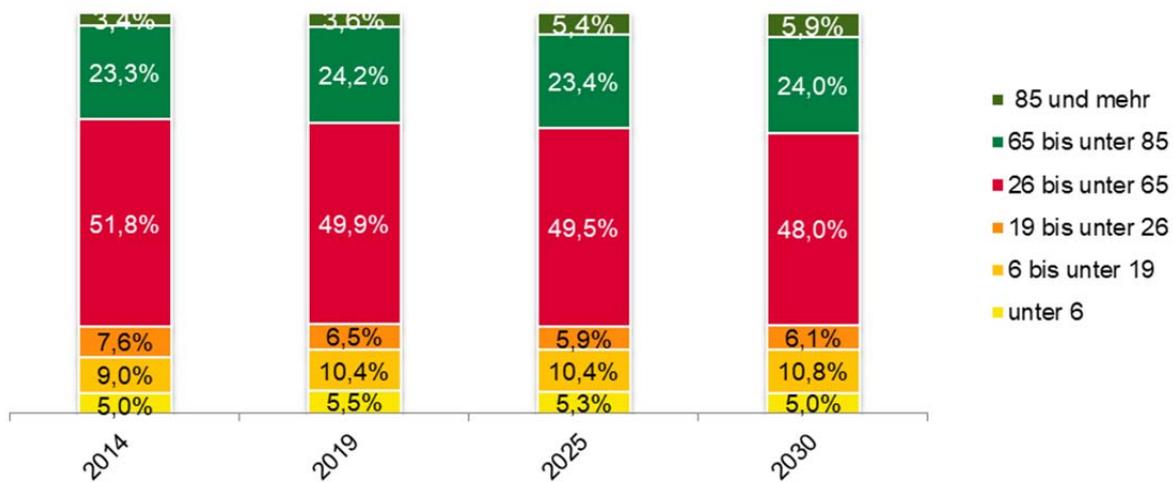


Abbildung 3: Entwicklungsprognose der Altersgruppen¹²

1.3 Schüler, Schulstandorte und Studierende

Bestandsaufnahme

Die Schülerzahl in Chemnitz entwickelte sich im Zeitraum 2014 bis 2020 positiv und erhöhte sich im Segment der allgemeinbildenden Schulen um 16,8 % auf rund 20.400¹³ Schüler (siehe Abbildung 4). Die Anzahl der Berufsschüler stieg im gleichen Zeitraum um 8,9 % auf ca. 12.600 Schüler¹⁴. Die Schülerzahlen entwickelten sich demnach entgegen des allgemeinen Trends der Bevölkerungsentwicklung (gemessen an der Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung) steigend.

¹² Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen – 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung 2030 - Variante 1

¹³ Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen – Schüler an allgemeinbildenden Schulen 2013/14; Schulverwaltungsamt Schülerzahlen 2019/20

¹⁴ Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen – Schüler an Berufsschulen 2013/14; Schulverwaltungsamt Schülerzahlen 2019/20

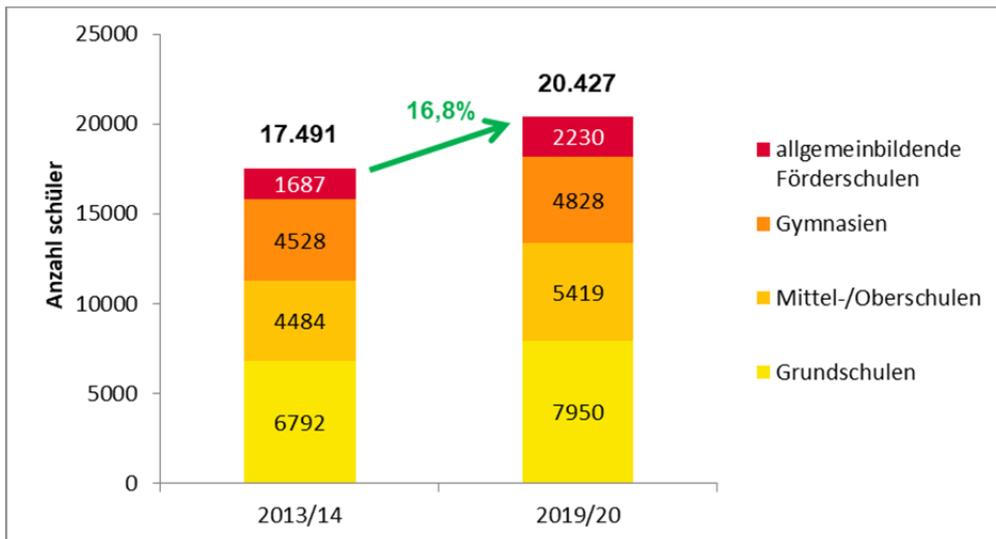


Abbildung 4: Entwicklung der Schülerzahlen (Allgemeinbildende Schulen)

Auf Grund dieser Entwicklung haben seit 2014 in der Stadt Chemnitz drei weitere Schulen (je eine Oberschule, ein Gymnasium und eine Förderschule) ihren Schulbetrieb aufgenommen.

Gegenwärtig gibt es in der Stadt Chemnitz 104 allgemeinbildende und berufliche Schulen. Davon sind 73 % in Trägerschaft der Stadt Chemnitz. Die Lage der Schulstandorte ist der Anlage 2a zu entnehmen.

Prognose

In der näheren Zukunft – bis 2030 – wird lt. der sächsischen Bevölkerungsvorausberechnung¹⁵ die Entwicklung der Bevölkerungsgruppe der Schüler (6 bis unter 19 Jahre) nahezu konstant bleiben (vgl. Abbildung 5).

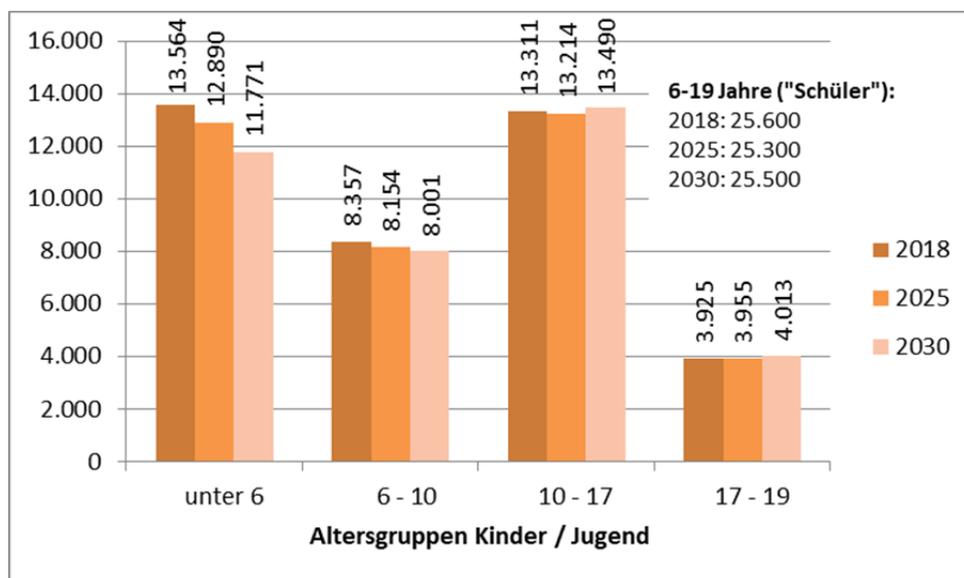


Abbildung 5: Entwicklungsprognose der Schülerzahlen in der Stadt Chemnitz¹⁶

Die Stadt Chemnitz rechnet jedoch entsprechend der positiveren Bevölkerungsentwicklung der vergangenen Jahre auch bei den Schülern weiter mit einem positiveren Trend.

¹⁵ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen – 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung 2030 - Variante 1

¹⁶ dito

Als Zuarbeit zur Prognose der Bevölkerungsentwicklung für die Stadt Chemnitz liegt z.T. die Prognose des Schulverwaltungsamtes für die Schuljahre bis 2024/2025 vor.

Tabelle 1: Statistik und Prognose der Anzahl Schüler an den kommunalen Schulen der Stadt Chemnitz¹⁷

Schulart	Statistik		Prognose				
	Schuljahr		Schuljahr	Schuljahr	Schuljahr	Schuljahr	Schuljahr
	2019/2020		2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024	2024/2025
	Schulen in freier Trägerschaft	Kommunale Schulen					
Grundschulen	882	7.068	7.273	7.341	7.475	7.629	7.761
Oberschulen	674	4.745	4.629	4.619	4.626	4.707	4.753
Gymnasien	463	4.365	4.538	4.684	4.780	4.916	5.012
Förderschulen	522	1.708					
Berufliche Schulzentren	4.774	7.862					
Schulen des zweiten Bildungsweges		247					
Gesamt	7.315	25.995					

In den Schularten Grundschule, Oberschule und Gymnasium (nur kommunale Schulen) wird bis 2025 eine Erhöhung der Schülerzahlen prognostiziert.

Bei den Förderschulen ist zudem eine Fortschreibung, wie bei Grund- oder Oberschulen nicht möglich. Derzeit liegen dafür noch keine verlässlichen Prognosedaten vor.

Als Reaktion auf die bis 2018/19 gestiegenen Schülerzahlen sind in der Stadt Chemnitz gemäß Schulnetzplanung aus 2018 (B-269/2018) zusätzliche Schulstandorte geplant. Bis zum Schuljahresbeginn 2023/24 sollen vier neue Grund- und drei neue Oberschulen entstehen. Der Teilschulnetzplan Gymnasien wurde durch das Sächsische Staatsministerium für Kultus (SMK) nicht bestätigt, weshalb an dieser Stelle noch keine Aussage zur Entwicklung der Standorte von Gymnasien getroffen werden kann.

Fahrschüler

Von besonderer Bedeutung für den ÖPNV sind die sogenannten Fahrschüler, die für ihren Schulweg den ÖPNV nutzen. Das Stadtverkehrsangebot muss die Bedürfnisse der Schülerbeförderung innerhalb der Stadt Chemnitz berücksichtigen. Für die von den umliegenden Landkreisen zu Chemnitzer Schulen einfahrenden Schüler sind die Regionalverkehrs- und SPNV-Angebote, die bis in das Stadtzentrum führen, relevant. Darüber hinaus sind ebenso die mit dem Straßenbahnnetz verknüpften Regionalbuslinien von Bedeutung.

Von den insgesamt rund 33.300¹⁸ Schülern an Chemnitzer Schulen sind rund 19 % (6.300) Fahrschüler, die von außerhalb in die Stadt pendeln.

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

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

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

¹⁷ Schulverwaltungsamt der Stadt Chemnitz

¹⁸ Schulverwaltungsamt Stadt Chemnitz Schuljahr 2019/20 (ohne 2. Bildungsweg, Blinden- und Klinikschule)

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

Aus Anlage 2b können die Schulstandorte der auspendelnden Schüler entnommen werden.

Studierende

Die Stadt Chemnitz ist mit der Technischen Universität Hochschulstandort. Das Studienangebot umfasst die Bereiche Naturwissenschaften, Mathematik, Maschinenbau, Elektrotechnik und Informationstechnik, Informatik, Wirtschaftswissenschaften, Human- und Sozialwissenschaften, die Philosophische Fakultät, sowie das Zentrum für Lehrerbildung.

An der TU Chemnitz waren zum Wintersemester 2019/2020 ca. 9.900 Studierende eingeschrieben, damit sank deren Anzahl seit 2015 um 13,5 %¹⁹. Der Anteil der Erstsemestler sank im selben Zeitraum um 32 %. Dieser Trend ist, nach einem stetigen Anstieg bis 2015, bereits seit mehreren Jahren zu beobachten.

Die Studierenden können mit dem Studenten-Jahresticket und dem „SPNV-Semesterticket – TU Chemnitz“ alle Nahverkehrsmittel innerhalb des VMS, des Verkehrsverbundes Vogtland (VVV), des Verkehrsverbundes Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) und den SPNV (2. Klasse) innerhalb Sachsens beliebig oft nutzen, ausgenommen sind die Sonderverkehrsmittel wie z.B. die Fichtelbergbahn (Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal) und die Drahtseilbahn Augustusburg²⁰.

1.4 Motorisierung

Der Motorisierungsgrad der Stadt Chemnitz ist, einhergehend mit dem Anstieg der absoluten Anzahl an zugelassenen Pkw, im Vergleich zum Jahr 2014 um weitere 1,8 % angestiegen. Die Entwicklung liegt damit 0,4 Prozentpunkte unter dem sächsischen Durchschnitt und ist die geringste im gesamten Nahverkehrsraum (NVR). Mit 507 Pkw je 1.000 Einwohner hat Chemnitz zwar weiterhin den niedrigsten Motorisierungsgrad im NVR Chemnitz/Zwickau, allerdings einen deutlich höheren als Dresden (408) und Leipzig (387). Betrachtet man Städte mit ähnlichen Einwohnerzahlen liegt Chemnitz ebenfalls deutlich über deren Motorisierungsgrad (Halle 393 und Magdeburg 465). Das Image von Chemnitz als „Autofahrerstadt“ wird mit diesen Zahlen belegt. Stadt und Verkehrsverbund sind gefordert, mit einem besonders attraktiven ÖPNV-Angebot sowie weiteren tangierenden verkehrspolitischen und stadtgestalterischen Maßnahmen diesem Ruf entgegen zu wirken.

Tabelle 2: Motorisierungsgrad in der Stadt Chemnitz

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

¹ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen: Kfz-Bestand: Kfz-Bestand nach Fahrzeugarten, Stichtag

¹⁹ TU Chemnitz – Fakten und Zahlen; Stand 30.03.2020

²⁰ VMS-Tarifbestimmungen

01.01, Gebietsstand aktuell

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

1.5 Pendlerbeziehungen

Im Jahr 2018²¹ waren ca. 116.800 Personen als sozialversicherungspflichtig²² (sv-pfl.) Beschäftigte mit Arbeitsort in der Stadt Chemnitz gemeldet. Bezogen auf 2014 bedeutet dies einen Anstieg von ca. 7 %.

Beinahe die Hälfte der sv-pfl. Beschäftigten am Arbeitsort Chemnitz kommt von außerhalb der Stadt (Einpendler). Die Zahl der Einpendler ist beinahe doppelt so hoch wie die Anzahl der auspendelnden sv-pfl. Beschäftigten.

Tabelle 3: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Arbeits- /Wohnort sowie Pendlerstatistik¹

Gemeinde	sv.-pfl. Beschäftigte		Einpendler	Auspendler	Binnenpendler	Saldo
	am Arbeitsort	am Wohnort				
Chemnitz, Stadt	116.783	92.450	52.500	28.207	64.243	24.293

¹ Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Ein- und Auspendlern; Stichtag 30.06.2018

In Abbildung 6 wird zudem ersichtlich, dass ca. 75 % der ein- und ca. 63 % der ausfahrenden sv-pfl. Beschäftigten innerhalb des Verbundgebiets des VMS pendeln.

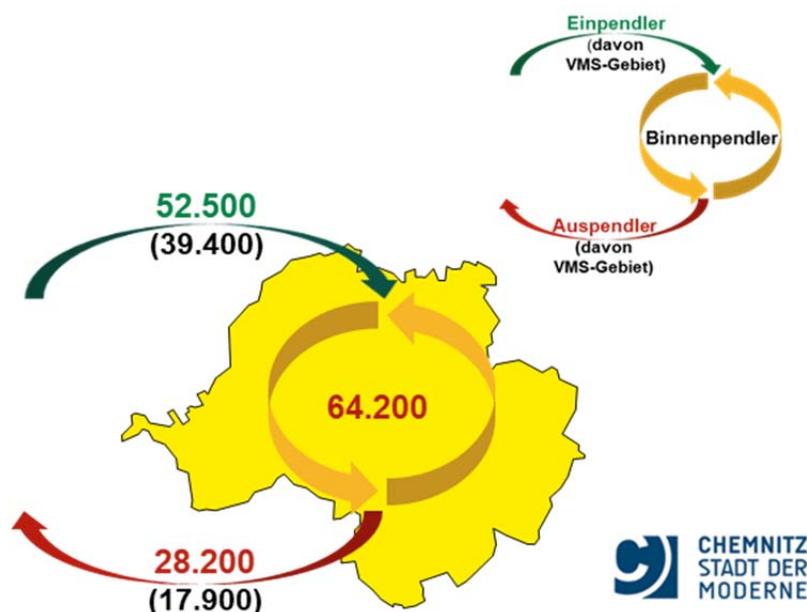


Abbildung 6: Pendlerbeziehungen der Stadt Chemnitz 2018

²¹ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Ein- und Auspendlern, Stichtag 30.06.2018, GS 01.01.19; Bundesagentur für Arbeit

²² 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.

Die Betrachtung der Ein- und Auspendlerbeziehungen der Stadt Chemnitz verdeutlicht die starke Sogwirkung der Stadt auf die angrenzenden Landkreise (siehe Tabelle 4). Die Tabelle zeigt zudem, dass zu angrenzenden Gebietskörperschaften neben der o. g. Wirkung auf die Landkreise im NVR Chemnitz/Zwickau weitere ausgeprägte Pendlerbeziehungen bestehen.

Tabelle 4: Pendlerbeziehung zu angrenzenden Gebietskörperschaften

Ziel-/ Quellgebiet	Einpendler	Auspendler
Mittelsachsen, LK	14.382	6.784
Erzgebirgskreis, LK	14.520	4.941
Zwickau, LK	10.467	6.218
Thüringen, Freistaat	1.403	681
Dresden, Stadt	1.556	1.894
Vogtlandkreis, LK	1.142	357
Leipzig, Stadt	1.311	1.319
Leipzig, LK	898	202

Betrachtet man die Pendlerbeziehungen zu Gemeinden im VMS-Gebiet zeigt sich folgendes Bild:

Tabelle 5: Bedeutende Pendlerrelationen im VMS 2018

Einpendlerrelationen aus dem VMS		Auspendlerrelationen in den VMS	
Wohnort	Pendler	Arbeitsort	Pendler
Limbach-Oberfrohna, Stadt	2.757	Limbach-Oberfrohna, Stadt	1.962
Frankenberg/Sa., Stadt	1.384	Zwickau, Stadt	1.440
Hohenstein-Ernstthal, Stadt	1.353	Hartmannsdorf	1.091
Neukirchen/Erzg.	1.346	Burgstädt	912
Flöha, Stadt	1.304	Hohenstein-Ernstthal, Stadt	791
Lichtenau	1.278	Neukirchen/Erzg.	767
Zwickau, Stadt	1.258	Mittweida, Hochschulstadt	738
Burgstädt, Stadt	1.185	Lichtenau	692
Burkhardtsdorf	911	Stollberg/Erzg., Stadt	586
Niederwiesa	836	Frankenberg/Sa., Stadt	557

1.6 Standorte und Einrichtungen mit ÖPNV-Relevanz

Die Stadt Chemnitz hat ihre bisherigen Maßnahmen am Stadtentwicklungskonzept 2020 (SEKo 2020) ausgerichtet. 2018 wurde ein SEKo-Monitoringbericht erstellt, der einen Zwischenbericht für den Beobachtungszeitraum 2007 bis 2016 darstellt. Er beschreibt relevante Rahmenbedingungen in Chemnitz und überprüft die Qualität der Ziel-Erreichung für die im SEKo 2020 formulierten Zielstellungen. Der Monitoringbericht dient als Baustein für die Fortschreibung des SEKo 2020 und für den laufenden „Leitbildprozess Chemnitz 2040“ (Chemnitz-Strategie). Hierbei wird vor allem auf die Mitwirkung der Bevölkerung gesetzt.

Wesentliche Einflussfaktoren auf den ÖPNV sind neben der beschriebenen Schüler- und Pendleranzahl ÖPNV-relevante Standorte. Im Folgenden soll darauf Bezug genommen werden.

Gewerbegebiete

Gewerbestandorte stellen besondere Punkte für den Quell-/Zielverkehr im ÖPNV dar. Die Standorte des produzierenden Gewerbes haben im Vor- sowie im Nachlauf der Arbeitsschichten erhebliche Potenziale an Beförderungsleistung mit prägnanten Nachfragespitzen, welche entweder durch Angebote im Linien- oder im Werksverkehr abgedeckt werden können. Mit der Erschließung solcher Standorte können Nachfragen generiert werden.



Nummer	Name	Größe (ha)	freie Fläche (ha)
1	Industriepark Leipziger Straße	47,0	26,0
2	Gewerbegebiet Rottluff West	7,6	2,7
3	Industrie- und Gewerbegebiet Nordwest-Quadrant	19,4	keine
4	Industrie- und Gewerbegebiet An der Jagdschänkenstraße/Südwest-Quadrant	36,0	7,8
5	Gewerbegebiet Nordost-Quadrant	24,5	keine
6	Gewerbegebiet Südring	33,2	1,1
7	Smart Systems Campus	3,3	keine
8	Technologie-Campus Süd	23,0	7,8
9	Gewerbebestandort Heinrich-Schütz-Straße	8,2	keine
10	Handwerkerhof Plantzviess	1,8	keine
11	Gewerbegebiet Emilienstraße	2,4	keine
12	Gewerbegebiet Kalkstraße	1,1	keine
13	Gewerbegebiet An der Wiesenmühle (OT Gruna)	10,0	keine
14	Gewerbegebiet Mittelbach	18,0	keine
15	Gewerbegebiet Am Industriemuseum	1,0	keine
16	Gewerbegebiet Am Stadion	10,9	keine
17	Gewerbegebiet Kleinolbersdorf-Altenhain	8,1	keine
18	Gewerbegebiet Am Lehngut (OT Euba)	6,7	5,8

Abbildung 7: Kommunale Gewerbebestandorte Stadt Chemnitz²³

Der Stadtrat hat die Verwaltung aufgefordert, ab 2. Halbjahr 2019 ein Gewerbeflächenkonzept zu erstellen. Eine Zeitschiene bis zur voraussichtlichen Beschlussfassung ist noch nicht festgelegt. Für das Konzept sollen Prognosen zu benötigten Gewerbeflächen in Abhängigkeit der verschiedenen Gewerbearten für die nächsten zehn Jahre aufgestellt sowie die zur Verfügung stehenden und potenziellen Gewerbeflächen im Stadtgebiet ermittelt werden. Dabei erfolgt auch eine Betrachtung des Angebots von Gewerbeflächen der Chemnitzer Umlandgemeinden.

Aus Anlage 3 wird die Lage der im Stadtgebiet befindlichen gewerblichen Bauflächen und geplanter Flächen im ÖPNV-Netz ersichtlich.

Anhand dieser Karte wurde insbesondere auch die ÖPNV-Anbindung folgender Gewerbegebiete geprüft, die außerhalb des als Mindeststandard beschriebenen Einzugsbereiches von 300 m liegen²⁴:

- Gewerbegebiet An der B95 Süd
- Gewerbegebiet Kalkstr.
- Gewerbegebiet Rottluff-West
- Gewerbebestandort an der B 95 Nord (Sachsen Guss GmbH)

Großteils im 300 m aber noch bis 500 m Einzugsbereich befinden sich folgende Gebiete:

- Gewerbegebiet Chemnitz-Park
- Industriepark Leipziger Str.
- Industrie- und Gewerbegebiet am Fischweg (Dienstleistungs- und Logistikzentrum Chemnitz)
- Gewerbebestandorte im Bereich Südring/Annaberger Str.

Einzelhandel

Im Rahmen der letzten Einzelhandelserhebung²⁵ im Zuge der Erarbeitung des städtebaulichen Entwicklungskonzepts (SEKo) – Chemnitz 2020 entfielen nur ca. 10 % der Verkaufsflächenanteile des Einzelhandels der Stadt Chemnitz auf das Stadtzentrum, hingegen 47 % auf dezentrale Lagen. Allein 28 % entfielen auf die dezentralen Einkaufszentren Chemnitz-Center, Neefepark, Sachsen-Allee und Alt-Chemnitz-Center.

Daraus resultierend wurde von der Stadt Chemnitz für den großflächigen Einzelhandel das Ziel erarbeitet, die Bedeutung des Stadtzentrums (A-Zentrum) innerhalb des Gesamtstandortgefüges des Chemnitzer Einzelhandels weiter zu erhöhen. Bis zum Jahr 2020 wurde eine Verkaufsflächenerhöhung um ca. 35.000 m² angestrebt. Davon

²³ <https://www.cwe-chemnitz.de/wirtschaft/standort-wirtschaft/gewerbeflaechen/kommunale-gewerbeflaechen>; Stand 31.03.2020

²⁴ Quelle: Stadt Chemnitz – Tiefbauamt; Abteilung Verkehrsplanung

²⁵ SEKo – Chemnitz 2020 – Einzelhandel und Nahversorgung

wurden bis 2015 18.000 m² erreicht, wodurch der Anteil der Innenstadt an der Gesamtverkaufsfläche bis 2015 bereits auf 12,2 % erhöht werden konnte²⁶. Zahlreiche Neubauprojekte (Bebauung Johannisvorstadt, Getreidemarkt, ...) starteten 2020-2021.

Im Bereich der Nahversorgung der Bevölkerung soll ein möglichst flächendeckendes, feinmaschiges Versorgungsnetz gewährleistet werden, das auch der weniger mobilen Bevölkerung ermöglicht, in zumutbarer fußläufiger Entfernung einen Anbieter für Waren des täglichen Bedarfs zu erreichen²⁷. Die Anzahl der Lebensmittelmärkte ist von 2007 bis 2016 allerdings um sechs geschrumpft, wodurch der Anteil der Einwohner mit fußläufig erreichbaren Nahversorgungseinrichtungen um drei Prozentpunkte auf 69,2 % gesunken ist.²⁸ Aus Anlage 4 sind die Standorte des Einzelhandels ersichtlich. Jeder dieser Standorte ist durch mindestens eine ÖPNV-Haltestelle im Einzugsbereich erschlossen. In der Mehrzahl der Fälle sind mehrere Haltestellen vorhanden, wobei sich eine davon in unmittelbarer Nähe zum Einzelhandelsstandort befindet.

Krankenhäuser

In der Stadt Chemnitz befinden sich drei Krankenhäuser mit einer Gesamtkapazität von ca. 2.200 Betten. Die Krankenhäuser sind auf fünf Standorte verteilt.

Tabelle 6: Krankenhäuser in der Stadt Chemnitz

Krankenhäuser	Betten ²⁹
Klinikum Chemnitz gGmbH:	
Chemnitz – Flemmingstraße	1.700
Chemnitz – Bürgerstraße (Küchwald)	
Chemnitz – Dresdner Straße	
DRK Krankenhaus Chemnitz-Rabenstein Chemnitz	227
Zeisigwaldkliniken Bethanien Chemnitz Chemnitz	300

In Anlage 5 sind alle Einrichtungen der Sozialen Versorgung im Stadtgebiet dargestellt.

Technische Universität

Die Hörsäle, Bibliotheken, Labore, Wohnheime, Sportstätten und die Mensa sind auf vier Universitätsteile verteilt: Reichenhainer Straße, Erfenschlager Straße, Wilhelm-Raabe-Straße und Straße der Nationen. Der Innenstadtcampus an der Straße der Nationen wird mit der Fertigstellung der Zentralbibliothek in der „Alten Aktienspinnerei“ aufgewertet. Die derzeit noch an mehreren Standorten verteilten Bibliotheken sollen dort ab Ende 2020 zentralisiert sein. Nahe am Chemnitzer Hauptbahnhof gelegen und mit dem Campus Reichenhainer Straße durch die Straßenbahn verbunden, die im 10-Minuten-Takt fährt, ist die neue Universitätsbibliothek gut zu erreichen. Die Standorte der TU an der Straße der Nationen und an der Reichenhainer Straße sind als Hauptstandorte anzusehen.

Kultur, Sport und Freizeit

Eine hohe Besucher- und somit ÖPNV-Relevanz hat das Theater Chemnitz, ein Fünfpartentheater bestehend aus der Oper, dem Ballett, der Philharmonie, dem Schauspiel und dem Figurentheater. Weitere kulturelle Einrichtungen sind die Stadthalle, das Kulturkaufhaus „DASTietz“ (Volkshochschule, Stadtbibliothek und Museen) sowie zahlreiche weitere Museen. In Chemnitz befinden sich mehrere Sporteinrichtungen, Kinos, Hallen- und Freibäder.

²⁶ SEKo-Monitoringbericht Chemnitz 2018; https://www.chemnitz.de/chemnitz/media/unsere-stadt/stadtentwicklung/seko/monitoringbericht_2018_broschuere.pdf

²⁷ SEKo – Chemnitz 2020 – Einzelhandel und Nahversorgung.

²⁸ SEKo-Monitoringbericht Chemnitz 2018

²⁹ www.krankenhausregister-sachsen.de Stand 31.03.2020

Von regional und überregional bedeutsamer Funktion sind das moderne Messe- und Veranstaltungszentrum bestehend aus der Messe Chemnitz in Verbindung mit der Chemnitz-Arena sowie die Kunstsammlung Chemnitz, das Sächsische Eisenbahnmuseum „Schauplatz-Eisenbahn“, das Sächsische Industriemuseum, das Museum Gunzenhauser und das Sächsische Museum für Archäologie (smac), die Richard-Hartmann-Halle (Sporthalle), der Konkordiapark mit Kletterhalle sowie Roll- und Funssportpark, das Eissport- und Freizeitzentrum Chemnitz und das Stadion an der Gellertstraße (Fußballstadion).

Die Lage der Sport-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen im Stadtgebiet und deren Einzugsbereiche zu den ÖPNV-Haltestellen kann der Anlage 6 entnommen werden. Mehrheitlich wird die Erreichbarkeit der innerstädtischen Attraktionen gesichert.

Das Wasserschloß Klaffenbach, die Felsendome Rabenstein, der Tierpark, das Wildgatter, der Stausee Oberrabenstein, der Botanische Garten und die Parkeisenbahn sind weitere Anziehungspunkte im Stadtgebiet, vor allem für Familien. Die flächenintensiven Freizeitangebote wie Tierpark und Wildgatter liegen jedoch außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche von 300 m.

Weitere ÖPNV-relevante Freizeitziele wie die Schlösser Augustusburg und Lichtenwalde sind im Umlandbereich zu finden und mit Regionalverkehrsangeboten zu erreichen.

Tourismus

Die Stadt Chemnitz ist kein klassisches urlaubstouristisches Ziel. Die Übernachtungszahlen gingen gegenüber 2013 um 3,6 % auf 520.000 Übernachtungen im Jahr 2018³⁰ zurück. Laut SEKo 2020 resultierten ca. 80 % der Übernachtungen aus Geschäftsreisenden.

Die durchschnittliche Auslastung 2018 der Übernachtungsstätten betrug 41 % und damit 11,7 % mehr als 2013. Bei einer Einzelfallbetrachtung der 44 Einrichtungen stellt sich die Auslastung differenziert dar, so gibt es Hotels in Chemnitz, die mit 90-100 % ausgelastet sind, aber auch einige, die nur 20-25 % Auslastung aufweisen.

In der Stadt Chemnitz gibt es zudem zwei Jugendherbergsangebote mit insgesamt ca. 190 Betten. Vor allem das innerstädtische Angebot am Getreidemarkt mit ca. 130 Betten beinhaltet ein hohes ÖPNV-Nutzerpotenzial.

³⁰ Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Kamenz, 2020 | Stand: 18.03.2020 / 14:54:02

2 Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)

2.1 Allgemeine Beschreibung

In der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2016 wurden für die Stadt Chemnitz umfangreiche Änderungen in der Netzentwicklung avisiert. Das „Angebotsnetz 2017+ erweitert“ hatte zum Ziel:

- stärkere Vernetzung des ÖPNV durch Netzergänzungen – insbesondere tangentielle Verbindungen – und die damit erreichbare Verbesserung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖPNV und MIV,
- Realisierung und Sicherung der im vorliegenden Nahverkehrsplan festgesetzten Bedien- und Qualitätsstandards,
- Bedienungslücken schließen,
- Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV in den Abendstunden und an den Wochenenden entsprechend den strukturellen Bedingungen der jeweiligen Stadtgebiete; dazu wurde eine Anpassung der Betriebszeiten vorgenommen,
- Vermeidung von überlagernden Verkehren sowie konsequente Einbindung des Chemnitzer Modells,
- weitere Ausprägung einer klaren Linienhierarchie mit klaren Taktschemen,
- Sicherstellung der fahrplantechnologischen Vernetzung an den Verknüpfungsstellen sowie Schaffung entsprechender infrastruktureller Voraussetzungen,
- Straßenbahnnetzerweiterungen

Mit der Durchbindung der Linien des Chemnitzer Modells bis in das Stadtzentrum und weiter bis Technopark sowie der vielen Buslinienneuordnungen in den Stadtteilen konnte das ÖSPV-Angebot effektiver und ausgewogener gestaltet werden.

2.2 Wesentliche Änderungen im Angebot

Im Zeitraum der Gültigkeit des NVP 2016 wurden wesentliche Änderungen vorgenommen. Seit dem 10. Dezember 2017 rollen in Chemnitz die Busse und Bahnen auf teilweise veränderten Linienwegen. Mit dem „Angebotsnetz 2017+ erweitert“ werden neben der Verlängerung des Tagesverkehrs bis 19 Uhr und der Anbindung aller Stadtteile mindestens im Stundentakt bis 22:45 Uhr auch völlig neue Linien angeboten. Die wesentlichen Einzelmaßnahmen sind in Tabelle 7 ausgewiesen.

Tabelle 7: Übersicht zu Veränderungen im Angebot Fahrplan 2019/20 zu 2014/15

Im Rahmen der Fortschreibung des NVP 2016 wurden folgende Änderungen im Stadtverkehrsnetz vorgenommen (Vergleich zu Fahrplan 2019/2020):

- Neue Linie Tram 3: Hauptbahnhof – ZH – Technopark; ersetzt Teile der Linie 51 (stellt zusammen mit den Linien C13, C14 und C15 einen 10-Minuten-Takt auf diesem Abschnitt dar)
- Wegfall der Linie Tram 6
- Durchbindung der Linien C13 (Burgstädt), C14 (Mittweida) und C15 (Hainichen) des Chemnitzer Modells bis Zentralhaltestelle / Technopark
- Linie 22: Linienteilung: Nordast Glösa – ZH unverändert; Südast Chemnitzer Straße – ZH wird als neue Linie 52 gefahren; beide Linien 22 und 52 werden an der ZH mit der Linie 51 (Nordast ZH-Zeisigwald) verbunden,
- Linie 31: Veränderung Linienweg, alle Fahrten über Klinikum Flemmingstraße
- Linie 32: Veränderung Linienweg, alle Fahrten bis Reichenbrand (Wendeanlage) verlängert
- Linie 36: wurde zur Linie 39, sie verkehrt als Kleinbus, sonst unverändert
- Linie 41: verlängert durch Integration der RV-Linie 126 Chemnitz-Schönau – Grüna – Hohenstein-Ernstthal
- Neue Linie 42: ehem. Linie 73 Schönau – Rabenstein mit Taktverdichtung und Linienenerweiterung in die

Keplerstraße

- Linie 43: Veränderung Linienweg im Bereich Rabenstein, alle Fahrten über Rabenstein-Center bis Rabenstein Tierpark (Leistungsmehrung), dadurch Taktverdichtung zwischen Rabenstein-Center und Tierpark
- Linie 46: Veränderung Linienweg, Wegfall Oberdorf Wittgensdorf und Abschnitt Borna - Glösa nur Einzelfahrten als ALiTa, Abgabe von Linienteilen an Linie 63 und Linie 96
- Linie 49: neue Linie Grüna – Mittelbach als Kleinbuslinie (werktags)
- Linie 51: nur noch Nordast ZH – Zeisigwald, Klinik Bethanien / Yorckgebiet und Veränderung Linienweg im Stadtzentrum (über Mühlenstraße, Theaterstraße nach ZH), Verknüpfung mit Linie 52 an ZH nach Hutholz und Linie 22 an ZH nach Glösa
- Linien 52: Südast der ehem. Linie 22 Hutholz-ZH, Verknüpfung mit Linie 51 an ZH nach Zeisigwald / Yorckgebiet
- Linie 53: komplett neue Linie, ersetzt Teile der Linie 51 (Südast) und alte Linie 52 (Quartierbus Heckert) und Tram 6 zwischen Wendeanlage Altchemnitz und Schule Altchemnitz
- Linie 63: Veränderung Linienweg, Übernahme des Abschnittes Borna bis Glösa von Linie 46
- Linie 69: Umbenennung wegen Kleinbuseinsatz (ehem. Linie 66); neu auch Sa, So, F
- Neue Linie 73: Altchemnitz - TU Campus übernimmt Teile der OL 51 (Südast)
- Linie 79: Küchwald – Zentralhaltestelle, Umbenennung wegen Kleinbuseinsatz (ehem. Linie 76)
- Neue Ringlinie 82 A/B: TU Campus – Sonnenberg – Schloßchemnitz - Frauenhoferstr. - TU Campus
- Linie 89: Umbenennung wegen Kleinbuseinsatz (ehem. Linie 86); Vertaktung, auch Sa, So, F und verlängert bis Dresdner Straße
- Neue Schülerlinie 92: Klaffenbach - Altchemnitz - Einsiedel - Mühle Klaffenbach bzw. August-Bebel-Platz
- Neue Linie 96: Wittgensdorf, Kornweg - Röhrsdorf, Chemnitz Center; Übernahme von Teilen der Linie 46 (Wittgensdorf Oberdorf) und Weiterführung bis Chemnitz-Center
- Linie 254 in Stadtverkehrslinie 21 Ebersdorf – Chemnitz Center – Limbach-Oberfrohna integriert; Erschließung Siemens neu durch Linie 96

Im Rahmen der Fortschreibung des NVP 2016 wurden folgende Änderungen im einfahrenden Regionalverkehrsnetz vorgenommen (Vergleich zu Fahrplan 2019/2020):

- Linie 207: verkehrt als PlusBus mit verkürztem Verlauf: Chemnitz – Zschopau – Marienberg³¹
- Linie 210: verkehrt als PlusBus Chemnitz - Annaberg-Buchholz; am Wochenende Chemnitz - Kurort Oberwiesenthal³²
- Neue Linie 383: verkehrt als PlusBus Chemnitz – Aue, weiter alternierend nach Schwarzenberg bzw. Schneeberg
- Linie 361: Starke Angebotsausweitung und Verlängerung nach Chemnitz; ersetzt vorübergehend den Zugverkehr Chemnitz – Thalheim – Aue (Die Linie entfällt mit Wiederaufnahme des SPNV auf der KBS 524 vsl. Mitte 2021)
- Neue Linie 524: Chemnitz, TU Campus – Einsiedel – Burkhardtsdorf – Thalheim; ersetzt vorübergehend den Zugverkehr Chemnitz – Thalheim (Die Linie entfällt mit Wiederaufnahme des SPNV auf der KBS 524 vsl. Mitte 2021)
- Linie 526: verkehrt als PlusBus Chemnitz - Limbach-Oberfrohna
- Linie 650: verkehrt als PlusBus Chemnitz - Hartmannsdorf - Penig

³¹ Mit dem Fahrplanwechsel 2020 verkehrt Linie 207 auch wieder auf dem Abschnitt Marienberg – Olbernhau (statt 490)

³² Mit dem Fahrplanwechsel 2020 entfällt auf der Linie 210 der Abschnitt Annaberg-Buchholz – Kurort Oberwiesenthal (übernimmt Linie 411)

Die Einbindung der Linien des Chemnitzer Modells aus Burgstädt, Mittweida und Hainichen in das städtische Straßenbahnnetz hat die Qualität des ÖPNV auf eine neue Stufe gebracht. Die Fertigstellung der Stufe 2 des Chemnitzer Modells zwischen Technopark und Thalheim - Aue (KBS 524) wird nochmals positive Auswirkungen auf die Verbindungsqualität zwischen der Stadt Chemnitz und dem Umland haben. Die Betriebsaufnahme ist Mitte 2021 geplant.

Auch die Inbetriebnahme einiger Plus- und TaktBus-Linien in den Landkreisen des ZVMS hat die Stadt-Umlandbeziehungen deutlich verbessert.

2.3 Verkehrsunternehmen

In der Stadt Chemnitz verkehren fünf Verkehrsunternehmen im ÖSPV (siehe Tabelle 8).

Tabelle 8: Verkehrsunternehmen mit Leistungen in der Stadt Chemnitz³³

Verkehrsunternehmen	Anzahl Linien in der Stadt
Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft, Chemnitz (CVAG)	44
Regionalverkehr Erzgebirge GmbH, Annaberg-Buchholz (RVE)	11
REGIOBUS Mittelsachsen GmbH, Mittweida (RBM)	11
Regionalverkehr Westsachsen GmbH (RVW)	6
City-Bahn Chemnitz GmbH	4

Das Verkehrsangebot des Chemnitzer Stadtverkehrs wird im Wesentlichen von der Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft (CVAG) erbracht. Sie ist das derzeit mit der Durchführung der Verkehrsleistung betraute Unternehmen.

Die CVAG bedient die 42 Stadtverkehrslinien im Oberzentrum Chemnitz sowie zwei Schülerlinien.

Die Verkehrsunternehmen RVE, RBM und RVW fahren mit 28 Regionalbuslinien in das Stadtgebiet Chemnitz ein, erbringen Verkehrsleistungen im Stadtgebiet und übernehmen z.T. auch Leistungen des Stadtverkehrs.

Einen weiteren Anteil erbringen Linien des Chemnitzer Modells, welche im Stadtgebiet auf Straßenbahnschienen nach BOStrab verkehren und damit Stadterschließungsaufgaben übernehmen.

³³ Zuordnung entsprechend Konzessionen

2.4 Linien und Leistungen

Von den 72 in der Stadt Chemnitz verkehrenden Linien befinden sich 44 Linien in der Aufgabenträgerschaft³⁴ der Stadt Chemnitz. Die übrigen Linien liegen in der Aufgabenträgerschaft der benachbarten Landkreise bzw. des ZVMS (siehe Tabelle 9). Des Weiteren verkehren die Chemnitz Bahn-Linien C11 (Stollberg), C13 (Burgstädt), C14 (Mittweida) und C15 (Hainichen) innerstädtisch nach dem PBefG und unterliegen der BOStrab.

Tabelle 9: Anzahl Linien in der Stadt Chemnitz nach Aufgabenträgern

Anzahl ÖSPV-Linien in der Stadt Chemnitz nach Aufgabenträgern						
Aufgabenträger Stadt Chemnitz		Andere Aufgabenträger				
SV-Linien	Schülerlinien (§43 PBefG)	LK Zwickau RV-Linien	Erzgebirgs- kreis RV-Linien	LK Mittel- sachsen RV-Linien	ZVMS RV-Linien	Chemnitz Bahn-Linien BO-Strab
5 Straßenbahn 29 Bus-Tag- Netz 8 Bus-Nacht- Netz	2	4	11	11	2 ³⁵	4
76						

In der Stadt Chemnitz verkehren 5 Straßenbahnlinien und 37 Stadtbuslinien, davon 8 Nachtbuslinien, welche durch die CVAG betrieben werden. Ergänzend erfolgt auf zwei Linien Schülerbeförderung nach §43 PBefG.

Das Straßenbahnnetz in Verbindung mit dem Hauptbusliniennetz im 10-Minuten-Takt stellt das „Rückgrat“ des städtischen ÖPNV-Systems in Chemnitz dar.

Auf der Linie 21 und 41 führt der Stadtverkehr bis nach Limbach-Oberfrohna und Hohenstein-Ernstthal im Landkreis Zwickau auf Basis einer Zweckvereinbarung mit dem LK Zwickau.

Die Linien 39 und 76 verkehren Stadtgrenzen überschreitend mit geringem Leistungsumfang im Erzgebirgskreis.

Der im Nordosten angrenzende Ort Niederwiesa (Landkreis Mittelsachsen) wird durch die Stadtbuslinie 83³⁶ werktags im 60-min-Takt bedient.

Für die 28 einfahrenden Regionalverkehrslinien zeichnen sich vier Aufgabenträger verantwortlich (vgl. Tabelle 9). Die Linien 524 und 526 befinden sich in Aufgabenträgerschaft des ZVMS. Die Linie 524 hat neben der Ersatzlinie 361 die Funktion des Bahnersatzverkehrs (BEV) nach Aue während der Bauzeit auf der KBS 524. Beide Linien entfallen mit Wiederaufnahme des SPNV auf der KBS 524 (vgl. Mitte 2021). Die Linie 526 war bis zur Umsetzung als PlusBus-Linie ab Dezember 2019 eine Linie des BEV nach Limbach-Oberfrohna.

Wie oben beschrieben übernehmen die 4 Eisenbahnlinien C11, C13, C14 und C15 einen Anteil am Stadtverkehrsangebot.

Insgesamt werden durch die CVAG rund 9,8 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr erbracht. Auf den 39 Stadtverkehrslinien ist dies ein Leistungsumfang von über 7,9 Mio. Fahrplankilometer³⁷ pro Jahr. Davon entfallen rund 256.000 Kilometer auf die 8 Nachtbuslinien und 19.000 Kilometer auf die 2 Schülerlinien. Die übrigen rund 1,9 Mio. Fahrplankilometer werden auf den fünf Straßenbahnlinien geleistet. Die Leistungen sind im öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA) verankert.

³⁴ Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Linienbestandsliste vom 01.01.2020

³⁵ 524 (BEV) und 526 (ehem. BEV)

³⁶ verkehrt seit Abschluss der Baumaßnahmen 12/2020 in Euba wieder im 30-Min-Takt zwischen Chemnitz, Gablenzplatz und Euba, Wendeanlage und weiter im 60-MinutenTakt nach Niederwiesa, erhält wieder seine alte Liniennummer 83 (statt 86).

³⁷ Datenbasis Istkilometer 2019 der CVAG

Jährlich treten Abweichungen bei der Erfüllung der Leistungen durch operative, meist baubedingte Maßnahmen auf. In 2019 entstand durch umfangreiche Baumaßnahmen der Stadt Chemnitz, der Versorgungsträger, des ZVMS und weiterer Vorhabenträger eine Differenz von -126.000 Fahrplankilometern.

Die Leistungsanteile der CVAG stellt Abbildung 8 dar.

In den Anlagen 7a – 7f sind die Linienangebote und in Anlage 8 sind die Linienleistungen tabellarisch enthalten.

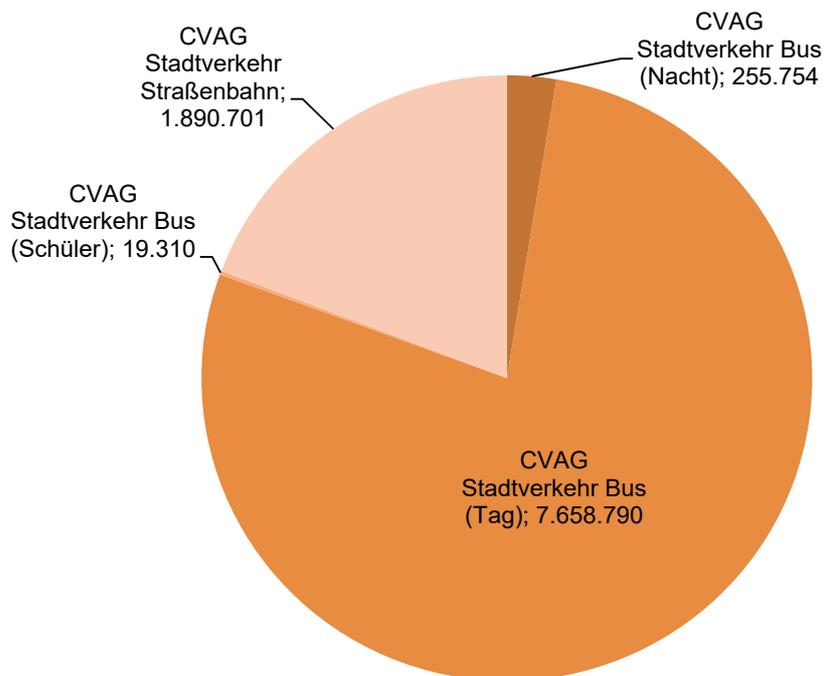


Abbildung 8: Fahrplankilometer der CVAG gemäß Betrauungsvereinbarung 2019 (ab 1.1.2020 ÖDA)

2.5 Angebot und Erreichbarkeit

2.5.1 Stadtverkehr

Das Netz an Durchmesser-, Radial-, Tangential- und Zubringerlinien (vgl. Tabelle 10) garantiert eine hohe räumliche Erschließungsqualität. Wie aus Anlage 9 ersichtlich, gibt es nur wenige Bereiche, die außerhalb des 300 m-Einzugsbereiches der 533 Stadtverkehrshaltestellen liegen.

Das Liniennetz im Stadtgebiet ist in der Anlage 10a Chemnitz Großraum und Anlage 10b Chemnitz Zentrum dargestellt. Dort wird in Stadt- und Regionalverkehrslinien sowie Straßenbahn und Chemnitz Bahn-Linien unterschieden.

Tabelle 10: Erschließungsqualität des Stadtverkehrsnetzes Chemnitz (Fahrplan 2019/2020)

Charakterisierung		Stadtverkehrslinien
Radial- und Durchmesserlinien	verkehren über Zentralhaltestelle	Straßenbahnen 1, 2, 3, 4, 5 Stadtbuslinien 21, 22, 23, 31, 32, 51, 52, 62, 72, 79 8 Nachtbuslinien Chemnitz Bahn-Linien C 11, C 13, C 14, C 15
	verkehren über Verknüpfungspunkte <i>Omnibusbahnhof, Hauptbahnhof</i>	Straßenbahn 3, 4 Stadtbuslinien 21, 22, 23, 31, 32 Nachtbuslinie N 11 Chemnitz Bahn-Linien C 11, C 13, C 14, C 15
Tangentiallinien	Verbindung zwischen Stadtteilen außerhalb der Innenstadt	Stadtbuslinien 43, 46, 53, 63, 82 A/B, 89, 93
Zubringerlinien	Anschluss an eine Verknüpfungshaltestelle außerhalb der Innenstadt	Stadtbuslinien 26, 33, 39, 41, 42, 46, 56, 63, 69, 73, 83 ³⁸

Die acht Nachtlinien verkehren täglich zwischen 23:45 Uhr und 4:45 Uhr im 60-min-Takt. Alle Nachtbuslinien beginnen und enden sternförmig an der Zentralhaltestelle (Rendezvous), an der die Anschlüsse zu allen Linien gewährleistet werden. Mit der Durchbindung der Chemnitz Bahn-Linien über die Zentralhaltestelle hinaus bis Technopark wurde die Erschließung aus dem Umland deutlich verbessert.

Begründet durch die historische Entwicklung ist das Chemnitzer Straßenbahnnetz hauptsächlich in Richtung Süden ausgerichtet. Laut Öffentlichem Dienstleistungsauftrag (ÖDA) – gültig ab 01.01.2020 – bestehen folgende Linien:

Tabelle 11: Straßenbahn- und Buslinien nach Öffentlichem Dienstleistungsauftrag

Linien-Nr.	Linienverlauf	Änderungen im Fahrplan 2019/20
Straßenbahnlinien		
1	Schönau - Brückenstr./Freie Presse	temporär ³⁹ : Schönau - ZH
2	Bernsdorf - Brückenstr./Freie Presse	temporär ⁴⁰ : Bernsdorf - ZH
3	Technopark - Hauptbahnhof	
4	Hutholz - Hauptbahnhof	
5	Gablenz – Hutholz	
6	Altchemnitz - Hauptbahnhof	verkehrt als C11; separate Fahrten der Tram 6 entfallen ⁴¹
Stadtbuslinien		
21	Limbach-Oberfrohna/(Siemens) – Chemnitz Center – Zentralhaltestelle - Ebersdorf	

³⁸ verkehrt seit Abschluss der Baumaßnahmen 12/2020 in Euba wieder im 30-Min-Takt zwischen Chemnitz, Gablenzplatz und Euba, Wendeanlage und weiter im 60-MinutenTakt nach Niederwiesa, erhält wieder seine alte Liniennummer 83 (statt 86)

³⁹ temporär wegen Baumaßnahme Stefan-Heym-Platz (Gleisaustausch und barrierefreier Ausbau der Bahnsteige)

⁴⁰ dito

⁴¹ Beschluss 3. Fortschreibung NVP (Linie gibt es nur noch als Konzession, nicht als Liniennummer)

Linien-Nr.	Linienverlauf	Änderungen im Fahrplan 2019/20
22	Glösa – Zentralhaltestelle	
23	Heinersdorf – Zentralhaltestelle – Neefepark	
26	Hutholz – Schönau	
31	Flemmingstr. – Zentralhaltestelle – Yorckgebiet	
32	Reichenbrand – Rottluff – Zentralhaltestelle – Dresdner Str.	
33	Bernsdorf – Adelsberg – (Schösserholz)	
39	Klaffenbach – Hutholz/Neukirchen	
41	Schönau – Reichenbrand – Grüna – Hohenstein-Ernstthal	
42	Schönau – Rabenstein, Grünaer Str.	Stich über Keplerstraße seit 12/2019
43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz – Rabenstein, Tierpark	
46	Borna – Wittgensdorf, Chemnitztal – (Glösa)	
49	Grüna, Ortsmitte – Mittelbach	Neue Linie seit 12/2019
51	Zeisigwald, Klinik Bethanien/Yorckgebiet – Zentralhaltestelle	
52	Hutholz – Zentralhaltestelle	
53	Technopark – Altchemnitz - Chemnitzer Str.	
56	Bernsdorf – Kleinolbersdorf/Altenhain – Bernsdorf	
62	Flemmingstr. – Gablenz	
63	Ebersdorf – Glösa – Borna	
69	Bahnhof Hilbersdorf – Ebersdorf, Brettmühle	
72	Rottluff/(Flemmingstr.) – Heimgarten	
73	TU Campus – TU Erfenschlager Straße - Altchemnitz	
76	Eibenberg/Berbisdorf – Bahnhof Einsiedel – (Gymnasium Einsiedel)	Als bauzeitliche Zwischenlösung während Realisierung CM2 bis Altchemnitz
79	Klinikum Küchwald – Zentralhaltestelle	Küchwald – ZH (vorläufig bis 12/2021)
82	TU Campus – Schloßchemnitz – TU Campus	Ausführung als Ringlinie A/B (Änderung Liniennummer)

Linien-Nr.	Linienverlauf	Änderungen im Fahrplan 2019/20
83 ⁴²	Gablenzplatz – Euba – Niederwiesa	
89	Gablenz – Beutenberg – Dresdner Str.	
93	Hutholz – Neefepark	
96	Wittgensdorf, Kornweg – Chemnitz Center	

Schulbuslinien

S 91	Humboldtplatz – TU Campus
S 92	Klaffenbach – Gymnasium Einsiedel

Nachtlinien

N11	Zentralhaltestelle – Ebersdorf
N12	Zentralhaltestelle – Yorckgebiet
N13	Zentralhaltestelle – Adelsberg
N14	Zentralhaltestelle – Bernsdorf
N15	Zentralhaltestelle – Hutholz
N16	Zentralhaltestelle – RabensteinCenter
N17	Zentralhaltestelle – Talanger
N18	Zentralhaltestelle – Borna

Im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag werden auch die Zeitfenster der Verkehrszeiten beschrieben, welche die Grundlage für die zeitdifferenzierte Festlegung der Bedienstandards bilden. Auf diese wird in der Rahmenplanung unter 5.8.2 Definition der Verkehrszeiten eingegangen.

2.5.2 Regionalverkehr

Die 28 einfahrenden Regionalverkehrslinien aus den umliegenden Landkreisen können ebenfalls auf Grund verschiedener Funktionen unterschiedlich charakterisiert werden (vgl. Tabelle 12). Sie erschließen die Stadt Chemnitz und verbinden das Oberzentrum mit den benachbarten Gemeinden und Kreisen.

Tabelle 12: Erschließungsqualität der Regionallinien in der Stadt Chemnitz (Fahrplan 2019/2020)

Charakterisierung		Regionalverkehrslinien
Radial- und Durchmesserlinien	verkehren über Verknüpfungspunkt im Stadtzentrum: <i>Zentralhaltestelle</i>	206, 207+, 210+, 211, 262, 361 (temporär in Bauphase), 383+, 526+, 704, 705

⁴² verkehrt seit Abschluss der Baumaßnahmen 12/2020 in Euba wieder im 30-Min-Takt zwischen Chemnitz, Gablenzplatz und Euba, Wendeanlage und weiter im 60-MinutenTakt nach Niederwiesa, erhält wieder seine alte Liniennummer 83 (statt 86)

	verkehren über Verknüpfungspunkte im Stadtzentrum: <i>Omnibusbahnhof, Hauptbahnhof</i>	206, 207+, 210+, 211, 262, 361 (temporär in Bauphase), 383+, 526+, 640, 650+, 704, 705
Tangentallinien	bedienen Stadtgebiet nur tangential	125, 235, 658
Zubringerlinien	Anbindung an geeigneten Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn in Stadtrandlage	152, 200, 201, 208, 251, 253, 706 (5 S-Fahrten)

Zusätzliche Erschließungsfunktion für die Stadt Chemnitz haben dabei die Regionalverkehrslinien

- 637, 639 → Erschließung Draisdorf
- 152, 251 → Erschließung Mittelbach mit Koordinierung der Stadtverkehrslinie 41 und der Regionalverkehrslinie 253
- 206, 207+ → Erschließung Zschopauer Str.

2.5.3 Ergänzende Verkehrsangebote

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

Im Aufgabenträgergebiet der Stadt Chemnitz wird im Fahrplan 2019/20 das Verkehrsangebot ALiTa – Anrufliniertaxi vorgehalten.

Auf 17 Stadtbuslinien werden zu verkehrsschwachen Zeiten morgens und abends einige Busfahrten als ALiTa ausgewiesen. Auf den Linien 26, 39, 46, 56, 69, 79; 89 und 96 verkehren an *Sonn- und Feiertagen* alle Fahrten dementsprechend. Die Fahrten im Fahrplan, werden jedoch nur durchgeführt, wenn es bis 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt eine telefonische Bestellung durch den Fahrgast erfolgt.

Im Verhältnis zum Gesamtangebot in der Stadt Chemnitz ist der Anteil an ergänzenden Angeboten sehr gering und wird – der Funktion solcher Angebote entsprechend – hauptsächlich in den Schwachverkehrszeiten (Abendstunden, Wochenende) angeboten (siehe Anlage 7f Ergänzende Verkehrsangebote).

2.6 Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte des ÖPNV sind in der Regel durch eine Bedienung mit mindestens zwei regelmäßig verkehrenden Linien des ÖPNV gekennzeichnet, die ein verkehrlich sinnvolles räumliches und zeitliches Umsteigen ermöglichen. Im weitesten Sinne werden darunter auch Zugangsstellen des ÖPNV verstanden, die sich insbesondere als Zugangsstellen zum SPNV beziehungsweise als Zugangsstellen mit attraktiven Übergängen zum MIV und zum Radverkehr eignen.⁴³

Die Zentralhaltestelle ist der zentrale Umsteigepunkt von Bus, Bahn und Überlandlinien im Zentrum von Chemnitz an der Kreuzung Bahnhofstraße/Rathausstraße. Insgesamt wird die Zentralhaltestelle von 10 Stadtbus-, 5 Straßenbahn-, und 8 Regionalverkehrslinien angefahren. Ebenfalls verkehrt die Linie C 11 der Chemnitz Bahn vom Hauptbahnhof über die Zentralhaltestelle nach Stollberg. Die drei anderen Chemnitz Bahn-Linien verkehren aus dem nördlichen Umland kommend – von Burgstädt (C 13), von Mittweida (C 14) und von Hainichen (C 15) – über Hauptbahnhof, Zentralhaltestelle bis zur derzeitigen Endhaltestelle Chemnitz Technopark.

Für den Regionalverkehr, den Stadtverkehr sowie für den Übergang zum SPNV bietet der fertiggestellte Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof beste Voraussetzungen. Dort verkehren 15 Regionalverkehrslinien, die Stadtverkehrslinien 21, 22, 23, 31, 32, die Straßenbahnen 3 und 4 sowie alle SPNV-Linien. Derzeit liegt der Omnibusbahnhof (Regional- und Fernbusverkehr) in fußläufiger Entfernung von 250 m. Die Stadt Chemnitz ist bestrebt auch den Busverkehr, der nicht in städtischer Aufgabenträgerschaft liegt, zu sichern und den Komfort zu dessen Durchführung zu verbessern. Dafür soll dieser räumlich besser mit dem SPNV und Fernbusverkehr

⁴³ Landesentwicklung Sachsen 2013

verknüpft werden. Hierzu soll der Regionalbusverkehr vom bisherigen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB, Georgstraße) auf den neu zu errichtenden ZOB (Bahnhofstraße) verlagert werden. Der Fernbusverkehr soll vom ZOB (Georgstraße) zum neu zu errichtenden Fernbusterminal (Dresdner Straße) verlagert werden, um die unmittelbare Anbindung an den Hauptbahnhof und den ebenfalls neu zu errichtenden ZOB an der Bahnhofstraße zu ermöglichen.

Die Zubringerlinien enden in der Regel an einem Verknüpfungspunkt im Stadtgebiet außerhalb des Zentrums. Die derzeit 19 relevanten Verknüpfungspunkte mit mindestens Bahn- oder Straßenbahnanschluss sind in Anlage 11 enthalten. Hierbei hat stets die Fahrtrichtung von der Zubringerlinie auf die Hauptlinie Richtung Innenstadt/Zentralhaltestelle und zurück die höhere Priorität in der Fahrplangestaltung.

2.7 Nachfrage/ Fahrgastaufkommen

Eine Einschätzung der Nachfrage erfolgt auf Basis der Belegungsdaten aus den Jahren 2016 bis 2018, die durch den VMS bereitgestellt wurden. Mit der Einführung des „Angebotsnetzes 2017+ erweitert“ haben sich im Betrachtungszeitraum erhebliche Änderungen im Liniennetz der Stadt Chemnitz ergeben, die bei der Einschätzung berücksichtigt werden müssen. Die Veränderungen der Nachfrage sind insbesondere im Vergleich der Jahre 2016 zu 2018 sichtbar.

Tabelle 13: Nachfrage der Stadtverkehrslinien (CVAG) – Personen/Jahr

		Nachfrage 2018 (Personen/Jahr)	Wesentliche Änderung
CVAG Stadtverkehr (Tag)	Bus	18.524.400 ⁴⁴	Linienweg-Kürzungen; Anteile wechseln zu Straßenbahn und Chemnitz Bahn-Linien (ab 2017 Durchbindung bis Technopark)
CVAG Stadtverkehr (Nacht)	Bus	279.400	
CVAG Stadtverkehr (Schüler)	Bus	34.800	Eine neue Schülerlinie
CVAG Stadtverkehr Straßenbahn		14.324.900	Linie 6 entfällt; Nachfrage übernimmt neue Linie 53 mit Anschluss Tram 5
C11, C13, C14, C15		3.022.900	ab 2017 Durchbindung bis Technopark (C 13, C 14, C 15)
Gesamt		36.186.400	

⁴⁴ inkl. Nachfragedaten des Regionalbusanbieters in Verknüpfung Linie 41

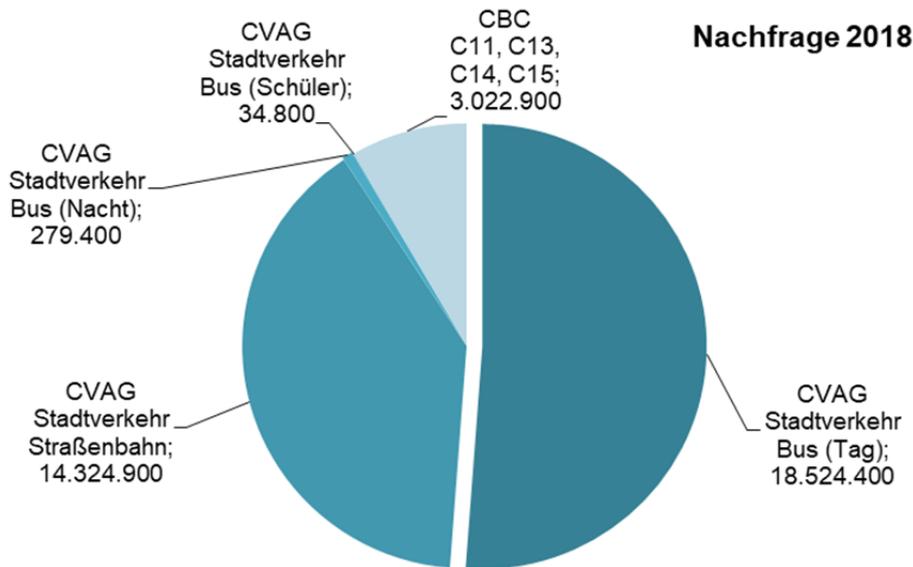


Abbildung 9: Nachfrage 2018 Gesamt (Personen/Jahr)

Im Stadtgebiet von Chemnitz sind mit der stufenweise Umsetzung des „Angebotsnetzes 2017+ erweitert“ und der Durchbindung der Chemnitz Bahn-Linien bis Technopark starke Nachfrageverlagerungen eingetreten.

In den Jahren 2017 und 2018 wurden umfangreiche Netzumgestaltungsmaßnahmen vorgenommen. Im Einzelnen sind die Änderungen unter Punkt 2.2 benannt. Die ersten positiven Effekte sind durch einen leichten Nachfragezuwachs gegenüber 2017 mit ca. + 1 % % bereits sichtbar.

Erfahrungsgemäß sind derartige Netzänderungen bei der Entwicklung der Nachfrage erst verzögert spürbar.

In 2019 waren weitere Zuwächse erkennbar. Besonders positiv hat sich die Ringbuslinie entwickelt, welche im Dezember 2017 eingeführt wurde. Hierbei ist eine Steigerung der Fahrgastzahlen von 2018 zu 2019 um rund 60 % im Vergleich zu verzeichnen. Die nunmehr rund 1,2 Millionen Fahrgäste, welche mit dieser Linie befördert wurden, liegen deutlich über den prognostizierten Zahlen, bei denen von rund 570.000 Fahrgästen ausgegangen wurde.

Ebenfalls positiv zu bewerten sind die Linien 31, 42 und 23, welche einen deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen im Vergleich zum Vorjahr aufweisen.

Insgesamt konnte eine Steigerung der Fahrgastzahlen von 2018 auf 2019 um rund 1 Mio. (33 Mio. auf 33,9 Mio Fahrgäste) verzeichnet werden.

Modal Split

Aus dem Forschungsprojekt „Mobilität in Städten“ SrV 2018 – durchgeführt von der Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“ – Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr an der TU Dresden – konnten im März 2020 neue Ergebnisse zum Modal Split vorgestellt werden. Aus den Daten kann die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl in der Stadt Chemnitz im Gültigkeitszeitraum der Fortschreibung des NVP 2016 dargestellt werden. Dafür stellt die Studie die Verkehrsmittelwahl zur Erledigung der täglichen Wege je Person gegenüber. Ein Vergleich zur Erhebung im Jahr 2013 wurde für diese 4. Fortschreibung wie folgt vorgenommen.

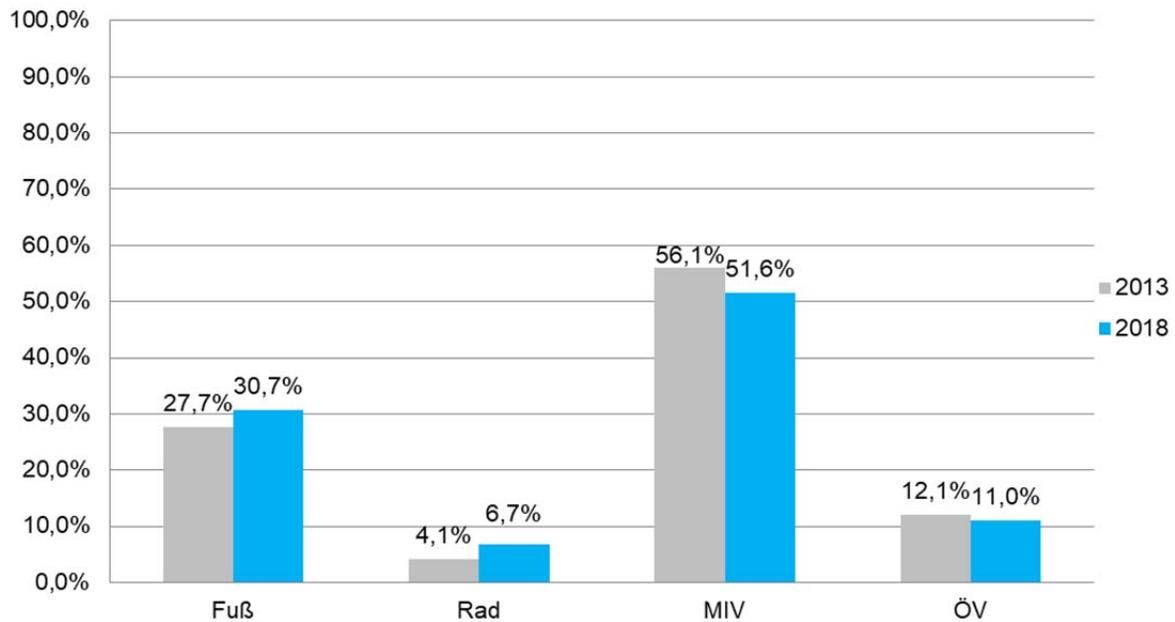


Abbildung 10: Modal Split der Stadt Chemnitz (Vergleich der Jahre 2018 und 2013)

Der Vergleich der Modal-Split-Verteilung zeigt, dass es in den Jahren 2013 bis 2018 gegenläufige Entwicklungen für den ÖPNV gab. Dahingegen sind die Zuwächse im Fuß- und Radverkehr beachtenswert. Der resultierende Zuwachs dieser Hauptverkehrsmittelarten ging, einem weit verbreiteten Trend folgend, zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs. Die kontinuierliche Optimierung des ÖPNV-Konzepts wird auch für diese Verkehrsmittelart wieder Zuwächse erzeugen.

2.8 Infrastruktur

2.8.1 Fahrzeuge (ÖSPV)

Das Verkehrsangebot in der Stadt Chemnitz wird von einer umfangreichen Fahrzeugflotte aus Straßenbahnen und Bussen erbracht.

Von den 46 Straßenbahnen, mit einem Durchschnittsalter von 15 Jahren, werden 40 von der CVAG und 6 von der CBC betrieben. Neben 3 Triebwagen vom Typ Tatra T3D-M als Reserve, sind 13 Bombardier Variobahnen vom Typ ER (6NGT-LDE; Einrichtungsbetrieb) und 16 vom Typ ZR (6NGT-LDZ; Zweirichtungsbetrieb) im Einsatz. Im Jahr 2019 wurde zudem mit der Beschaffung von 14 Niederflurfahrzeugen des Typs Skoda ForCity 35T begonnen, welche mittlerweile alle zur Verfügung stehen.

Die Busse, die im Verkehrsraum der Stadt Chemnitz die Angebotsleistung erbringen, haben ein durchschnittliches Fahrzeugalter von 8,0 Jahren (Stand Juli 2020). Von den 137 Fahrzeugen werden 82 Fahrzeuge – davon 59 Gelenk- und 23 Standardbusse – von der CVAG betrieben. Die übrigen Fahrzeuge gehören einfallenden Unternehmen bzw. Subunternehmern der CVAG.

Die Fahrzeuge des Chemnitzer Modells werden im Teil A des NVPs unter dem Kapitel SPNV beschrieben.

In den folgenden Tabellen sind die technischen Daten⁴⁵ der von der CVAG und CBC betriebenen Straßenbahnen mit Typenbezeichnung aufgeführt. Im Anschluss daran werden die Ausstattungsmerkmale der Straßenbahnen und Busse dargestellt.

Tabelle 14: Fahrzeugübersicht Straßenbahnen⁴⁶

Triebwagen	Variobahn ER	Variobahn ZR	Skoda ForCity
------------	--------------	--------------	---------------

⁴⁵ Technische Daten: Website der CVAG – Fahrzeugflotte

⁴⁶ Daten CVAG (Stand 31.07.2020)

	T3D-M	6NGT-LDE	6NGT-LDZ	Classic Chemnitz
Baujahr	1988	1994-2000	1999-2002	2018-2020
Hersteller	CKD - Tatra (Prag)	Bombardier Transportation		Skoda Transportation
Fahrzeuganzahl	3	13	10 CVAG/ 6 CBC	14
Fahrzeuglänge	14,95 m	31,38 m	31,38 m	31,71 m
Fahrzeugbreite	2,50 m	2,65 m	2,65 m	2,65 m
Fahrzeughöhe	3,10 m	3,35 m	3,35 m	3,71 m
Leergewicht	18,3-18,5 t	36,0 t	36,4 t	k.A.
Sitz-/ Stehplätze	29-30/53/54	88/111	73/116	64/128
Antriebsleistung	4*43 kW	8*45 kW	8*45 kW	12*30 kW
Niederflur	Nein	Ja	Ja	Ja
Rollstuhlplätze	Nein	Ja	Ja	Ja
Klapprampen	Nein	9 von 13 Fahrzeugen	10 CVAG/ 2 CBC von 16 Fahrzeugen	Ja

Tabelle 15: Übersicht Fahrzeugeigenschaften Busse⁴⁷

Eigenschaften	Gesamt	Minibus	Solobus	Gelenkbus
Anzahl	137	10	61	66
Alter	8,0	4,6	5,7	11,4
Rollstuhlplätze	100%	100%	100%	100%
Niederflur	100%	100%	100%	100%
Kneeling	93%	0%	100%	100%
Rampe/Lift	100%	100%	100%	100%
Kontrastreicher Innenraum	100%	100%	100%	100%
Fahrgastzählsystem	50%	20%	69%	36%
Klimaanlage	95%	90%	90%	100%
Ø Sitzplätze	37	15	33	44
Antriebsart	Gesamt	Minibus	Solobus	Gelenkbus
Erdgas	4%	0%	0%	9%
Diesel	96%	100%	100%	91%
Abgasnormen	Gesamt	Minibus	Solobus	Gelenkbus
Euro 1-4	26%	0%	18%	36%
EEV, Euro 5-6d	74%	100,0%	82%	79%

Bezugnehmend auf die Barrierefreiheit ist positiv festzustellen, dass alle Busse niederflurig und bis auf die Minibusse alle Fahrzeuge mit einer Kneelingfunktion ausgestattet sind. Bei der Straßenbahn sind, abgesehen von den drei Tatra-Wagen, welche nur noch als Betriebsreserve fungieren, alle Baureihen Niederflurfahrzeuge. Insgesamt betrachtet sind nahezu alle Fahrzeuge mit Klapprampen bzw. Liften ausgestattet,

Die Gestaltung des Fahrgastraums ist bei allen Bussen kontrastreich. Im Straßenbahnpark ist lediglich die neueste Straßenbahngeneration des Herstellers Skoda mit einem kontrastreichen Innenraum gestaltet. Die

⁴⁷ Daten CVAG (Stand 31.07.2020)

Fahrgastinformation erfüllt bei allen Niederflurfahrzeugen das 2-Sinne-Prinzip, d.h. sowohl die visuelle als auch die akustische Haltestelleninformation ist vorhanden.

Das Ausstattungsniveau der Busse ist gleichwertig mit dem der Straßenbahnen. Nur die Ausstattungsmerkmale der drei Tatra-Straßenbahnen fallen zurück.

Mit der Inbetriebnahme aller 14 Skoda-Straßenbahnen in 2020 wurden ältere Tatra-Bahnen mit den „schlechten“ Ausstattungsmerkmalen ersetzt. Dies zeigt, dass die Fahrzeugerneuerung und damit auch die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit der Fahrzeuge voranschreitet.

Die im ÖSPV fahrenden Fahrzeuge in der Stadt Chemnitz werden als Werbeträger eingesetzt. Es besteht im Bereich der Fahrzeugwerbung ein Werbefinanzierungsvertrag mit der Firma Ströer Deutsche Städte Medien GmbH. Dieser umfasst – zu einem vertraglich geregelten Umfang, welcher in den Qualitätsstandards beschrieben wird – die Nutzung der Fahrzeuge als Werbefläche innen sowie außen.

2.8.2 Haltestellen

Aktuell (08/2020) werden im Stadtgebiet 533 Haltestellen mit 1.233 Haltestellensteigen (Hin-/Rückrichtung) von Bussen, Straßenbahnen und der Chemnitz Bahn bedient. Unterschieden nach Verkehrsmittel befinden sich davon ca. 15 % (meist Straßenbahnhaltestellen sowie Bushaltestellen in Wendeanlagen) im Besitz der CVAG, die restlichen 85 % (nur Bushaltestellen) im Besitz der Stadt Chemnitz. Die Verkehrssicherungspflicht wird vom jeweiligen Haltestelleneigentümer wahrgenommen.

Die Finanzierung zur Ausstattung und Instandhaltung von Fahrgastunterständen (FGU) an städtischen Haltestellen wird durch einen Werbefinanzierungsvertrag zwischen der Stadt Chemnitz und der Ströer Deutsche Städte Medien GmbH geregelt.

Mit Beschluss vom 10.05.2017 genehmigte der Stadtrat Chemnitz ein „Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz“. In diesem finden sich vor allem eine Bestandsaufnahme, umfangreiche Vorgaben zu baulichen Maßnahmen an Haltestellen und eine zeitliche Planung für die Umsetzung der Ausbauvorhaben wieder.

Weiterhin ist vorgesehen, das Erscheinungsbild von Haltestellen und speziell dem Haltestellenmobiliar zu vereinheitlichen, um einen harmonischen Gesamteindruck der Haltestellen zu schaffen. Dazu gehört z. B. die einheitliche Farbgebung von Stelen, Fahrgastunterständen, Abfalleimern und Schutzeinrichtungen oder die Anordnung von Fahrgastunterständen auf der Wartefläche.

Da zum aktuellen Zeitpunkt keine aktualisierten Haltestellenerhebungsdaten vorliegen, wird auf die Anlagen des Programms⁴⁸ zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz verwiesen.

2.8.3 Barrierefreiheit

Durch die Stadt Chemnitz wurde im Mai 2017 ein umfassendes „Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz“ beschlossen, welches Bestandteil der derzeit gültigen 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des ZVMS ist. Das Konzept beinhaltet eine Bestandsaufnahme aller relevanten Bereiche des ÖPNV hinsichtlich der Barrierefreiheit, gibt Mindestvorgaben für weitere Ausbaumaßnahmen sowie einen Planungshorizont zur zeitlichen Abfolge der erforderlichen Umsetzungsschritte und deren jeweiliger Priorisierung vor. Dazu wird im Weiteren auf dieses Konzept verwiesen, welches auch in der 4. Fortschreibung seine Gültigkeit beibehält. (Nahverkehrsplan für den Teilbereich Stadt Chemnitz „Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz“⁴⁹).

Grundlage für die Definition örtlicher Standards zur Barrierefreiheit bilden die abgestimmten und beschlossenen „Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen im öffentlichen Verkehrsraum und an Haltestellen“ der Stadt Chemnitz. Dabei gilt eine Haltestelle als barrierefrei, wenn die Bordanschlaghöhe mindestens 18 cm für Bus- und 24 cm für Bahnsteige beträgt sowie ein regelkonformes Blindenleitsystem ausgewiesen ist. Durch Änderungen in DIN Normen und der entsprechenden Anpassungen in den Regelbauweisen werden insbesondere Haltestellen die nach 2013 aus- und neugebaut wurden als barrierefrei angesehen.

Insgesamt gibt es in der Stadt Chemnitz 533 Haltestellen mit 1233 Haltestellensteigen (Stand 08.2020). Für die Betrachtung zum Fortschritt des Barrierefreien Ausbaus wird die Grundgesamtheit um Haltestellensteige ohne regelmäßigen Betrieb (Nachthaltestellen, Schulbushaltestellen und Haltestellen des Ersatzverkehrs) bereinigt.

⁴⁸ https://www.chemnitz.de/chemnitz/media/unsere-stadt/verkehr/bus_und_bahn/nahverkehr_barrierefreiheit_oePNV.pdf

⁴⁹ https://www.chemnitz.de/chemnitz/media/unsere-stadt/verkehr/bus_und_bahn/nahverkehr_barrierefreiheit_oePNV.pdf

Von den 1233 Haltestellensteigen werden somit im Stadtgebiet insgesamt 1122 Haltestellensteige regelmäßig angegliedert, die folgendermaßen verteilt sind:

Bussteige = 944

Straßen- und Stadtbahnsteige = 135

kombinierte Steige für Bus und Straßenbahn = 10

Bahnsteige des Chemnitzer Modells = 33

Von diesen Haltestellensteigen wurden bisher 282 gemäß den Regelbauweisen umgebaut oder neu errichtet, was einer Quote von ca. 25 % entspricht. Der jährliche Durchschnittswert beim Aus- und Neubau liegt bisher bei 30 Haltestellensteigen, wovon – je nach personellen und finanziellen Ressourcen – auch zukünftig ausgegangen werden kann. Darüber hinaus gibt es 183 Haltestellensteige (Quote 16%), bei denen lediglich das Blindenleitsystem veraltet oder fehlerhaft ist und ausgetauscht werden muss.

Fast in gleichem Maße (26 %) wurde die Ausrüstung mit dynamischer Fahrgastinformation (DFI) vorgenommen.

Aus der Abbildung 11 ist die Anzahl der aus- und neu gebauten Richtungshaltestellen ersichtlich.

Anzahl der aus- oder neu gebauten Richtungshaltestellen

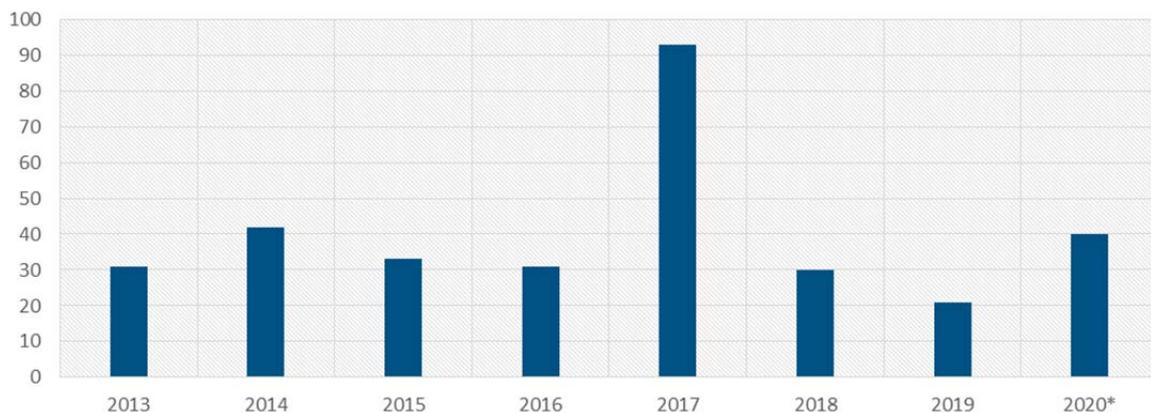


Abbildung 11: Anzahl der aus- oder neu gebauten Richtungshaltestellen⁵⁰

*2020: Schätzung Stand 07.2020

In den Karten der Anlagen 12a und 12b können die Lage der Haltestellensteige mit barrierefreiem Ausbau sowie mit DFI-Ausrüstung eingesehen werden.

2.9 Qualität

Die Stadt Chemnitz ermittelt seit 2010 gemeinsam mit der CVAG (derzeit für die Verkehrsleistungen beauftragtes Unternehmen) auf Basis unterschiedlicher Kriterien die Qualität der innerstädtischen ÖSPV-Dienstleistungen. Hierzu wurde ein Prozess abgestimmt, welcher Bestandteil der Betrauungsvereinbarung war und jetzt des ÖDA ist. Dazu werden unterschiedliche Kriterien erhoben. Dies erfolgt zum einen durch eine quartalsweise Erhebung eines unabhängigen Gutachters, zum anderen durch die Teilnahme am ÖPNV-Kundenbarometer sowie durch Auswertung vorhandener Daten des Verkehrsunternehmens (z. B. über das Intermodal Transport Control System).

⁵⁰ Zuarbeit Stadt Chemnitz

KRITERIEN	ZUSTÄNDIGKEIT	INSTRUMENT	BERICHT
Fahrgastentwicklung		Auswertung AFZS-Daten	1 x pro Quartal
Sauberkeit Haltestellen Fahrzeuge		externe Kontrolle Stichproben	1 x pro Quartal
Kundenorientierung		Kundenbarometer	1 x pro Jahr
Pünktlichkeit	 	ITCS-Daten nach Linien Auswertung ITCS-Rohdaten von 2 Linien	1 x pro Monat 1 x pro Quartal
Angebotssicherheit			
Anschlussssicherung	 	ITCS-Daten an Anschlusspunkten Auswertung ITCS-Rohdaten von 2 Anschlusspunkten	1 x pro Monat 1 x pro Quartal

Abbildung 12: Qualitätsmanagementsystem – Städtischer ÖSPV Stadt Chemnitz

Das Qualitätsmanagement wird seit 2010 jährlich fortgeführt. Es dient als Beurteilungsbasis hinsichtlich der Einhaltung und Erfüllung der im ÖDA, zwischen der Stadt Chemnitz als Aufgabenträger des städtischen ÖSPV und dem Verkehrsunternehmen als beauftragten Betreiber des ÖSPV, detailliert geregelten vereinbarten Qualität.

2.9.1 Qualitätskriterien

Die Bewertung der Qualität erfolgt anhand fünf ausgewählter Kriterien (Fahrgastentwicklung, Sauberkeit, Kundenorientierung, Pünktlichkeit und Anschlussssicherung) welche dem Angebots- und Leistungsprofil des Verkehrsunternehmens zugeordnet werden können und in dessen Aufgaben- und Zuständigkeitsbereich sie fallen. Dabei werden die Kriterien Sauberkeit, Pünktlichkeit und Anschlussssicherung stichprobenartig von einem externen Gutachter überprüft und ausgewertet. Die Stichprobenerhebungen werden nur an Tagen mit der größten Angebotsdichte (Werktagen in der Schulzeit) durchgeführt. Die Überprüfung erfolgt quartalsweise, um auch unterschiedliche Witterungs-, Verkehrs- und Nachfragebedingungen erfassen zu können. Tage oder Zeiträume mit extremen äußeren Einflüssen werden von den Kontrollen ausgenommen. Die Kriterien sind im Folgendem beschrieben.

Fahrgastentwicklung

Über das automatische Fahrgastzählssystem (AFZS) der in den Fahrzeugen der CVAG wird die Anzahl der Fahrgäste regelmäßig erfasst. Ziel ist es, den Anteil der ÖPNV-Fahrten in Chemnitz zu erhöhen. Das Maß ist dabei die Marktdurchdringung. Gemessen wird diese, indem die Differenz zwischen der Veränderung der Fahrgastzahl im Vergleich zum Vorjahr und der Veränderung der Einwohnerzahl von Chemnitz im Vergleich zum Vorjahr gebildet wird. Ist dieser Wert größer als 0, ist der Zielwert gemäß ÖDA erfüllt.

Sauberkeit

Sauberkeit und Zustand der Haltestellen

- pro Quartal Auswahl von 100 Haltestellen per Zufall (je 25 % in Verantwortung CVAG und 75 % der Stadt Chemnitz), mindestens 10 % der Haltestellen müssen sich in zentrumsnahen Stadtteilen, mindestens 10 % in zentrumsfernen Stadtteilen befinden
- unmittelbar nach Mangelfeststellung erfolgt Meldung an Aufgabenträger und durch diesen die Aufforderung zur Mängelbeseitigung entsprechend dem Zuständigkeitsbereich (Straßenbahnhaltestellen sowie Wendeanlagen im Zuständigkeitsbereich der CVAG, Stadtbushaltestellen im Zuständigkeitsbereich der Stadt Chemnitz)
- folgende Kriterien werden erfasst:

- Kleine Mängel: Verschmutzungen an Sichtflächen und sonstigen Einrichtungen mit Fahrgastkontakt, herumliegender Abfall auf der Fahrgastwartefläche und in der Haltestellenumgebung, keine erkennbare regelmäßige Reinigung (im Winter Winterdienst) der Haltestellenanlage, überfüllte Abfallkörbe, Gesamteindruck der Haltestelle
- Große Mängel: Geruchsbelästigungen, Unbrauchbarkeit der Informationseinrichtungen, undichte Dächer der Fahrgastunterstände, offensichtliche Verschmutzungen an Sitzen
- zerkratzte und zerstörte Scheiben sowie Zerstörungen an Haltestelleneinrichtungen werden informativ mit erfasst: als eindeutige Vandalismusschäden finden diese bei der Bewertung aber keine Berücksichtigung, dies gilt ebenso für nicht funktionierende bzw. stark eingeschränkte Beleuchtung
- Auswertung: Anzahl der als „zu beanstanden“ eingestuften Haltestellen (Vorfinden von einem großen oder mindestens drei kleineren Mängeln)
- beanstandete Haltestellen werden im folgenden Quartal erneut geprüft
- Qualitätswert ergibt sich aus Anteil nicht zu beanstandender Haltestellen in % im Verhältnis zur Gesamtstichprobe, Zielwert ist mindestens 95 %

Sauberkeit und Zustand der eingesetzten Fahrzeuge

- Pro Quartal werden stichprobenartig 30 Fahrzeuge kontrolliert (entspricht ca. 25 % des täglich eingesetzten Fuhrparks), davon 24 Busse (davon 16 Fahrzeuge der CVAG, 8 Fahrzeuge von Subunternehmern) und 6 Straßenbahnen
- unmittelbar nach Mangelfeststellung erfolgt Meldung an Aufgabenträger und durch diesen die Aufforderung zur Mängelbeseitigung
- Erfassung folgender Kriterien:
 - Kleine Mängel: Verschmutzungen an Sichtflächen und Fenstern, leichte Verschmutzung am Boden, eine defekte Tür, kleinere Verschleißerscheinungen, Abgasgeruch im Fahrzeug
 - Große Mängel: Verschmutzungen an Sitzen, Haltegriffen und sonstigen Einrichtungen mit Fahrgastkontakt, keine erkennbare regelmäßige Reinigung des Fahrzeuginnenraums, größere Mengen herumliegender Abfall, Unbrauchbarkeit der Informationseinrichtungen, Zerstörungen im Fahrzeug, ungenügende Beleuchtung, Unbrauchbarkeit der Haltewunsch- und Notruftasten, Nichteignung des Fahrzeuges für die Beförderung bestimmter Fahrgastgruppen (Behinderte, alte Menschen, Fahrgäste mit viel Gepäck, Kinderwagen oder Fahrrädern)
- Zerkratzte Scheiben werden miterfasst, gehen aber als eindeutige Vandalismusschäden nicht in die Bewertung ein, ebenso der im Winterverkehr während des Einsatzes durch den Fahrgastwechsel verschmutzte Fußboden
- Beanstandung bei Vorfinden von einem großen oder mindestens drei kleineren Mängeln
- Qualitätswert des Quartals ergibt sich aus dem Anteil nicht zu beanstandender Fahrzeuge in % im Verhältnis zur Gesamtstichprobe, Zielwert ist mindestens 95 %

Kundenorientierung

Jährlich nimmt die CVAG am bundesweiten ÖPNV-Kundenbarometer mit 40 ÖPNV-Anbietern (Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde) teil. Die Globalzufriedenheit über alle Teilnehmer im Verhältnis zum erreichten Wert der CVAG ist eine weitere Kennziffer, die in die Qualitätsbewertung einfließt. Ziel ist hierbei ein Wert besser als 2,75.

Pünktlichkeit von ÖPNV-Abfahrten

Die CVAG erfasst mittels ihres Betriebsleitsystems ITCS (Intermodal Transport Control System = rechnergestütztes Betriebsleitsystem) Daten hinsichtlich Pünktlichkeit der Fahrten sowie Anschlusssicherheit von im System hinterlegten Anschlüssen an festgelegten Anschlusspunkten. Auf dieser Grundlage erfolgt monatlich eine Auswertung des Anteils der pünktlichen Abfahrten für das Gesamtnetz. Diese geht in die Berechnung der im ÖDA geregelten Ausgleichsleistungen ein. Zielwert ist dabei eine Pünktlichkeit über alle Linien > 75 %. Zusätzlich erfolgt eine stichprobenartige Überprüfung der Pünktlichkeitsdaten durch einen externen Gutachter.

- Überprüfung der Pünktlichkeitsdaten stichprobenartig von jeweils zwei Linien im Quartal

- Auswertung des ITCS-Datensatzes, in dem die geplanten und tatsächlichen Abfahrten hinterlegt sind, für jede der beiden Linien im Quartal für jeweils einen kompletten Monat
- Pünktliche Abfahrt: innerhalb - 0:59 min bis + 2:00 min zum Fahrplansoll
- Qualitätswert ergibt sich aus dem Anteil pünktlich stattgefundenener Abfahrten in % im Verhältnis zur Gesamtstichprobe aller Abfahrten

Anschlussicherung von ÖPNV-Fahrten

Zur Bestimmung der Anschlussqualität werden monatlich mittels ITCS-Daten an von 19 zwischen der Stadt und CVAG abgestimmten Anschlusspunkten die erfolgten Anschlüsse zwischen den festgelegten Zu- und Abbringerlinien ausgewertet. Die monatlichen Auswertungen werden über das Jahr kumuliert und gehen am Jahresende als Gesamtwert in die Berechnung der im ÖDA geregelten Ausgleichsleistung ein. Zielwert über alle vereinbarten Verknüpfungspunkte ist die Realisation von mehr als 95 % der Anschlüsse. Zusätzlich erfolgt eine stichprobenartige Überprüfung der Anschlussdaten durch einen externen Gutachter.

- Überprüfung der erfolgten Anschlüsse stichprobenartig an je zwei Anschlusspunkten je Quartal
- Auswertung des ITCS-Datensatzes, in dem die geplanten und tatsächlichen Abfahrten hinterlegt sind für jeden der beiden Anschlusspunkte im Quartal für jeweils einen kompletten Monat
- Unterscheidung in „Anschluss hat stattgefunden“, „Anschluss hat nicht stattgefunden“ und „Anschlusssituation ist unbekannt“
- Qualitätswert ergibt sich aus dem Anteil aller realisierten Anschlüsse („Anschluss hat stattgefunden“) in % im Verhältnis zur Gesamtstichprobe

3 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 könnte und aus der Ansätze abgeleitet werden können, wie darauf am besten reagiert werden sollte. 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 Chemnitz 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 Landesverkehrsplan⁵¹ des Freistaats geht, aufgrund des durch zukünftigen Bevölkerungsrückgang sinkenden Gesamtverkehrsaufkommens, von einem insgesamt nur geringen Anstieg der Fahrten im ÖPNV um 20 Millionen bis 2030 in Sachsen aus. Jedoch wird der Modal-Split-Anteil öffentlicher Verkehrsmittel aufgrund der wachsenden Bevölkerung in den Großstädten des Freistaats weiter steigen, auch wird der ÖPNV aufgrund des zunehmenden Umweltbewusstseins in der Bevölkerung Nutzer des MIV gewinnen können.

Dieser Grundgedanke ist auch auf den Nahverkehrsraum 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.

⁵¹ Mobilität für Sachsen, Landesverkehrsplan 2030 (S 41)

Tabelle 16: Auswirkung der Prognosewerte auf die ÖPNV Nachfrage

Einflussfaktor	Prognose bis 2030		Auswirkung auf ÖPNV-Nachfrage
	Sozioökonomische Entwicklung		
Kinder	leicht fallend	Nachfragerückgang (ohne Umsatzwirkung)	↘
Schüler, Azubi, Studenten	steigend	Nachfrageanstieg	↗
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 Chemnitz wird die Nachfrageentwicklung ambivalent zur Gesamtregion verlaufen. Als Oberzentrum und Verdichtungsraum des Nahverkehrsraumes wird sowohl die Stadt Chemnitz 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 Erweiterung des erfolgreichen Chemnitzer Modells, ist in diesen Bereichen mit Nachfrageanstiegen im Prognosezeitraum zu rechnen. Auch die andauernde stark positive sozioökonomische Entwicklung des Chemnitzer Raums sorgt für mehr Kunden im ÖPNV. Jedoch ist auch ein hemmender Faktor zu berücksichtigen. Die negativen demografischen Entwicklungen werden mittelfristig zu mehr Fahrgästen mit teils eingeschränkter Mobilität in Bussen und Bahnen führen. Trotzdem überwiegen die positiven Einflussfaktoren, sodass insgesamt von einem Anstieg der Nachfrage im ÖPNV auszugehen ist.

Bei einer dementsprechenden nachfrageseitigen Entwicklung muss es bis 2025 zu weiteren Anpassungen im ÖPNV-Angebot der Stadt kommen. Insbesondere gilt es, den hohen Standard im ÖPNV zu halten und dessen Attraktivität noch zu erhöhen, um so langfristig mehr Nutzer gewinnen zu können.

Hierfür ist der Stadtverkehr weiter entsprechend der Beschlüsse aus der 3. Fortschreibung des NVP (Bausteine Busnetz 2020+, strategisches Stadtbahnnetz, Entwicklung der Verknüpfungen etc.) zu entwickeln. Bestehende hochwertige ÖPNV-Angebote von Straßenbahn und Stadtbus sollen erhalten und gestärkt werden.

Auch die kontinuierliche Einführung der vertakteten PlusBus-Verbindungen zwischen Stadt und Region, der weitere Ausbau des Chemnitzer Modells und der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge sind von großer Relevanz. Letzteres trägt auch den gestiegenen demographischen Anforderungen Rechnung.

Das Wohnbauflächenkonzept 2030 wird aktuell erarbeitet und soll zum Jahresende 2020 beschlossen werden. Es hat die Schaffung und Verortung eines ausreichend großen und marktgerechten Wohnungsangebotes für die prognostizierte Nachfrage in Chemnitz bis 2030 zum Ziel. Dabei wird der Frage nachgegangen, wie viele Wohnungen insgesamt und nach Zielgruppen zukünftig benötigt werden. Anhand der Bilanz aus der Nachfrage- und Angebotsentwicklung lassen sich strategische Ansätze zur Wohnbauflächenentwicklung ableiten. Im Ergebnis wird aufgezeigt werden, welche Flächen für wen, wo und wann entwickelt werden können und wie auf Änderungen bei der Nachfrage- und Angebotsentwicklung reagiert werden kann. Dabei werden folgende ÖPNV-relevante Aspekte zu Grunde gelegt:

- Stärkung des urbanen Wohnens,
- ausgewogene Nachverdichtung im Bestand,
- Entwicklung an Achsen des ÖPNV,
- insbesondere an bestehenden und geplanten Schienenverbindungen,
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung und Nutzung vorhandener Infrastruktur.

Zur Wirkungsabschätzung der einzelnen Bestandteile des zukünftigen ÖPNV-Netzes in der Stadt Chemnitz kommt das von Stadt und CVAG gemeinsam genutzte integrierte Verkehrsberechnungsmodell VISUM zum Einsatz. Damit können die durch einzelne Netzanpassungen generierten Fahrgastpotenziale und Wirkungen auf die ÖPNV-Nachfrage im Detail abgeschätzt werden.

4 Bewertung

Aus der aufgezeigten Einwohnerentwicklung mit dem demografischen Trend des Anstiegs der über 65-Jährigen, dem Rückgang an Erwerbstätigen und dem leichten Anstieg der unter 25-Jährigen kann eine zunehmende Alterung der Chemnitzer Bevölkerung abgeleitet werden. Aufgrund des sehr hohen Altersdurchschnitts der Bevölkerung in Chemnitz und dessen Anstieg in den nächsten Jahren kann davon ausgegangen werden, dass mit dem Ausscheiden der über 65-Jährigen aus dem Berufsleben auch die Zahl der von ihnen mit Bus und Bahn zurückgelegten Wege geringer wird, insofern diese nicht durch Einkaufs-, Freizeit- und sonstige Wege dieser Altersgruppe ausgeglichen werden.

Weiterhin ist der Motorisierungsgrad der Menschen in dieser Altersgruppe hoch und die Nutzung des eigenen Pkw wird erfahrungsgemäß bis ins hohe Alter beibehalten. Diametral wirkt, dass das eigene Auto bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen keine so zentrale Rolle mehr spielt und die ÖPNV-Affinität höher ist. Jedoch ist der Anteil dieser Bevölkerungsgruppe wesentlich geringer als der Anteil der Gruppe mit einem hohen Motorisierungsgrad.

Auf diese Fakten muss mit der Nahverkehrsplanung reagiert werden. Für die Nachfrage ist also entscheidend, ob es gelingt, die nachwachsende Generation an das ÖPNV-System zu binden und für die ältere Generation den ÖPNV zur attraktiven Alternative zu machen. So ist die Schaffung einer weitgehenden Barrierefreiheit auch unter dem Aspekt der Bindung der älter werdenden Bevölkerung an den ÖPNV als zentrale Aufgabe anzusehen und entsprechend dem Konzept zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV von 2017 weiter zu entwickeln.

Neben der Bewertung des sozio-demografischen Umfelds muss des Weiteren regelmäßig eine Bewertung der Angebotsqualität hinsichtlich der Erschließungsqualität, der Bedienungsqualität und der Verbindungsqualität unter Beachtung von Bedienstandards⁵² erfolgen. Dazu wird u.a. das VISUM-Verkehrsmodell der Stadt Chemnitz und der CVAG genutzt.

Erkenntnisse, die nach Umsetzung wesentlicher Angebotsänderungen seit 2017 weiterhin maßgebend sind und permanent auf Wirksamkeit geprüft werden müssen:

- + Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit maximal einem Umstieg von allen Referenzhaltestellen⁵³ möglich
- + Versorgungszentren und Krankenhäuser größtenteils gut angebunden, Bedienzeiten ausgeweitet
- + Anforderungen an Bedienungshäufigkeit im Tagesverkehr größtenteils erfüllt
- + Bedienungslücken geprüft und weitgehend geschlossen
- + Bedienung Wohngebiet Kopernikusstraße durch Taktverdichtung verbessert und Bedienungslücke Keplerstraße geschlossen
- + Bedienungslücken Grüna und Mittelbach sowie fehlende Querverbindung geschlossen
- + Erreichbarkeit der Stadtrandlagen im Früh-, Abend-, Spät- und Wochenendverkehr durch Harmonisierung und Ausweitung des Angebotes verbessert
- Bedienungslücken in Gebieten mit geringer Einwohnerdichte
- ggfs. weiterer Bedarf an Querverbindungen (Tangentiallinien)
- Unterbedienung (z. B. Fritz-Fritzsche-Str., Heimgarten)
- unzureichende Direktverbindung aus dem Chemnitzer Westen in das Stadtzentrum (Siegmar, Reichenbrand)
- Schlechte Erreichbarkeit mancher Stadtrandlagen im Früh-, Abend- und Spätverkehr sowie am Wochenende
- Überbedienung (z. B. Euba)

Eine wichtige Aufgabe im Rahmen der zukünftigen Nahverkehrsplanung ist die ständige Evaluierung, ob die im Dezember 2017 eingeführte und ab Dezember 2020 erfolgte Ausweitung der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes, vor allem in den Abendstunden und an den Wochenenden sowie die

⁵² Vgl. Kapitel „Bedienstandards für den ÖPSV in Chemnitz“

⁵³ im VISUM-Verkehrsmodell wurde für jeden Teilraum eine Referenzhaltestelle im geografischen Mittelpunkt oder im Siedlungsschwerpunkt des Teilraumes festgelegt (siehe Anlagen 16a und 16b)

Harmonisierung der Bedienzeiten über alle Linien ausreichend und zweckmäßig ist. Vor dem Hintergrund, dass die verschiedenen Nutzergruppen den ÖPNV zu verschiedenen Zeiten benötigen, wird die ständige Verfügbarkeit durch die geringen Schwankungen in der tageszeitlichen Nachfrage immer notwendiger. Zwar besteht immer noch ein besonders hoher Bedarf in den Morgenstunden, welcher durch Berufs- und Schülerverkehr gekennzeichnet ist, jedoch ist in den letzten Jahren die nachmittägliche Spitze abgeflacht und der Bedarf an dichter ÖPNV-Taktung bis in die Abendstunden und am Wochenende gestiegen.

Der Verkehr verteilt sich zunehmend über den gesamten Nachmittag und frühen Abend, so dass ein Übergang zwischen dem nachmittäglichen Berufsverkehr, dem Einkaufsverkehr und dem Freizeitverkehr nicht mehr deutlich feststellbar ist. Dies zeigt sich auch an der recht hohen Nachfrage zu den ersten Anschlüssen im Rahmen des Rendezvous⁵⁴ an der Zentralhaltestelle nach 19:00 Uhr sowie der zufriedenstellenden Nutzung des Nachtlinienverkehrs, welcher 2008 auf die gesamte Woche ausgeweitet wurde und wo weitere Bedarfe erkennbar sind. Neben der notwendigen Ausweitung der zeitlichen und räumlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes wurden weitere Potenziale des bestehenden Nahverkehrsangebotes erkannt. Hier ist z. B. die Notwendigkeit zur weiteren Vernetzung des ÖPNV durch Netzergänzungen, insbesondere tangentielle Verbindungen, und die damit erreichbare Verbesserung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖPNV und MIV zu nennen. Der Erfolg der im Dezember 2017 eingeführten Ringbuslinie 82 gibt dieser These Recht.

Die Steigerung der Fahrgastzahlen und die Erhöhung der Nutzungshäufigkeit sind die entscheidenden Schritte, um den Zielen der Stadt in Sachen Luftreinhaltung sowie Klima- und Lärmschutz, selbst unter Beachtung der stadspezifischen Randbedingungen, näher zu kommen.

Hinzu kommt, dass die Stadt Chemnitz aufgrund ihrer Stellung als Oberzentrum im Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau und ihrer Sogwirkung auf die benachbarten Landkreise eine auch in verkehrlicher Hinsicht exponierte Stellung im Nahverkehrsraum innehat.

Die hohe Anzahl an Einpendlern aus dem Umland sowie Binnen- und Auspendlern bestätigen dies. Für das daraus resultierende hohe Potenzial an ÖPNV-Nutzern gilt es ein entsprechendes Verkehrsangebot zu erarbeiten und vorzuhalten. Mit der Implementierung des Chemnitzer Modells sowie seit 2019 auch attraktiver PlusBus-Linien werden die entsprechenden Angebote geschaffen, um den Pendlern aus dem Umkreis der Stadt neben dem MIV ein adäquates Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln bereitzustellen.

⁵⁴ ein Treffen der verkehrenden Linien

5 Rahmenplanung, Gestaltung des ÖPNV

5.1 Zielvorgaben

Ziel der Fortschreibung des NVPs 2021 - 2025 ist die vollständige Umsetzung der Zielvorgaben aus dem NVP 2016 mit dem „Angebotsnetz 2017+“ und „2017+ erweitert“ und der allgemeinen Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes in der Stadt Chemnitz, um somit mehr Fahrgäste im Chemnitzer ÖPNV sowie einen höheren ÖPNV-Anteil an den täglichen Wegen zu erreichen (siehe Abbildung 13).

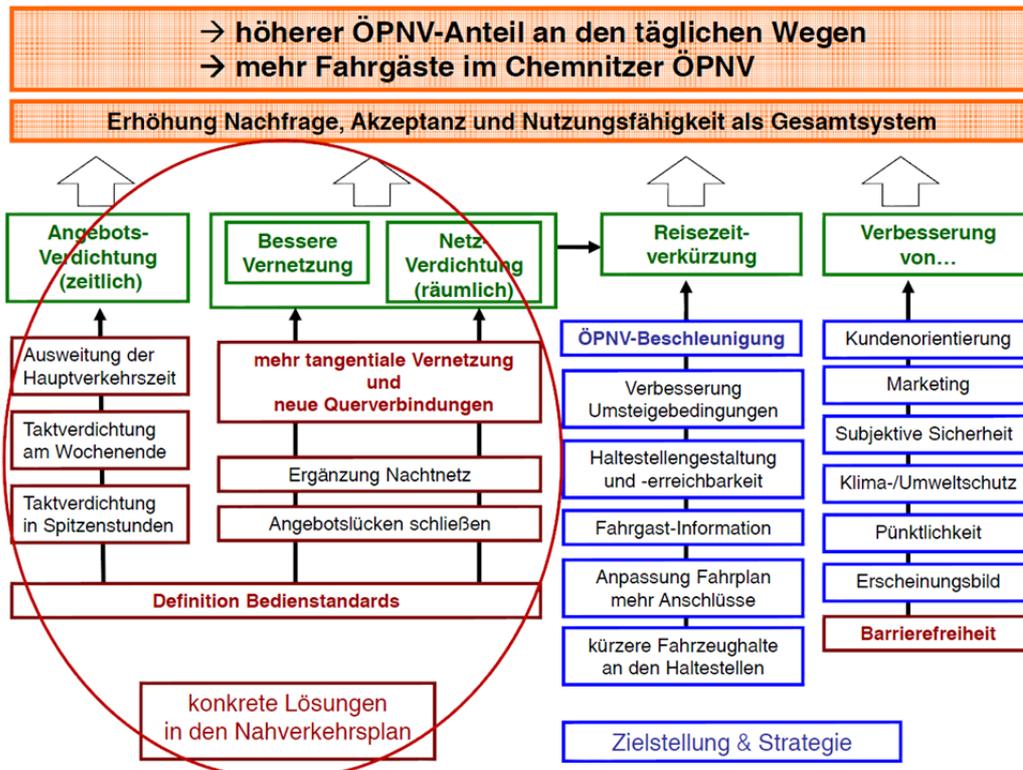


Abbildung 13: Strategie und Maßnahmenübersicht⁵⁵

Wesentliche Bestandteile zur Erreichung der Zielvorgaben sind:

- stärkere Vernetzung des ÖPNV durch Netzergänzungen – insbesondere tangentielle Verbindungen – und die damit erreichbare Verbesserung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖPNV und MIV,
- Realisierung und Sicherung der im Nahverkehrsplan festgesetzten Bedien- und Qualitätsstandards.
- Bedienungslücken schließen (mit tangentialen Angeboten bzw. Prüfung alternativer Angebote in Gebieten mit geringer Einwohnerdichte),
- ständige Evaluierung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV in den Abendstunden und an den Wochenenden entsprechend den strukturellen Bedingungen der jeweiligen Stadtgebiete,
- Vermeidung von überlagernden Busverkehren sowie konsequente Einbindung des Chemnitzer Modells,
- weitere Ausprägung einer klaren Linienhierarchie mit klaren Taktschemen,
- Sicherstellung der fahrplantechnologischen Vernetzung an den Verknüpfungsstellen sowie Schaffung entsprechender infrastruktureller Voraussetzungen,
- Straßenbahnnetzerweiterungen parallel zur Umsetzung des Chemnitzer Modells

Weitere Ziele und Maßnahmen werden im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) festgeschrieben. Dieser liegt im Entwurf vor, der Beschluss ist für das 2. Halbjahr 2021 vorgesehen.

⁵⁵ Quelle: AG Nahverkehrsplan der Stadt Chemnitz

Im Folgenden werden ÖPNV-relevante Themen beschrieben, die als Zielstellung im Entwurf zum VEP Chemnitz enthalten sind. Diese bedürfen erst noch der Legitimation durch den Stadtrat.

- Mobilitätspunkte bzw. Mobilitätsstationen sollen in der künftigen Verkehrsplanung eine wichtige Rolle spielen. Die Stadt Chemnitz wird im VEP Festlegungen treffen, die multi- und intermodales Mobilitätsverhalten durch die räumliche und zeitliche Verknüpfung aller verfügbaren Verkehrsmittel in Mobilitätsstationen fördert. Als fachliche Grundlage könnte ein Konzept „Mobilitätsstationen in Chemnitz und in der Region“ erarbeitet werden. Dabei könnten Erfahrungen aus vorab umgesetzten Pilotprojekten aufgegriffen und zu einem städtischen bzw. regionalen Ansatz weiterentwickelt werden. Mobilitätsstationen sollten räumlich so im Stadtgebiet und in der Region verteilt werden, dass die Inanspruchnahme der Angebote möglichst nah am jeweiligen Quell- bzw. Zielort, die Nutzung jederzeit (24/7) sowie mit größtmöglichen Kostenvorteilen möglich ist.
- In Chemnitz sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass sich neue Mobilitätsformen, wie z. B. On-Demand-Angebote, zukünftig etablieren können. Dafür könnte die Stadt Chemnitz einen regulatorischen Rahmen für den Einsatz neuer Formen der Mobilität im Stadtgebiet entwerfen. Dieser müsste gleichermaßen für automatisierte und autonome Fahrzeuge gelten. Wichtige Ziele wären, eine "Kannibalisierung" des ÖPNV durch neue Formen der Personenbeförderung zu vermeiden, zusätzliche Mobilitätsangebote als räumliche und/oder zeitliche Ergänzung des Umweltverbunds zu erproben und gegebenenfalls die Verkehrsleistung insgesamt zu reduzieren. Die für den Betrieb erforderliche Energie müsste regenerativ, möglichst in der Region Chemnitz, erzeugt werden.
- Die Stadt Chemnitz wird im VEP Festlegungen treffen, die der Verkehrsmittelwahl hin zu emissionsfreien Verkehrsmitteln und der Nutzung des ÖPNV dienen. Hierzu werden Leuchtturmprojekte mit unterschiedlichen Umsetzungszeiträumen definiert. So sollen vorhandene Park & Ride-Plätze besser nutzbar gemacht werden, indem Hinweisschilder an relevanten Einfallstraßen installiert werden und mit dynamischer Information zur Stellplatzkapazität sowie der nächsten fahrplanmäßigen Abfahrt des ÖPNV ausgestattet werden.

Die Einrichtung eines Informationssystems zu vorhandenen Park & Ride-Plätzen im Stadtgebiet über die Internetpräsenz der Stadt Chemnitz, der CVAG und des VMS wird ein wesentlicher Bestandteil sein.

- Der Austausch konventioneller Motoren mit fossilem Antrieb schreitet mit Blick auf die dringend erforderliche Minderung verkehrsbedingter Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen voran. Ziel ist es, den Kohlendioxid-Ausstoß von Kraftfahrzeugen zu mindern oder ganz zu vermeiden und so die europäischen sowie nationalen Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten. Dazu wird die Stadt Chemnitz einen Beitrag leisten. Alternative Antriebe und Kraftstoffe sind gerade in verdichteten städtischen Bereichen Teil einer Optimierung des Verkehrs und daher aus verkehrsplanerischer Sicht auch für Chemnitz relevant.

Die Stadt Chemnitz wird im Verkehrsentwicklungsplan Festlegungen treffen, so dass sie im Bereich alternativer Antriebe zukünftig eine Vorreiter-Rolle einnehmen kann. Der gesamte kommunale Fuhrpark einschließlich derer von Tochterunternehmen wird bis 2040 auf lokal emissionsfreie Antriebe umzustellen sein. Dies betrifft auch schwere Nutzfahrzeuge und Busse des ÖPNV.

- Die Stadt Chemnitz ist bestrebt, Linienhafte, das heißt knotenpunktübergreifende, koordinierte ÖPNV-Beschleunigung auf einer ausgewählten Pilotstrecke, ggf. unter Einsatz von Intelligenten Verkehrssystemen (IVS), umzusetzen. Ziel ist es, die Reisezeit der ÖPNV-Fahrzeuge deutlich zu verkürzen und Reisezeitgewinne für den Fahrgast zu erzielen.
- Die Stadt Chemnitz sieht kurzfristig den Aufbau eines städtischen Mobilitätsmanagements im Tiefbauamt (Personal, Räumlichkeiten, Budget), angesichts der thematischen Relevanz sowie als Impuls für Dritte zur aktiven Beteiligung am Mobilitätsmanagement, vor. Mobilitätsinformation bei Anmeldung von Neubürgern in Chemnitz könnte ein erster Schritt sein.
- Mittelfristig wird angestrebt, eine verkehrsmittelübergreifende (intermodale) Informationsplattform mit Buchungsfunktion aufzubauen.

5.2 Netzentwicklung

Die Netzentwicklung des ÖSPV in der Stadt Chemnitz basiert auf der weiteren Umsetzung der Bedienstandards unter Berücksichtigung der vorgegebenen Qualitätsanforderungen sowie der Infrastrukturmaßnahmen unter Berücksichtigung der Anforderungen zur Barrierefreiheit.

Die Stadt Chemnitz hat unter Beachtung des finanziellen Rahmens, Projekte zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes im Rahmen des „Angebotsnetzes 2017+ erweitert“⁵⁶ bereits umgesetzt bzw. zur Planung oder Prüfung vorbereitet.

5.2.1 Stadtverkehr - Umsetzungsstand

Die in der Kategorie „Planung / Prüfung“ eingeordneten Projekte werden unter 5.2.2 Stadtverkehr Netzentwicklung – Weiterentwicklung des „Angebotsnetzes 2017+ erweitert“ ausführlicher beschrieben.

Tabelle 17: Projekte gemäß "Angebotsnetz 2017+ erweitert" und deren Umsetzungsstand

Inbetriebnahme Durchfahrt Chemnitz Hauptbahnhof	umgesetzt	Planung / Prüfung
<ul style="list-style-type: none"> Durchbindung der Linien des Chemnitzer Modells bis ins Stadtzentrum 	X	
Neubau Straßenbahntrasse Reichenhainer Straße und Anbindung an Eisenbahnnetz über Thalheim nach Aue	umgesetzt	Planung / Prüfung
<ul style="list-style-type: none"> Kombination der Straßenbahnlinie 3 mit dem Chemnitzer Modell im Stadtgebiet zwischen Hauptbahnhof und Technopark verbindet die Universitätsstandorte Straße der Nationen und Reichenhainer Straße umsteigefrei am Hauptbahnhof erfolgt die Verknüpfung mit der Straßenbahnlinie 4 nach Hutholz Durchbindung des Chemnitzer Modells über Thalheim bis Aue 	X	X X X
Busneuordnung Gebiet Reichenhain	umgesetzt	Planung / Prüfung
<ul style="list-style-type: none"> neue Linie 73 (TU Campus – Altchemnitz) neue Linie 53 (TU Campus – Bernsdorf – Reichenhain – Altchemnitz – Helbersdorf – Morgenleite – Markersdorf – Chemnitzer Straße) 	X	X (im Gebiet Reichenhain umgesetzt)
Neuordnung ÖV Gebiet Einsiedel/ Berbisdorf	umgesetzt	Planung / Prüfung
<ul style="list-style-type: none"> Schaffung drei neuer Haltepunkte für Chemnitzer Modell auf der Eisenbahnstrecke über Thalheim nach Aue im Stadtgebiet Chemnitz sowie Verlegung des Hp Einsiedel Gymnasium; neue Linie 76 (60-min-Takt) erschließt Eibenberg und Berbisdorf und stellt an der neuen Verknüpfungsstelle Bf Einsiedel Anbindung an das Chemnitzer Modell (30-min-Takt) her Schülerverkehr wird durch neue Linie S 92 sichergestellt 	X	X X

⁵⁶ Beschlussgrundlage B-002/2016)

Busneuordnung Hutholz	umgesetzt	Planung / Prüfung
<ul style="list-style-type: none"> • Buslinie 52 (ehem. Linie 22) wird bis Verknüpfungsstelle Hutholz verlängert 	X	
<ul style="list-style-type: none"> • Feinjustierung Gebietserschließung durch Linie 53 		X (zusätzlich)
Busneuordnung Gebiet Rabenstein – Reichenbrand – Siegmarsdorf	umgesetzt	Planung / Prüfung
<ul style="list-style-type: none"> • Linie 43 mit allen Fahrten über Rabenstein-Center zum DRK-Krankenhaus 	X	
<ul style="list-style-type: none"> • Linie 32 wird verlängert bis Wendeanlage Reichenbrand 	X	
<ul style="list-style-type: none"> • Ehem. Linie 73 wird zur Linie 42 und im Angebot von 30-min-Takt auf 20-min-Takt verdichtet 	X	
Neubau Haltepunkt Kuchwald	umgesetzt	Planung / Prüfung
<ul style="list-style-type: none"> • Nutzung Chemnitzer Modell (60-min-Takt) bis Stadtzentrum 	X	
<ul style="list-style-type: none"> • Nach Fertigstellung des Haltepunktes Entfall des Abschnittes Kuchwald (Rilkestr.) – Klinikum Kuchwald der Linie 79 		X
Busneuordnung Gebiet Wittgensdorf	umgesetzt	Planung / Prüfung
<ul style="list-style-type: none"> • Linie 46 wird umgestaltet und ermöglicht Anbindung Ortslage Wittgensdorf an Chemnitzer Modell (Hp Wittgensdorf Mitte) sowie am neuen Endpunkt Borna Anschluss zu Stadtbuslinien 21 und 63 	X	
<ul style="list-style-type: none"> • Linie 63 verkehrt von Ebersdorf neu bis Borna als Tangentiallinie im 30-min-Takt (ehem. Linie 46 im 60-min-Takt zwischen Glösa und Borna) 	X	
<ul style="list-style-type: none"> • neue Linie 96 Chemnitz Center – Siemens – Wittgensdorf; ermöglicht Anbindung Ortslage Wittgensdorf an Chemnitzer Modell (Hp Wittgensdorf Mitte) 	X	
Schaffung ÖPNV-Anbindung am Hauptbahnhof für die Linien 21 und 31	umgesetzt	Planung / Prüfung
<ul style="list-style-type: none"> • veränderter Linienvverlauf Linie 21 (Ebersdorf – Chemnitz-Center) sowie Linie 31 (Flemmingstraße – Yorckgebiet) im Bereich Hauptbahnhof, Dresdner Str. 	X	
<ul style="list-style-type: none"> • Der Verlauf der Linie 21 im Bereich zwischen Frankenberger Str. und Hainstr. erfolgt zukünftig über Sachsenallee; Busschleuse für Linie 21 im Bereich Hainstr./Dresdner Str. für Anbindung Sachsenallee nötig 		X
<ul style="list-style-type: none"> • Umbenennung 254 zur 21 (Bedienung komplett durch CVAG); verkehrt als Stadtverkehrslinie bis Limbach-Oberfrohna 	X (zusätzlich)	
Veränderungen Gebiet Euba	umgesetzt	Planung / Prüfung
<ul style="list-style-type: none"> • Linie 86 nach Stadtratsbeschluss und Sicherung der Finanzierung im 30-Min-Takt und erhält wieder Liniennummer 83 	X	
<ul style="list-style-type: none"> • Verstärkerfahrten im Schülerverkehr (entfallen 12/2020) 	X	

- Verlängerung Linie 89 (ehem. Linie 86) über Beutenberg hinaus zur Endhaltestelle Dresdner Str. X

Verlegung des Haltepunktes Schönau an die Messe umgesetzt Planung / Prüfung

- Barrierefreien Zugang schaffen Planung DB Station und Service AG
- Erhöhung der Attraktivität anliegender Einrichtungen

Einführung Ringbuslinie umgesetzt Planung / Prüfung

- Linie 82 (TU Campus – Sonnenberg – Schloßberg – Kaßberg – TU Campus) X
- Erweiterung Linie 82 über Sportforum X (zusätzlich)
- Erhöhung der Netzdichte, kürzere Reisezeiten durch mehr Direktverbindungen und Verringerung der Umsteigehäufigkeit, Entlastung der Durchmesserlinien (21, 31) und der Radiallinie 51 X

Einführung Buslinie Grüna - Mittelbach umgesetzt Planung / Prüfung

- neue Linie 49 (Ortslage Grüna – Wohngebiet Hexenberg – Haltepunkt Grüna – über Mittelbacher Straße – Ortslage Mittelbach) X

Verlängerung Linie 42 umgesetzt Planung / Prüfung

- Verlängerung der Linie 42 um Bedienung Keplerstraße X

5.2.2 Stadtverkehr Netzentwicklung – Weiterentwicklung des „Angebotsnetzes 2017+ erweitert“

Durch zwischenzeitliche Änderungen in den Planungen oder an der Finanzierungssituation wurden Vorhaben aus dem NVP 2016 teilweise geändert oder nur zum Teil umgesetzt. Diese behalten ihre Gültigkeit im NVP 2021 und sollen ergänzt und weiterentwickelt werden. In Tabelle 18 sind die Vorhaben gelistet, die sich teilweise in Umsetzung, Planung oder wiederholter Prüfung befinden.

Tabelle 18: Maßnahmen für Projekte gemäß "Angebotsnetz 2017+ erweitert" in Planung / Prüfung

Neubau Straßenbahntrasse Reichenhainer Straße und Anbindung an Eisenbahnnetz über Thalheim nach Aue	Aktueller Stand	Maßnahme / Prüfauftrag
umsteigefreie Verbindung der Universitätsstandorte Straße der Nationen und Reichenhainer Straße	umgesetzt, jedoch nicht im 10-min-Takt	mit Fortführung CM und verändertem Straßenbahnkonzept sollte die Umsetzung erreicht werden (zeitlich nach Inbetriebnahme Zentralbibliothek)
am Hauptbahnhof erfolgt die Verknüpfung der Straßenbahnlinie 3 mit der Straßenbahnlinie 4 nach Hutholz	fehlende Kopplung Linien 3 und 4 durch Überbelegung und unzureichende Infrastruktur am Hbf., notwendige Fahrplanteure im	mit Fortführung CM und verändertem Konzept mit Stadtbahnprogramm sollte die Umsetzung erreicht werden (auch unter dem Aspekt der Inbetriebnahme Zentralbibliothek)

	Stadtverkehr nicht umsetzbar (Bau- und Havariezustände)	
Durchbindung des Chemnitzer Modells über Thalheim bis Aue	Inbetriebnahme CM2 bis Thalheim/Aue voraussichtlich Mitte 2021	Umsetzung voraussichtlich Mitte 2021; Einkürzung OL 76 auf Eibenberg – Bf Einsiedel/ Gymnasium Einsiedel (Entfall Altchemnitz); Reduzierung OL 73 auf Umsetzbarkeit und Sinnhaftigkeit prüfen

Busneuordnung Gebiet Reichenhain	Aktueller Stand	Maßnahme / Prüfauftrag
neue Linie 53 (TU Campus – Bernsdorf – Reichenhain – Altchemnitz – Helbersdorf – Morgenleite - Markersdorf – Chemnitzer Straße)	Haltestelle an der Morgenleite nicht umgesetzt; ggf. veränderte Linienführung über die Wolgograder Allee statt über die Arno- Schreiter-Straße	Nachverfolgung im täglichen Geschäft (Einordnung Planung der Baumaßnahme in Haushalt notwendig) Nachverfolgung im täglichen Geschäft (Beratungsvorlage im Vorlauf NVP-Beschluss)

Neuordnung ÖV Gebiet Einsiedel/ Berbisdorf	Aktueller Stand	Maßnahme / Prüfauftrag
Schaffung drei neuer Haltepunkte für Chemnitzer Modell auf der Eisenbahnstrecke über Thalheim nach Aue im Stadtgebiet Chemnitz sowie Verlegung des Hp Einsiedel Gymnasium	Inbetriebnahme CM2 bis Thalheim/Aue voraussichtlich Mitte 2021	Nachverfolgung im täglichen Geschäft
neue Linie 76 ((60-Min-Takt) erschließt Eibenberg und Berbisdorf und stellt an der neuen Verknüpfungsstelle Bf Einsiedel Anbindung an das Chemnitzer Modell (30-min-Takt) her	nach Inbetriebnahme CM2	Nachverfolgung im täglichen Geschäft

Busneuordnung Hutholz	Aktueller Stand	Maßnahme / Prüfauftrag
Abstimmung verlängerte Buslinie 52 (bis Hutholz) mit Buslinie 53	Betrachtung in Fahrplangestaltung	Umstieg an Schule Altchemnitz sichern (OL53 mit Umstieg auf Annaberger Str. in Linie 5 nach ZH; OL 52 als Direktfahrt nach ZH)

Neubau Haltepunkt Küchwald	Aktueller Stand	Maßnahme/ Prüfauftrag
nach Fertigstellung des Haltepunktes, Entfall des Abschnittes Küchwald (Rilkestr.) – Klinikum Küchwald der Linie 79	aktuell Evaluierung i. V. m. HP Küchwald	Siehe Baustein 9 2020+

Schaffung ÖPNV-Anbindung am Hauptbahnhof für die Linien 21 und 31	Aktueller Stand	Maßnahme/ Prüfauftrag

veränderter Linienverlauf Linie 21 (Ebersdorf – Chemnitz-Center) sowie Linie 31 (Flemmingstraße – Yorckgebiet) im Bereich Hauptbahnhof, Dresdner Str.	Eröffnung Bahnsteigtunnel im August 2020, Herstellung prov. Haltestelle bis 12/2020	Umsetzung mit Fahrplanwechsel 12/2020
---	---	---------------------------------------

Der Verlauf der Linie 21 im Bereich zwischen Frankenberger Str. und Hainstr. erfolgt zukünftig über Sachsenallee; Busschleuse für Linie 21 im Bereich Hainstr./Dresdner Str. für Anbindung Sachsenallee nötig	Haltestellen Th.-Mann-Platz fertig gestellt, Baumaßnahme Busschleuse Hainstraße noch nicht entschieden	Umsetzung offen -> Maßnahme bleibt im NVP
---	--	---

Verlegung des Haltepunktes Schönau an die Messe

Aktueller Stand

Maßnahme/ Prüfauftrag

Barrierefreien Zugang schaffen und Erhöhung der Attraktivität anliegender Einrichtungen

Verlegung Haltepunkt im LuFV III verankert (Baumaßnahme der DB im Auftrag des VMS),

Umsetzung zeitlich offen
-> Maßnahme bleibt im NVP

5.2.3 Stadtverkehr Netzentwicklung – Bausteine 2020+

Die Stadt Chemnitz hat bereits im NVP 2016 an der strategischen Weiterentwicklung des ÖSPV-Netzes über den Zeitraum des NVPs hinaus (2020+) gearbeitet. Die Weiterentwicklung beinhaltet Bausteine mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen, die autark funktionieren. Somit konnten auch aus dem Paket „Bausteine 2020+“ bereits einzelne Bausteine bzw. Teile davon umgesetzt werden.

Durch zwischenzeitliche Änderungen in den Planungen, Beschlusslagen oder in der Finanzierungssituation mussten jedoch Bausteinhalte aus 2020+ des NVP 2016 teilweise geändert oder konnten nur zum Teil umgesetzt werden. Diese „Rest“-Bausteine behalten ihre Gültigkeit im NVP 2021 und sollen ergänzt und weiterentwickelt werden. Für die Umsetzung bedarf es neben dem Beschluss des Stadtrates jedoch der Finanzierungssicherheit, welche durch den Aufgabenträger Stadt Chemnitz hergestellt werden muss.

Baustein 1: Ausweitung des Verkehrs im Tagesverlauf und Aufhebung Sommerferienfahrplan

Umsetzungsstand 2020: bisher teilweise Umsetzung

- Ausweitung der Hauptverkehrszeit im Tagesverkehr von 6-18 Uhr auf 6-19 Uhr
→ positives Kundenfeedback auf Ausweitung bis 19 Uhr

Offene Punkte des Bausteins 1 bleiben weiterhin Bestandteil des NVPs.

Kurzbeschreibung

- Basis ist das bestehende ÖSPV-Angebot
- Ziel ist es, den Lebensgewohnheiten im Alltagsverhalten der Einwohner mit dem ÖSPV-Verkehrsangebot besser gerecht zu werden

Detaillierte Maßnahmen sind:

- Ausweitung der Hauptverkehrszeit im Tagesverkehr von jetzt 6-19 Uhr auf 6-20 Uhr
- Aufhebung des Sommerferienplans: damit gleichbleibendes ÖSPV-Angebot im Jahresverlauf

Grundlage (Ergebnisse der Evaluierung 2011)

- Anpassung des Übergangs vom Tagesverkehr zum Abendverkehr an die Schließzeiten der Geschäfte im Stadtzentrum gefordert
- Schließung der Taktlücke in den Sommerferien gewünscht

erzielbare Effekte

Fahrgastgewinne durch:

- flexiblere und längere Nutzungsmöglichkeiten des ÖSPV-Angebots bis in die Abendstunden hinein
→ teilweise erreicht (19 Uhr statt 20 Uhr)
- stärkere Orientierung des ÖSPV-Angebots am alltäglichen Mobilitätsverhalten der Einwohner
→ teilweise erreicht
- verlässliche Nutzbarkeit des ÖSPV u. a. im Berufsverkehr durch ein ferienunabhängiges Fahrtenangebot
→ nicht erreicht

Baustein 2: Ringbuslinie

Umsetzungsstand 2020: bisher teilweise Umsetzung

- Einrichtung als Ringlinie 82A/B im 20-min-Takt
- Erweiterung über Sportforum (zusätzlich mit Umsetzung)

Offene Punkte des Bausteins 2 bleiben weiterhin Bestandteil des NVPs.

Ausgangssituation (Basis NVP 2016)

- Verspätungen, Überfüllungen auf Hauptbuslinien 21, 31 und 51
- fehlende Direktverbindung zwischen Kaßberg – Schloßberg – Technische Universität (TU), Sonnenberg – TU, Kaßberg – Altendorf Richtung B 95 und Chemnitz Center
- starke Verkehrsströme mit dem motorisierten Individualverkehr zwischen Kaßberg – Schloßbergviertel, Kaßberg – Altendorf – Chemnitz Center bei gleichzeitig sehr geringem ÖSPV-Anteil im Gesamtverkehrsaufkommen
- schlechte Reisezeitverhältnisse: Reisezeit mit dem ÖSPV bis zu 3-mal höher als mit dem Individualverkehr durch fehlende ÖSPV-Direktverbindungen zwischen o. g. Gebieten
- schlechte Reisezeit zwischen nordöstlichen/-westlichen Stadtgebieten und der Technischen Universität aufgrund von Umwegfahrten über die Zentralhaltestelle und Umsteigevorgängen
- rund 1,5 Umsteigevorgänge auf stark nachgefragten Relationen, da Direktverbindungen fehlen

Gebietsstruktur

- im westlichen Bereich zählen die Stadtteile Kaßberg und Schloßchemnitz zu den „jungen“ und stabilen Gebieten bezogen auf die gesamtstädtische Entwicklung: steigende Einwohnerzahlen bei geringerem Altersdurchschnitt; Altendorf stabil
- Trend: junge Einwohnerstruktur, junge Familien bei leicht ansteigendem Familienanteil, kleinere Haushalte; starke Verflechtungen in Richtung TU, Schloßviertel/Küchwald (Freizeit), Innenstadt und Sachsen-Allee (Einkauf)
- im östlichen Bereich ist der Sonnenberg ein Gebiet mit jüngerer Einwohnerstruktur, Lutherviertel ist stabil
- Trend: Sonnenberg verjüngt sich, kleinere Haushalte mit rückläufiger Nachfrage / Lutherviertel: hoher Anteil Studenten, zunehmende und kleinere Haushalte, weitere Verjüngung

erzielbare Effekte

- bessere Vernetzung im Gesamtgebiet, durch Direktverbindungen kürzere Reisezeiten und eine Verringerung der Umsteigehäufigkeiten
→ Ziel erreicht
- umsteigefreie Anbindung der Wohngebiete an Freizeiteinrichtungen und Einkaufszentren
→ Ziel erreicht
- Stärkung der Stadtgebiete mit positiver Entwicklung und des zentrumsnahen Wohngürtels (Schloßchemnitz, Kaßberg, Sonnenberg, Lutherviertel) durch Quervernetzung
→ Ziel erreicht
- Direktverbindung Kaßberg /Sonnenberg/Lutherviertel zur TU
→ Ziel erreicht
- Entlastung der Durchmesserlinien (21, 31) und der Radiallinie 51
→ Entlastung der Linien 21, 31 und 51 nachweisbar, jedoch in Frühspitze trotzdem sehr hohe Auslastung
- Ausweitung des „Hauptnetzes“ (10-Min-Takt)
→ nicht erreicht, da Umstieg vom 10-Min-Hauptnetz auf 20-Min-Ringbuslinie nicht überall funktioniert
- Fahrgastgewinn durch das Angebot von mehr ÖSPV-Leistung und mehr Direktverbindungen
→ Fahrgastgewinne über Plan

Prognostiziertes Fahrgastpotenzial

- zusätzlich 619.000 Fahrgäste pro Jahr
→ 2019: 1.250.000 Fahrgäste

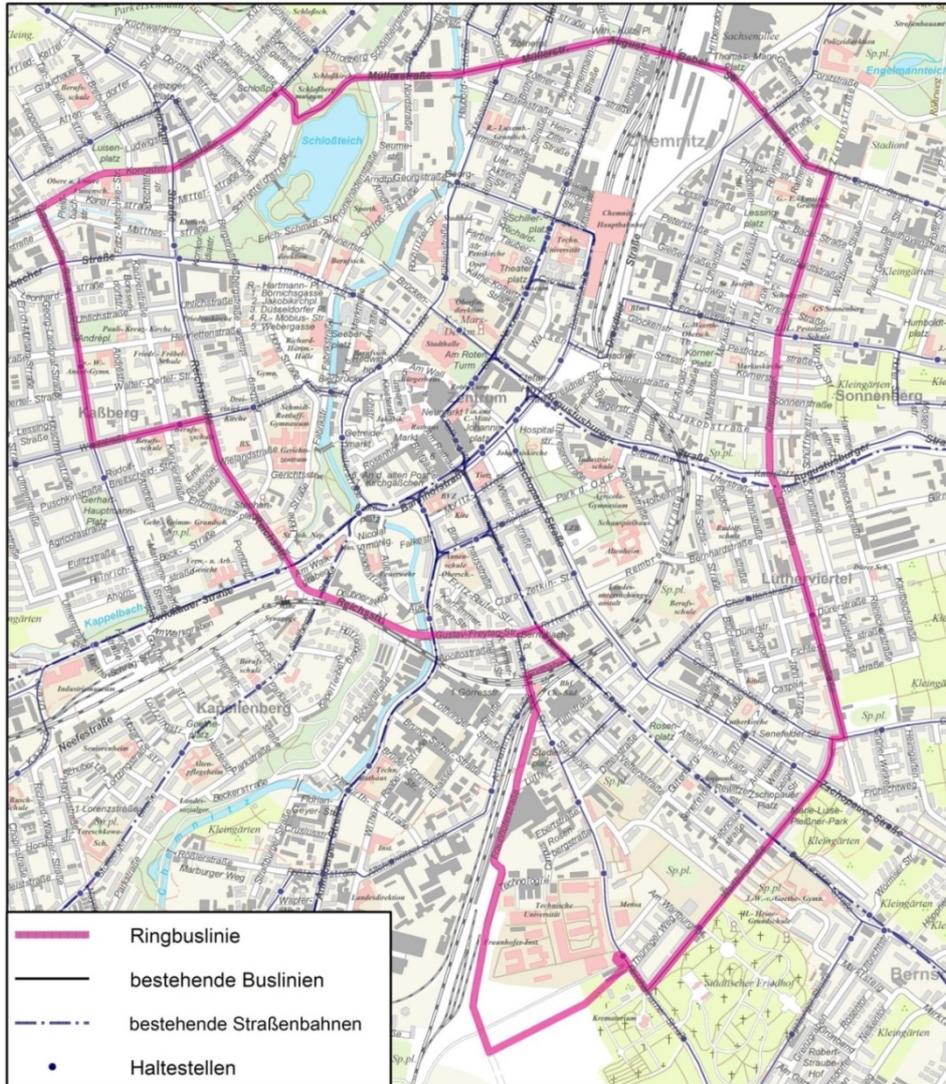


Abbildung 14: Baustein 2 2020+ – Ringbuslinie

Vorhabenbeschreibung – Ringbuslinie

Linienweg & Linienlänge	Linienlänge: 13 km TU Campus, Reichenhainer Str., Wartburgstr., Clausstr., Zietenstr., Heinrich Schütz-Str., Thomas-Mann-Platz, Müllerstr., Schloßteichstr., Hechlerstr., Salzstr., Konradstr., Paul-Jäckel-Str., Beyerstr., Barbarossastr., Weststr., Reichsstr., Gustav-Freytag-Str., Bernsdorfer Str., Südbahnstr., Reichenhainer Str., Fraunhoferstr., Technopark, TU Campus
Taktung / Busgröße	10-Minuten-Takt Standardlinienbus (bei hoher Nachfrage: Gelenkbus)
Bedienqualität	Montag – Sonntag/Feiertag wie bestehendes Hauptnetz

Baustein 3: Taktverdichtung auf Teilstrecken

Umsetzungsstand 2020: offen

Baustein 3 2020+ bedarf einer erneuten Überprüfung.

Durch die Umsetzung mehrerer Netzanpassungen sowie der Einführung der Ringbuslinie 82A/B sind Fahrgastverlagerungen eingetreten, die Auswirkungen auf das Vorhaben „Taktverdichtungen auf Teilstrecken“ haben.

Prüfauftrag:

Evaluierung der Nachfragesituation unter Einbeziehung zukünftiger Planungen in Laufzeit 4. Fortschreibung NVP (2021 – 2025). In Abhängigkeit der Ergebnisse Erarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes zur Aufnahme in die 5. Fortschreibung NVP.

Baustein 4: Verbesserung Anbindung Heimgarten und Zschopauer Straße

Umsetzungsstand 2020: offen

Alle Punkte des Bausteins 4 bleiben weiterhin Bestandteil des NVPs.

Ausgangssituation

- Bedienstandards weisen das Wohngebiet als Gebietskategorie 1 aus. Damit sollte das Gebiet in einem 10-Minuten-Takt im Tagesverkehr anstatt aktuell im 20-Minuten-Takt bedient werden. Damit ist eine Unterbedienung des Gebietes festzustellen.

Gebietsstruktur

- Das Gebiet zählt zu den stabilen Gebieten bezogen auf die gesamtstädtische Entwicklung. Mit der Ausweisung sanierten Wohnraums mit größeren, familientauglichen Wohnungen (Wohnobjekte Liselotte-Herrmann-Straße und Geibelstraße) wird das Angebot an Wohnraum im Gebiet erhöht und für Familien mit Kindern attraktiver.
- Einkaufsschwerpunkte sind Versorgungseinrichtungen auf der Zschopauer Straße und das Gablenz-Center sowie die Innenstadt.

Erzielbare Effekte

- Bessere Anbindung des Wohngebietes, durch Direktverbindungen ins Stadtzentrum über Zschopauer Straße kürzere Reisezeit
- Erhöhung der Bedienung von 3 Fahrten pro Stunde auf 5 Fahrten pro Stunde
- Fahrgastgewinn durch das Angebot von mehr ÖSPV-Leistungen
- Umsteigefreie Verbindung Zentralhaltestelle – Adelsberg durch betriebliche Verknüpfung mit Linie 33 in Bernsdorf

Prognostiziertes Fahrgastpotenzial

- zusätzlich 192.000 Fahrgäste pro Jahr



Abbildung 15: Baustein 4 2020+ – Direktverbindung Zschopauer Straße

Vorhabenbeschreibung – Direktverbindung Zschopauer Straße

Linienweg & Linienlänge	Linienlänge: 4,6 km Bernsdorf, Rosa-Luxemburg-Str., Zschopauer Str., Moritzstr., ZH und zurück
	Verknüpfung mit Linie 33 sinnvoll
Taktung / Busgröße	30-Minuten-Takt Standardlinienbus
Bedienqualität	Montag – Sonntag/Feiertag wie Linie 33 Bernsdorf-Adelsberg

Baustein 5: Erweiterung Nachtbusnetz

Umsetzungsstand 2020: offen

Alle Punkte des Bausteins 5 bleiben weiterhin Bestandteil des NVPs.

Prüfauftrag:

Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Nachtbusnetzes soll eine Prüfung zur Anpassung an die „Clublandschaft“ und Erfordernisse des Schichtbetriebes erfolgen.

Kurzbeschreibung

- Einführung zweier neuer Nachtbuslinien (N 19 und N 20) zur Verbesserung der Bedienung im Spätverkehr

- Verknüpfung N 19 mit N 11 in Ebersdorf
- bessere Anbindung wichtiger Ziele im abendlichen/nächtlichen Freizeitangebot (AJZ, Schönherrfabrik, Schloßteich mit angrenzender Gastronomie, Festplatz, Kaßberg in Nord-Süd Relation)
- mit der neuen N 20 ergeben sich Veränderungen für die Nachtbuslinie N 16: statt der Führung nach Rabenstein erfolgt eine Verlängerung bis zur Endstelle in Grüna

Prognostiziertes Fahrgastpotenzial

- Nachfrageseite nicht sinnvoll abbildbar

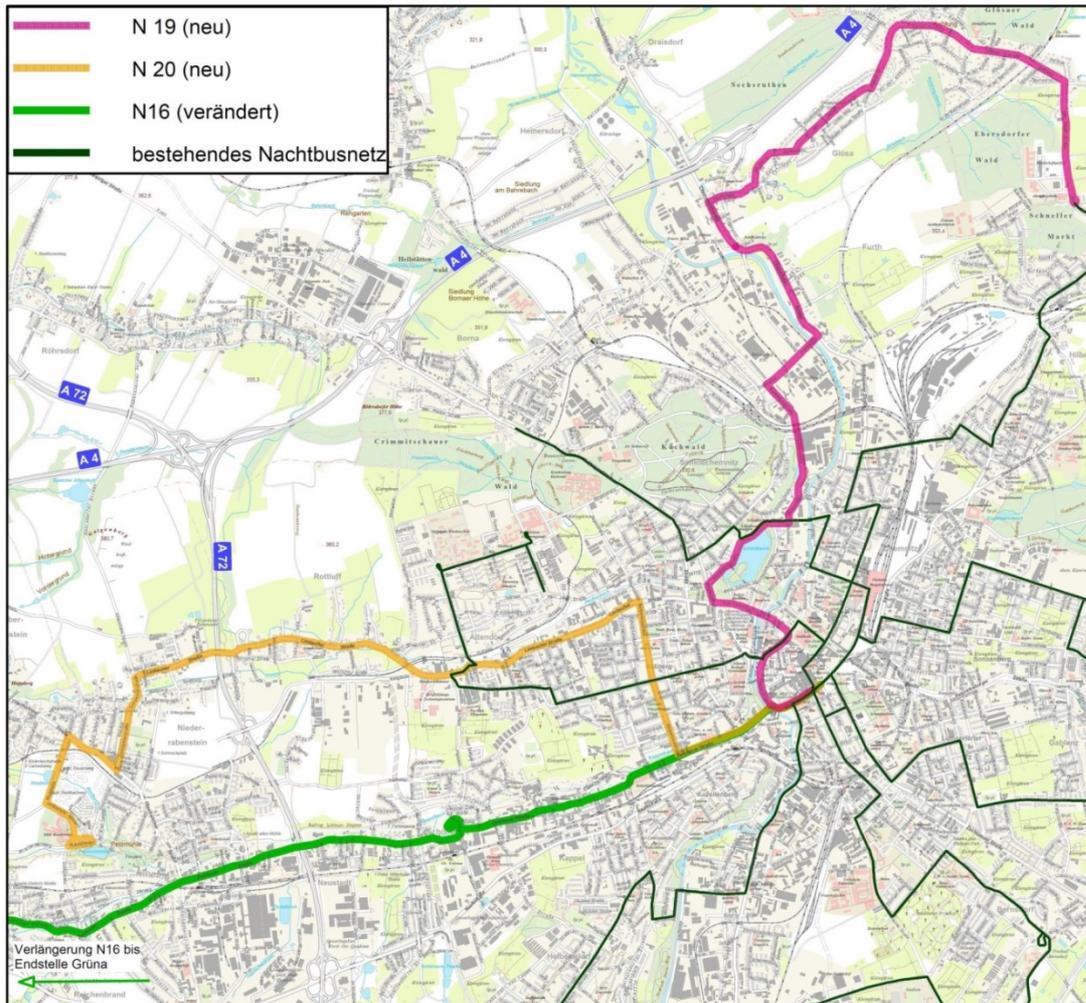


Abbildung 16: Baustein 5 2020+ – Erweiterung Nachtbusnetz

Vorhabenbeschreibung – Erweiterung Nachtbusnetz

Linienweg & Linienlänge	<p>Linienlänge: 12 km (N19), 11 km (N20), 12 km (N16)</p> <p>N19: ZH, Bahnhofstr., Theaterstr., Hartmannstr., Bergstr., Schloßteichstr., Müllerstr., Blankenburgstr., Dammweg, Blankenauer Str., Chemnitztalstr., Dorfstr., Am Berg, Gürtelstr., An den Weiden, Schmidt-Rottluff-Str., Slevogtstr., Stiftsweg, Max-Saupe-Str., Ebersdorf</p> <p>N 20: ZH, Bahnhofstr., Zwickauer Str., Barbarossastr., Limbacher Str., Trützschlerstr., Oberfrohaer Str., Riedstr., Unritzstr., Rabenstein, Tierpark</p> <p>N16: ZH, Bahnhofstr., Zwickauer Str., Hohensteiner Str., Neefestr., Chemnitzer Str. (bis Endstelle Grüna)</p>
-------------------------	---

Taktung /	60-Minuten-Takt
Busgröße	Standardlinienbus
Bedienqualität	Montag – Sonntag/Feiertag wie bestehendes Hauptnetz

Baustein 6: Verbindung Mittelbach/Grüna und Anbindung an Neefepark

Umsetzungsstand 2020: bisher teilweise Umsetzung

Mit dem Beschluss B-002/2016 (Umsetzung bestätigte Beschlussanträge) wurde Baustein 6 als Baustein 6B formuliert und beinhaltet die Einführung der OL 49 Grüna – Mittelbach als Probetrieb für 3 Jahre.

In 12/2019 wurde die Linie 49 eingerichtet.

Während der Laufzeit des NVP 4. Fortschreibung ist eine Evaluierung bzw. Anpassung vorzunehmen.

Offene Punkte des Bausteins 6 bleiben weiterhin Bestandteil des NVPs (wie Anbindung an Neefepark).

Kurzbeschreibung

- Erweiterung des bestehenden Angebots der Linie 49 wechselseitig von Grüna bzw. Mittelbach nach Neefepark
- Grundlage bilden Kundenanliegen (Verbesserung der Versorgungssituation, besonders für Mittelbach, Stärkung der Ortsbeziehungen zwischen Mittelbach und Grüna)
- Anbindung Grüna und Mittelbach an Neefepark
- Umstieg von Mittelbach nach Grüna und zurück erfolgt an HS Reichenbrander Straße

Prognostiziertes Fahrgastpotenzial

- zusätzlich 272.000 Fahrgäste pro Jahr

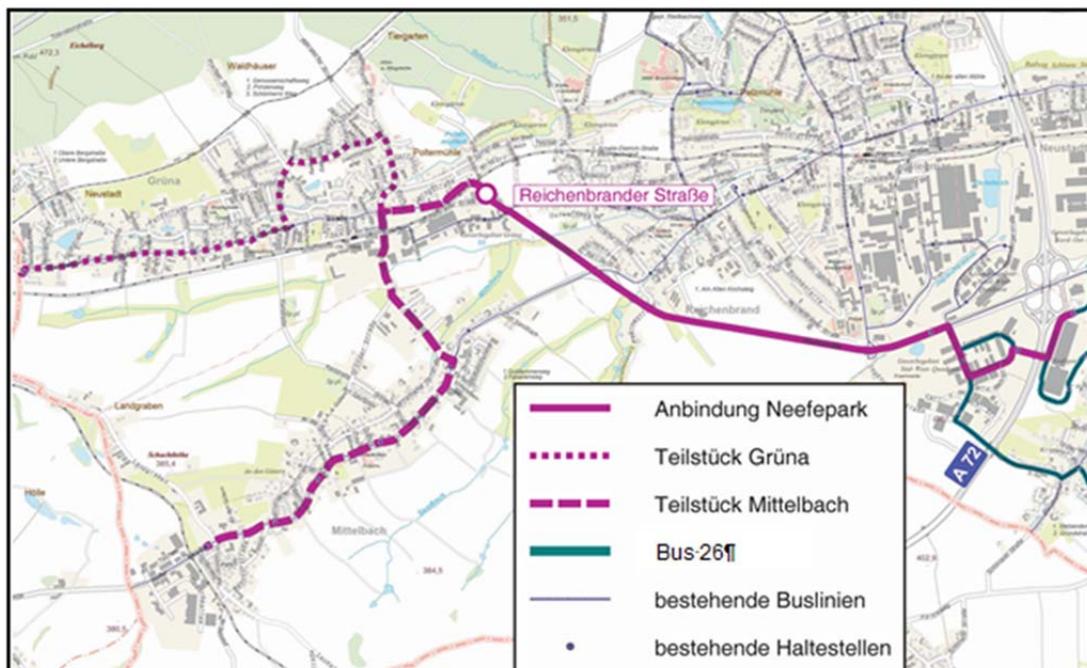


Abbildung 17: Baustein 6 2020+ – Anbindung Mittelbach/Grüna an Neefepark

Vorhabenbeschreibung – Anbindung Mittelbach/Grüna an Neefepark

Linienweg &
Linienlänge Linienlänge: ca. 12 km (Teilstücke einfach)

	Neefepark, Tuchschererstr., Carl-von-Bach-Str., Neefestr., Chemnitzer Str. (bis Höhe Hp Grüna),
	wechselseitig Chemnitzer Str., Limbacher Str., Am Hexenberg, Pleißaer Str., Chemnitzer Str. bis Wendeanlage Grüna bzw. Mittelbacher Str., Aktienstr., Hofer Str. bis Landgraben (Mittelbach)
Taktung / Busgröße	Taktung: 30-Minuten-Takt Neefepark bis Reichenbrander Str., 60-Minuten-Takt (Grüna und Mittelbach)
	Busgröße: wie Linie 49 (Kleinbus)
Bedienqualität	Montag-Samstag entsprechend Linie 49

Baustein 7: Anbindung Keplerstraße/Harthweg

Umsetzungsstand 2020: umgesetzt

Die Erweiterung der Linie 42 wurde als Stichfahrt umgesetzt. Die Führung über Harthweg wurde aufgrund der hohen Baukosten verworfen.



Abbildung 18: Baustein 7 2020+ – Anbindung Keplerstraße/Harthweg

Baustein 8: ÖSPV-Anbindung Stausee Oberrabenstein

Umsetzungsstand 2020: offen

Alle Punkte des Bausteins 8 bleiben weiterhin Bestandteil des NVPs.

Kurzbeschreibung

- Erweiterung des bestehenden Angebots der Linie 41 im Freizeitverkehr
- Ziel ist die Anbindung des Naherholungszentrums Oberrabenstein auch außerhalb der Bedienzeiten des Regionalverkehrs (Linie 253)
- lückenhafte ÖSPV-Anbindung im Bestand war bereits mehrfach Inhalt von Kundenanliegen



Abbildung 19: Baustein 8 2020+ – Anbindung Stausee Oberrabenstein

Vorhabenbeschreibung – Anbindung Stausee Oberrabenstein

Linienweg & Linienlänge	Linienlänge: 4,6 km WA Reichenbrand, Zwickauer Str., Unritzstr., Riedstr., Oberfrohaer Str., Stausee Oberrabenstein
Taktung / Busgröße	Taktung: 60-Minuten-Takt (in Abstimmung mit Fahrplan Linie 253) Busgröße: wie Linie 41 (mindestens Standardlinienbus)
Bedienqualität	Samstag, Sonntag von Mai bis September sowie Montag-Freitag in den Sommerferien

Baustein 9: Verlängerung Linie 79

Umsetzungsstand 2020: Evaluierung

Nach Inbetriebnahme des HP KÜchwald sollte eine Evaluierung der Konkurrenzsituation zwischen Linie 79 und C 13 (Chemnitz – Burgstädt) erfolgen. Diese Evaluierung wurde durch die späte Fertigstellung des 2. Bahnsteigzugangs und dem anschließenden SEV für den Abschnitt KÜchwald – Chemnitz Hbf verzögert. Die im Juli 2020 zur Verfügung stehenden Daten wurden, unter Ausschluss der reduzierten Fahrgastzahlen in Folge der Corona-Pandemie, für die Evaluierung genutzt.

Die Evaluierung der Maßnahme aus dem Baustein 9 dauert aktuell noch an und die Linie wird bis 12/2021 wie im Bestand betrieben.

Kurzbeschreibung (Basis NVP 2016)

- nach Inbetriebnahme des Hp KÜchwald erhält Linie 79 eine neue Verkehrsaufgabe
- neue Aufgabe ist die Erschließung des verdichteten Krankenhausstandortes Klinikum KÜchwald/Flemmingstraße sowie dessen Anbindung an die Linien 21 und 31
- die konkrete Linienführung durch das Klinikgelände erfolgt nach Abstimmung mit dem Krankenhausbetreiber (Klinikum Chemnitz GmbH) in Abhängigkeit der Baumaßnahmen zur Erweiterung Klinikum

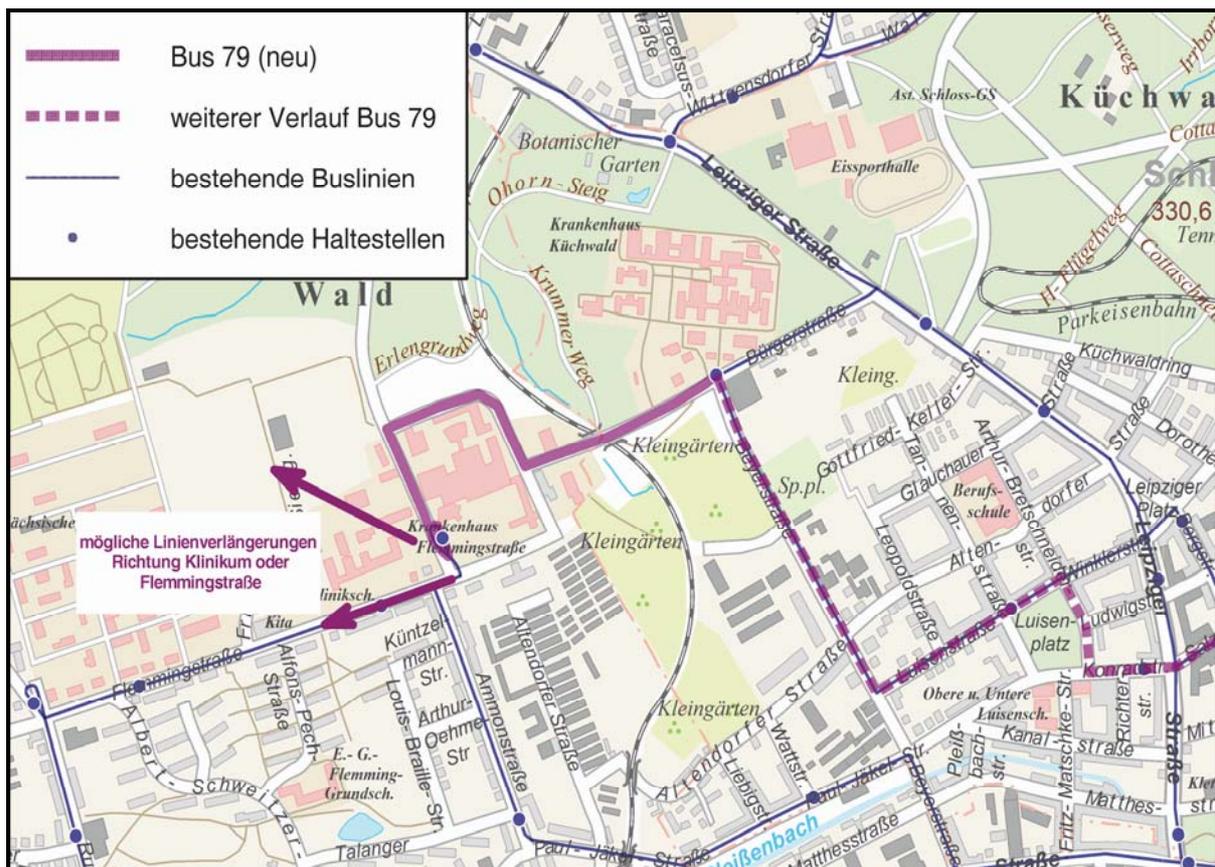


Abbildung 20: Baustein 9 2020+ – Verlängerung Linie 79 - Evaluierung

Vorhabenbeschreibung – Verlängerung Linie 79

Linienweg & Linienlänge	Linienlänge: ca. 1,1 km
	Klinikum KÜchwald, verlängerte Bürgerstr. durch Klinikgelände, Wendeanlage Klinikum Flemingstraße

	(weiterer Linienweg bis Wendeanlage Flemmingstraße in Abstimmung mit Klinikum Chemnitz GmbH)
Taktung / Busgröße	Taktung: 60-Minuten-Takt Busgröße: wie Linie 79 (Kleinbus)
Bedienqualität	Montag-Sonntag/Feiertag entsprechend Linie 79

Baustein 10: Verlängerung Linie 89 bis Bahnhof Reichenhain

Umsetzungsstand 2020: offen

Durch die Diskussion im Zusammenhang mit der ÖPNV-Bedienung von Adelsberg wird eine weitere Prüfung nötig.

Alle Punkte des Bausteins 10 bleiben weiterhin Bestandteil des NVPs.

Prüfauftrag:

Es ist zu untersuchen, ob der Baustein 10 die Verkehrsbedürfnisse in den Stadtteilen Adelsberg und Reichenhain abbildet und ggfs. eine weitere Stadtteil verbindende Funktion übernehmen kann. Ggfs. ist der Baustein 10 zu modifizieren.

Kurzbeschreibung

- Verlängerung Linie 89 bis zum Bahnhof Reichenhain
- Erschließung der Gebiete Cervantesstraße, Gornauer Straße und Anschluss der Gebiete an das Einkaufszentrum „Zeile“ in Adelsberg sowie an Straßenbahn und die Linie C 13/14 des Chemnitzer Modells
- HS Betriebshof Adelsberg entfällt
- Grundlage bilden die Bedienstandards (fehlende Erschließung im Bereich Dreiserstr./Majakowskistr., Ernst-Wilkens-Weg/Kleinolbersdorfer Straße und Gornauer Straße)

Prognostiziertes Fahrgastpotenzial

- zusätzlich 134.000 Fahrgäste pro Jahr

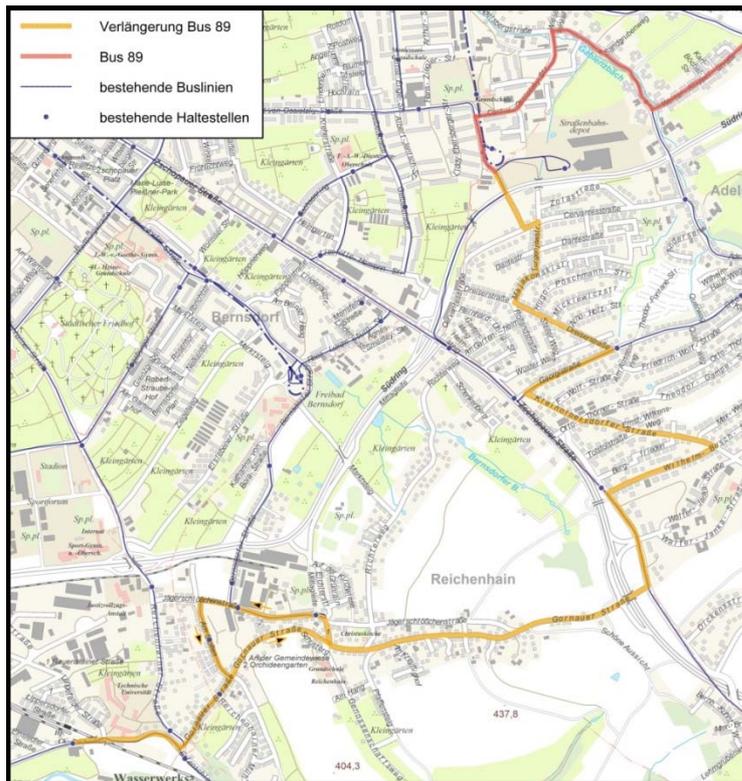


Abbildung 21: Baustein 10 2020+ – Verlängerung Linie 89 bis zum Bf. Reichenhain

Vorhabenbeschreibung – Verlängerung Linie 89 bis Adelsberg Zeile

Linienweg & Linienlänge	Linienlänge: ca. 5,5 km Carl-v.-Ossietzky-Str., Cervantesstr., Turgenjewstr., Majakowskistr., Dreiserstr., Georgistr., Kleinölbersdorfer Str., Wilhelm-Busch-Str., Zschopauer Str., Gornauer Str., (nur hin: Jägerschlößchen Str., Am Stollen, Gornauer Str.), Erfenschlager Str. bis Bf. Reichenhain
Taktung / Busgröße	Taktung: 60-Minuten-Takt Busgröße: wie Linie 89 (Kleinbus): bei Kapazitätsproblemen Taktverdichtung
Bedienqualität	Montag-Sonntag/Feiertag entsprechend Linie 89

5.2.4 Stadtverkehr Netzentwicklung – Sonstige

Neben den o.g. konkreten Maßnahmen hat die Stadt Chemnitz entsprechend ihren Zielvorgaben noch weitere allgemeine Maßnahmen vorgesehen (siehe Tabelle 19).

Tabelle 19: Allgemeine Maßnahmen zur Verbesserung des ÖSPV in der Stadt Chemnitz

Vorhaben	Ziel	Maßnahme/ Prüfauftrag
stärkere Vernetzung des ÖPNV durch Netzergänzungen – insbesondere tangentiale Verbindungen – und die damit erreichbare Verbesserung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖPNV und MIV	Die Maßnahmen im NVP sind auf eine stärkere Vernetzung ausgerichtet	Untersuchung zu weiteren Tangentialverbindungen, weitere Anstrengungen zur ÖPNV-Beschleunigung nötig
Stabilisierung der Fahrgastzahlen und die Erhöhung der Nutzungshäufigkeit	Die Maßnahmen im NVP sind auf eine Erhöhung der Fahrgastzahlen ausgerichtet.	Permanente Verbesserung Qualität und Barrierefreiheit durch korrespondierende Programme (Qualitätsmanagement; Programm zur Schaffung eines barrierefreien

	ÖPNV).
	Nutzer/Nichtnutzerbefragung geplant mit dem Ziel Bedienungsdefizite aufzudecken
Angebotsschaffung für Pendler von/nach Chemnitz durch z. B. Förderung Chemnitzer Modell	Unterstützung Umsetzung PlusBus-Netz (siehe Kap. 5.2.5) und Chemnitzer Modell (siehe Kap. 5.2.6); Neubau ZOB und FBT in unmittelbarer Nähe zum Hbf., Verbesserung der Verknüpfungsstellen zwischen SPNV und städt. ÖPNV sowie Regionalbuslinien (PlusBussen) und städt. ÖPNV

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

5.2.5 Regio-Netz - PlusBus

In der Anlage 5 der ÖPNVFinVO vom 06.07.2019 werden die Linien 152, 251⁵⁷, 253⁵⁸, 526, 207, 210, 383 und 650 als PlusBus-Linien benannt, welche zukünftig das Stadtgebiet Chemnitz (Bediengebiet der CVAG) tangieren werden. Gegenwärtig sind davon bereits folgende Linien als einfahrende PlusBus-Linien in Betrieb (Fahrplan 2020/2021):

- 207 von Olbernhau - Marienberg
- 210 von Annaberg-Buchholz
- 383 von Aue – Schneeberg/Schwarzenberg
- 526 von Limbach-Oberfrohna
- 650 von Penig

Die PlusBus-Linien werden an einer Vielzahl von Haltestellen gemeinsam mit dem Chemnitzer ÖPNV-Netz halten. Alle benannten PlusBus-Linien werden an Haltestellen im Stadtgebiet von Chemnitz auf innerstädtische Linien treffen, die im 10 Minuten Takt verkehren, wodurch ein Umstieg problemlos möglich sein wird. TaktBus-Linien tangieren Chemnitz derzeit nicht.

Gemeinsam genutzte Haltestellen können aufgrund der Umsteigebeziehungen zwischen PlusBus-Linien und städtischem ÖV und den damit zusammenhängenden Aufenthaltszeiten für Fahrgäste ggf. besondere Anforderungen generieren bzgl. Größe der Wartefläche, Sitzgelegenheiten, Witterungsschutz etc. Diese Faktoren sind mit dem fortschreitenden Ausbau des PlusBus-Netzes zu beobachten und zu dokumentieren (Fahrgastzahlen, Übergangszeiten, etc). Bei nachweisbarem Bedarf sind Veränderungen an der Haltestelleninfrastruktur durch den Straßenbausträger zu planen und umzusetzen. Dabei können zusätzliche Kosten für Flächenerwerb, Bauleistungen, zusätzliche Ausstattung, Reinigung und Instandhaltung entstehen.

Der Stadtverkehr mit Bussen und Straßenbahnen in Chemnitz unterliegt zu bestimmten Zeiten einem hohen Auslastungsgrad. Die Qualitätsanforderungen, welche für die CVAG aufgrund des ÖDA verbindlich sind, gelten auch, wenn umsteigende Fahrgäste von externen Linien hinzukommen. Durch die verbundseitig gewollte Verknüpfung der Angebote im öffentlichen Verkehr kann es in diesen Zeiten Kapazitätsengpässe im innerstädtischen ÖPNV geben. Diese Entwicklung ist in Zukunft zu beobachten und bei nachweisbarem Bedarf durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren. Dies kann der Einsatz von Fahrzeugen mit einer höheren Kapazität und/oder Taktverdichtungen zu bestimmten Tageszeiten sein. Entstehende Mehrkosten können ggfs. durch die zusätzlichen Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden.

⁵⁷ Die Linien 251 (über Mittelbach) und 253 (über Unritzstraße, Rabenstein) sind per Zweckvereinbarung mit dem LK Zwickau in die Linie 41 integriert. Mit der Überführung in das Plus Bus-Netz kann die Integration ggfs. nicht mehr, wie aktuell, wirtschaftlich dargestellt werden. Somit sind ggfs. Nachverhandlungen zur neuen finanziellen Sicherung der Linien mit dem LK Zwickau notwendig

⁵⁸ dito

5.2.6 SPNV – Chemnitzer Modell

Der ZVMS in seiner Funktion als Aufgabenträger für den SPNV ist Vorhabenträger für das Chemnitzer Modell. Die VMS GmbH setzt das Gesamtprojekt im Auftrag des ZVMS entsprechend der vorliegenden Beschlüsse der Verbandsversammlung um. Die Umsetzung erfolgt in unmittelbarer Zusammenarbeit mit der CVAG als Maßnahmenträger, da diese als Verkehrsunternehmen nach dem PBefG das Chemnitzer Straßenbahnnetz betreibt und für dessen Entwicklung und technische Ausbildung verantwortlich ist.

Im Jahr 2019 wurden die notwendigen Beschlüsse für die nächste Stufe des Chemnitzer Modells von Chemnitz nach Limbach-Oberfrohna gefasst (Chemnitzer Modell, Stufe 4). Die Strecke soll in 5 Abschnitten geplant, planfestgestellt und umgesetzt werden. (vgl. Abbildung 22)

Aufgrund der Vielzahl an städtischen Belangen der Stadt Chemnitz (inkl. Stadtteil Röhrsdorf) und der Stadt Limbach-Oberfrohna (inkl. Stadtteil Kändler) wurde mit dem Vorhabenträger VMS vereinbart, dass dieser der Stadt Chemnitz die Planungsbetreuung für die Linienbestimmung als Bestandteil der Vorplanung überträgt. Die Stadt Chemnitz wird diesbezüglich eng mit der Stadt Limbach-Oberfrohna zusammen arbeiten. Da die Linienbestimmung Auswirkungen auf das Betriebskonzept der neuen Infrastruktur haben kann, wird auch die CVAG entsprechend in die Untersuchung eingebunden.

Auf Grundlage des Beschlusses im Stadtrat der Stadt Chemnitz B-132/2018 "Festlegungen der Stadt Chemnitz zur Planung des Chemnitzer Modells Stufe 4" wird die Variantenuntersuchung zur Trassenfindung im Abschnitt zwischen der Bornaer Straße und der Einbindung in das stillgelegte Eisenbahngleis nach Limbach-Oberfrohna durch die Stadt Chemnitz durchgeführt.

Um eine fundierte Linienbestimmung und die Beteiligung der umfangreichen Interessenvertretungen ohne den Zeitdruck der laufenden Planungen durchführen zu können, erfolgte die Entscheidung, die Variantenuntersuchung zur Linienfindung im PFA 3 und 4 im Vorlauf zur eigentlichen Planung des VMS durch die Stadt Chemnitz durchführen zu lassen. Ziel ist es, eine politisch mehrheitsfähige, gesamtgesellschaftlich akzeptierte und im später folgenden Planfeststellungsverfahren belastbare Vorzugsvariante für die Trassenführung des Chemnitzer Modells zu erhalten.

Die Stadt Chemnitz ist Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) innerhalb ihrer Gebietsgrenze und legt in dieser Funktion fest, mit welchem ÖPNV-Angebot die Stadtteile versorgt werden sollen (ausreichende Bedienung). Deshalb ist die Untersuchung zur Linienfindung ein wesentlicher Bestandteil der Angebotsplanung im Stadtgebiet Chemnitz, da, je nach zu untersuchender Trassenlage, die Anpassung des korrespondierenden Busnetzes sehr unterschiedlich sein wird. Dies erfolgt grundsätzlich in intensiver Zusammenarbeit mit der CVAG, da bei der CVAG die fachlichen Kompetenzen zum einen für die Untersuchung der Fahrgastpotenziale und der Wechselwirkungen auf das Gesamtnetz und zum anderen für die Entwicklung als auch den Betrieb des Straßenbahn- und Busnetzes liegen. Insofern ist die Angebotsplanung stets eine bilaterale Zusammenarbeit von Stadt Chemnitz und CVAG.

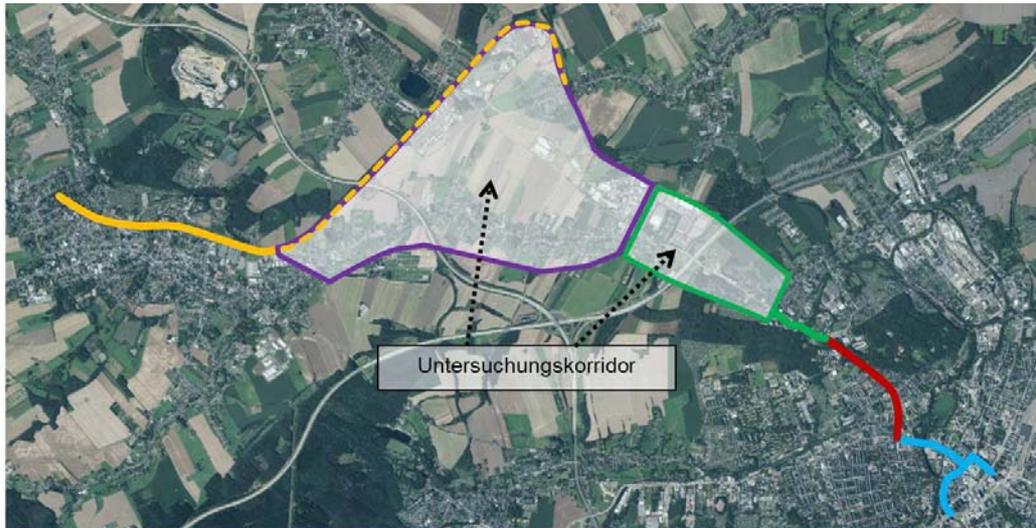
Die Untersuchung, welche im Zeitraum der 4. Fortschreibung des NVP (2021-2025) liegen wird, stellt die Grundlage für die Anpassung des ÖPNV-Netzes im Nordwesten der Stadt infolge der abschnittswisen Umsetzung des Chemnitzer Modells, Stufe 4 ab 2025 dar und wird in der 5. Fortschreibung in den Änderungen des Angebotsnetzes abgebildet werden.

Der zu untersuchende Bereich ist der Abschnitt der Gesamtstrecke, auf welchem die größte Anzahl von Linienvarianten möglich ist. Teile des zu untersuchenden Gebietes befinden sich in einem stadtstrukturellen Entwicklungsprozess: Wohnbauflächen müssen eine städtebauliche Neuordnung erfahren, Gewerbeflächen sind ausgewiesen, jedoch noch nicht komplett vergeben. Auch treffen hier eine Vielzahl von Interessen anliegender Ortsteile sowohl der Stadt Chemnitz als auch der Stadt Limbach-Oberfrohna aufeinander.

Durch das Vorhaben Chemnitzer Modell wird eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr im Ballungsraum von Chemnitz angeboten, die hinsichtlich der verkehrsbedingten Schadstoff- und Lärmimmissionen zu einer generellen Entlastung der Umwelt beitragen wird. Somit wird das Ziel verfolgt, mit einem attraktiven schienengebundenen ÖPNV-Angebot eine Verlagerung der nach wie vor hohen MIV-Anteile am Modal-Split zugunsten des ÖPNV zu verschieben. Gleichzeitig bieten sich mit der Planung der Infrastruktur deutliche Verbesserungsmöglichkeiten für den Rad- und Fußverkehr.

Der gesamte geplante Straßenbahnabschnitt vom Stadtzentrum bis nach Limbach-Oberfrohna (Chemnitzer Modell, Stufe 4) ergänzt den öffentlichen Personennahverkehr im Chemnitzer Stadtgebiet und stellt eine Verbindung zwischen Ober- und Mittelzentrum her. Die neue Schienenverbindung soll zukünftig das Rückgrat der öffentlichen Mobilität im nordwestlichen Stadtgebiet werden, auf welchem ein Großanteil der Fahrgäste befördert

wird. Das vorhandene Bussystem soll teilweise durch die neue Schieneninfrastruktur ersetzt (Buslinie 21) bzw. daran angepasst werden (weitere tangierende Buslinien in Stadt und Region).



Planfeststellungsabschnitte:

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

Abbildung 22: PFA für das Chemnitzer Modell Stufe 4 Chemnitz – Limbach-Oberfrohna

5.3 Netzhierarchien

Die Linien des Chemnitzer Modells, Straßenbahnlinien und Stadtbuslinien werden Netzhierarchien zugeordnet. Die Hierarchien werden durch die Liniencharakteristik geprägt. Folgende Einteilung wird vorgenommen:

- **Hauptnetz – Straßenbahnlinien:** Haupttakt 10 Minuten und über Zentralhaltestelle
(* Zielstellung: Hauptnetz-Straßenbahnlinien und Hauptnetz-Stadtbuslinien im 10-min-Takt in der HVZ)
Straßenbahnlinien 1, 2, 3*, 4, 5
- **Hauptnetz (Ergänzung/vertaktet) – Chemnitzer Modell:** Haupttakt 30 / 60 Minuten und über Zentralhaltestelle
Linien C 11, C 13, C 14, C 15 (Aufgabenträger ZVMS)
- **Hauptnetz – Stadtbuslinien:** Haupttakt 10 Minuten
(* Zielstellung: Hauptnetz-Straßenbahnlinien und Hauptnetz-Stadtbuslinien im 10-min-Takt in der HVZ)
Linien 21, 31, 41, 51, 62/ 72⁵⁹, 82 A/B*
- **Erweitertes Radialnetz – Stadtbuslinien:** verkehren über Zentralhaltestelle oder enden dort
Linien 22, 23, 32, 52, 79
- **Peripheres Netz – Stadtbuslinien:** tangentielle Verbindungen oder Zubringerlinien
Linien 26, 33, 39, 42, 43, 46, 49, 53, 56, 63, 69, 73, 76, 83, 89, 93, 96
- **Ergänzungslinien Schülerverkehr – Stadtbuslinien:** Einzelne Fahrten im Stadtgebiet zur Sicherung des Schülerverkehrs
Linien S 91, S 92, 21 (Verdichter)
- **Nachtlinien – Stadtbuslinien:** Takt 60 Minuten mit Rendezvous an der Zentralhaltestelle
Linien N 11, N 12, N 13, N 14, N 15, N 16, N 17, N 18

⁵⁹ abschnittsweise Überlagerung zum 10 min-Takt

Auch einfahrende Regionalverkehrslinien in Aufgabenträgerschaft der Landkreise haben zum Teil eine Erschließungsfunktion im Stadtgebiet. Zum Beispiel übernehmen die Linien 206 und 207+ Verkehrsaufgaben im Erweiterten Radialnetz und die Linie 152 Verkehrsaufgaben im Peripheren Netz.

5.4 Verkehrsangebot

Die Festsetzung des Verkehrsangebotes bedarf langwieriger Planungen und Verhandlungen, die im Vorfeld der Erstellung des letzten NVPs (3. Fortschreibung) für die Stadt Chemnitz erfolgten. Dieses Verkehrsangebot wird in der 4. Fortschreibung auf den aktuellen Stand der Veränderungen und den Festlegungen des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages angepasst.

Im Rahmen des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages vom 01.01.2020 wurde der Umfang der Verkehrsleistungen im ÖSPV der Stadt Chemnitz festgelegt. Auftragnehmer ist die CVAG.

Dabei erfolgt auch die Unterteilung nach Verkehrszeiten entsprechend der Bedienstandards.

Aus den Anlagen 13 a-d sind die Verkehrszeiten und Taktpläne unterschieden nach Mo-Fr schultags/Sommerferien sowie Samstag und sonn-/feiertags ersichtlich. In der Anlage 14 wird der Umfang der Verkehrsleistungen im ÖSPV der Stadt Chemnitz je Linie definiert. Eine Übersicht zeigt Tabelle 20.

Tabelle 20: Verkehrsleistungen ÖSPV Angebotsnetz ab 12/2020 der Stadt Chemnitz

Netzhierarchie	Linienleistung ab 12/2020 [Tsd. Fplkm/a] ⁶⁰
Hauptnetz – Straßenbahnlinien	1.914
Hauptnetz – Stadtbuslinien	3.379
Erweitertes Radialnetz – Stadtbuslinien	1.636
Peripheres Netz – Stadtbuslinien	2.700
Ergänzungslinien Schülerverkehr – Stadtbuslinien	19
Nachtlinien – Stadtbuslinien	256
Summe:	9.904

Ab Dezember 2020 hat die Stadt eine Ausweitung des Abendverkehrs für alle Linien, die bisher bis 21:45 Uhr im 20-Min-Takt gefahren sind, beauftragt. Diese fahren ab 12/2020 bis 22:45 Uhr im 20-Min-Takt.⁶¹ Das betrifft folgende Linien bzw Linienabschnitte:

- Tram 1, 2, 3⁶², 4 und 5
- Linie 21 Chemnitz-Center – ZH – Ebersdorf
- Linie 22 Glösa - ZH
- Linie 31 Flemmingstr. – ZH – Yorckgebiet
- Linie 32 Rottluff – ZH - Dresdner Str
- Linie 41 Schönau – Reichenbrand
- Linie 42 Schönau - Rabenstein, Grünaer Str.
- Linie 51 Terra Nova Campus – ZH
- Linie 52 Hutholz – ZH
- Linie 62/72 Am Heim – ZH - Zschopauer Str.
- Linie 62 Flemmingstr - Am Heim
- Linie 82 TU Campus - Sonnenberg, Schloßberg, Kaßberg – TU Campus

⁶⁰ ohne Leistungen der Linien des Chemnitzer Modells

⁶¹ Stand Oktober 2020: Die Umsetzung dieses Details wird vorerst ausgesetzt, um die Finanzierung der Mehraufwendungen aufgrund der Coronapandemie sichern zu können.

⁶² Ziel der Stadt Chemnitz ist es, alle Straßenbahnlinien im 10-Min-Takt zu fahren.

5.5 Linienbündelung

Zur Sicherung sowie zur weiteren Optimierung der Wirtschaftlichkeit und der Integration des Nahverkehrsangebotes in der Stadt Chemnitz werden die innerstädtischen Linien planerisch und rechtlich zusammengefasst und als sogenannte Linienbündel definiert.

Mit der Linienbündelung in Chemnitz sind folgende Zielstellungen verbunden:

- Synergieeffekte bei der Umlauf- und Dienstplanung, beim Fahrzeugeinsatz und der Vorhaltung von Reservefahrzeugen,
- bessere Koordinierung bei der Aufstellung und Abstimmung einzelner Linienfahrpläne, insbesondere bei der Planung und Sicherung von Anschlussverbindungen zwischen den Linien und bei der Kommunikation des Betriebspersonals untereinander (z. B. bei Verspätungen und Störungen).

Die Betriebszweige Straßenbahn und Bus sind bei der Bildung von Linienbündeln aufgrund der unterschiedlichen Systemeigenschaften getrennt zu betrachten. Die Linien des Chemnitzer Modells sind in Aufgabenträgerschaft des VMS und damit keinem Linienbündel der Stadt Chemnitz zugeordnet.

Alle Straßenbahnlinien sollen in einem Linienbündel A (Straßenbahn) zusammengefasst werden.

Linienbündel A (Straßenbahn)

Liniennummer

1	Schönau - Brückenstr./Freie Presse
2	Bernsdorf - Brückenstr./Freie Presse
3	Technopark - Hauptbahnhof
4	Hutholz - Hauptbahnhof
5	Gablenz - Hutholz

Die Verkehrsleistung des Linienbündels A umfasst 1,914 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr.

Alle innerstädtischen Buslinien sollen in einem Linienbündel B (Stadtbus) zusammengefasst werden. Dabei handelt es sich um:

1. alle Stadtbuslinien, die ausschließlich innerhalb des Stadtgebietes Chemnitz verkehren
(Linien 22, 23, 26, 31, 32, 33, 42, 43, 46, 49, 51, 52, 53, 56, 62, 63, 69, 72, 73, 79, 82, 89, 93, 96, S91, S92)
2. alle Stadtbuslinien, die abschnittsweise auch Leistungen außerhalb des Stadtgebietes Chemnitz erbringen; jedoch mit überwiegenden Leistungsanteilen im Stadtgebiet und wesentliche Verkehrsbedeutung für das Stadtgebiet haben
(Linien 21, 39, 41, 76, 83)
3. alle Buslinien des Nachtverkehrs in Chemnitz
(Linien N11 – N18)

Linienbündel B (Stadtbuslinien)

Liniennummer

21	Limbach-Oberfrohna/(Siemens) – Chemnitz Center – Zentralhaltestelle - Ebersdorf
22	Glösa – Zentralhaltestelle
23	Heinersdorf – Zentralhaltestelle – Neefepark
26	Hutholz – Schönau
31	Flemmingstr. – Zentralhaltestelle – Yorckgebiet
32	Reichenbrand – Rottluff – Zentralhaltestelle – Dresdner Str.

Linienbündel B (Stadtbuslinien)

Liniennummer

33	Bernsdorf – Adelsberg – (Schösserholz)
39	Klaffenbach – Hutholz/Neukirchen
41	Schönau – Reichenbrand – Grüna – Hohenstein-Ernstthal
42	Schönau – Rabenstein, Grünaer Str.
43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz – Rabenstein, Tierpark
46	Borna – Wittgensdorf, Chemnitztal – (Glösa)
49	Grüna, Ortsmitte – Mittelbach
51	Zeisigwald, Klinik Bethanien/ Yorckgebiet – Zentralhaltestelle
52	Hutholz – Zentralhaltestelle
53	Technopark – Altchemnitz - Chemnitzer Str.
56	Bernsdorf – Kleinolbersdorf/Altenhain – Bernsdorf
62	Flemmingstr. – Gablenz
63	Ebersdorf – Glösa – Borna
69	Bahnhof Hilbersdorf – Ebersdorf, Brettmühle
72	Rottluff/(Flemmingstr.) – Heimgarten
73	TU Campus – TU Erfenschlager Straße - Altchemnitz
76	Eibenberg/Berbisdorf – Bahnhof Einsiedel – (Gymnasium Einsiedel) (bauzeitliche Zwischenlösung während Realisierung CM2 bis Altchemnitz)
79	Klinikum Küchwald – Zentralhaltestelle (Küchwald – ZH (vorläufig bis 12/2021))
82	TU Campus – Schloßchemnitz – TU Campus (Ringlinie)
83	Gablenzplatz – Euba (– Niederwiesa)
89	Gablenz – Beutenberg – Dresdner Str.
93	Hutholz – Neefepark
96	Wittgensdorf, Kornweg – Chemnitz Center
S 91	Humboldtplatz – TU Campus
S 92	Klaffenbach – Gymnasium Einsiedel
N11	Zentralhaltestelle – Ebersdorf
N12	Zentralhaltestelle – Yorckgebiet
N13	Zentralhaltestelle – Adelsberg
N14	Zentralhaltestelle – Bernsdorf
N15	Zentralhaltestelle – Hutholz
N16	Zentralhaltestelle – RabensteinCenter
N17	Zentralhaltestelle – Talanger
N18	Zentralhaltestelle – Borna

Die Verkehrsleistung des Linienbündels B umfasst 7,990 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr.

Das gesamte Chemnitzer ÖPNV-Netz ist dem Ansatz nach intermodal vernetzt, unabhängig von den auf den einzelnen Linien tatsächlich eingesetzten Linienverkehrsmitteln. Erst durch die enge Verzahnung der Verkehrsträger Bus und Straßenbahn ist es überhaupt möglich, dem Anspruch an eine umfassende Mobilitätsdienstleistung im gesamten Stadt- und Bediengebiet gerecht zu werden. So ergänzen sich beide Verkehrsträger hinsichtlich der Bedienung der Hauptachsen und der Zubringer- und Abholfunktion an den verkehrlichen Schnittstellen. Das treffendste Beispiel für die verkehrsmittelübergreifende Funktionalität liefert die Zentralhaltestelle, die beide Verkehrsträger sowohl räumlich als auch zeitlich eng verzahnt.

5.6 Verknüpfungs- und Mobilitätspunkte

Wie im Kapitel Zielvorgaben bereits beschrieben sollen Mobilitätspunkte bzw. Mobilitätsstationen in der Verkehrsplanung der Stadt Chemnitz eine wichtige Rolle spielen. Neben noch zu erarbeitenden längerfristigen Konzepten hat die Stadt bereits im gültigen Nahverkehrsplan bzw. im „Angebotsnetz 2017+ erweitert“ Verknüpfungspunkte definiert.

Aufbauend auf die genannten Verknüpfungspunkte unter Punkt 2.6 bzw. Anlage 11 (entspricht ÖDA vom 01.01.2020 Anlage 1) werden weitere Verknüpfungspunkte bezüglich der Realisierung von Anschlüssen betrachtet. In Form eines Prüfauftrages können diese Verknüpfungspunkte auf weitere verbesserte Anschlüsse und Verknüpfungen im Stadtgebiet untersucht werden. Deren Umsetzung soll vorerst nicht festgeschrieben bzw. zeitlich eingeordnet werden.

Den im ÖDA verankerten Verknüpfungspunkten wurden Kategorien zugeordnet, die eine Priorisierung erleichtern sollen:

- Kategorie 1 hohe Taktfrequenz (i. d. R. keine Planung von Anschlüssen)
- Kategorie 2 wird vorrangig bei der Anschlussplanung betrachtet
- Kategorie 3 wird nachrangig bei der Anschlussplanung betrachtet

Weitere Verknüpfungspunkte werden mit einem Prüfauftrag eruiert.

In Anlage 15 sind die Verknüpfungspunkte mit den jeweils dort verkehrenden Linien sowie die Kategorie gelistet. Die Kategorieeinordnung sowie das Ergebnis von Prüfaufträgen sind auch für die infrastrukturelle Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte von Relevanz.

Für die Weiterentwicklung der Verknüpfungsstellen ist insbesondere der Neubau des Regionalbusbahnhofes (ZOB) und eines Fernbusbahnhofes in unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof von großer Bedeutung. Die infrastrukturellen Voraussetzungen müssen vorab geschaffen werden.

Von den 43 Verknüpfungspunkten sind bereits 19 im ÖDA fest verankert.

In den Anlagen 10 a und b sind die Verknüpfungspunkte mit ihrer Lage im Liniennetz grafisch dargestellt.

5.7 Ausblick – Bausteine 2030+

Die Grundlagen der Straßenbahnplanung bilden das Bestandsnetz der Straßenbahn in Chemnitz sowie die fünf Stufen des Chemnitzer Modells. Das Straßenbahnnetz 2030+ ist dabei als strategischer Entwicklungsplan für das Straßenbahnnetz in Chemnitz zu verstehen. Für die einzelnen Netzelemente sind bereits unterschiedliche Planungsstände vorhanden, die aktuell weiter untersetzt werden. Die mit der Entwicklung des Straßenbahnnetzes verbundenen Anpassungen im Busnetz sollen mit den einzelnen Projektplanungen einhergehen, da die Netzelemente in Art und Umfang sehr unterschiedlich sind. Die Finanzierung der Straßenbahnprojekte ist aktuell nicht gesichert, jedoch eröffnen die geänderten Förderrichtlinien einen effektiveren Einsatz der knappen kommunalen Haushaltsmittel. Die Priorisierung der einzelnen Netzelemente erfolgt unabhängig vom Umsetzungsstand des Chemnitzer Modells aber entsprechend der jeweiligen Finanzierungsspielräume.

Es wird ein Straßenbahnausbauprogramm für Chemnitz vorbereitet. Vorbehaltlich der Beschlüsse der zuständigen Gremien wird ein Rahmenförderantrag nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gestellt.

Netzelemente

Chemnitzer Modell, Stufe 2 über Thalheim nach Aue

Planungsstand:	Genehmigungsplanung, Planfeststellungsverfahren (2015), derzeit im Bau
Linienverlauf:	Bernsdorfer Str., Turnstr., Reichenhainer Str., TU Campus, B-Plan-Gebiet Technopark, Eisenbahnstrecke (KBS 524) über Thalheim bis Aue
Bemerkungen:	Inbetriebnahme Ende 2017 bis Technopark, Mitte 2021 bis Aue

Chemnitzer Modell, Stufe 4 nach Limbach-Oberfrohna

Planungsstand:	Vorplanung 2010, Überarbeitung der Vorplanung und weitere Planungsstufen ab 2020
Linienverlauf:	ab Straße der Nationen über Brückenstr., Theaterstr., Hartmannstr., Leipziger Str., Bornaer Str., Bornaer Hang zum Chemnitz-Center, Gemarkung Röhrsdorf nach Limbach-Oberfrohna
Bemerkungen:	höhere Priorität als Chemnitzer Modell, Stufe 3

Im Bereich zwischen Bornaer Straße und Einbindung Eisenbahntrasse ist ein Untersuchungsgebiet für die Linienfindung festgeschrieben. Dieses wird 2020/2021 durch die Stadt Chemnitz bearbeitet.

Lückenschluss Straßenbahn in der Theaterstraße

Planungsstand:	Vorplanung 2010, verkehrs- und stadtplanerische Studie 2017
Linienverlauf:	vom Falkeplatz über Theaterstraße bis Hartmannstraße (Schließung Zentrumsring)
Bemerkungen:	Bestandteil des Chemnitzer Modell, Stufe 4 nach Limbach-Oberfrohna, Planfeststellungsabschnitt 1

Chemnitzer Modell, Stufe 3 nach Niederwiesa

(Anbindung an KBS 517 nach Annaberg-Buchholz und an KBS 519 nach Olbernhau)

Planungsstand:	Vorplanung 2010
Linienverlauf:	Straße der Nationen, August-Bebel-Str., Dresdner Str., Frankenberger Str. bis Bahnhof Hilbersdorf, weiter auf Eisenbahnstrecke Richtung Niederwiesa
Bemerkungen:	nach Chemnitzer Modell, Stufe 4 umsetzen

Die Stufe 3 des Chemnitzer Modells wird bis Chemnitz-Hilbersdorf als zweigleisige Straßenbahnstrecke über die Frankenberger Straße geführt.

- Neubau von mindestens 6 Straßenbahnhaltestellen
- systemtechnische Verknüpfungsstelle in Chemnitz-Hilbersdorf

Straßenbahn nach Ebersdorf (Untersuchungsgebiet)

Planungsstand:	ohne
Linienverlauf:	Verlängerung ab Bahnhof Hilbersdorf über Frankenberger Str. nach Ebersdorf (Untersuchungskorridor)
Bemerkungen:	Erschließung der dicht besiedelten Bereiche in Hilbersdorf und Ebersdorf durch Straßenbahn (Ersatz Bus) in Verbindung mit Chemnitzer Modell, Stufe 3

Straßenbahnverlängerung Reichenbrand

- Planungsstand: Machbarkeitsstudie 2013/2014, Überarbeitung Machbarkeitsstudie mit Erweiterung Guerickestraße: Fertigstellung Ende 2020, Nutzen-Kosten-Untersuchung: Fertigstellung Ende 2020
- Linienverlauf: ab Guerickestraße/Wendeanlage Schönau über Zwickauer Str. bis Kirche Reichenbrand
- Bemerkungen: Verlagerung der Planungs- und Umsetzungsabsicht vom Kappelbach zur Lage in Zwickauer Straße durch Studie 2013; Aufgabe der Freihaltetrasse entlang des Kappelbachs (Aufhebung Aufstellungsbeschluss), Sicherung der Trasse in Zwickauer Str. für Planung zur Umsetzung Neubautrassen Straßenbahn, Erschließung Siedlungsband Zwickauer Str. mit vielfältiger Nutzung

Straßenbahn Kaßberg (abschnittsweise Untersuchungsgebiet)

- Planungsstand: Machbarkeitsstudie 2008 (I)/2009 (II), Ergänzungsuntersuchungen 2020
- Linienverlauf: ab Theaterstr. über Kaßbergauffahrt, Kaßberg, Weststraße/Limbacher Str. oder über Rudolf-Krahl-Straße, Flemmingstraße bis WA bzw. WA KH Flemmingstraße
- Bemerkungen: Erschließung der dicht besiedelten Bereiche Kaßberg und Altendorf durch Straßenbahn (Ersatz Bus)

Straßenbahn Heinrich-Schütz-Straße /Zeisigwaldstraße

- Planungsstand: Machbarkeitsstudie: Fertigstellung Ende 2020, Nutzen-Kosten-Untersuchung: Fertigstellung Ende 2020
- Linienverlauf: Straße der Nationen, August-Bebel-Straße, Heinrich-Schütz-Straße, Zeisigwaldstraße
- Bemerkungen: Erschließung des Einkaufszentrums Sachsenallee und der dicht besiedelten Bereiche Sonnenberg (mit Förderzentrum, TerraNovaCampus, Schulstandort Yorkstraße), Zeisigwald (mit KH Bethanien), oberes Yorkgebiet durch Straßenbahn (Ersatz Buslinie 51) → Ergebnis der Untersuchungsgebiete aus 3. Fortschreibung NVP Sonnenberg und nördliches Stadtzentrum

Straßenbahnverlegung Gablenz

- Planungsstand: Machbarkeitsstudie 2012
- Linienverlauf: Teilverlegung ab Gablenzplatz über Geibelstr., Ernst-Enge-Str., Carl-von-Ossietzky-Str. nach Gablenz (Wendeanlage)
- Bemerkungen: direkte Erschließung der dicht besiedelten Bereiche im Wohngebiet Gablenz durch Straßenbahn (Ernst-Enge-Str., Carl-von-Ossietzky-Str. und Gablenzcenter)

Straßenbahnverlängerung Sportforum (Untersuchungsgebiet)

- Planungsstand: ohne
- Gebiet: obere Reichenhainer Str. im Bereich Sportforum in Ergänzung Chemnitzer Modell, Stufe 2
- Bemerkungen: Erschließung der dicht besiedelten oder überregional bedeutsamen Bereiche (Sportschule, Sportforum, Olympiastützpunkt, Zentralfriedhof) durch Straßenbahn (Ersatz Bus), Verlängerung Linie 3

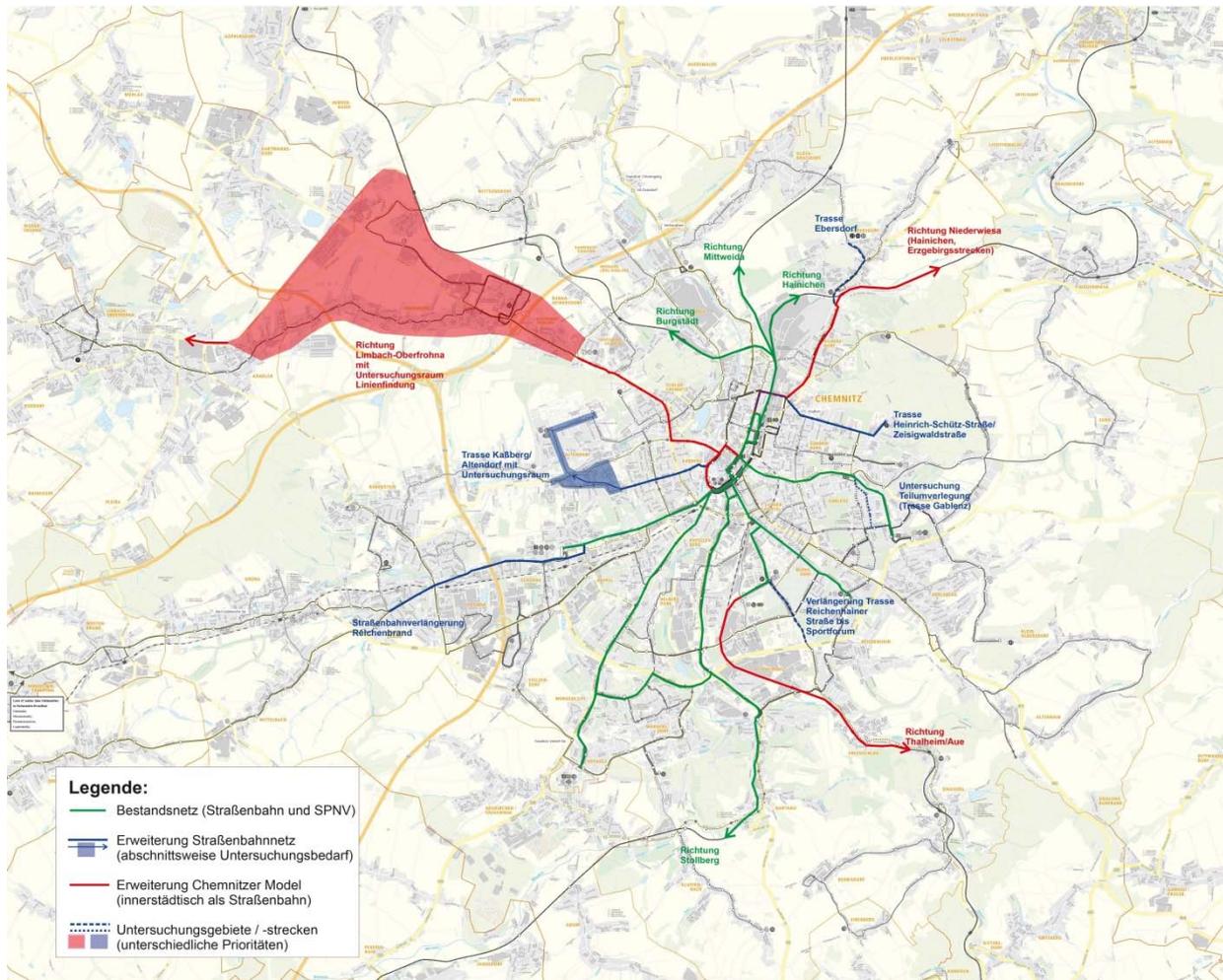


Abbildung 23: Strategische Entwicklung Straßenbahnnetz 2030+

5.8 Bedienstandards für den ÖSPV in Chemnitz

5.8.1 Grundsätze

Bedienstandards im Nahverkehrsplan der Stadt Chemnitz

Das System der Bedienstandards wurde am 27.01.2016 mit der Beschlussnummer B-002/2016 vom Stadtrat beschlossen und erlangte mit dem Beschluss der 3. Fortschreibung des NVP ZVMS Verbindlichkeit. Die Bedienstandards dienen der Bewertung der Angebotsqualität im NVR der Stadt Chemnitz. Die Angebotsqualität umfasst die Kriterien Erschließungsqualität, Bedienqualität und Verbindungsqualität.

Die Bewertung der Kriterien erfolgt auf folgender Grundlage:

- Die Erschließungsqualität beschreibt die räumliche Wirkung der Haltestelleneinzugsbereiche. Sie wird anhand der erschlossenen Einwohner in Bezug zur Gesamtbevölkerung der Stadt gemessen.
- Die Bedienqualität wird für Relationen aus dem Teilraum zu gesamtstädtisch wichtigen Zielen, in erster Linie in das Stadtzentrum, analysiert. Die Bedienstandards umfassen Mindesttaktfolgen für die einzelnen Verkehrszeiten.
- Die Verbindungsqualität wird für die relevanten Relationen mit den Unterkriterien Umsteigenotwendigkeit und maximale Reisezeit bewertet.

Die Bewertung der Bedienqualität sowie der Verbindungsqualität erfolgt jeweils differenziert nach **Gebietskategorien**. Die Definition der Gebietskategorien basiert vordergründig auf der durchschnittlichen Bevölkerungsdichte im jeweiligen Stadtteil.

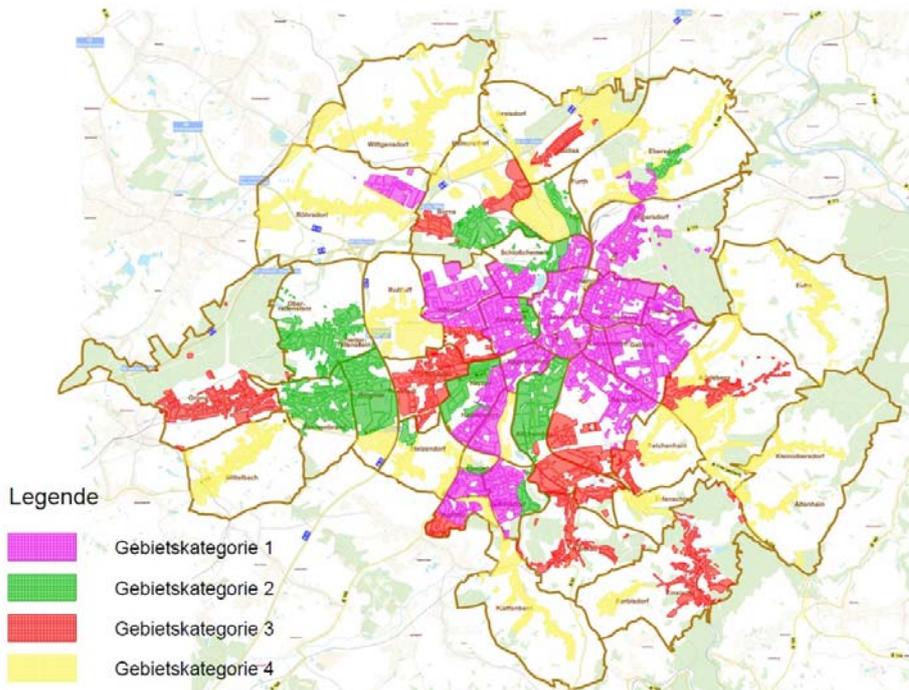


Abbildung 24: Kategorisierung der Stadtteile nach Gebietskategorien

Zur Analyse der Bedien- und Verbindungsqualität wird die Stadt in **Teilräume** eingeteilt. Für jeden Teilraum wird eine **Referenzhaltestelle** festgelegt (siehe Anlagen 16a und 16b). Für diese Referenzhaltestellen wird, stellvertretend für den gesamten Teilraum, die Bedien- und Verbindungsqualität analysiert. Die Referenzhaltestellen liegen im geografischen Mittelpunkt bzw. im Siedlungsschwerpunkt des Teilraums und/oder weisen hohe Ein- und Aussteigerzahlen auf.

Aus den Teilräumen werden die ÖPNV-Verbindungen von den Referenzhaltestellen zu den drei Zielen Stadtzentrum (A), in das nächstgelegene Versorgungszentrum (B) oder Krankenhaus (C) bzw. in ein gleichwertiges nicht integriertes Einzelhandelszentrum und zum nächstgelegenen Krankenhaus bewertet (siehe Abbildung 25)

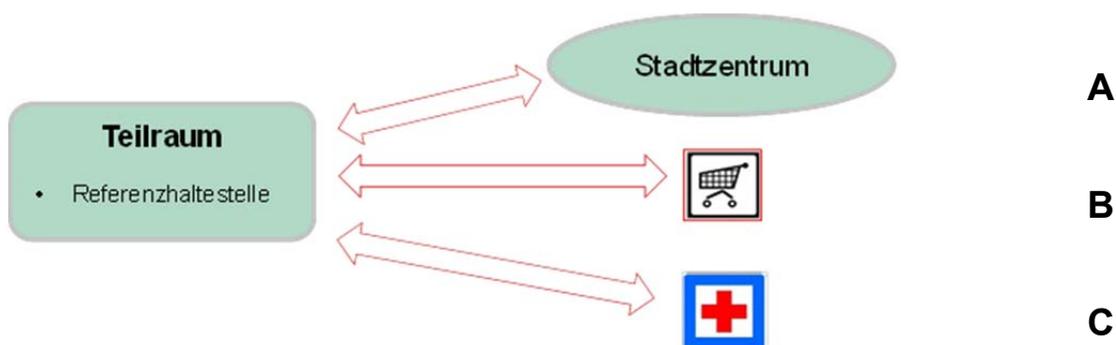


Abbildung 25: Relationen zur Bewertung der ÖPNV-Verbindungen

5.8.2 Definition der Verkehrszeiten

Die Definition der Verkehrszeiten ist Grundlage für die zeitdifferenzierte Festlegung der Bedienstandards. Die nachfolgend beschriebenen Zeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen:

- die allgemeine Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im MIV und im ÖV,
- die typischen Wege (z. B. Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit) für bestimmte Zeitabschnitte sowie
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten.

Die Betriebszeitfenster sind als „Rahmenvorgabe“ zu verstehen. Sie verfolgen den Anspruch einer Anwendbarkeit im gesamtstädtischen Kontext, d. h. sie müssen sowohl für die Kernbereiche als auch für die Außenbereiche mit ihren differenzierten Anforderungen in der Nahverkehrsplanung anwendbar sein. Abweichungen von bis zu 30 Minuten je Lage im Stadtgebiet sind ohne Relevanz für die Bewertung.

Tabelle 21: Definition der Verkehrszeiten

Verkehrstag	Verkehrszeit	Rahmenbetriebszeitfenster
Montag-Freitag	Nachtverkehr	23:45 – 04:45
	Frühverkehr	04:45 – 05:45
	Tagesverkehr	05:45 – 19:05
	Abendverkehr	19:05 – 22:45
	Spätverkehr	22:45 – 23:45
Samstag	Nachtverkehr	23:45 – 04:45
	Frühverkehr	04:45 – 08:45
	Tagesverkehr	08:45 – 19:05
	Abendverkehr	19:05 – 22:45
	Spätverkehr	22:45 – 23:45
Sonn- und Feiertag	Nachtverkehr	23:45 – 04:45
	Frühverkehr	04:45 – 11:45
	Tagesverkehr	11:45 – 19:05
	Abendverkehr	19:05 – 22:45
	Spätverkehr	22:45 – 23:45

5.8.3 Definition der Bedienstandards

Die folgenden Anforderungen beziehen sich auf den Tagverkehr.

Anforderungen an die Erschließungswirkung

Die Bewertung der Erschließungsqualität basiert auf der räumlichen Erschließungswirkung der Bahnhöfe und Haltestellen. Dabei wird für die Stadt Chemnitz ein Richtwert von 300 m als Haltestelleneinzugsbereich festgelegt.

Die Einzugsbereiche werden für Chemnitz einheitlich für die Bahnhöfe und Haltestellen im Sinne eines „Regelfalls“ definiert. Festgelegt werden weiterhin zwei Ausnahmen mit geringeren bzw. höheren zugrunde zu legenden Haltestelleneinzugsbereichen:

- im unmittelbaren Stadtzentrum mit den Haupteinkaufsbereichen werden wegen der hohen Nutzungsdichte und der Anforderung einer hohen Erschließungsqualität geringere Haltestelleneinzugsbereiche (200 m) angesetzt,
- in Gebieten mit sehr geringer Bevölkerungsdichte (< 500 EW/qkm) werden größere Einzugsbereiche angewendet (500 m)⁶³.

Die Richtwerte der Haltestelleneinzugsbereiche sind in Tabelle 22: Richtwerte Haltestelleneinzugsbereiche zusammengefasst.

⁶³ Eine Haltestelle soll eine Mindestfahrpassmenge generieren können, um auch den Aufwand für die Haltestelleninfrastruktur (z.B. Anforderungen Barrierefreiheit) sowie deren Pflege und Instandhaltung rechtfertigen zu können. Wegen der geringeren Bevölkerungsdichte sind vor diesem Hintergrund größere Haltestelleneinzugsbereiche angemessen.

Tabelle 22: Richtwerte Haltestelleneinzugsbereiche

Kategorie	Richtwerte Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie)	
	Straßenbahn/ Bus/ ALiTa	
Regelfall	300 m	
Hauptgeschäftsbereiche im Stadtzentrum	200 m	
Gebiete mit sehr geringer Bevölkerungsdichte (< 500 EW/qkm)	500 m	

Im Rahmen der Evaluierung des Nahverkehrsplans aus dem Jahr 2010 wurden keine signifikanten Mängel der flächenhaften Erschließung im Stadtgebiet ersichtlich. Zu dem Zeitpunkt verfügten bereits 86 % der Chemnitzerinnen und Chemnitzer über einen Haltestellenzugang, welcher unter 300 m liegt. Mit dem aktuell gültigen Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2016 konnten weitere Bedienungslücken geschlossen werden.

Anforderungen an die Bedienqualität

Die Standards der Bedienqualität gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder eine Direktverbindung handelt. Die Bewertung erfolgt für die festzulegenden Referenzhaltestellen, die als „maßgebend“ für die Erschließung und Bedienung des jeweiligen Stadtteils wirken.

Tabelle 23: Standards der Bedienqualität für die Verkehrstage Montag bis Freitag nach Relations- und Gebietskategorien

	Mindest-Bedienqualität (Montag bis Freitag; Taktfolge in Minuten)			
	Frühverkehr (04:45 ⁶⁴ bis 05:45 Uhr)	Tagesverkehr (05:45 bis 19:05 Uhr)	Abendverkehr (19:05 bis 22:45 Uhr)	Spätverkehr (22:45 bis 23:45 ⁶⁵)
Relationskategorie A (Stadtzentrum)				
Gebietskategorie I	20	10	20	30
Gebietskategorie II	20	20	20	30
Gebietskategorie III	30	30	30	60
Gebietskategorie IV	-	60	60	60
Relationskategorie B (nächstgelegenes B- oder C-Zentrum)				
Gebietskategorie I	-	20	20	-
Gebietskategorie II	-	20	20	-
Gebietskategorie III	-	30	30	-
Gebietskategorie IV	-	60	60	-
Relationskategorie C (Klinikum)				
Gebietskategorie I	30	20	30	-

⁶⁴ Beginn Tagverkehr zum Anschluss 4:45 Uhr; Anschluss 5:45 Uhr ist erster Anschluss, der von allen Referenzhaltestellen erreicht wird und zu allen Referenzhaltestellen führt

⁶⁵ 23:45 Uhr erster Nachtanschluss; 23:15 Uhr Ende Tagverkehr; Anschluss 22:45 Uhr ist letzter Anschluss der von allen Referenzhaltestellen erreicht wird und zu allen Referenzhaltestellen führt

Gebietskategorie II	30	20	30	-
Gebietskategorie III	-	30	60	-
Gebietskategorie IV	-	60	60	-

Tabelle 24: Standards der Bedienqualität für den Verkehrstag Samstag nach Relations- und Gebietskategorien

	Mindest-Bedienqualität (<u>Samstag</u> ; Taktfolge in Minuten)			
	Frühverkehr (04:45 ⁶⁶ bis 08:45 Uhr)	Tagesverkehr (08:45 bis 19:05 Uhr)	Abendverkehr (19:05 bis 22:45 Uhr)	Spätverkehr (22:45 bis 23:45 Uhr ⁶⁷)
Relationskategorie A (Stadtzentrum)				
Gebietskategorie I	30	15	20	30
Gebietskategorie II	30	20	20	30
Gebietskategorie III	60	60	60	60
Gebietskategorie IV	60	60	60	60
Relationskategorie B (nächstgelegenes B- oder C-Zentrum)				
Gebietskategorie I	-	30	-	-
Gebietskategorie II	-	30	-	-
Gebietskategorie III	-	60	-	-
Gebietskategorie IV	-	60	-	-
Relationskategorie C (Klinikum)				
Gebietskategorie I	30	30	30	-
Gebietskategorie II	30	30	30	-
Gebietskategorie III		60	60	-
Gebietskategorie IV		60	60	-

⁶⁶ Beginn Tagverkehr zum Anschluss 4:45 Uhr; Anschluss 5:45 Uhr ist erster Anschluss, der von allen Referenzhaltestellen erreicht wird und zu allen Referenzhaltestellen führt

⁶⁷ 23:45 Uhr erster Nachtanschluss; 23:15 Uhr Ende Tagverkehr; Anschluss 22:45 Uhr ist letzter Anschluss der von allen Referenzhaltestellen erreicht wird und zu allen Referenzhaltestellen führt

Tabelle 25: Standards der Bedienqualität für Verkehrstag Sonntag nach Relationskategorien und Gebietskategorien

	Mindest-Bedienqualität (<u>Sonn- und Feiertag</u> ; Taktfolge in Minuten)			
	Frühverkehr (04:45 ⁶⁸ bis 11:45 Uhr)	Tagesverkehr (11:45 bis 19:05 Uhr)	Abendverkehr (19:05 bis 22:45 Uhr)	Spätverkehr (22:45 bis 23:45 ⁶⁹)
Relationskategorie A (Stadtzentrum)				
Gebietskategorie I	30	30	20	30
Gebietskategorie II	30	30	20	30
Gebietskategorie III	60	60	60	60
Gebietskategorie IV	60	60	60	60
Relationskategorie B (nächstgelegenes B- oder C-Zentrum)				
Gebietskategorie I	-	-	-	-
Gebietskategorie II	-	-	-	-
Gebietskategorie III	-	-	-	-
Gebietskategorie IV	-	-	-	-
Relationskategorie C (Klinikum)				
Gebietskategorie I	-	60	30	-
Gebietskategorie II	-	60	30	-
Gebietskategorie III	-	60	60	-
Gebietskategorie IV	-	60	60	-

⁶⁸ Beginn Tagverkehr zum Anschluss 4:45 Uhr; Anschluss 5:45 Uhr ist erster Anschluss, der von allen Referenzhaltestellen erreicht wird und zu allen Referenzhaltestellen führt

⁶⁹ 23:45 Uhr erster Nachtanschluss; 23:15 Uhr Ende Tagverkehr; Anschluss 22:45 Uhr ist letzter Anschluss der von allen Referenzhaltestellen erreicht wird und zu allen Referenzhaltestellen führt

Anforderungen an die Verbindungsqualität

Die Anforderungen an die Verbindungsqualität werden zunächst für Montag bis Freitag aufgestellt.

Anforderungen an die Umsteigehäufigkeit

In den Relationskategorien sind die in Tabelle 26 definierten maximalen Umsteigevorgänge als Anforderung an die Umsteigehäufigkeit zu beachten.

Tabelle 26: Bedienstandards „Maximale Umsteigevorgänge“ (Mo-Fr)

Relationskategorie	Maximale Umsteigevorgängen aus Gebietskategorie nach ...		
	A (Zentrum)	B (Versorgungszentren)	C (Krankenhäuser)
Gebietskategorie I	0	1	1
Gebietskategorie II	0	1	1
Gebietskategorie III	1	1	2
Gebietskategorie IV	1	1	2

Anforderungen an die Reisezeit

Für die Messung der Angebotsqualität im NVR werden Bedienstandards für die Beurteilung der Reisezeiten auf den Relationskategorien definiert. Die Reisezeiten werden aus Nettofahrzeiten inkl. Umsteigezeiten ermittelt.

Die Anforderungen an die Reisezeiten gelten aktuell nicht als Mindeststandards, sondern werden als Orientierungswert definiert.

Tabelle 27: Bedienstandards „Maximale Reisezeiten“ (Mo-Fr)

Relationskategorie	Maximale Reisezeit aus Gebietskategorie nach ...		
	A (Zentrum)	B (Versorgungszentren)	C (Krankenhäuser)
Gebietskategorie I	20	20	30
Gebietskategorie II	30	20	30
Gebietskategorie III	30	30	45
Gebietskategorie IV	45	45	60

5.8.4 Ausblick

Ziel ist die vollständige Umsetzung der Bedienstandards und deren Weiterentwicklung im Zuge der weiteren Fortschreibungen der Nahverkehrsplanung. Nachdem im aktuellen NVP zunächst der Tagverkehr untersucht und Bedienstandards festgelegt wurden, muss in den Folgejahren auch der Nachtverkehr untersucht und bewertet werden. Es ist erklärtes Ziel, die Erschließungsqualität für die Teilräume weiter zu evaluieren und Standards festzulegen. Das Thema Verbindungsqualität soll weiter ausgebaut werden. Für die Umsteigevorgänge sollen maximale Übergangszeiten definiert werden. Weiterhin soll das Reisezeitverhältnis MIV/ÖV ermittelt, verglichen und Zielgrößen festgesetzt werden. Auch das Wochenende soll in die Betrachtung eingehen.

5.9 Qualitätsstandards für den ÖPNV in Chemnitz

5.9.1 Rolle der Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan

Als Bestandteil des Nahverkehrsplans beschreiben die Qualitätsstandards die vom Aufgabenträger Stadt Chemnitz angestrebte Qualität des ÖPNV-Angebotes. Sie sind Grundlage für eine einheitliche Bewertung der erbrachten Angebotsqualität und sind i.d.R. als **Mindeststandards** zu verstehen. Die Stadt Chemnitz kann dabei gemäß ihrer Aufgabenträgerschaft lediglich für den Teilbereich des straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) entsprechende Standards festlegen.

Mit dem Beschluss zum Nahverkehrsplan werden die Qualitätsstandards auch zu einer Selbstverpflichtung des Aufgabenträgers gegenüber den aktuellen und zukünftigen Nahverkehrskunden. Die notwendige Finanzierung zur Umsetzung der Qualitätsstandards erfolgt im Rahmen der Betrauung durch das Verkehrsunternehmen bzw. durch die Stadt Chemnitz, die Aufgabenträger und Straßenbauasträger in einem ist.

5.9.2 Qualitätsstandards

Die Qualität soll durch die Festlegung geeigneter Standards und durch deren Überwachung sichergestellt werden. Die folgenden Anforderungen beziehen sich auf alle Linienleistungen, für welche die Stadt Chemnitz Aufgabenträger ist sowie auf die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge und Dienstleistungen. Dabei wird nicht unterschieden, ob das direkt beauftragte Verkehrsunternehmen diese Linie selbst bedient oder an einen Nachauftragnehmer (Subunternehmer, Tochterunternehmen, ...) vergeben hat. Der Konzessionsinhaber für die jeweilige Verkehrsleistung in Aufgabenträgerschaft der Stadt Chemnitz ist entscheidend.

Dabei trägt das beauftragte Verkehrsunternehmen die Verantwortung für die Durchsetzung der Qualitätsstandards gegenüber seiner Nachauftragnehmer.

Als Mindeststandards und dort, wo keine Präzisierung erfolgt, gelten die Qualitätsstandards der Aufgabenträger Landkreise (Teil A, Punkt: Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten).

Weiterhin soll darauf hingewirkt werden, dass die Qualitätsstandards auch für Verkehrsunternehmen, die durch andere Aufgabenträger beauftragt werden und innerhalb der Stadt Chemnitz Haltestellen bedienen, gleichermaßen gelten. Als Mindeststandards sind hierfür die Standards des VMS anzusehen.

Anforderungen an die Fahrzeuge

Für die im Stadtverkehr Chemnitz zur Personenbeförderung zum Einsatz kommende Fahrzeugflotte werden folgende Kriterien festgelegt:

- Für alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge bei Straßenbahn und Bus ist die Einhaltung aller Qualitätsstandards unmittelbar verbindlich. Dabei ist es unerheblich, ob es sich um fabrikneue oder gebraucht erworbene Fahrzeuge handelt. Darüber hinaus sind bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen die aktuellen Richtlinien zu beachten. Notwendige Ausnahmen sind durch den Aufgabenträger zu genehmigen.
- Bei der Integration von Regionalbuslinien in parallel geführte Stadtbushaltestellen sollen die gleichen Qualitätskriterien (z.B. Einsatz von Niederflurfahrzeugen), wie im Stadtbusbereich gelten.
- Alle Anforderungen an die Barrierefreiheit werden in einem gesonderten Papier des Aufgabenträgers „Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz“ in Umsetzung von § 8 Abs. 3 PBefG geregelt, welches als B-028/2017 vom Stadtrat beschlossen wurde und Bestandteil des Nahverkehrsplanes ist. In diesem sind sowohl die Qualitätskriterien festgelegt, als auch ein Maßnahmenprogramm zur Umsetzung der Barrierefreiheit enthalten.
- Darüber hinaus gilt für alle Fahrzeuge: optische Fahrgastinformationssysteme außen (vorn mindestens Liniennummer und Fahrtziel, Seite rechts Liniennummer, Fahrtziel und ggf. Fahrtverlauf, hinten und Seite links mindestens Liniennummer) und innen (während der Fahrt Anzeige der nächsten Haltestelle mit Umsteigemöglichkeiten, des Fahrtverlaufes, bei Aufenthalt an der Haltestelle Anzeige von Liniennummer und Fahrtziel; bei Fahrzeuglängen von 15 Meter und mehr ist eine zweite Innenanzeige im hinteren Fahrzeugteil vorzusehen)
- Alle Fahrzeuge sind mit Klimaanlage auszustatten.

- Reinigung: kleine Verschmutzungen sind schnellstmöglich (spätestens an der nachfolgenden Endhaltestelle) zu entfernen. Bei größeren bis starken Verschmutzungen sind entsprechende Maßnahmen zur kurzfristigen Beseitigung zu ergreifen (z.B. über ein mobiles Reinigungsteam). Notfalls ist das Fahrzeug aus dem Umlauf zu nehmen und zu tauschen.
- Fahrzeugauslastung: Es ist sicherzustellen, dass an keiner Haltestelle Fahrgäste zurückbleiben müssen und dass die Auslastung der Fahrzeuge (bezogen auf die je Fahrzeugtyp maximal zugelassene Personenanzahl) im Mittelwert der Spitzenstunden (HVZ), gemessen am stärksten belasteten Querschnitt, 75 % nicht übersteigt.
- Ziel im Qualitätsmesssystem ist die Sicherung des hohen Prozentsatzes (95-100 %) an Fahrzeugen ohne Beanstandung, bezogen auf alle untersuchten Fahrzeuge pro Jahr.

Anforderungen an die Haltestellen

- Zur Verbesserung der Ausstattung, des baulichen Zustandes und der Erreichbarkeit der Haltestellen sowie zum barrierefreien Ausbau dieser sind Maßnahmen geplant, auf welche im Kapitel 5.10 Barrierefreiheit, Bezug genommen wird. Dabei ist dem barrierefreien Ausbau der Vorzug zu geben.
- Alle Anforderungen an die Barrierefreiheit werden in einem gesonderten Papier des Aufgabenträgers „Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz“ in Umsetzung von § 8 Abs. 3 PBefG geregelt. In diesem werden sowohl die Qualitätskriterien festgelegt und es ist ein Maßnahmenprogramm zur Umsetzung der Barrierefreiheit enthalten. Dies gilt auch für Maßnahmen im Umleitungs- und Baustellenverkehr.

Darüber hinaus gilt für alle Haltestellen:

- Die mit der CVAG abgestimmten Regelbauweisen der Stadt Chemnitz zum barrierefreien Bauen im öffentlichen Verkehrsraum und an Haltestellen sind zu beachten.
- Es ist eine Gestaltungsrichtlinie mit Festlegungen zu Gestaltung, Materialeinsatz und Ausstattung von Haltestellen im Stadtgebiet zu erarbeiten und nach Vorliegen zu beachten. Bis dahin gilt die Anlehnung an die Gestaltung der letzten Umbauprojekte (z. B. Reichenhainer Straße, Bernsdorfer Straße sowie entlang der Ringbuslinie).
- Das Verkehrsunternehmen hat für eine vollständige, gut lesbare und kontrastreiche Gestaltung der Fahrgastinformation an den Haltestellen zu sorgen.
- Der Grad der Sauberkeit in den Fahrgastunterständen und an Haltestellen ist weiter zu erhöhen und zu stabilisieren. Insbesondere sind Verschmutzungen durch den jeweils festgelegten Verantwortlichen kurzfristig zu beseitigen (z.B. über ein mobiles Reinigungsteam). Für die Gewährleistung der Sauberkeit an Haltestellen werden regelmäßige Kontrollen durchgeführt. Ggf. wird die Stichprobe erhöht. Die Reinigung der Bushaltestellen erfolgt in der Regel durch die Grundstücksanlieger gemäß Straßenreinigungssatzung. Die Böden in den Fahrgastunterständen werden im Auftrag der Stadt Chemnitz alle 3 Wochen gereinigt, die Abfallbehälter wöchentlich geleert. Im Innenstadtbereich erfolgt die Reinigung aller Haltestellen täglich.
- Die Umsteigebedingungen an Verknüpfungspunkten sollen verbessert werden. Die Probleme hinsichtlich Sichtbeziehungen und Wegelänge an Verknüpfungsstellen können nur über Umbauplanungen und deren Umsetzung behoben werden. Hierzu müssen sich die für die jeweilige Infrastruktur Verantwortlichen verständigen und finanzielle Mittel investieren.
- Vorhandene bzw. weitergehende Vereinbarungen zwischen der Stadt und den Verkehrs-/Infrastrukturunternehmen zur Vorhaltung der Haltestelleninfrastruktur sind jeweils verbindlich einzuhalten.
- Ziel im Qualitätsmesssystem ist das Erreichen eines Prozentsatzes der Haltestellen ohne Beanstandung von 95% aller untersuchten Haltestellen pro Jahr.

Anforderungen an den Betriebsablauf

- Sicherzustellen ist, dass grundsätzlich an den Einstiegshaltestellen kein zu frühes Abfahren (vor fahrplanmäßiger Abfahrt) erfolgt.
- Zur Analyse der Pünktlichkeit sind die zwischen Aufgabenträger und VU festgelegten Prüfreregularien weiter zu führen und zu verfeinern (Auswertung ITCS und Stichprobenkontrolle bzgl. Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit)

- Programme zur Einrichtung/Weiterentwicklung des ITCS einschließlich des Betriebes der dynamischen Fahrgastinformation sind weiterzuführen bzw. abzuschließen.
- Einsatz ausschließlich von Personal mit den notwendigen fachlichen und persönlichen Eignungen, insbesondere mit Kenntnissen der Beförderungs- und Tarifbestimmungen des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (VMS), verkehrsgeografischen Grundkenntnissen (Ortskenntnis), sicherem Umgang mit der Fahrzeug-, Abfertigungs- und Kommunikationstechnik sowie sicherer Anwendung der deutschen Sprache
- Umleitungs- und Baustellenverkehr: geeignete Beschilderung und Wegweisung von der verlegten Haltestelle zur Ersatzhaltestelle sowie Bekanntmachung (Internet usw.)
- Stadt: Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit durch Reduzierung der Behinderungszeiten an Lichtsignalanlagen (LSA) und beim Verlassen von Haltestellen durch Rückbau der Haltestellenbuchten.

Verbundintegration und Tarifierung

Für die Integration des Stadtverkehrs in Chemnitz in den Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) sowie die Anwendung von Beförderungstarifen im Stadtgebiet Chemnitz gelten die folgenden Festlegungen:

- Das Chemnitzer Stadtgebiet ist im vollen Umfang Teilgebiet des VMS (Tarifzone 13).
- Das den Stadtverkehr Chemnitz (Straßenbahn und Bus) betreibende Verkehrsunternehmen muss die Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen des Verkehrsverbundes Mittelsachsen anerkennen,
- dem Kooperationsvertrag des Verkehrsverbundes Mittelsachsen beitreten und
- in die entsprechenden Leit- und Kommunikationssysteme des VMS eingebunden sein, insbesondere in das Verbundkommunikationssystem (VKS) und das automatische Fahrgastzählsystem (AFZS).
- Die Anwendung eines Haustarifes für Fahrten innerhalb des VMS-Gebietes durch das Unternehmen ist nicht zulässig.
- Anschlüsse mit anderen Linien des straßengebundenen ÖPNV sowie des SPNV sind über den VMS abzustimmen.

Marketing, Werbung und Sonstige Anforderungen

Die Sicherung und Steigerung der Kundenzufriedenheit sowie die Neukundengewinnung sind eine wichtige Grundlage für einen wachsenden Anteil des ÖPNV am Modal Split (Anteil ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen). Auf diesem Gebiet sind durch das Verkehrsunternehmen (VU) weitreichende Anstrengungen zu unternehmen:

- Das VU soll geeignete Methoden nutzen oder eigene Verfahren zur objektiven Beurteilung der Zufriedenheit der Fahrgäste entwickeln. Bewährte Verfahren sind kontinuierlich weiterzuführen (z.B. mit Aufgabenträger abgestimmtes Kundenbarometer).
- Die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit ist durch das VU so zu gestalten, dass die Nutzer des ÖPNV jederzeit auf umfangreiche Informationen zugreifen können bzw. telefonisch einen Ansprechpartner erreichen (Kundenbindungsmanagement). Die Entwicklung einer Strategie zur Gewinnung von Neukunden bzw. Aktionen, die weitere Zielgruppen von den Vorteilen des Systems überzeugen, sind ausdrücklich erwünscht (Kundengewinnungsmanagement).
- Gezielte Maßnahmen der Kommunikation (integriertes Kommunikationskonzept) unterstützen die Marktdurchdringung. Unter Anderem ist dabei die Bewerbung der konkreten Angebote in klar abgrenzbaren Quartieren zu forcieren (z. B. Quartierbus).
- Das interne Beschwerdemanagementsystem des VU soll den zielführenden Abgleich von angebotener und wahrgenommener Leistungs- und Servicequalität sichern.
- Grundsätzlich müssen alle eingesetzten Fahrzeuge (Busse und Bahnen) als Teil des Chemnitzer ÖSPV-Angebotes erkennbar sein. In der Regel wird das durch die VU-typische Farbgebung sichergestellt. Dieser Anforderung muss sich die Werbung an den Fahrzeugen unterordnen. Über die genaue Ausgestaltung dieses Qualitätskriteriums müssen sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vorbehaltlich der laufenden Verträge verbindlich abstimmen, u. a. über die Festlegung von Typenblättern und Festlegungen zum Umgang mit Ausnahmen. Das Ergebnis dieser Abstimmung ist zu dokumentieren.
- Werbung an den Fahrzeugaußenflächen soll vorrangig den Zielen der Imagesicherung des ÖPNV dienen.

- Die Werbung muss ein Höchstmaß an Komfort und Sicherheit für die Fahrgäste während der Fahrt und damit eine ungehinderte Sicht nach draußen von allen Sitz- und Stehplätzen gewährleisten.
- Die Werbung darf nicht gegen die Interessen des Auftraggebers, dem Grundanliegen des Nahverkehrsplans oder gegen die allgemein anerkannten Normen von Moral und Ethik verstoßen. Sie darf insbesondere nicht gegen Vorschriften der StVZO, STVO, BO-Strab und BO-Kraft verstoßen. Die in der Wirtschaftswerbung jeweils gültigen Bestimmungen und Grundsätze (z.B. die inhaltliche Verantwortung des Werbetreibenden) sind ebenfalls zu beachten.
- Werbung für politische Parteien, Verbände und ihnen gleichgestellte gesellschaftliche Organisationen oder Institutionen ist nicht zulässig.
- Werbung für Genussmittel (außer standortbezogene Werbung) ist untersagt.
- Der Werbung für Veranstaltungen in Chemnitz und Umgebung ist der Vorzug gegenüber der für überregionale Veranstaltungen zu geben.
- Die Werbung darf nicht zu Störungen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung führen sowie nicht den Straßenbahn- und Omnibusbetrieb beeinträchtigen.

5.9.3 Ausblick

Ziel ist die stetige Erhöhung der Qualität des Nahverkehrsangebotes. Standards allein sichern noch keine Qualität. Regelmäßige Kontrollen und ein festgelegtes Sanktionssystem sind hierzu geeignete Mittel.

Das bisher praktizierte Qualitätsmanagementsystem ist ein geeignetes Instrument, welches Kontrollmechanismen festlegt und den Grad der Einhaltung der Qualitätsstandards feststellt. Eine Fortschreibung, zum Beispiel durch die Erhöhung der Stichprobe oder die Aufnahme weiterer Kriterien, ist ausdrücklich gewollt. Perspektivisch soll z. B. das Kriterium „Beförderungsqualität“ aufgenommen werden, welches die Fahrzeugauslastung überprüft. In Abhängigkeit der Fahrgastnachfrage sollen die Fahrzeuggrößen so gewählt werden, dass „Stehenbleiber“ vermieden werden.

Hauptanliegen ist es weiterhin, das bereits erreichte Qualitätsniveau zu stabilisieren und sicher einzuhalten.

5.10 Barrierefreiheit

5.10.1 Maßnahmen

Alle Maßnahmen und Anforderungen an die Barrierefreiheit sind in dem gesonderten Papier des Aufgabenträgers „Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz“ in Umsetzung von § 8 Abs. 3 PBefG geregelt. In diesem sind sowohl die Qualitätskriterien festgelegt, als auch ein Maßnahmenprogramm zur Umsetzung der Barrierefreiheit enthalten und Ausnahmen definiert. Das Maßnahmenprogramm zur Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV in Chemnitz beinhaltet als wesentlichste Themenfelder:

- die Haltestelleninfrastruktur,
- die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge,
- die Kommunikation mit den Kunden sowie
- den Betrieb und die Unterhaltung der Anlagen (u.a. Baustellen, Winterdienst).

Im „Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz“ sind neben der Priorisierung von Maßnahmen auch die Umsetzungszeiträume festgesetzt und Ausnahmen definiert. Die Finanzierung des barrierefreien Umbaus der Bushaltestellen, entsprechend der festgelegten Priorisierung, erfolgt seit 2016 über den Haushalt der Stadt Chemnitz unter Einbeziehung von Fördermitteln. Dieses Programm ist auch weiterhin Bestandteil des NVP.

Beginnend ab dem Jahr 2020 werden die Regelweisen zum barrierefreien Bauen in der Stadt Chemnitz grundlegend überarbeitet. Aufgrund der Evaluierung der DIN 32984 (Bodenindikatoren im Öffentlichen Raum) und weiterer Fragestellungen sollen die Regelbauweisen auf einen aktuellen Stand gebracht und um weitere Themenbereiche ergänzt werden.

In diesem Prozess wird sich zeigen, ob auch Auswirkungen auf das „Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz“ zu erwarten sind und hier auch eine Überarbeitung notwendig wird. Bis dahin erfolgt eine stetige Umsetzung der festgelegten Maßnahmen.

5.10.2 Ausnahmenfestlegungen nach § 8 Abs. 3 PBefG

Eingangs, in der Erläuterung zum novellierten PBefG, wurde dargelegt, dass § 8 Abs. 3 PBefG Ausnahmen zulässt, insofern diese konkret benannt und begründet werden.

Ausnahmen hinsichtlich der Barrierefreiheit des ÖPNV definiert die Stadt Chemnitz im „Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz“.

5.11 Infrastrukturmaßnahmen

Ausbaustandards – Haltestellen

Beim Ausbau der Haltestelleninfrastruktur gelten die Inhalte der EAÖ – *Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (jeweils gültige Ausgabe)* als Mindeststandards.

Des Weiteren haben der Neubau bzw. die Sanierung von Bushaltestellen, wie in den Qualitätsstandards (Kap. 5.9.2) dargelegt, ausschließlich nach jeweils gültiger Fassung der Regelbauweise zum barrierefreien Bauen bzw. Festlegung von Ausnahmen nach Einzelfallprüfung zu erfolgen.

Maßnahmen – Haltestellen- und Streckeninfrastruktur

Maßnahmen im Bereich der Haltestelleninfrastruktur umfassen das Anpassen der derzeit vorhandenen Haltestellen entsprechend dem aktuellen Bedarf (barrierefreier Umbau, Verlegung, Rückbau, Neubau von Haltestellen), der Ausbau von Haltestellen zum Umsteigen zwischen kreuzenden Linien (Netzprinzip) und der Ausbau von Verknüpfungsstellen verschiedener Verkehrsträger.

Chemnitzer Modell

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Chemnitzer Modells Stufe 2 wurde eine Erweiterung der Straßenbahn im Stadtgebiet vorgenommen. Es erfolgte der Neubau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse zwischen Bernsdorfer Straße über Reichenhainer Straße/ TU-Campus bis Fraunhofer Straße (Inbetriebnahme 12/2017) und zukünftig weiter zur Anbindung an das Eisenbahnnetz nördlich der Werner-Seelenbinder-Straße zur Durchbindung über Thalheim nach Aue (Inbetriebnahme voraussichtlich Mitte 2021).

Weitere Ausführungen zum Konzept des Chemnitzer Modell sind auf Grund der Aufgabenträgerschaft des VMS für den SPNV im Teil A des Nahverkehrsplans enthalten.

Haltestellen Stadt Chemnitz

Im Rahmen der weiteren Ausgestaltung des Stadtbusliniennetzes erfolgen weitere Infrastrukturmaßnahmen im Haltestellennetz durch die Stadt Chemnitz.

Ein Neu- oder Ausbau erfolgt stets unter Berücksichtigung der Kriterien der Barrierefreiheit. Der barrierefreie Umbau vorhandener Bushaltestellen folgt den Festlegungen und der Prioritätenliste des „Programms zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz“.

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen bei der Haltestelleninfrastruktur vorgesehen:

Tabelle 28: Maßnahmen – Haltestellen Stadt Chemnitz

Maßnahmen	Beschreibung	Planungsstand
Öffnung Bahnsteigtunnel Hauptbahnhof, Dresdner Str.	Bau Zuwegung Dresdner Str., Fußgängerquerung, inkl. Neubau Haltestelle Hbf., Dresdner Str. für Linien 21 und 31	Inbetriebnahme Haltestelle zum Fahrplanwechsel 12/2020
Busschleuse Dresdner Str./Hainstr.	ÖSPV-Verbindung Dresdner Str./Hainstr. um direkte Anfahrt Sachsenallee mit Linie 21 zu gewährleisten inkl. Neubau HS Philippstr.	Entwurfs- und Genehmigungsplanung 2010, Aktualisierung 2020, Realisierung offen
Neubau Haltestelle Bruno-Granz-Str. Richtung Südring	Erschließung Ärztehaus, Verknüpfung mit Straßenbahnen 4 und 5	Verkehrsschau 2014, als separate Maßnahme aufgrund der Abhängigkeiten schwierig, Umbau in Planung Wladimir-Sagorski-Straße integriert, Zeitschiene offen

Maßnahmen	Beschreibung	Planungsstand
Verlagerung Regionalbusbahnhof von Georgstraße an Hauptbahnhof (Vorplatz, Bahnhofstr.)	Verbesserung der Verknüpfung, Schaffung „Mobilitätsdrehscheibe“ Hauptbahnhof	Entwurfsplanung 2020, weitere Planungsstufen und Umsetzung nach Sicherung der Finanzierung
Verlagerung Fernbusbahnhof von Georgstraße an Hauptbahnhof (Zugang Ost, Dresdner Str.)	Verbesserung der Verknüpfung, Schaffung „Mobilitätsdrehscheibe“ Hauptbahnhof	Ausführungsplanung 2020, Umsetzung nach Sicherung der Finanzierung

Haltestellen- und Streckeninfrastruktur CVAG

Durch die CVAG werden zur weiteren Umsetzung der Netzerneuerungen ebenfalls Infrastrukturmaßnahmen erbracht. Im Zusammenhang mit Maßnahmen zum Chemnitzer Modell liegt die Vorhabenträgerschaft jedoch beim VMS.

Tabelle 29: Maßnahmen - Infrastruktur CVAG

Maßnahmen	
Ertüchtigung/Neubau Gleichrichterunterwerke (GUW)	→ 3 GUW
Erneuerung Sekundärtechnik GUW's	→ 1 GUW
Erneuerung/ Erweiterung Niederspannung/ Eigenbedarfsversorgung	
Fahrleitung	→ 3,5 Kilometer Fahrleitung
Gleiserneuerungen	→ 3,15 Kilometer Doppelgleis
Erweiterung Straßenbahnnetz	→ 7,3 Kilometer Doppelgleis
Erweiterung Buswerkstatt	
Neubau Erdgastankstelle, Werner-Seelenbinder-Straße	
Umbau Wendeanlagen	
Chemnitzer Modell, Stufe 4, 1. Planfeststellungsabschnitt	→ 2,5 Kilometer Doppelgleis
Sonstige Streckeninfrastruktur	
Beseitigung Hochwasserschäden 2013 Annaberger Straße, 3.BA	→ 0,15 Kilometer Doppelgleis
Anpassung der Straßenbahnhaltestellen auf Bahnsteighöhe 24 cm zur Gewährung vollständiger Barrierefreiheit	

5.12 Fahrzeuge und Technik

Neben der Neuanschaffung von Fahrzeugen durch den VMS für das Chemnitzer Modell (siehe NVP Teil A) werden durch die CVAG Maßnahmen im Bereich Fahrzeugbeschaffung und Technik im Zeitraum der Gültigkeit des Nahverkehrsplanes vorgesehen.

Tabelle 30: Fahrzeugneubeschaffung und fahrzeugbezogene Maßnahmen

Maßnahmen	
Anschaffung von Erdgas-Omnibussen	→ 30 Busse
Anschaffung Niederflurgelenkstraßenbahnen (2-Richtungsfahrzeuge)	→ 10 Straßenbahnen
Aufstellung von stationären Fahrausweisverkaufsautomaten	→ 14 Automaten
Einsatz ITCS	
Weiterentwicklung von e-Ticketing	

6 Finanzierung

6.1 Finanzierung Leistungserbringung

Der überwiegende Anteil der Finanzierung des ÖSPV-Angebotes in Chemnitz wird aus dem Fahrkartenverkauf erzielt. Für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung des ÖSPV im Verantwortungsbereich der Stadt Chemnitz als Aufgabenträger erhalten Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsinfrastrukturbetreiber zudem einen finanziellen Ausgleich. Der Ausgleich, der bei dem beauftragten Verkehrsunternehmen durch die Leistungserbringung des ÖSPV entstehenden Verluste, wird derzeit durch einen steuerlichen Querverbund (Versorgungs- und Verkehrsholding) realisiert, bei welchem die Erträge aus dem Versorgungsbereich mit den Verlusten aus dem Verkehrsbereich verrechnet werden. Vertragliche Basis für diesen Verlustausgleich bilden einerseits der Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag zwischen Holding und Verkehrsunternehmen und andererseits (seit 01.01.2020) der Öffentliche Dienstleistungsvertrag der Stadt Chemnitz gegenüber der CVAG (Verkehrsunternehmen), welcher die EU-rechtlichen Vorgaben für den finanziellen Ausgleich der ÖSPV-Leistungserbringung umsetzt.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA) i.S.d. Art. 2 lit. i), Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007, § 8a Abs. 1 PBefG, § 3 Abs. 2 SächsÖPNVG bildet in der Form einer Gesellschafterweisung nach §§ 291, 308 AktG die Basis für das gesamtstädtische Verkehrsangebot und das Verhältnis der Stadt Chemnitz als Aufgabenträger gegenüber der CVAG als beauftragtes Verkehrsunternehmen.

Dieser ÖDA dient der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß § 4 RegG, § 8 Abs. 3, § 8a Abs. 1 PBefG, § 2 Abs. 1 SächsÖPNVG durch ein integriertes Gesamtverkehrsangebot von Bus- und Straßenbahnlinien in Chemnitz einschließlich abgehender Linien in benachbarte Gebiete. Die CVAG erbringt die vom ÖDA umfassten Verkehrsdienste in Erfüllung der in diesem ÖDA geregelten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

Mit dem ÖDA wird die CVAG als interner Betreiber der Stadt mit der Verwaltung und Erbringung der von diesem ÖDA umfassten öffentlichen Personenverkehrsdienste mit Straßenbahn, Bus und Bedarfsverkehren bzw. anderen Bedienformen sowie der Sicherstellung der hierfür erforderlichen Vorleistungen als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen i.S.v. Art. 2 lit. i) VO (EG) Nr. 1370/2007 betraut.

Die Stadt finanziert etwaige Ausgleichsleistungen auf Grundlage dieses ÖDA als Alleingesellschafterin der VVHC derzeit über den steuerlichen Querverbund, d.h. die Finanzierung erfolgt grundsätzlich über den Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag zwischen der VVHC und der CVAG. Die Stadt stellt der VVHC hierfür bei finanzieller Notwendigkeit städtische Zuschüsse aus ihrem Haushalt zur Verfügung, die an die CVAG weiterzuleiten sind.

Die Finanzierung des ÖSPV ist seit 2018 nicht ausschließlich durch den steuerlichen Querverbund zu realisieren, da die Erträge aus dem Versorgungsbereich den erforderlichen Verlustausgleich aus dem Verkehrsbereich nicht mehr abdecken. Mit dem Beschluss des Stadtrates am 27.01.2016 wurde die Verwaltung beauftragt, ein Konzept zur Finanzierung des "Angebotsnetzes 2017+ erweitert" zu erstellen. Dieses wurde als B-262/2016 am 09.11.2016 vom Stadtrat beschlossen.

Voraussetzung für die volle Gewährung des finanziellen Ausgleichs an die CVAG ist die Erfüllung der im ÖDA festgeschriebenen Mengen-, Leistungs- und Qualitätsstandards (Grundlage ist der Nahverkehrsplan, das „Angebotsnetz 2017+ erweitert“ sowie dessen jeweils gültige Fortschreibungen). Auch bei Gewährung eines angemessenen Ausgestaltungsspielraums in der konkreten betrieblichen Umsetzung müssen sich die Ziele und Vorgaben des ÖDA im tatsächlichen Betrieb erkennbar widerspiegeln.

Der Ausgleich zur Vorhaltung der ortsfesten **Infrastruktur** dient zur Sicherung der Aufwendungen für:

- Fahrwegvorhaltung,
- Fahrweginstandhaltung,
- Betriebshöfe und Abstellanlagen sowie
- Verwaltung und das Management.

Zur Durchführung des **Betriebes** werden Aufwendungen für:

- Fahrdienst und Anmietung,

- Treibstoffverbrauch,
- Fahrzeugvorhaltung,
- Fahrzeuginstandhaltung,
- Planung, Überwachung und Steuerung sowie
- Vertrieb, Verwaltung, Management

ausgeglichen. Dabei sind die Erträge aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Leistung zu berücksichtigen.

Für die Fortschreibung der Ausgleiche sind Indizes für die Preisgleitung angenommen, die auf der Grundlage der üblichen Preissteigerungen und in Auswertung der Entwicklung des ÖSPV ermittelt werden.

6.2 Finanzierung Infrastruktur

6.2.1 Finanzierung Haltestellen (Stadt Chemnitz)

Im Teil A des NVP wurde im Kapitel 5 „Finanzierung/Barrierefreier Ausbau Haltestelleninfrastruktur“ dargelegt, dass der finanzielle Aufwand pro Haltestelle (i. d. R. zwei Steige) im städtischen Aufgabenträgergebiet bei einem Auftragsumfang „Barrierefreier Ausbau einer Haltestelle inklusive Neubau eines Fahrgastunterstands“ mindestens 40.000 € beträgt. Dieser Betrag ist als grobe Schätzung zu verstehen und wurde aus Projektanmeldungen im Landesinvestitionsprogramm des Freistaates Sachsen ermittelt.

Die Kosten des barrierefreien Haltestellenausbaus sind entsprechend der aktuell gültigen Förderrichtlinien förderfähig und werden z. Z. mit Finanzhilfen von 75 % der zuwendungsfähigen Kosten gefördert.

Im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Chemnitz gibt es über 530 Haltestellen, in der Regel mit zwei Steigen in Hin- und Rückrichtung. In der Vergangenheit wurden in Chemnitz bereits ca 25% aller Haltestellen barrierefrei ausgebaut. Die Kosten des Ausbaus richteten sich dabei nach dem jeweiligen Ausbauzustand der Haltestellen. Das Kostenspektrum für den barrierefreien Ausbau einer Halteposition bewegt sich je nach Umfang der notwendigen Maßnahmen (einfache Nachrüstung von Bodenindikatoren bis vollständiger Umbau) von 1.500 € bis über 20.000 €⁷⁰. Muss im Zuge des Haltestellenausbaus auch die Fahrbahndecke angepasst werden (besondere Bauformen, z. B. „halbstarre Decke“), steigen die Kosten pro Haltestelle weiter an. Der Aus- und Umbau von Straßenbahnhaltestellen ist in Abhängigkeit von Art und Umfang der notwendigen Baumaßnahmen systembedingt immer sehr viel kostenintensiver als der Ausbau von Bushaltestellen.

Eine exakte Kostenschätzung für einen flächendeckend barrierefreien Haltestellenausbau kann nicht abschließend erfolgen, jedoch gibt der Beschluss (B-028/2017) zum „Programm zur Schaffung eines Barrierefreien ÖPNV in Chemnitz“ einen Ausblick (Erarbeitungsstand 2016).

⁷⁰ BAG Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise zum Umgang der ÖPNV-Aufgabenträger mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG (2014)

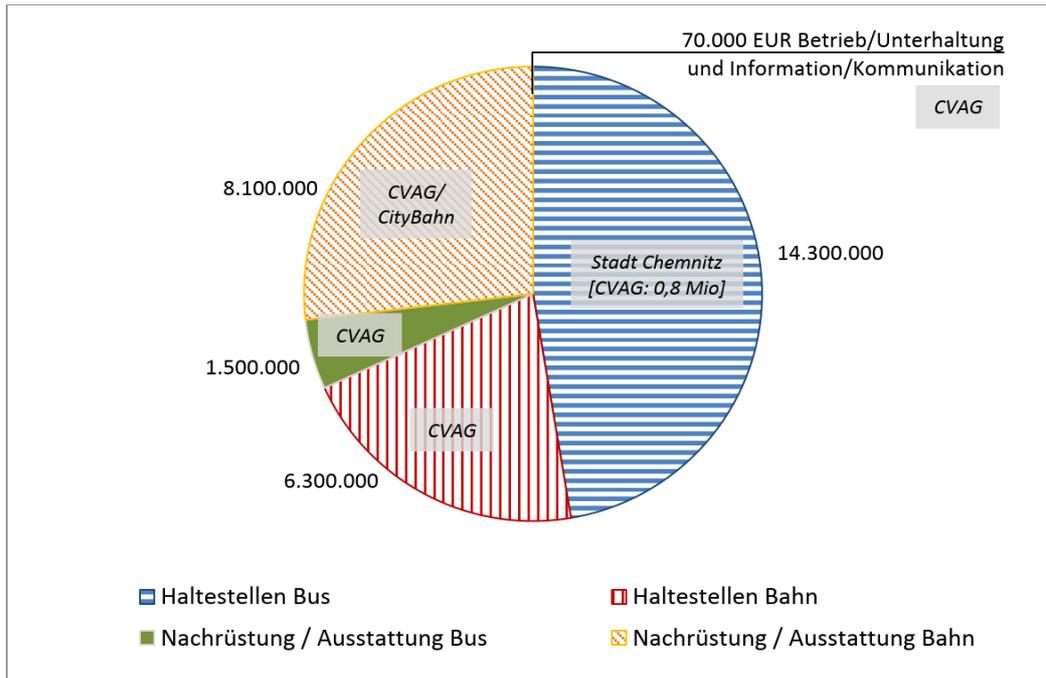


Abbildung 26: Verteilung der geschätzten Gesamtkosten für Stadt und CVAG in EUR (Quelle: B-028/2017)

Das von der Stadt Chemnitz erarbeitete und laufend aktuell gehaltene digitale Haltestellenkataster zeigt, welchen Ausbauzustand alle städtischen Haltestellen zum aktuellen Zeitpunkt aufweisen. Die ständige und gewissenhafte Aktualisierung des Katasters erfordert einen hohen personellen Aufwand, aber es ist damit auch möglich, Priorisierungen zum zeitlichen Verlauf und Ausbaumumfang in einer Maßnahmenliste festzulegen.

Die Stadt Chemnitz ist bestrebt, auch zukünftig jährlich einen festen Betrag, der ausschließlich zur Realisierung des Haltestellenausbauprogramms vorgesehen wird, in ihren Haushalt einzustellen.

Der Neubau von Haltestellen wird ebenfalls mit Fördermitteln und Haushaltsmitteln der Stadt Chemnitz geplant. Eine fundierte Planung, Finanzierung und Umsetzung (einschließlich Fahrzeugbeschaffung und Haltestellenbau) mit Legitimation des Stadtrates hat so zum Beispiel zu einer kurzen Zeitschiene bei der Umsetzung der anspruchsvollen Ringbuslinie geführt und zum Erfolg der Linie beigetragen.

Aufgrund der Umsteigebeziehungen zwischen PlusBus-Linien und städtischem ÖV an gemeinsamen Haltestellen und den damit zusammenhängenden Aufenthaltszeiten für Fahrgäste ergeben sich ggfs. besondere Anforderungen bzgl. Größe der Wartefläche, Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz. Bei nachweisbarem Bedarf sind Veränderungen an der Haltestelleninfrastruktur durch den Straßenbaulastträger zu planen und umzusetzen. Dabei können zusätzliche Kosten für Flächenerwerb, Bauleistungen, zusätzliche Ausstattung, Reinigung und Instandhaltung entstehen.

6.2.2 Finanzierung Haltestellen- und Streckeninfrastruktur (CVAG)

Die nachfolgend genannten Planzahlen basieren auf der vorliegenden mittelfristigen Investitionsplanung der CVAG für die Jahre 2021 bis 2025. Die Umsetzung und Finanzierung der Maßnahmen erfolgt vorbehaltlich der Bereitstellung von Fördermitteln durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr.

<i>Investitionsplanung in T€</i>						
	Summe 2021-2025	2021	2022	2023	2024	2025
Streckeninfrastruktur	72.490,0	9.380,0	19.740,0	17.445,0	12.390,0	13.535,0
<u>Investitionsplanliste (vgl. Infrastrukturmaßnahmen):</u>						
Ertüchtigung GUV's						
Erneuerung Sekundärtechnik GUV's						
Erneuerung/ Erweiterung Niederspannung/ Eigenbedarfsversorgung						
Fahrleitung						
Gleiserneuerungen.						
Erweiterung Straßenbahnnetz						
Erweiterung Buswerkstatt						
Neubau Erdgastankstelle, Werner-Seelenbinder-Str.						
Umbau Wendeanlagen						
Chemnitzer Modell, Stufe 4, 1. Planfeststellungsabschnitt						
Sonstige Streckeninfrastruktur						
Beseitigung Hochwasserschäden 2013 Annaberger Straße, 3.BA						
Anpassung der Straßenbahnhaltestellen auf Bahnsteighöhe 24 cm zur Gewährung vollständiger Barrierefreiheit						

6.3 Finanzierung Fahrzeuge und Technik (CVAG)

<i>Investitionsplanung in T€</i>						
	Summe 2021- 2025	2021	2022	2023	2024	2025
Fahrgastinformation/ Abfertigungstechnik	4.646,3	2.036,3	1.080,0	415,0	545,0	570,0
<u>Investitionsplanliste (vgl. Infrastrukturmaßnahmen):</u>						
Stationäre Fahrausweisverkaufsautomaten						
Einsatz ITCS						
Weiterentwicklung von e-Ticketing						
Fahrzeugbeschaffung	31.974,7	7.784,7	4.570,0	4.570,0	2.850,0	12.200,0
<u>Investitionsplanliste (vgl. Infrastrukturmaßnahmen):</u>						
Anschaffung von Erdgas-Omnibussen						
Anschaffung Niederflurgelenkstraßenbahnen (2-Richtungsfahrzeuge)						

Die genannten Planzahlen basieren auf der vorliegenden mittelfristigen Investitionsplanung für die Jahre 2021 - 2025. Die Umsetzung und damit Finanzierung der Maßnahmen erfolgt vorbehaltlich der Bereitstellung von Fördermitteln durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr.

Durch die CVAG wird für Haltestellen- und Streckeninfrastruktur sowie für Fahrzeuge und Technik ein Investitionsvolumen von fast 109 Mio. € in den folgenden Jahren vorgesehen.

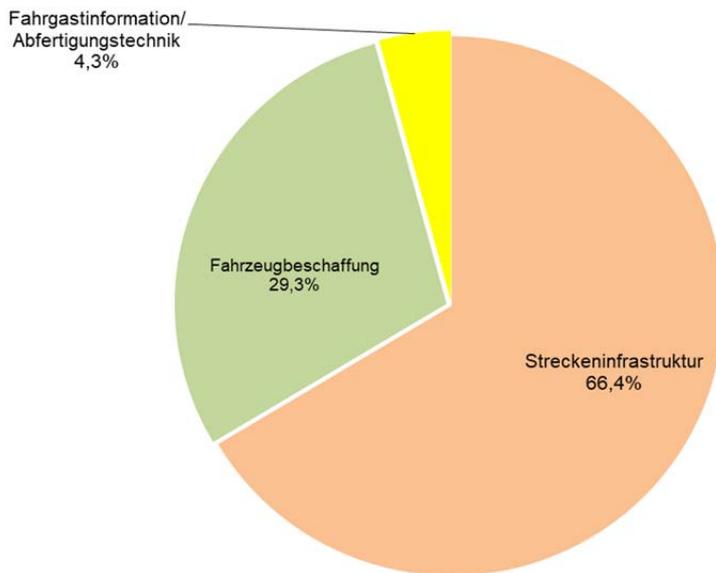


Abbildung 27: Anteile des Investitionsvolumens nach Maßnahmen (2021 - 2025)

Anlagenverzeichnis

Anlage 1a:	Analyse Stadtstruktur
Anlage 1b:	Prognose Stadtstruktur
Anlage 2a:	Karte: Schulstandorte
Anlage 2b:	Quell-Ziel-Beziehung auspendelnder Schüler
Anlage 3:	Karte: Flächennutzung Gewerbe
Anlage 4:	Karte: Standorte Einzelhandel
Anlage 5:	Karte: Standorte Soziale Versorgung
Anlage 6:	Karte: Standorte Sport-Kultur-Freizeit
Anlage 7a:	Verkehrsangebot Montag – Freitag (schultags) – Fahrplan 2019/2020
Anlage 7b:	Verkehrsangebot Montag – Freitag (ferientags) – Fahrplan 2019/2020
Anlage 7c:	Verkehrsangebot Samstag – Fahrplan 2019/2020
Anlage 7d:	Verkehrsangebot Sonntag/Feiertag - Fahrplan 2019/2020
Anlage 7e:	Verkehrsangebot einfahrender Regionalverkehrslinien – Fahrplan 2019/2020
Anlage 7f:	Verkehrsangebot Ergänzende Angebote – Fahrplan 2019/2020
Anlage 8:	Leistungsumfang (Fahrplankilometer/a) Fahrplan 2019/2020
Anlage 9:	Karte: Einzugsbereiche Haltestellen
Anlage 10a:	Karte: Angebotsnetz Großraum
Anlage 10b:	Karte: Angebotsnetz Zentrum
Anlage 11:	Verknüpfungspunkte gemäß ÖDA
Anlage 12a:	Karte: Ausbaustand Barrierefreiheit von Haltestellen
Anlage 12b:	Karte: Ausbaustand Dynamische Fahrgastinformation an Haltestellen
Anlage 13a:	Plan Verkehrsangebot Montag – Freitag (schultags) – Fahrplan ab 12/2020
Anlage 13b:	Plan Verkehrsangebot Montag – Freitag (ferientags) – Fahrplan ab 12/2020
Anlage 13c:	Plan Verkehrsangebot Samstag – Fahrplan ab 12/2020
Anlage 13d:	Plan Verkehrsangebot Sonntag/Feiertag - Fahrplan ab 12/2020
Anlage 14:	Plan Leistungsumfang (Fahrplankilometer/a) Fahrplan ab 12/2020
Anlage 15:	Verknüpfungspunkte mit Priorisierungskategorien
Anlage 16a:	Karte: Referenzhaltestellen
Anlage 16b:	Übersicht der Referenzhaltestellen

Steckbrief: Stadtstruktur

Chemnitz, Stadt					
Einwohner 31.12.2018	247.721				
Fläche	221 km ²				
Einwohnerdichte	1119 EW/ km ²				
Stadtgliederung					
Stadt-/Ortsteil	Einwohner (31.12.2018)	Einwohner (31.12.2013)	Entwicklung	Fläche (in km ²)	Bevölkerungsdichte (EW/km ²)
Adelsberg	6.560	6.215	5,6%	11,1	591
Altchemnitz	5.990	5.821	2,9%	5,0	1.198
Altendorf	11.907	12.197	-2,4%	4,4	2.706
Bernsdorf	14.329	13.611	5,3%	5,9	2.429
Borna-Heinersdorf	6.620	6.578	0,6%	8,1	817
Ebersdorf	6.409	6.631	-3,3%	12,0	534
Einsiedel	3.549	3.605	-1,6%	11,0	323
Erfenschlag	954	951	0,3%	2,4	398
Euba	1.953	1.985	-1,6%	11,7	167
Furth	1.463	1.436	1,9%	2,5	585
Gablenz	15.521	15.520	0,0%	3,6	4.311
Glösa-Draisdorf	3.645	3.535	3,1%	7,6	480
Grüna	5.317	5.419	-1,9%	13,9	383
Harthau	2.325	2.372	-2,0%	6,3	369
Helbersdorf	6.233	6.178	0,9%	1,8	3.463
Hilbersdorf	6.806	6.801	0,1%	9,4	724
Hutholz	4.972	5.381	-7,6%	1,3	3.825
Kapellenberg	5.318	5.243	1,4%	1,2	4.432
Kappel	9.775	9.955	-1,8%	2,6	3.760
Kaßberg	17.954	17.629	1,8%	2,0	8.977
Klaffenbach	2.289	2.273	0,7%	8,7	263
Kleinöbersdorf-Altenhain	2.194	2.233	-1,7%	13,1	167
Lutherviertel	5.209	4.709	10,6%	0,6	8.682
Markersdorf	11.464	11.517	-0,5%	2,3	4.984
Mittelbach	2.202	2.188	0,6%	7,0	315
Morgenleite	4.318	4.134	4,5%	1,2	3.598
Rabenstein	4.736	4.362	8,6%	7,0	677
Reichenbrand	6.228	6.366	-2,2%	4,4	1.415
Reichenhain	2.693	2.740	-1,7%	4,0	673
Röhrsdorf	2.915	2.991	-2,5%	12,2	239
Rottluff	1.124	1.074	4,7%	4,7	239
Schloßchemnitz	13.854	13.562	2,2%	3,5	3.958
Schönau	4.062	3.972	2,3%	3,1	1.302
Siegmar	4.158	4.178	-0,5%	3,4	1.223
Sonnenberg	15.450	14.248	8,4%	2,2	7.023
Stelzendorf	1.378	1.369	0,7%	3,3	418
Wittgensdorf	4.125	4.140	-0,4%	12,3	335
Yorckgebiet	7.043	7.235	-2,7%	1,3	5.418
Zentrum	14.679	11.823	24,2%	3,2	4.587
<i>Stadt gesamt</i>	<i>247.721</i>	<i>242.177</i>			

Bevölkerungsprognose 2030

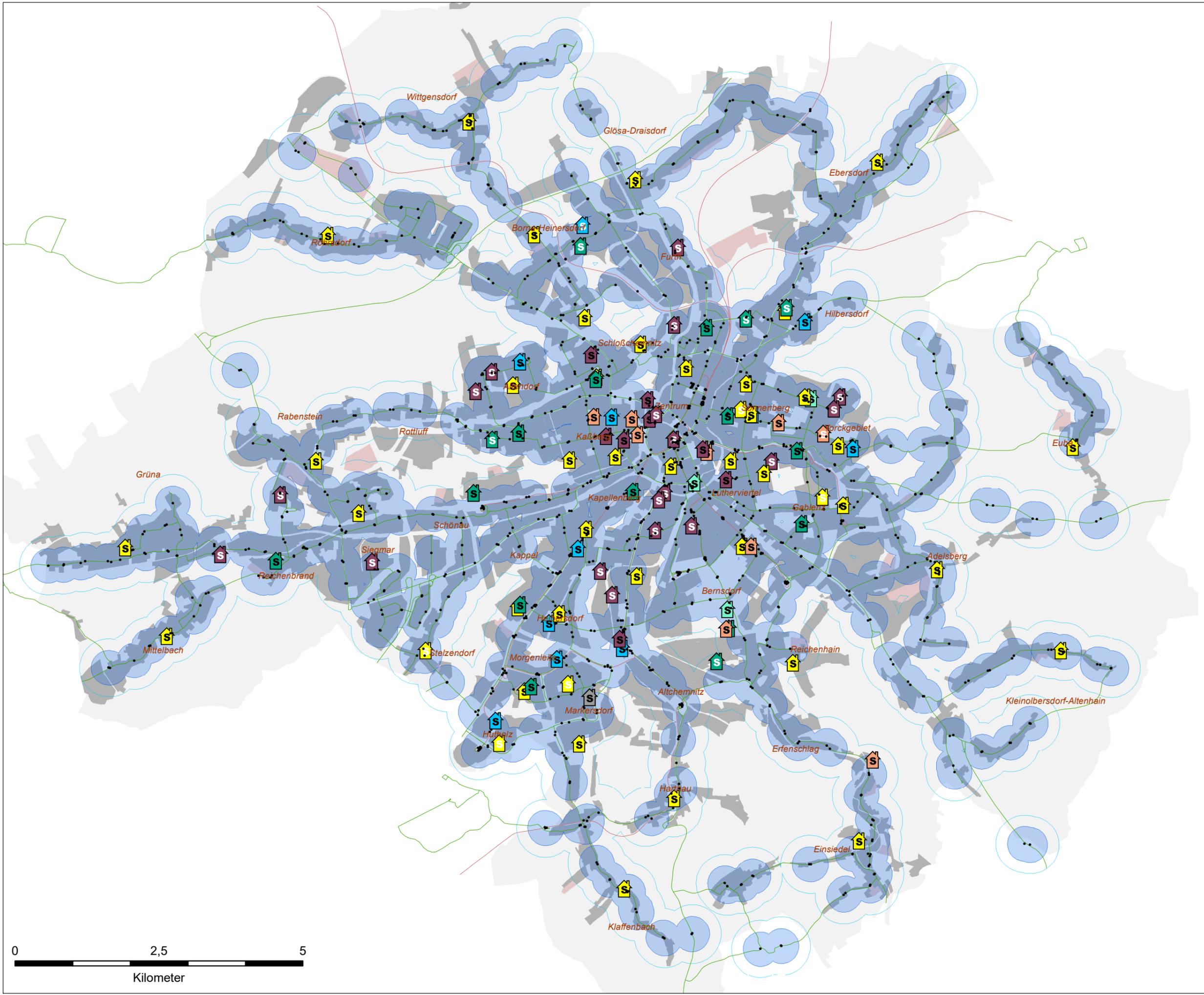
Einwohner mit Hauptwohnsitz am 31.12. des Jahres 2017 und Prognoseberechnung 2030

Stadtgliederung				
Stadtteil	SEKo-Gebiet	2017	Prognosbewertung	Prognosewert
Zentrum	1.207	14.037	Wachstum	16.300,0
Schloßchemnitz	1.204	13.909	Wachstum	14.800,0
Furth	1.201	1.417	Stagnation	1.400,0
Glösa-Draisdorf	1.201	3.670	Stagnation	3.700,0
Borna-Heinersdorf	1.201	6.625	Stagnation	6.800,0
Ebersdorf	1.209	6.306	Stagnation	6.600,0
Hilbersdorf	1.209	6.816	Stagnation	7.000,0
Euba	1.212	1.941	Stagnation	1.850,0
Sonnenberg	1.210	15.288	Wachstum	16.700,0
Lutherviertel	1.207	5.110	Wachstum	5.800,0
Yorckgebiet	1.211	7.047	Rückgang	6.500,0
Gablenz	1.211	15.388	leichter Rückgang	15.200,0
Adelsberg	1.212	6.513	Wachstum	6.650,0
Kleinolbersdorf-Altenhain	1.212	2.225	Stagnation	2.100,0
Altchemnitz	1.207	6.056	Stagnation	6.100,0
Bernsdorf	1.207	14.511	Wachstum	15.500,0
Reichenhain	1.212	2.714	leichtes Wachstum	2.700,0
Erfenschlag	1.208	934	Stagnation	900,0
Harthau	1.208	2.361	Stagnation	2.300,0
Einsiedel	1.208	3.576	Stagnation	3.600,0
Klaffenbach	1.208	2.268	Stagnation	2.300,0
Helbersdorf	1.205	6.398	Stagnation	5.950,0
Markersdorf	1.206	11.558	Wanderungsgewinne	12.200,0
Morgenleite	1.206	4.274	Wanderungsgewinne	4.600,0
Hutholz	1.206	5.078	Wanderungsgewinne	5.600,0
Kapellenberg	1.207	5.308	Stagnation	5.350,0
Kappel	1.205	9.834	Stagnation	9.300,0
Schönau	1.203	4.033	Stagnation	4.150,0
Stelzendorf	1.203	1.383	Stagnation	1.400,0
Siegmars	1.203	4.175	Stagnation	4.200,0
Reichenbrand	1.203	6.215	Stagnation	6.300,0
Mittelbach	1.202	2.207	Stagnation	2.150,0
Kaßberg	1.204	17.992	Wachstum	18.800,0
Altendorf	1.204	11.984	Wachstum	12.700,0
Rottluff	1.202	1.135	Stagnation	1.150,0
Rabenstein	1.202	4.681	Wachstum	4.800,0
Grüna	1.202	5.354	Stagnation	5.300,0
Röhrsdorf	1.201	2.972	Stagnation	3.050,0
Wittgensdorf	1.201	4.129	Stagnation	4.200,0
Stadt insgesamt		247.422		
			Zielwert	256.000

Quelle: Stadt Chemnitz, Bürgeramt (Einwohnermelderegister)

Anlage 2a Schulstandorte

Datenstand: Mai 2020

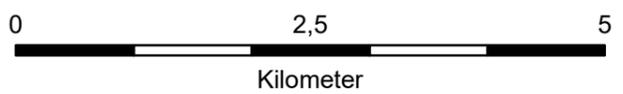


Legende

- Richtungshaltestellen
- Buslinien
- Straßenbahn und SPNV
- HS Einzugsgebiet 300 m (Regelbetrieb)
- HS Einzugsgebiet 500m
- Bebaute Fläche
- Bebaute Flächen Planung

Schulen

- ☛ Kommunal, Grundschule
- ☛ Kommunal, Oberschule
- ☛ Kommunal, Gymnasium
- ☛ Kommunal, Förderschule
- ☛ kommunal, Berufsbildende Schule
- ☛ Kommunal, Schule des zweiten Bildungsweges
- ☛ Kommunal, Sonstige Einrichtung
- ☛ Gleichgestellt, Berufsbildende Schule
- ☛ Frei, Grundschule
- ☛ Frei, Oberschule
- ☛ Frei, Gymnasium
- ☛ Frei, Förderschule
- ☛ Frei, Berufsbildende Schule



**Fahrschüler aus Chemnitz
nach Schulstandorten umliegender Gemeinden (Schuljahr 2019/20)**

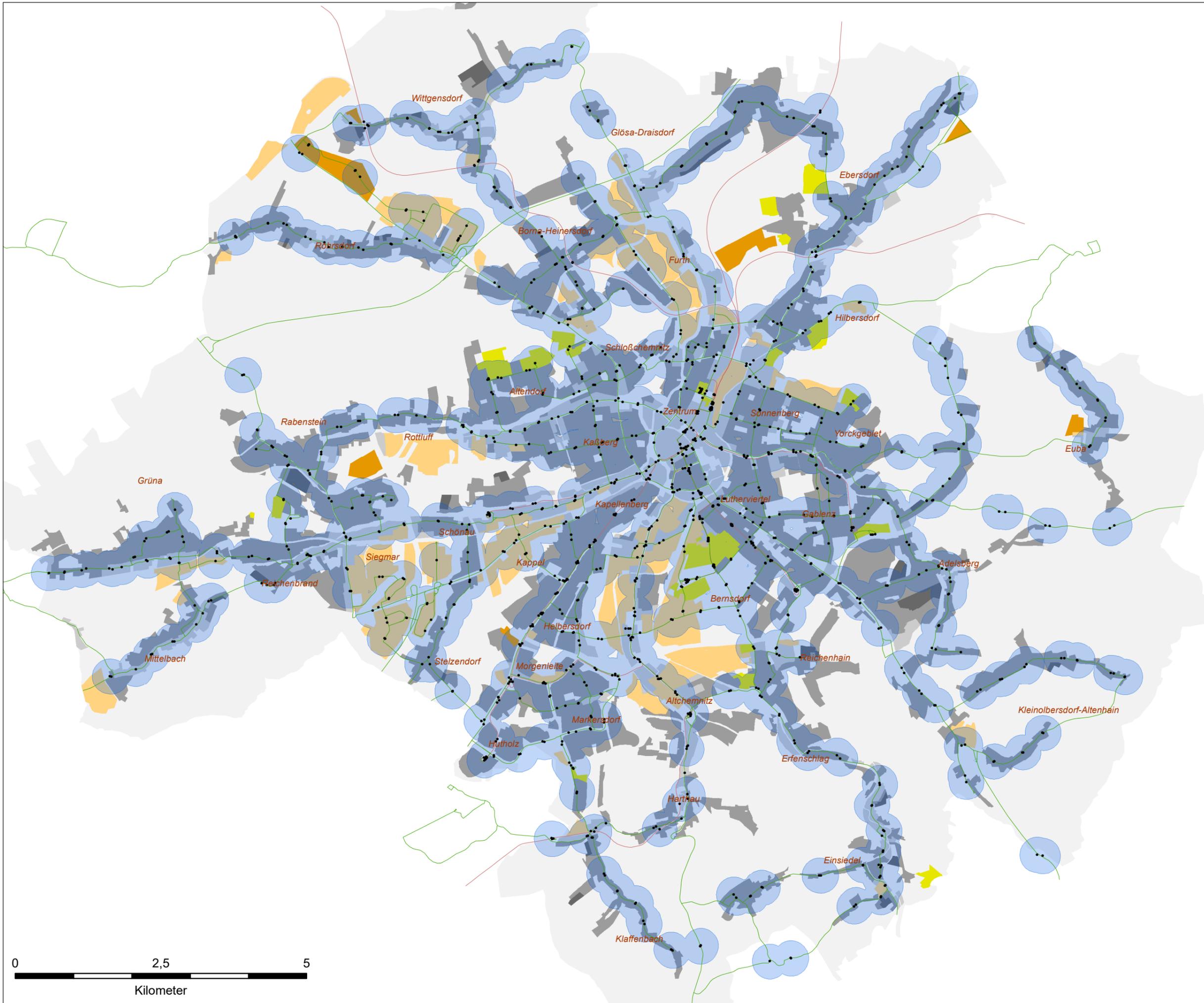
		1.648		
Quell - Ziel		32	1.564	52
Ort Schüler	Besuchte Schule	Spezialverkehr/FSV	ÖPNV	Erstattung
Chemnitz	Adorf GS Montessori	0	3	0
Chemnitz	Annaberg BS BSZ	0	1	0
Chemnitz	Annaberg GY St. Annen	0	1	0
Chemnitz	Burkhardtsdorf OS	0	157	0
Chemnitz	Erlbach-Kirchberg GS	0	0	1
Chemnitz	Jahnsdorf GS	0	1	0
Chemnitz	Leukersdorf GY Jahnsdorf	1	13	35
Chemnitz	Leukersdorf OS	0	0	2
Chemnitz	Marienberg FS G Wagner	1	0	0
Chemnitz	Marienberg OS Trebra	0	1	0
Chemnitz	Neukirchen/Erzgeb. GS	0	1	0
Chemnitz	Neukirchen/Erzgeb. OS	0	89	0
Chemnitz	Niederwürschnitz OS	0	4	0
Chemnitz	Oelsnitz BS	0	2	0
Chemnitz	Oelsnitz FS	0	1	0
Chemnitz	Stollberg GS International	0	6	0
Chemnitz	Stollberg GY	0	26	0
Chemnitz	Stollberg OS	0	16	0
Chemnitz	Thalheim GS	1	0	0
Chemnitz	Thalheim OS	0	10	0
Chemnitz	Thum GY	0	2	0
Chemnitz	Zschopau GY	0	10	0
Chemnitz	Zschopau OS August Bebel	0	41	0
Chemnitz	Zschopau OS Nexö	0	26	0
Chemnitz	Zwönitz GY	0	1	0
Chemnitz	Zwönitz OS	0	1	0
Chemnitz	Augustusburg GY	0	20	2
Chemnitz	Burgstädt FS	5	2	0
Chemnitz	Burgstädt GS Goethe	0	1	0
Chemnitz	Burgstädt GY	0	122	0
Chemnitz	Burgstädt OS	0	12	0
Chemnitz	Claußnitz OS	0	3	0
Chemnitz	Flöha FS G Kreyszig	5	0	0
Chemnitz	Flöha FS L	1	3	1
Chemnitz	Flöha GY	0	29	0
Chemnitz	Flöha OS	0	14	0
Chemnitz	Frankenberg FS	8	1	0
Chemnitz	Frankenberg GS Evang	0	2	0
Chemnitz	Frankenberg GS Lindgren	0	1	0
Chemnitz	Frankenberg GY	0	18	0
Chemnitz	Frankenberg OS	0	28	0
Chemnitz	Freiberg BS Weisbach AST	0	1	1
Chemnitz	Hartmannsdorf OS (MSN)	0	44	0
Chemnitz	Lichtenau OS	0	123	0
Chemnitz	Mittweida BS Fachschule	0	1	0
Chemnitz	Mittweida BS Fritz Müller	0	1	0
Chemnitz	Mittweida OS	1	2	0
Chemnitz	Niederwiesa GS	0	3	0
Chemnitz	Niederwiesa OS	0	161	0
Chemnitz	Penig GY	0	21	0
Chemnitz	Penig OS	0	2	0
Chemnitz	Rochlitz GY	0	1	0
Chemnitz	Gersdorf OS	0	7	0
Chemnitz	Glauchau BS Dittes Außenstelle	0	1	0
Chemnitz	Glauchau GS International	0	0	1
Chemnitz	Glauchau GY	0	1	0
Chemnitz	Hohenstein-Ernstthal FS	1	0	0
Chemnitz	Hohenstein-Ernstthal GY	0	174	0
Chemnitz	Hohenstein-Ernstthal OS	0	5	0
Chemnitz	Lichtenstein BS	0	2	0

**Fahrschüler aus Chemnitz
nach Schulstandorten umliegender Gemeinden (Schuljahr 2019/20)**

Ort Schüler	Besuchte Schule	Spezialverkehr/FSV	ÖPNV	Erstattung
Chemnitz	Lichtenstein OS	0	1	0
Chemnitz	Limbach-Oberfrohna BS	0	16	0
Chemnitz	Limbach-Oberfrohna FS	7	0	0
Chemnitz	Limbach-Oberfrohna GS Goethe	0	1	0
Chemnitz	Limbach-Oberfrohna GY	0	142	0
Chemnitz	Limbach-Oberfrohna OS Hauptmann	0	16	0
Chemnitz	Limbach-Oberfrohna OS Pestalozzi	0	30	0
Chemnitz	Limbach-Oberfrohna OS Scholl	0	61	0
Chemnitz	Meerane BS	0	1	0
Chemnitz	Meerane GY Europäisch	0	1	0
Chemnitz	Neukirchen/Pleiße OS	0	1	0
Chemnitz	Oberlungwitz OS	0	68	0
Chemnitz	Waldenburg GY	0	3	8
Chemnitz	Waldenburg OS Europäische	0	3	1
Chemnitz	Zwickau GY Clara Wieck	1	1	0

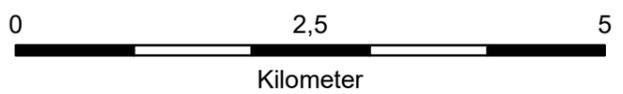
Flächennutzung

Datenstand: Mai 2019



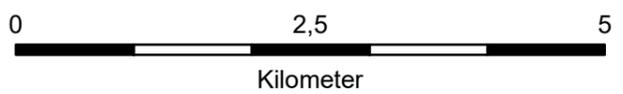
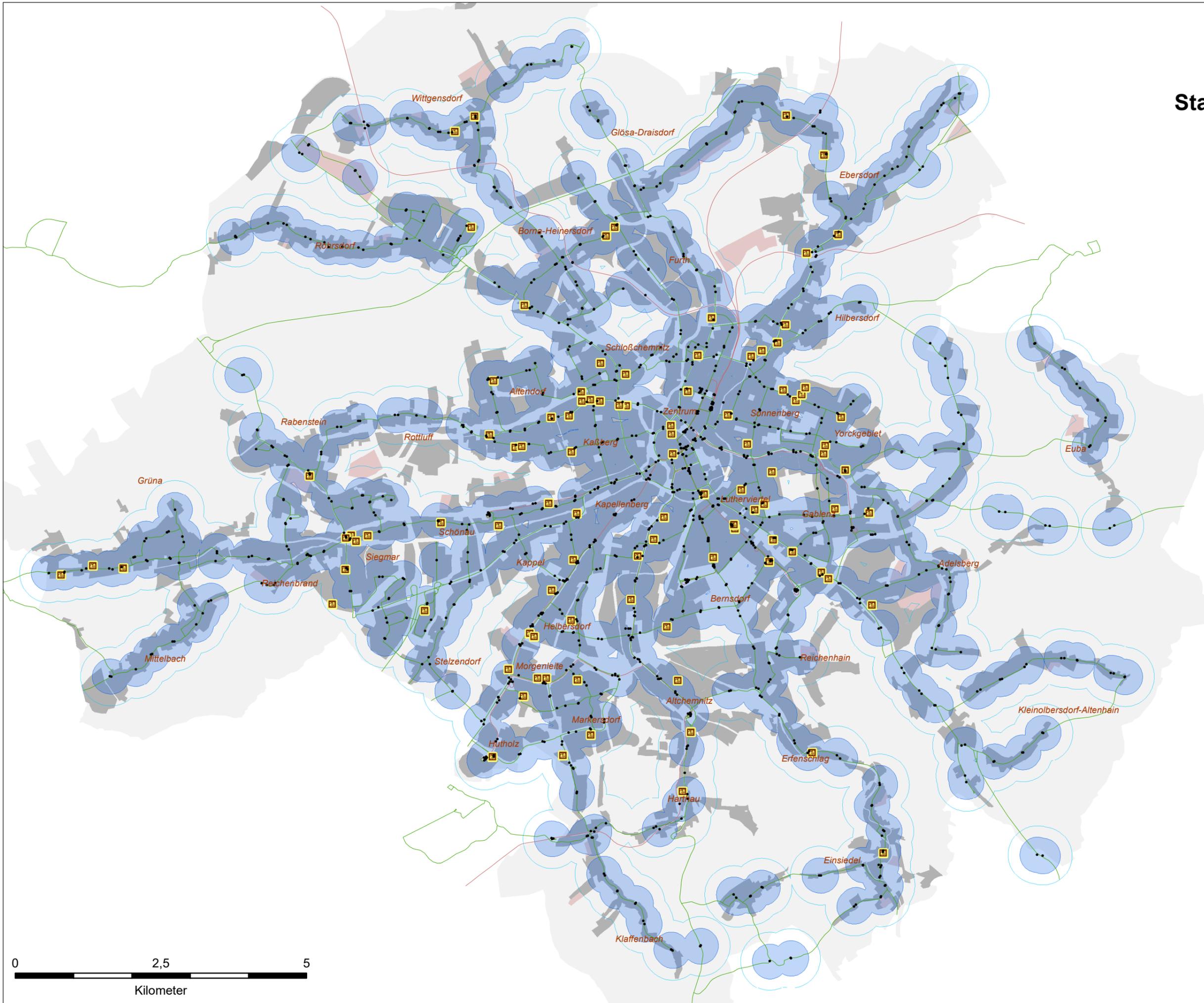
Legende

- Richtungshaltstellen
- Buslinien
- Straßenbahn und SPNV
- HS Einzugsgebiet 300 m (Regelbetrieb)
- Wohnbaufläche
- Wohnbaufläche geplant
- Mischfläche
- Gewerbliche Fläche
- Gewerbliche Fläche geplant
- Sonstige Bebauung



Anlage 4
Standorte Einzelhandel

Datenstand: Mai 2019

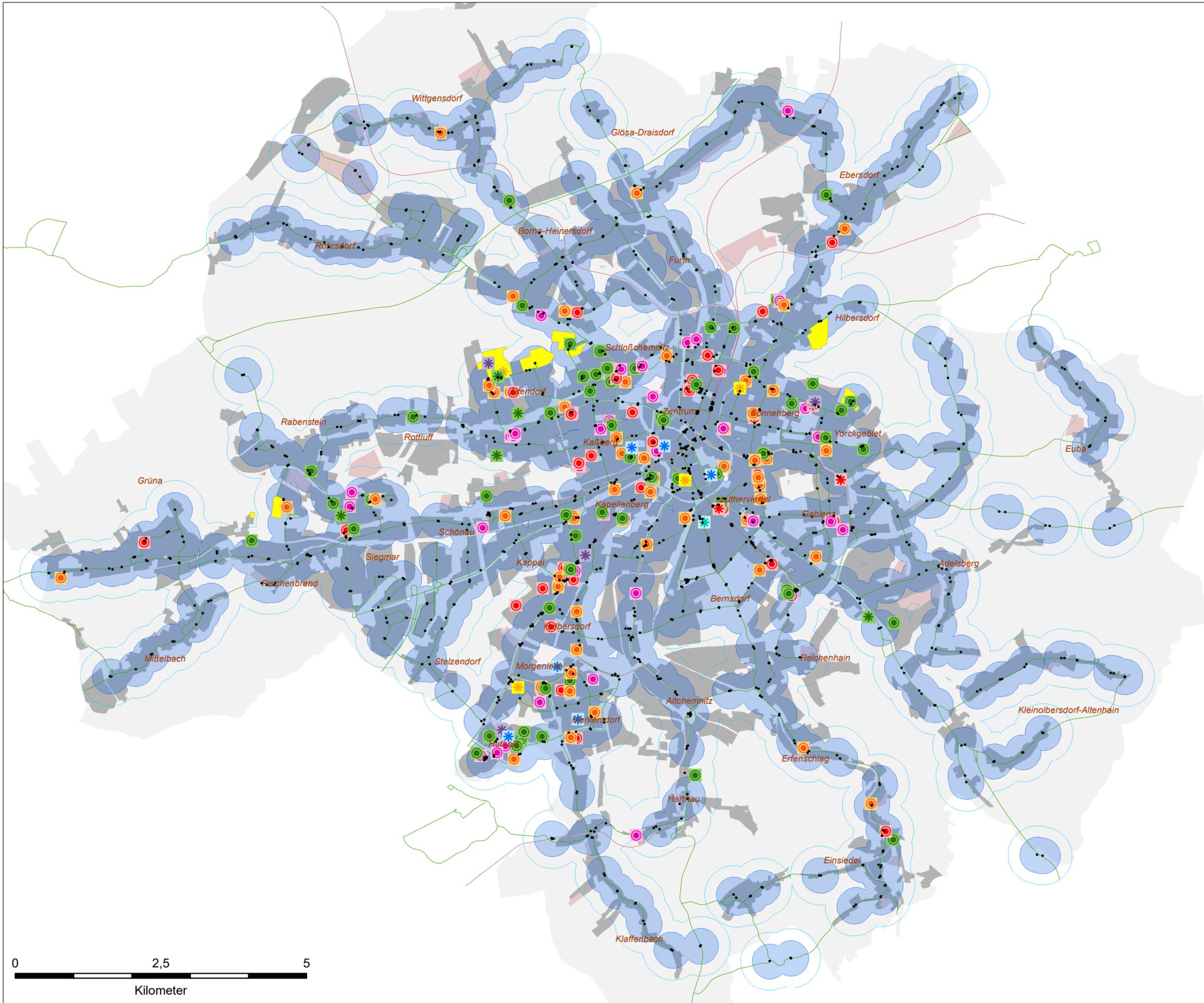


Legende

- Richtungshaltestellen
- Buslinien
- Straßenbahn und SPNV
- Bebaute Fläche
- Bebaute Flächen Planung
- HS Einzugsgebiet 300 m (Regelbetrieb)
- HS Einzugsgebiet 500m
- Einzelhandel

Anlage 5 Soziale Versorgung

Datenstand: Mai 2019



Legende

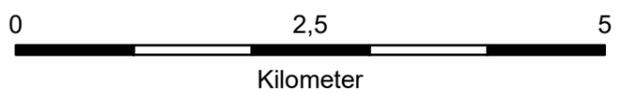
- Richtungshaltestellen
- Buslinien
- Straßenbahn und SPNV
- HS Einzugsgebiet 300 m (Regelbetrieb)
- HS Einzugsgebiet 500 m
- Bebaute Fläche
- Bebaute Flächen Planung

Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen

- Begegnungsstätte
- Beratung
- Ferienbetreuung
- Frühförderung
- Ganztagsbetreuung
- Werkstatt für behinderte Menschen
- Wohnstätte

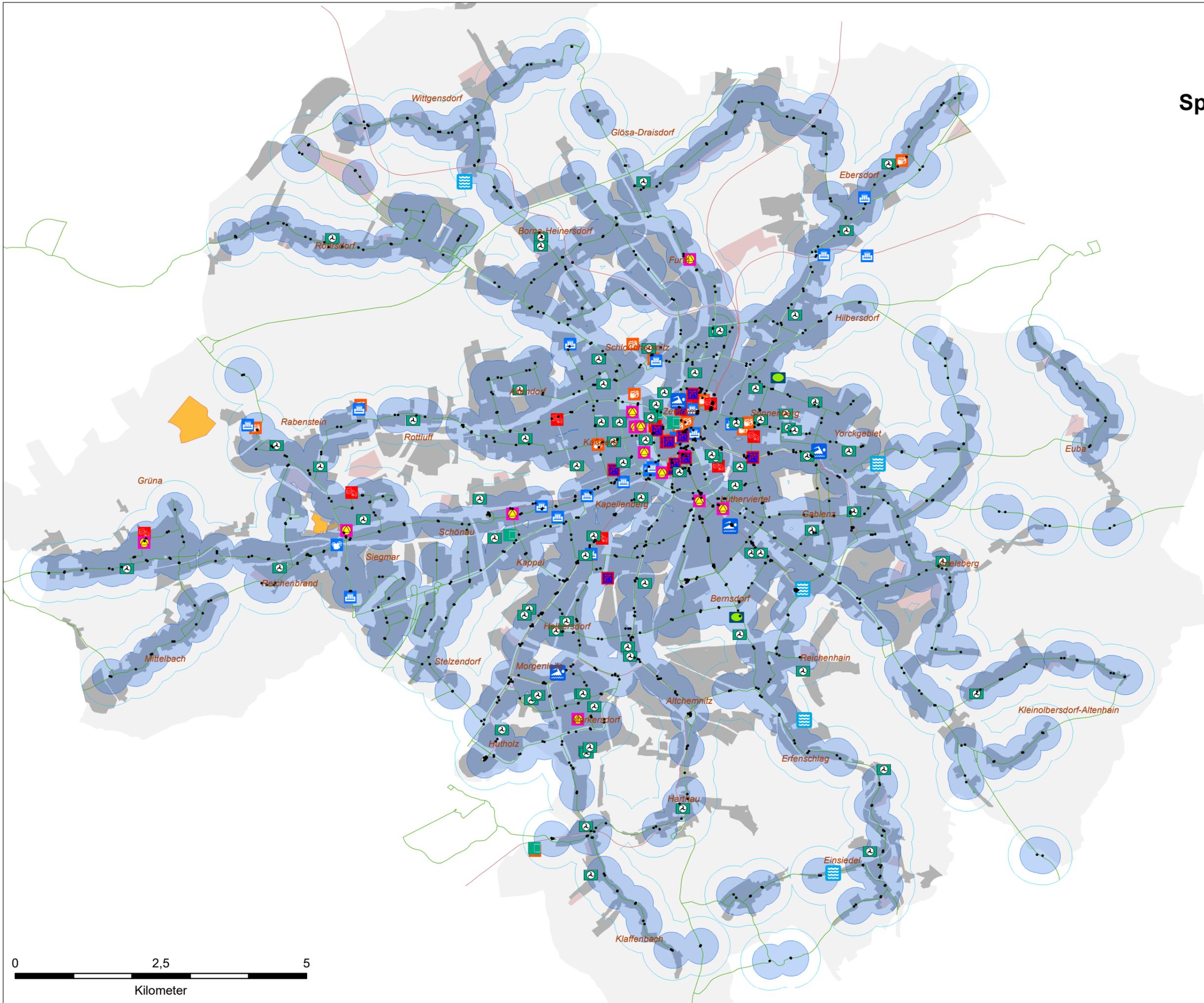
Senioreneinrichtungen

- Tagesbetreuung
- Begegnungsstätte
- Pflegedienst
- Pflegeeinrichtung
- Wohnanlage
- Klinikgelände



Anlage 6
Sport - Kultur - Freizeit

Datenstand: Mai 2019



Legende

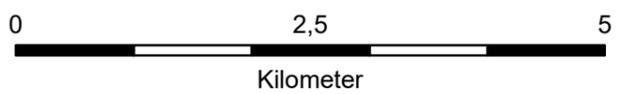
- Richtungshaltestellen
- Buslinien
- Straßenbahn und SPNV
- HS Einzugsgebiet 300 m (Regelbetrieb)
- HS Einzugsgebiet 500m
- Bebaute Fläche
- Bebaute Flächen Planung

Sporteinrichtungen

- Freibad
- Hallenbad
- Sporthalle
- Stadion

Kultureinrichtungen

- Bühnen
- Galerien
- Kinos
- Kulturzentren
- Museen
- Veranstaltungszentren
- sonstige Sehenswürdigkeiten
- Tierpark/Wildgatter



Verkehrsangebot Montag - Freitag (S)
(gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 4, gültig bis Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Verkehrsangebot Stadt Chemnitz Montag bis Freitag - schultags

Liniennummer	Linienführung			Tagesverkehr																Abendverkehr				Spätverkehr				Nachtverkehr				Bemerkungen													
	von	über	nach	R	04:45	R	05:45	06:45	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	R	19:05	19:45	20:45	21:45	22:45	23:45	00:45	01:45	02:45	03:45		R												
STRABENBAHN																																													
Hauptnetz																																													
1	Schönau	ZH	Brückenstr./Freie Presse	20	10																20	30																	weiter als Linie 2						
2	Bernsdorf	ZH	Brückenstr./Freie Presse	20	10																20	30																	weiter als Linie 1						
3	Technopark	ZH	Hauptbahnhof	E	10																E																				weiter als Linie 4, Abdeckung Rendezvousverkehr: Linie 3 in Abstimmung mit Chemnitzbahn (und event. veränderte Linienführung)				
4	Hutholz	ZH	Hauptbahnhof	20	10																20	30																	weiter als Linie 3 im Rendezvousverkehr veränderter Linienweg						
5	Gablenz	ZH	Hutholz	20	10																20	30																							
6	Altchemnitz	ZH	Hauptbahnhof	30	30																60																				Streckenabschnitt wird ausschließlich durch die Chemnitz Bahn, Linie C11 bedient, Aufgabenträger VMS				
STADTBUS																																													
Hauptnetz																																													
21	Borna	ZH	Ebersdorf	20	10																20	30																							
21	Chemnitz-Center		Borna	20	10																20																								
21	Chemnitz-Center		Siemens		E								E								E																				verkehr angepasst an Schichtzeiten Gewerbegebiet Wasserschänkers! optional: Erweiterung bis Obere Hauptstr. (abhängig von Entwicklung Gewerbegebiet)				
21	Chemnitz-Center		Löbenhainer Str.	60	60																60	60*																	ALiTa-Fahrten in Kombination mit Bus 21: ALiTa ab 21:45 Uhr ab/bis Borna						
21 (Verdichter)	Chemnitz-Center		Löbenhainer Str.		E								E																												ergänzende Schülerfahrten zu BUS 21				
21	Löbenhainer Str.		Limbach-Oberfrohna	60	60																60																								
31	Flemmingstr.	ZH	Yorkgebiet	20	10																20	30																							
41	Schönau		Reichenbrand	20	10																20	30																	in Kombination mit BUS 152, 251, 253						
41	Reichenbrand		Grüna	60	30																20/40	60																	Mittelbus wird gem. Zweckvereinbarung LK Zwickau/Stadt Chemnitz, gültig ab 01.01.2019, mit BUS 152 und 251 entsprechend dem Fahrplanangebot 2016/17 bedient; zusätzliches ALiTa zur Herstellung des 60-Min-Takts wird entsprechend dem Fahrplanangebot 2017/18 durch CVAG erbracht						
41	Grüna		Hohenstein-Ernstthal		30	60																60																							
51	Terra Nova Campus		Zentralhaltestelle	20	10																20	30																							
51	Zeisigwald, Klinik Bethanien		Terra Nova Campus	20	10				10/20								20/40	30																											
51	Yorkgebiet		Terra Nova Campus		30																60																								
62/72	Am Heim	ZH	Zschopauer Str.	20	10																20	30																							
62	Flemmingstr.		Am Heim	40	20																20	30																							
72	Rottluff		Am Heim	40	20																																								
62	Zschopauer Str.		Gablenz	40	20																40	60																							
72	Zschopauer Str.		Heimgarten	40	20																40	60																							
82	TU Campus	Sonnenberg, Schloßberg, Kasberg	TU Campus	20	20																20	30																							
Erweitertes Radialnetz																																													
22	Glösa		Zentralhaltestelle	20	20																20	30																							
23	Heinersdorf		Zentralhaltestelle	20/40	30																20/40	60	80																						
23	Zentralhaltestelle		Neefepark	20/40	30																20/40																								
23	Stichfahrt über Clemens-Winkler-Str. Ri Neefepark			60	30																																								
23	Stichfahrt über Clemens-Winkler-Str. Ri Heinersdorf								30																																				
32	Rottluff	ZH	Dresdner Str.	20	20																20	30																							
32	Reichenbrand		Rottluff	20	20																20/40	60																							
52	Hutholz		Zentralhaltestelle	20	20																20	30																							
79	Zentralhaltestelle		Klinikum Küchwald		60																60	60																							
Peripheres Netz																																													
26	Hutholz		Schönau		60																60	60																							
33	Bernsdorf		Adelsberg	20/40	30																20/40	60																							
39	Klaffenbach		Hutholz		60																60	60																							
39	Klaffenbach - Bf. Neukirchen-Klaffenbach - Neukirchen				E								E																								einzelne Schülerfahrten								
39	Neukirchen - Bf. Neukirchen-Klaffenbach - Klaffenbach								E																								einzelne Schülerfahrten												
42	Schönau		Keplerstr.	20	20																20	30																							
42	Keplerstr.		Sterzelstr.		20																20	30																							
42	Sterzelstr.		Rabenstein, Grünaer Str.	20	20																20	30																							
43	Hans-Ziegler-Str.		Rabenstein, Tierpark	20/40	30																20/40	60																							
43	Gablenz		Hans-Ziegler-Str.	60	60																60																								
43	Schösserholz		Hans-Ziegler-Str.	60	60																60																								
46	Borna		Wittgensdorf, Chemnitztal		60																60	60																							
46	Wittgensdorf, Chemnitztal		Glösa		60																60																	Bedienungslücken des Regionalverkehrs auf diesem Streckenabschnitt werden mit ALiTa aufgefüllt							
49	Mittelbach		Grüna, Ortsmitte		60																60																								
53	Technopark	Bernsdorf, Reichenhain	Vita-Center	20/40	30																20/40	30																							
53	Vita-Center	Dietrich-Bonhoeffer-Kirche	Knieweg	20/40	60																60	30																							
53	Vita-Center	Wilhelm-Firi-Str.	Knieweg		60																60																								
53	Knieweg	Wolgograder Allee	Chemnitzzer Str.	20/40	30																20/40	30																							
56	Bernsdorf - Kleinobersdorf/Altenhain - Bernsdorf				60*																60*	60																	* Ring wird entsprechend Lastichtung gefahren; eine zusätzliche Fahrt im Schülerverkehr nachmittags						
63	Ebersdorf	Glösa	Borna	20/40	20/40																20/40	60																							
69	Bahnhof Hilbersdorf		Ebersdorf, Brettmühle		60																60	60																							
73	TU Campus		Altchemnitz		30																20/40																								

Legende:

- 10-min-Takt
- 10/20 10- min und 20-min-Takt im Wechsel
- 20-min-Takt
- 20/40 20- min und 40-min-Takt im Wechsel
- 30-min-Takt
- 40-min-Takt
- 60-min-Takt
- ALiTa im 60-min-Takt
- E einzelne Fahrten

Verkehrsangebot Montag - Freitag (S)
(gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 4, gültig bis Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Verkehrsangebot Stadt Chemnitz Montag bis Freitag - schultags

Liniennummer	Linienführung			Tagesverlauf																Bemerkungen																									
	von	über	nach	R	04:45	R	05:45	06:45	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45		18:45	R	19:05	19:45	20:45	21:45	22:45	23:45	00:45	01:45	02:45	03:45	04:45	R											
76	Eibenberg		Bahnhof Einsiedel		60																60	60																						Verstärkerfahrten im Schülerverkehr	
76	Bahnhof Einsiedel		Gymnasium Einsiedel			E																																einzelne Schülerfahrten							
83	Gablenzplatz		Euba		20/40	30																20/40	60																			* Verstärkung im Schülerverkehr			
83	Euba		Niederwiesa			60*																																							
89	Gablenz		Dresdner Str.			60																60	60																						
93	Hutholz		Neefepark			30																20/40																							
93	Stichfahrt Clemens-Winkler-Str. Ri Hutholz					30																																							
93	Stichfahrt über Mauersberger Str. Ri Hutholz					30																																							
93	Stichfahrt Clemens-Winkler-Str. Ri Neefepark						30							30																															
93	Stichfahrt über Mauersberger Str. Ri Neefepark							30						30																															
96	Wittgensdorf, Kornweg		Chemnitz-Center			60																60	60																						
Ergänzungslinien im Schülerverkehr																																													
S91	Humboldtplatz		TU Campus			E																																einzelne Schülerfahrten							
S92	Klaffenbach		Gymnasium Einsiedel			E																																einzelne Schülerfahrt							
S92	Mühle Klaffenbach		Klaffenbach			E																																einzelne Schülerfahrt							
Nachtlinien																																													
N11	Zentralhaltestelle		Ebersdorf																																										
N12	Zentralhaltestelle		Yorckgebiet																																										
N13	Zentralhaltestelle		Adelsberg																																										
N14	Zentralhaltestelle		Bernsdorf																																										
N15	Zentralhaltestelle		Hutholz																																										
N16	Zentralhaltestelle		RabensteinCenter																																										
N17	Zentralhaltestelle		Talanger																																										
N18	Zentralhaltestelle		Borna																																										

Verkehrsangebot Montag - Freitag (F)
(gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 5, gültig bis Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Verkehrsangebot Stadt Chemnitz Montag bis Freitag - Sommerferien

Liniennummer	Linienführung			Tagesverkehr																Abendverkehr				Spätverkehr				Nachtverkehr				Bemerkungen									
	von	über	nach	R	04:45	R	05:45	06:45	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	R	19:05	19:45	20:45	21:45	22:45	23:45	00:45	01:45	02:45	03:45		04:45	R							
STRABENBAHN																																									
Hauptnetz																																									
1	Schönau	ZH	Brückenstr./Freie Presse	20																	20	30																	weiter als Linie 2		
2	Bernsdorf	ZH	Brückenstr./Freie Presse	20																	20	30																	weiter als Linie 1		
3	Technopark	ZH	Hauptbahnhof	E																	E																	weiter als Linie 4, Abdeckung Rendezvousverkehr: Linie 3 in Abstimmung mit Chemnitzbahn (und event. veränderte Linienführung)			
4	Hutholz	ZH	Hauptbahnhof	20																	20	30																	weiter als Linie 3 im Rendezvousverkehr veränderter Linienweg		
5	Gablenz	ZH	Hutholz	20																	20	30																			
6	Altchemnitz	ZH	Hauptbahnhof	30																	60																	Streckenabschnitt wird ausschließlich durch die Chemnitz Bahn, Linie C11 bedient, Aufgabenträger VMS			
STADTBUS																																									
Hauptnetz																																									
21	Borna	ZH	Ebersdorf	20																	20	30																			
21	Chemnitz-Center		Borna	20																	20																				
21	Chemnitz-Center		Siemens		E																	E																	verkehr angepasst an Schichtzeiten Gewerbegebiet Wasserschänkers! optional: Erweiterung bis Obere Hauptstr. (abhängig von Entwicklung Gewerbegebiet)		
21	Chemnitz-Center		Löbenhainer Str.	60																	60	60*																	ALiTa-Fahrten in Kombination mit Bus 21: ALiTa ab 21:45 Uhr ab/bis Borna		
21	Löbenhainer Str.		Limbach-Oberfrohna	60																	60																				
31	Flemmingstr.	ZH	Yorkgebiet	20																	20	30																			
41	Schönau		Reichenbrand	20																	20	30																	in Kombination mit BUS 152, 251, 253		
41	Reichenbrand		Grüna	60																	20/40	60																	Mittelbach wird gem. Zweckvereinbarung LK Zwickau/Stadt Chemnitz, gültig ab 01.01.2019, mit BUS 152 und 251 entsprechend dem Fahrplanangebot 2016/17 bedient; zusätzliches ALiTa zur Herstellung des 60-Min-Takt wird entsprechend dem Fahrplanangebot 2017/18 durch CVAG erbracht.		
41	Grüna		Hohenstein-Ernstthal	30																	60																				
51	Terra Nova Campus		Zentralhaltestelle	20																	20	30																			
51	Zeisigwald, Klinik Bethanien		Terra Nova Campus	20	15																	15/30	20/40	30																	
51	Yorkgebiet		Terra Nova Campus																		45	60																			
62/72	Am Heim	ZH	Zschopauer Str.	20																	20	30																			
62	Flemmingstr.		Am Heim	40																	20	30																			
72	Rottluff		Am Heim	40																	40																				
62	Zschopauer Str.		Gablenz	40																	40	60																			
72	Zschopauer Str.		Heingarten	40																	40	60																			
82	TU Campus	Sonnenberg, Schloßberg, Kaßberg	TU Campus	20																	20	30																			
Erweitertes Radialnetz																																									
22	Glösa		Zentralhaltestelle	20																	20	30																			
23	Heinersdorf		Zentralhaltestelle	20/40																	20/40	60	60																		
23	Zentralhaltestelle		Neefepark	20/40																	20/40																				
23	Stichfahrt über Clemens-Winkler-Str. Ri Neefepark			60	30																																				
23	Stichfahrt über Clemens-Winkler-Str. Ri Heinersdorf																				30																				
32	Rottluff	ZH	Dresdner Str.	20																	20	30																			
32	Reichenbrand		Rottluff	20																	20/40	60																			
52	Hutholz		Zentralhaltestelle	20																	20	30																			
79	Zentralhaltestelle		Klinikum Küchwald																		60	60																			
Peripheres Netz																																									
26	Hutholz		Schönau																		60	60																			
33	Bernsdorf		Adelsberg	20/40																	20/40	60																			
39	Klaffenbach		Hutholz																		60	60																			
42	Schönau		Keplerstr.	20																	20	30																			
42	Keplerstr.		Sterzelstr.																		20	30																			
42	Sterzelstr.		Rabenstein, Grünaer Str.	20																	20	30																			
43	Hans-Ziegler-Str.		Rabenstein, Tierpark	20/40																	20/40	60																			
43	Gablenz		Hans-Ziegler-Str.	60																	60																				
43	Schösserholz		Hans-Ziegler-Str.	60																	60																				
46	Borna		Wittgensdorf, Chemnitztal																		60	60																			
46	Wittgensdorf, Chemnitztal		Glösa																		60																	Bedienungslücken des Regionalverkehrs auf diesem Streckenabschnitt werden mit ALiTa aufgefüllt			
49	Mittelbach		Grüna, Ortsmitte																		60																				
53	Technopark	Bernsdorf, Reichenhain	Vita-Center	20/40																	20/40	30																			
53	Vita-Center	Dietrich-Bonhoeffer-Kirche	Knieweg	20/40																	60	30																			
53	Vita-Center	Wilhelm-Firl-Str.	Knieweg																		60																				
53	Knieweg	Wolgograder Alle	Chemnitzzer Str.	20/40																	20/40	30																			
56	Bernsdorf - Kleinobersdorf/Altenhain - Bernsdorf																				60*	60																	* Ring wird entsprechend Lastichtung gefahren		
63	Ebersdorf	Glösa	Borna	20/40																	20/40	60																			
69	Bahnhof Hilbersdorf		Ebersdorf, Brettmühle																		60	60																			
73	TU Campus		Altchemnitz																		20/40																				

- Legende:**
- 15-min-Takt
 - 15/30 15- min und 30-min-Takt im Wechsel
 - 20-min-Takt
 - 20/40 20- min und 40-min-Takt im Wechsel
 - 30-min-Takt
 - 40-min-Takt
 - 45-min-Takt
 - 60-min-Takt
 - ALiTa im 60-min-Takt

Verkehrsangebot Montag - Freitag (F)
 (gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 5, gültig bis Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Verkehrsangebot Stadt Chemnitz Montag bis Freitag - Sommerferien

Liniennummer	Linienführung			R																								Bemerkungen						
	von	über	nach	04:45	05:45	06:45	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:05	19:45	20:45	21:45	22:45	23:45	00:45	01:45	02:45		03:45	04:45				
				Früh- verkehr	Tagesverkehr														Abendverkehr	Spätverkehr	Nachtverkehr													
76	Eibenberg		Bahnhof Einsiedel		60														60	60														
83	Gablenzplatz		Euba	20/40	30														20/40	60														
83	Euba		Niederwiesa		60																													
89	Gablenz		Dresdner Str.		60														60	60														
93	Hutholz		Neefepark		30														20/40															
93	Stichfahrt Clemens-Winkler-Str. Ri Hutholz				30																													
93	Stichfahrt über Mauersberger Str. Ri Hutholz				30																													
93	Stichfahrt Clemens-Winkler-Str. Ri Neefepark				30																													
93	Stichfahrt über Mauersberger Str. Ri Neefepark				30																													
96	Wittgensdorf, Kornweg		Chemnitz-Center		60														60	60														
Nachtlinien																																		
N11	Zentralhaltestelle		Ebersdorf																															
N12	Zentralhaltestelle		Yorckgebiet																															
N13	Zentralhaltestelle		Adelsberg																															
N14	Zentralhaltestelle		Bernsdorf																															
N15	Zentralhaltestelle		Hutholz																															
N16	Zentralhaltestelle		RabensteinCenter																															
N17	Zentralhaltestelle		Talanger																															
N18	Zentralhaltestelle		Borna																															

Nachtverkehr ist Zubringer zum R 4:45 Uhr /
 Nachtverkehr ist Zu- und Abbringer zum/vom R 23:45 Uhr
 N18: Zubringer Nachtverkehr 23:45 Uhr ab Siemens

Verkehrsangebot Samstag
(gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 6, gültig bis Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Liniennummer	Linienführung			Tagesverkehr																Abendverkehr			Spätverkehr			Nachtverkehr			Bemerkungen									
	von	über	nach	R	04:45	05:45	06:45	07:45	R	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	R	19:05	19:45	20:45	21:45	22:45	23:45	00:45		01:45	02:45	03:45	R					
				Frühverkehr																																		
				Tagesverkehr																																		
				Abendverkehr																																		
				Spätverkehr																																		
				Nachtverkehr																																		
Nachtlinien																																						
N11	Zentralhaltestelle		Ebersdorf																																			
N12	Zentralhaltestelle		Yorckgebiet																																			
N13	Zentralhaltestelle		Adelsberg																																			
N14	Zentralhaltestelle		Bernsdorf																																			
N15	Zentralhaltestelle		Hutholz																																			
N16	Zentralhaltestelle		RabensteinCenter																																			
N17	Zentralhaltestelle		Talanger																																			
N18	Zentralhaltestelle		Borna																																			

Nachtverkehr ist Zubringer zum R 4:45 Uhr /
Nachtverkehr ist Zu- und Abbringer zum/vom R 23:45 Uhr

Verkehrsangebot Sonntag/Feiertag
(gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 7, gültig bis Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Verkehrsangebot Stadt Chemnitz Sonntag/Feiertag

Liniennummer	Linienführung			R																Bemerkungen																
	von	über	nach	04:45	05:45	06:45	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:05		19:45	20:45	21:45	22:45	23:45	00:45	01:45	02:45	03:45	04:45						
				Frühverkehr				Tagesverkehr				Abendverkehr				Spätverkehr				Nachtverkehr																
STRAßENBAHN																																				
Hauptnetz																																				
1	Schönau	ZH	Brückenstr./Freie Presse	30				20				30																				weiter als Linie 2				
2	Bernsdorf	ZH	Brückenstr./Freie Presse	30				20				30																				weiter als Linie 1				
3	Technopark	ZH	Hauptbahnhof	E																				Abdeckung Rendezvousverkehr: Linie 3 in Abstimmung mit Chemnitzbahn (und eventl. veränderte Linienführung)												
4	Hutholz	ZH	Hauptbahnhof	30				20				30																				verkehrt ganztägig als separate Linie (eventl. veränderte Linienführung)				
5	Gablenz	ZH	Hutholz	30				20				30																								
STADTBUS																																				
Hauptnetz																																				
21	Borna	ZH	Ebersdorf	30				20				30																								
21	Borna		Löbenhainer Str.	60																				ALiTa-Fahrten in Kombination mit Bus 21; ALiTa ab/bis Borna												
21	Löbenhainer Str.		Limbach-Oberfrohna	120																																
31	Flemmingstr.	ZH	Yorckgebiet	30				20				30																								
41	Schönau		Reichenbrand	30				20				30																				in Kombination mit BUS 152, 251, 253				
41	Reichenbrand		Grüna	60																				Mittelbach wird gem. Zweckvereinbarung LK Zwickau/Stadt Chemnitz, gültig ab 01.01.2019, mit BUS 152 und 251 entsprechend dem Fahrplanangebot 2016/17 bedient; zusätzliches ALiTa zur Herstellung des 60-Min-Takt wird entsprechend dem Fahrplanangebot 2017/18 durch CVAG erbracht												
41	Grüna		Hohenstein-Ernstthal	60				120																												
51	Zeisigwald, Klinik Bethanien		Zentralhaltestelle	30				20				30																								
62	Flemmingstr.	ZH	Zschopauer Str.	30				20				30																								
62	Zschopauer Str.		Bth.Adelsberg	60				40				60																								
72	Zschopauer Str.		Heimgarten	60				40				60																								
82	TU Campus	Sonnenberg, Schloßberg, Kaßberg	TU Campus	30				20				30																								
Erweitertes Radialnetz																																				
22	Glösa		Zentralhaltestelle	30				20				30																								
23	Heinersdorf		Zentralhaltestelle	60																																
32	Rottluff	ZH	Dresdner Str.	30				20				30																								
32	Reichenbrand		Rottluff	30				20				20/40				60																				
52	Hutholz		Zentralhaltestelle	30				20				30																								
79	Zentralhaltestelle		Klinikum Küchwald	60																																
Peripheres Netz																																				
26	Hutholz		Schönau	60																																
33	Bernsdorf		Schösserholz	60				60				60																								
39	Klaffenbach		Hutholz	60																																
42	Schönau		Rabenstein, Grünaer Str.	30				20/40				30																								
43	Adelsberg		Rabenstein, Tierpark	60																																
46	Wittgensdorf, Chemnitztal		Borna	60																																
53	Technopark	Bernsdorf, Reichenhain	Altchemnitz	30				20/40				30																								
53	Altchemnitz	Wolgograder Allee	Chemnitzer Straße	60																																
56	Bernsdorf - Kleinobersdorf/Altenhain - Bernsdorf			60																																
63	Ebersdorf	Glösa	Borna	60				60				60																								
69	Bahnhof Hilbersdorf		Ebersdorf, Brettmühle	60																																
76	Eibenberg/Berbsdorf		Bahnhof Einsiedel	60																																
83	Gablenzplatz		Euba	60				60				60																								
89	Bth. Adelsberg		Beutenberg	60																																
96	Wittgensdorf, Kornweg		Chemnitz-Center	60																																
Nachtlinien																																				
N11	Zentralhaltestelle		Ebersdorf	60																																
N12	Zentralhaltestelle		Yorckgebiet	60																																
N13	Zentralhaltestelle		Adelsberg	60																																
N14	Zentralhaltestelle		Bernsdorf	60																																
N15	Zentralhaltestelle		Hutholz	60																																
N16	Zentralhaltestelle		RabensteinCenter	60																																
N17	Zentralhaltestelle		Talanger	60																																
N18	Zentralhaltestelle		Borna	60																																

- Legende:**
- 20-min-Takt
 - 20/40 20- min und 40-min-Takt im Wechsel
 - 30-min-Takt
 - 40-min-Takt
 - 60-min-Takt
 - ALiTa im 60-min-Takt
 - 90-120-min-Takt
 - E einzelne Fahrten

Regionalverkehrslinien Bedienungsangebot 2019/2020

Bestandsaufnahme Fahrplan 2019/2020

Linien - Regionalverkehr in der Stadt Chemnitz lt. § 42 PBefG, AT <u>nicht</u> Stadt Chemnitz		betrieben durch		verkehrt in		Takt bzw. Fahrten in der Stadt			Verkehrszeit			Bemerkungen	Veränderungen zu 2015	
Linie	Linienverlauf	AT	Genehmigungs- laufzeit	VU1	VU2	Landkreise/ Städte	mo-fr	sa	so/fg	mo-fr	sa			so/fg
125	Hohenstein-Ernstthal - Wäldenbrand - Oberlungwitz - Hohenstein-Ernstthal	LZ	31.12.2020	RWW		C LZ	23 Fahrten	-	-	5:30 - 17:00	-	-	nur Mittelbach in Stadt Chemnitz	
152	Zwickau - Lichtenstein - Oberlungwitz - Chemnitz-Schönau	LZ	31.12.2020	RWW		C LZ, Z	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	
200	Chemnitz-Hutholz - Leukersdorf - Jahnsdorf - Neukirchen - Chemnitz-Hutholz (- Neukirchen)	ERZ	31.12.2020	RVE		C ERZ	60-min Takt mit Verstärkern	-	-	5:00 - 19:30	-	-		
201	(Neukirchen -) Chemnitz-Hutholz - Neukirchen - Jahnsdorf - Leukersdorf - Neukirchen - Chemnitz-Hutholz	ERZ	31.12.2020	RVE		C ERZ	60-min Takt mit Verstärkern	-	-	5:00 - 20:30	-	-		
206	Chemnitz - Gornau - Zschopau (-Marienberg)	ERZ	31.12.2020	RVE		C ERZ	16 Fahrten (Wochentag) Schönes Topfen Takt mit Verstärkern	-	-	5:30 - 20:00	-	-		
207	Chemnitz - Zschopau - Marienberg (1)	ERZ	31.12.2020	RVE		C ERZ	60-min Takt	120-min Takt mit Verstärkern	120-min Takt mit Verstärkern	4:00 - 23:00	7:30 - 22:30	7:30 - 22:30		PlusBus, nicht mehr nach Oberbau (erst PlusBus Linie 400)
208	Chemnitz-Alchemnitz - Einsiedel - Dittersdorf - Weißbach - Gelenau	ERZ	31.12.2020	RVE		C ERZ	16 Fahrten	-	-	5:30 - 19:00	-	-		
210	Chemnitz - Thum - Annaberg-Buchholz Chemnitz - Thum - Annaberg-Buchholz - Bärenstein - Kurort Oberwiesenthal *2)	ERZ	31.12.2020	RVE		C ERZ	60-min Takt mit Verstärkern	-	-	4:00 - 22:30	-	-	Anschluss an Linie 411 nach/von Kurort Oberwiesenthal	PlusBus
211	Chemnitz - Thalheim - Dorfchemnitz/Brunos - Zwönitz	ERZ	31.12.2020	RVE		C ERZ	32 Fahrten	-	120-min Takt	7:30 - 22:30	-	7:30 - 22:30	vorrangig Schülerverkehr	PlusBus
235	Zschopau - Schölschen - Weißbach - Dittersdorf (- Einsiedel)	ERZ	31.12.2020	RVE		C ERZ	ca. 60-min Takt mit Verstärkern/Lücken	-	-	5:00 - 19:00	-	-		
251	Chemnitz-Schönau - Mittelbach - Oberlungwitz - Gensdorf - Lichtenstein Chemnitz-Schönau - Mittelbach	LZ	31.12.2020	RWW		C LZ	21 Fahrten + Verstärker Schönau - Mittelbach an Schulstagen 3 Fp.	3 Fp.	2 Fp.	4:30 - 19:30	8:00 - 10:00 & 14:00 - 19:00	13:30 - 19:30	In den Sommerferien: Mo-Fr Sonderfahrplan	
253	Chemnitz-Schönau - Rabenstein - Limbach-Oberfrohna (- Limbach-Oberfrohna, Rußdorf)	LZ	31.12.2020	RWW		C LZ	ca. 60-min Takt mit Verstärkern an Schullagen	ca. 120-min Takt	ca. 120-min Takt	5:00 - 20:30	8:00 - 20:30	10:00 - 20:00	In den Sommerferien: Mo-Fr Sonderfahrplan	
262	Chemnitz - Neukirchen - Lugau - Oelnitz (Erzg.)	ERZ	31.12.2020	RVE		C ERZ	60-min Takt mit Verstärkern	3 Fp.	-	4:00 - 21:00	9:00 - 17:00	-		
383	Aue - Schneeberg - Aue - Chemnitz, Omnibusbahnhof Aue - Schwarzenberg - Aue - Chemnitz, Omnibusbahnhof	ERZ	31.12.2021	RVE		C ERZ	120-min Takt (auf gemeinsamen Anschritt 60 min-Takt)	120-min Takt (auf gemeinsamen Anschritt 60 min-Takt)	120-min Takt (auf gemeinsamen Anschritt 60 min-Takt)	4:00 - 21:30	7:00 - 18:30	8:00 - 19:30	Expressbus	PlusBus, neue Linie
361	Aue - Zwönitz - Thalheim - Burkhardttsdorf - Chemnitz, Omnibusbahnhof	ERZ	31.12.2020	RVE		C ERZ	60-min Takt	60-min Takt	60-min Takt	4:00 - 0:30	4:30 - 2:00	5:00 - 0:30	Bahnersatzverkehr für KBS 524	Starke Angebotsausweitung und Verlängerung nach Chemnitz aufgrund von Bahnersatzverkehr für KBS 524
524	Chemnitz, TU Campus - Einsiedel - Burkhardttsdorf - Thalheim	ZVMS	03.10.2020	RWW		C ERZ	60-min Takt	60-min Takt	60-min Takt	4:00 - 23:00	5:00 - 0:00	5:00 - 0:00	Bahnersatzverkehr für KBS 524	Neue Linie
526	Chemnitz - Limbach-Oberfrohna	ZVMS	29.11.2020	RWW		C LZ	60-min Takt (Abends Taktlücke)	120-min Takt	120-min Takt	5:00 - 23:30	5:00 - 23:30	5:00 - 23:30		PlusBus, vorher Bahnersatzverkehr
636	Mittweida - Ottendorf - Chemnitz-Center-Chemnitz (- Chemnitz, Omnibusbahnhof)	MS	02.06.2020	RBM		C MS	3 Fp.	2 Fp.	-	6:00 - 7:00 & 10:00 - 18:00	9:00 - 10:00 & 13:00 - 15:00	-	mo-sa 1 Fp. zum Omnibusbahnhof	
637	Mittweida - Oberlichtenau - Auerswalde - Chemnitz	MS	31.07.2020	RBM		C MS	8,5 Fp.	2 Fp.	4 Fp.	5:00 - 19:00	10:00 - 16:00	10:00 - 20:00	kein eindeutiger Takt	
639	Mittweida - Zschöppichen - Ottendorf - Garsdorf - Chemnitz	MS	31.07.2020	RBM		C MS	10 Fahrten	-	-	5:00 - 20:00	-	-		
640	Chemnitz - Ebersdorf, Brettmühle - Frankenberg - Hainichen (Schnellbus) Chemnitz - Niederlichtenau - Frankenberg Hainichen - Roßwein Chemnitz - Niederlichtenau - Frankenberg Chemnitz - Niederlichtenau - Frankenberg - Hainichen	MS	31.07.2020	RBM		C MS	60-min-Takt 60-min-Takt 120-min-Takt -	- -	- -	5:00 - 1:00 6:00 - 24:00 5:30 - 18:00 -	- -	- -		
642	Zschopautal: Chemnitz - Frankenberg - Kriebitz	MS	31.07.2020	RBM		C MS	-	120-min-Takt	120-min-Takt	-	7:00 - 21:00	7:00 - 21:00	Saisonlinie (Sommer)	
650	Chemnitz - Hartmannsdorf - Peng	MS	31.07.2020	RBM		C MS	30-min-Takt mit Lücken	120-min-Takt	120-min-Takt	4:30 - 23:00	7:30 - 23:00	7:30 - 23:00		PlusBus
658	Hartmannsdorf - Chemnitz-Witgensdorf	MS	31.07.2020	RBM		C MS	3 Fp.	-	-	6:00 - 7:00 & 13:30 - 15:00	-	-	nur an Schullagen	
704	Chemnitz - Augustsburg-Börnichen - Lengfeld Chemnitz - Erdmannsdorf - Augustsburg Augustsburg-Börnichen (-Lengfeld)	MS	31.07.2020	RBM		C MS, ERZ	3 Fahrten 8 Fahrten 5,5 Fahrten	- -	-	7:00 - 9:00 & 12:00 - 15:00 5:30 - 17:00 6:00 - 8:00 & 13:00 - 16:00	- -	- -	vorrangig Schülerverkehr	
705	Chemnitz - Niederwiesa - Flöha - Augustsburg (- Hohenfichte) - Eppendorf	MS	31.07.2020	RBM		C MS	25 Fahrten	3 Fp.	2 Fp.	4:30 - 19:30	8:00 - 18:30	9:00 - 18:00		
706	Niederwiesa-Braunsdorf-Lichtenwalde-Chemnitz-Ebersdorf	MS	31.07.2020	RBM		C MS	5,5 Fp.	-	-	6:30 - 8:30 & 12:30 - 16:30	-	-	nur an Schullagen	
710	Gahleitz - Göbersdorf-Oederan-Hetzdorf-Flöha-Niederwiesa-Chemnitz Gahleitz - Göbersdorf-Oederan-Hetzdorf-Flöha	MS	31.07.2020	RBM		C MS	3 Fp. 20 Fahrten	- -	-	4:30 - 7:00 & 13:00 - 18:00 5:30 - 19:00	- -	- -		
eingestellt/ Umbenennung/ Integration in bestehende Linie														
126	Chemnitz-Schönau - Hohenstein-Ernstthal	LZ	09.06.2017	RVE		C Z	60-min-Takt	120-min-Takt	120-min-Takt	5:00 - 20:30	9:00 - 20:30	10:30 - 20:00		Aufgegangen in CVAG Linie 41
254	Chemnitz-Ebersdorf - Zentralhaltestelle - Chemnitz Center - Limbach-Oberfrohna	LZ	09.06.2017	RVE	CVAG	C Z	60-min-Takt	90-min-Takt	120-min-Takt	4:30 - 22:00	7:30 - 22:00	9:00 - 22:00		Aufgegangen in CVAG Linie 21

*1) Mit dem Fahrplanwechsel 2020 verkehrt Linie 207 auch wieder auf dem Abschnitt Marienberg - Oberbau (statt 490)
*2) Mit dem Fahrplanwechsel 2020 entfällt auf der Linie 210 der Abschnitt Annaberg-Buchholz - Kurort Oberwiesenthal (übernimmt Linie 411)

Ergänzende Verkehrsangebote

Linien mit ausgewiesenen Fahrten ALITa (Annulliertaxi) bzw. Rufbus Fahrplan 2019/2020

Landkreis	Linie	Linienbezeichnung	Unternehmen	Alternative Bedienform	Takt bzw. Summe Fahrten			Anteil ALITa / Rufbus-Fahrten
					mo-fr	sa	so/ftg	
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 21	Chemnitz-Ebersdorf - Zentralhaltestelle - Chemnitz Center - Röhrsdorf, Löbenhainer Str. - Limbach-Oberfrohna	CVAG	ALITA	ca. 60-min Takt	ca. 60-min Takt mit Lücken	ca. 120-min Takt	keine
		(Chemnitz-Borna -) Chemnitz Center - Röhrsdorf, Löbenhainer Str.			12 Fahrtenpaare (ohne Schülerverkehr 2 Fp.)	ca. 60-min Takt mit Lücken	ca. 120-min Takt mit Lücken	2 Fahrtenpaare mo-fr abends, sa 2 Fp. morgens und 2 Fp. abends, so/ftg alle Fahrten
		Chemnitz-Ebersdorf - Zentralhaltestelle - Chemnitz Center			Insgesamt ca. 10-min Takt	Insgesamt ca. 15-min Takt	Insgesamt ca. 20-min Takt	keine
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 22	Zentralhaltestelle - Glösa	CVAG	ALITA	20/30-min-Takt	20/30-min-Takt	20/30-min-Takt bis 60-min-Takt	1 Fahrtenpaar tgl abends (Zolnerplatz - Glösa)
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 23	Heinersdorf - Zentralhaltestelle	CVAG	ALITA	30-min Takt	30-min Takt	60-min Takt	1 Fahrtenpaar mo-fr abends, sa 1 Fp. morgens und 1 Fp. abends, so/ftg 4 Fp. morgens und 1 Fp. abends
		Zentralhaltestelle - Neefepark			30-min Takt	60-min Takt	-	keine
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 26	Schönau - Stelzendorf - Hutholz	CVAG	ALITA	60-min Takt	60-min Takt	60-min Takt	3 Fahrtenpaare mo-fr abends, sa 4 Fp. morgens und 3 Fp. Abends, so/ftg alle Fahrten
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 32	Dresdner Straße - Rottluff - Rabenstein, Tierpark	CVAG	ALITA	20/30-min-Takt	20/30-min-Takt	20/30-min-Takt	1 Fahrt sa/so/ftg morgens
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 33	Bernsdorf - Adelsberg	CVAG	ALITA	30-min Takt	-	-	mo-fr 1 Fahrt morgens und 1 Fahrtenpaar abends
		Bernsdorf - Adelsberg - Schösserholz			1 Fahrt	60-min Takt	60-min Takt	mo-fr 1 Fahrt morgens, sa 2 Fp. morgens und 1 Fp. abends, so/ftg 4 Fp. morgens und 1 Fp. abends
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 39	Klaffenbach - Hutholz/Neukirchen	CVAG	ALITA	60-min Takt mit Verstärkern	60-min Takt	60-min Takt	4 Fahrtenpaare mo-sa abends, alle Fahrten so, ftg
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 41	Chemnitz-Schönau - Chemnitz-Reichenbrand - Chemnitz-Grüna - Hohenstein-Ernstthal	CVAG	ALITA	ca. 60-min Takt mit Verstärkern	ca. 120-min Takt	ca. 120-min Takt mit Verstärkern	keine
		Chemnitz-Schönau - Chemnitz-Reichenbrand - Chemnitz-Grüna			ca. 60-min Takt mit Verstärkern	ca. 120-min Takt mit Verstärkern/Lücken	ca. 120-min Takt mit Verstärkern/Lücken	1 Fahrt sa/so/ftg morgens
		Chemnitz-Schönau - Chemnitz-Reichenbrand			Insgesamt ca. 10-min Takt	Insgesamt ca. 20-min Takt	Insgesamt ca. 30-min Takt	keine
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 46	Glösa - Wittgensdorf - Borna	CVAG	ALITA	5 Fahrten	-	-	alle Fahrten
		Wittgensdorf - Borna			ca. 60-min Takt	60-min Takt	60-min Takt	mo-fr 3 Fahrten abends, sa 5 Fahrten morgens und 9 Fahrten abends, so/ftg alle Fahrten
		Glösa - Wittgensdorf			3 Fahrtenpaare	-	-	alle Fahrten
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 56	Bernsdorf - Kleinobersdorf - Altenhain - Bernsdorf	CVAG	ALITA	21 Fahrten	ca. 120-min Takt	120-min Takt	mo-fr 3 Fahrten abends, sa 4 Fahrten morgens und 3 fahrten abends, so/ftg alle Fahrten
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 63	Borna - Glösa - Ebersdorf	CVAG	ALITA	30/60-min Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	2 Fahrtenpaare mo-fr abends, sa/so/ftg 2 Fp. morgens und 2 Fp. Abends
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 69	Ebersdorf - Bahnhof Hilbersdorf	CVAG	ALITA	ca. 60-min Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	mo-fr 7 Fahrten abends, sa/so/ftg alle Fahrten
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 76	Eibenberg - Einsiedel - Alchemnitz	CVAG	ALITA	ca. 60-min Takt mit Verstärkern	7 Fahrtenpaare	9 Fahrtenpaare	4 Fahrtenpaare mo-fr abends, sa 3 Fp. morgens und 3 Fp. abends, so/ftg 4 Fp. morgens und 5 Fp. abends
		Eibenberg - Einsiedel			-	60-min Takt	60-min Takt	11 Fahrtenpaare sa und 9 Fp. so/ftg
		Einsiedel - Alchemnitz			ca. 60-min Takt	60-min Takt	60-min Takt	keine
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 79	Küchwald - Zentralhaltestelle	CVAG	ALITA	70-min Takt	60 - 70-min Takt	60-min Takt	mo-fr 4 Fahrtenpaare abends, samstag 4 Fahrtenpaare je früh und abends; so/ftg alle Fahrten
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 86	Niederwiesa - Euba - Chemnitz, Gablenzplatz	CVAG	ALITA	Insgesamt ca. 60-min Takt	-	-	keine
		Euba - Chemnitz, Gablenzplatz			12 Fahrten	60-min Takt	60-min Takt	mo-fr 3 Fahrten abends, sa 3 Fahrten morgens und 3 fahrten abends, so/ftg 7 Fahrten morgens und 3 Fahrten abends
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 89	Gablenz - Beutenberg - Chemnitzer Str.	CVAG	ALITA	60-min Takt	60-min Takt	60-min Takt	4 Fahrtenpaare mo-fr abends, sa/so/ftg alle Fahrten
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 93	Neefepark - Hutholz	CVAG	ALITA	30-min Takt	30-min Takt	-	1 Fahrtenpaar sa morgens und 1 Fp. abends
Stadt Chemnitz	Stadtverkehr Chemnitz, Linie 96	Wittgensdorf, Kornweg - Röhrsdorf, Chemnitz Center	CVAG	ALITA	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt	4 Fahrtenpaare mo-fr abends, sa 5 Fahrten morgens und 4 Fp. abends, so/ftg alle Fahrten

Leistungsumfang
(gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 8, Leistungsumfang gültig bis Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Leistungsumfang linienspezifisch

Liniennummer	Linienführung			durchschnittl. Linienlänge [km]	Fpl-km je Betriebstag				Linienleistung [Fpl.-Tkm/a] exkl. ALiTa-Leistung entspr. Anlage 1 Anhänge 4-6	Fahrtenanzahl				Mindestanforderung Fahrzeugeinsatz (überwiegend im Tagesverkehr)	ALiTa [ja/nein]	teilweise Einsatz von Subunternehmen
	von	über	nach		Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	SoF		Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	SoF			
STRAßENBAHN																
Hauptnetz																
1	Schönau	ZH	Brückenstr./Freie Presse	4,131	836	600	540	421	258	196	144	126	98	TRAM	nein	nein
2	Bernsdorf	ZH	Brückenstr./Freie Presse	3,683	730	519	469	372	225	194	142	126	98	TRAM	nein	nein
3	Technopark	ZH	Hauptbahnhof	4,333	744	651	119	27	193	167	115	26	5	TRAM	nein	ggf. einzelne Fahrten in Tagesrandlage
4	Hutholz	ZH	Hauptbahnhof	7,913	1580	1148	1040	808	489	201	149	128	102	TRAM	nein	nein
5	Gablenz	ZH	Hutholz	12,245	2361	1691	1520	1193	727	199	145	127	101	TRAM	nein	nein
Summe Verkehrsleistung Hauptnetz - Stadtbahnlinien:									1.891							
STADTBUS																
Hauptnetz																
21	Limbach-Oberfrohna	ZH	Ebersdorf	Ebersdorf - Chem.C. 13,283 Ebersdorf - Limbach-O. 24,913	2951	2250	1890	1526	914	186	134	123	116	G/G4	ja	ja
21 (Verdichter)	Löbenhainer Str.		Chemnitz-Center	4,805	38	0	105	0	14	6	0	0	0	K	nein	ja
21 (ALiTa)	Löbenhainer Str.		Chemnitz-Center	4,805	25	25	46	152								
21	Chemnitz-Center		Röhrsdorfer Allee/SIEMENS	2,932	18	18	0	0	4	6	6	0	0	G/G4	nein	ja
31	Flemmingstr.	ZH	Yorckgebiet	9,704	1831	1308	1167	924	563	190	138	121	96	G/G4	nein	nein
41	Schönau		Hohenstein-Ernstthal	Schönau - Reichenbrand 3,603 Schönau - Grüna 8,241 Schönau - Hohenst.E. 14,371	1078	879	613	517	329	142	90	102	77	S	nein	ja
41 (Verdichter)	Schönau		Grüna, An der Wiesenmühle	24	0	0	0	0	einzelne Fahrten		0	0	0	S	nein	ja
51	Zeisigwald, Klinik Bethanien/ Yorckgebiet		Zentralhaltestelle	5,884	1082	781	696	533	333	189	137	121	95	G/G4	nein	nein
62	Flemmingstr.	ZH	Gablenz	10,381	1071	759	687	530	329	94	68	59	48	G	nein	nein
72	Rottluff	ZH	Heimgarten	9,599	955	697	628	519	297	92	66	60	46	G	nein	nein
82	TU Campus	Sonnenberg, Schloßberg, Kaßberg	TU Campus	14,731	1584	1578	1463	1377	559	110	110	102	96	S	nein	ja
Summe Verkehrsleistung Hauptnetz - Stadtbuslinien:									3.343							
Erweitertes Radialnetz																
22	Glösa		Zentralhaltestelle	5,413	602	645	592	526	216	114	114	105	98	G	ja	nein
23	Heinersdorf	ZH	Neefepark	13,037	902	902	631	240	275	74	74	65	37	S	ja	ja
32	Reichenbrand	ZH	Dresdner Str.	16,286	1742	1742	1611	1524	616	110	110	103	97	G	ja	ja
52	Hutholz		Zentralhaltestelle	11,001	1194	1196	1108	1043	422	109	109	101	95	G	nein	ja
79	Zentralhaltestelle		Klinikum Küchwald	6,942	243	243	243	243	89	35	35	35	35	K	ja	ja
Summe Verkehrsleistung Erweitertes Radialnetz - Stadtbuslinien:									1.618							
Peripheres Netz																
26	Hutholz		Schönau	5,578	201	201	201	201	73	36	36	36	36	S	ja	ja
33	Bernsdorf		Adelsberg	3,218	230	230	178	178	78	76	76	37	38	S	ja	ja
39	Klaffenbach	Neukirchen (einzelne Fahrten)	Hutholz	7,621	311	280	283	283	109	43	40	36	36	K	ja	ja
42	Schönau	über Keplerstr.	Rabenstein, Grünaer Str.	6,282	657	657	477	477	219	108	108	76	76	K	nein	ja
43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz		Rabenstein, Tierpark	27,016	1699	1681	1160	786	536	75	75	66	38	S	nein	ja
46	Wittgensdorf, Ortseingang		Borna	6,599	303	307	266	266	107	37	37	37	37	S	ja	ja
49	Mittelbach	über Forsthaus	Grüna, Ortsmitte	6,387	211	211	0	0	53	33	33	0	0	K	nein	ja
53	Technopark	Bernsdorf, Reichenhain, Wolgograder Allee	Chemnitzer Str.	17,364 mit Fügellung, beide Ri./beide Var.	1303	1303	1154	948	446	75	75	75	75	S	nein	ja

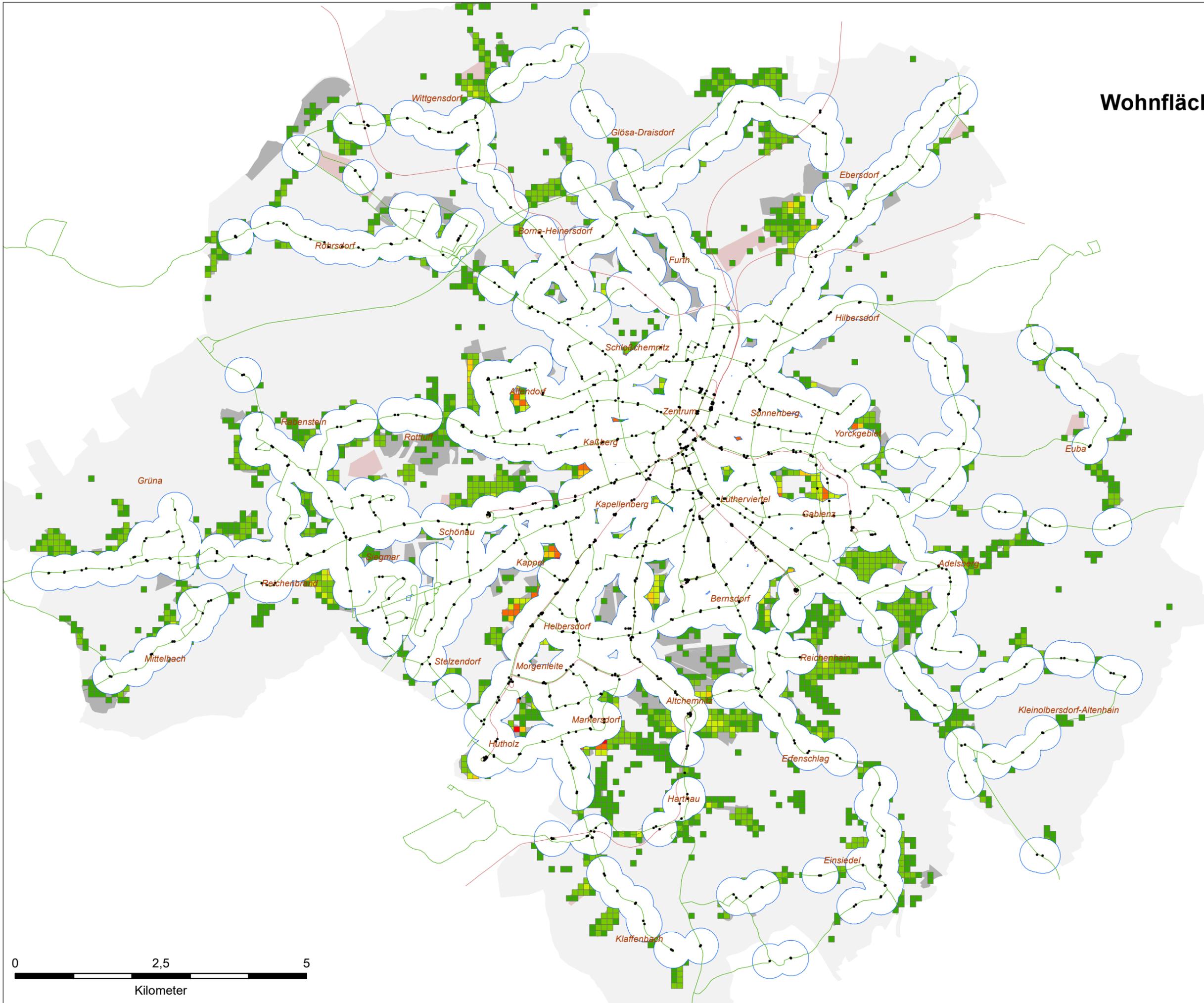
Leistungsumfang
(gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 8, Leistungsumfang gültig bis Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Liniennummer	Linienführung			durchschnittl. Linienlänge [km]	Fpl-km je Betriebstag				Linienleistung [Fpl.-Tkm/a] exkl. ALiTa-Leistung entspr. Anlage 1 Anhänge 4-6	Fahrtenanzahl				Mindestanforderung Fahrzeugeinsatz (überwiegend im Tagesverkehr)	ALiTa [ja/nein]	teilweise Einsatz von Subunternehmen
	von	über	nach		Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	SoF		Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	SoF			
56	Bernsdorf - Kleinolbersdorf/Altenhain - Bernsdorf			16,924	339	327	310	310	120	22	22	18	18	S	ja	ja
63	Ebersdorf	Glösa	Borna	9,889	712	712	376	376	222	77	77	39	38	S	ja	ja
69	Bahnhof Hilbersdorf		Ebersdorf, Brettmühle	4,493	166	162	162	162	60	36	36	36	36	K	ja	ja
73	TU Campus		Altchemnitz	3,864	228	228	0	0	57	59	59	0	0	S	nein	ja
73	TU Campus		TU Erfenschlager Str.	2,313	118	118	0	0	30	51	51	0	0	S	nein	ja
76	Eibenberg		Bahnhof, Einsiedel	4,404	201	201	166	166	69	38	38	38	38	S	ja	ja
83	Gablenzplatz	Euba	Niederwiesa	10,711	666	639	282	282	199	74	72	36	36	S	ja	ja
89	Gablenz		Dresdner Str.	7,357	258	258	265	265	95	34	34	36	36	K	ja	ja
93	Hutholz		Neefepark	8,236	371	371	295	0	109	66	66	70	0	K	ja	ja
96	Wittgensdorf, Kornweg		Chemnitz-Center	8,856	314	314	314	314	115	36	36	36	36	S	ja	ja
Summe Verkehrsleistung Peripheres Netz - Stadtbuslinien:									2.699							
Ergänzungslinien im Schülerverkehr																
S91	Humboldtplatz		TU Campus	9,158	71	0	0	0	16	8	0	0	0	S	nein	ja
S92	Klaffenbach		Gymnasium Einsiedel	10,726	12	0	0	0	3	1	0	0	0	G/G4	nein	nein
S92	Mühle Klaffenbach		Klaffenbach	3,555	4	0	0	0	1	1	0	0	0	G/G4	nein	nein
Summe Verkehrsleistung Ergänzungslinien im Schülerverkehr - Stadtbuslinien:									19							
Nachtlinien																
N11	Zentralhaltestelle		Ebersdorf	6,906	76	76	76	76	28	11		11	11	S	nein	ja
N12	Zentralhaltestelle		Yorckgebiet	4,599	52	52	52	52	19	11		11	11	S	nein	ja
N13	Zentralhaltestelle		Adelsberg	10,144	113	113	113	113	41	11		11	11	S	nein	ja
N14	Zentralhaltestelle	Ring	Bernsdorf	13,603	88	88	88	88	32	11		11	11	S	nein	ja
N15	Zentralhaltestelle	Ring	Hutholz	14,254	111	111	111	111	41	11		11	11	S	nein	ja
N16	Zentralhaltestelle		RabensteinCenter	10,173	112	112	112	112	41	11		11	11	S	nein	ja
N17	Zentralhaltestelle		Talanger	6,808	85	85	85	85	31	11		11	11	S	nein	ja
N18	Zentralhaltestelle		Borna	5,533	64	64	60	60	23	11		11	11	S	nein	ja
Summe Verkehrsleistung Nachtlinien - Stadtbuslinien:									256							
Summe Verkehrsleistung :									9.825							

*exklusive ALiTa

Wohnflächen außerhalb 300 m Einzugsbereich von ÖSPV - Haltestellen

Datenstand: Mai 2019

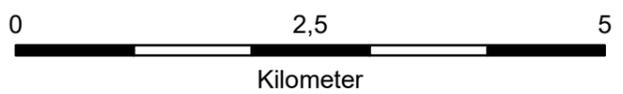


Legende

- Haltestellen
- Buslinien
- Straßenbahn und SPNV
- HS Einzugsgebiet 300 m (Regelbetrieb)
- Bebaute Fläche
- Bebaute Flächen Planung

EWO je 100 x 100m

- 0 - 10
- 11 - 50
- 51 - 100
- 101 - 150
- 151 - 250
- 251 - 500





Stadt Chemnitz

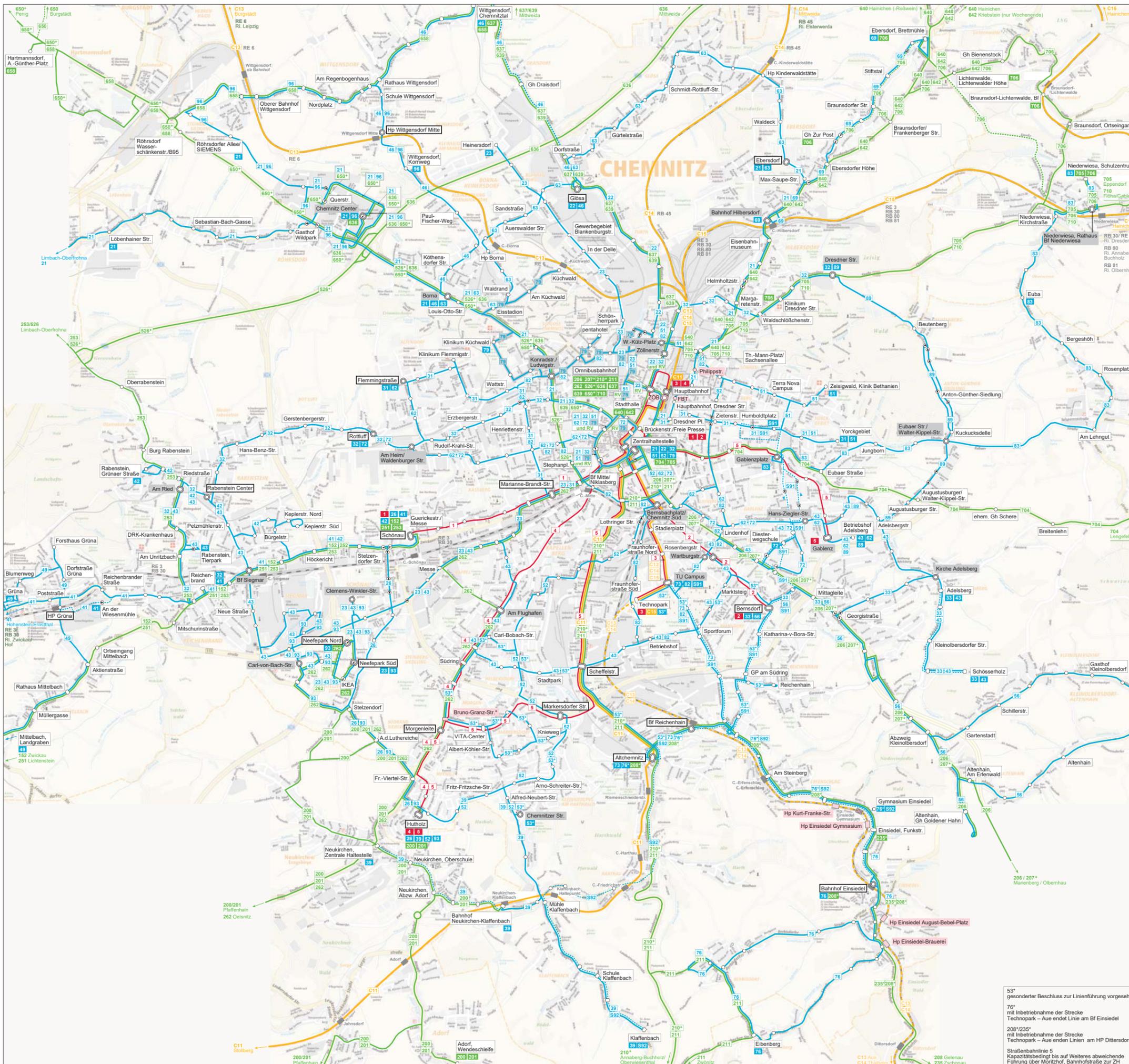
Angebotsnetz Liniennetzplan Tagesverkehr Großraum Chemnitz

Haltestellen/Haltepunkte

- Hal-Name Auswahl Haltestelle
- Hal-Name Haltestelle nur in eine Richtung
- Hal-Name Verknüpfungspunkt gemäß ÖDA (siehe Anlage11)
- Hal-Name Verknüpfungspunkt Prüfauftrag (Rahmenplan NVP 2021 / siehe Anlage16)
- Hal-Name Verknüpfungspunkt mit hoher Taktfrequenz > keine Planung von Anschlüssen notwendig
- Hal-Name geplante Haltestelle/Haltpunkt
- Hal-Name* geplanter zusätzlicher Haltestellenstandort (bestehende Haltestelle)

Linien

- C11 Linie Chemnitzer Modell
- C11 Endstelle Linie Chemnitzer Modell
- Inbetriebnahme im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes
- 5 **Technopark - Aue:** Inbetriebnahme vsl. Mitte 2021
- 5 Straßenbahnlinie
- 33 Endstelle Straßenbahnlinie
- 33 Stadtbuslinie
- 33 Endstelle Stadtbuslinie
- 206 / 210+ Regionalverkehrslinie / PlusBus-Linie
- 206 / 210+ Endstelle Regionalverkehrslinie / PlusBus-Linie
- Linie mit nur einzelnen Fahrten
- RB 81 SPNV-Strecke mit Bahnhof und weitere verkehrende Linien mit Richtungsangabe
- 79 Linienverlauf in Evaluation



53* gesonderter Beschluss zur Linienführung vorgesehen
 76* mit Inbetriebnahme der Strecke Technopark - Aue endet Linie am BF Einsiedel
 208*/235* mit Inbetriebnahme der Strecke Technopark - Aue enden Linien am HP Dittersdorf
 Straßenbahnlinie 5 Kapazitätsbedingt bis auf Weiteres abweichende Führung über Moritzhof, Bahnhofstraße zur ZH



Stadt Chemnitz

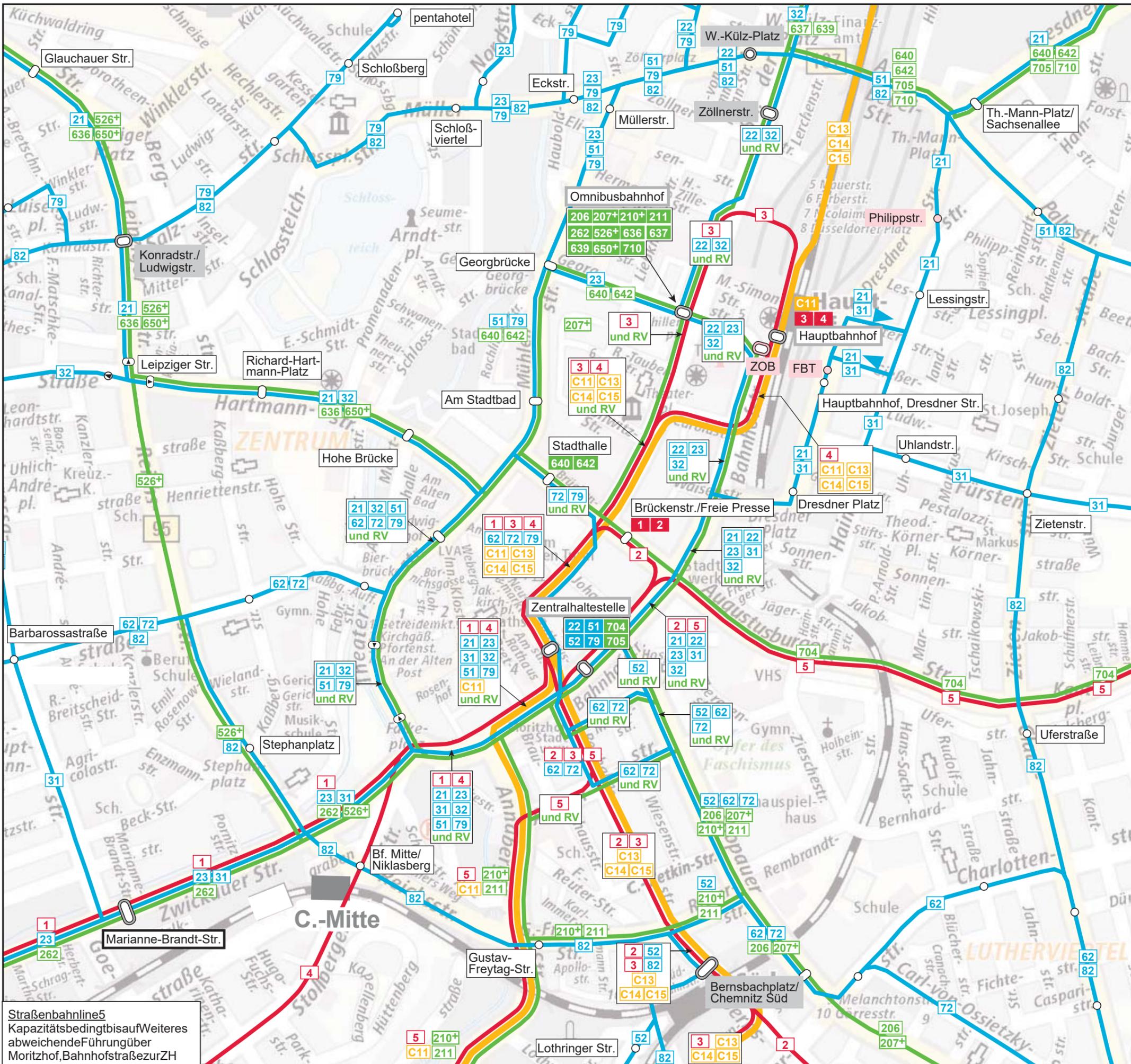
Angebotsnetz Liniennetzplan Tagesverkehr Zentrum Chemnitz

Haltestellen/Haltepunkte

- Hst-Name Auswahl Haltestelle
- Haltestelle nur in eine Richtung
- Hst-Name Verknüpfungspunkt gemäß ÖDA (siehe Anlage 11)
- Hst-Name Verknüpfungspunkt Prüfauftrag (Rahmenplan NVP 2021/siehe Anlage 16)
- Hst-Name Verknüpfungspunkt mit hoher Taktfrequenz > keine Planung von Anschlüssen notwendig
- Hst-Name geplante Haltestelle

Linien

- C11 Linie Chemnitzer Modell
- C11 Endstelle Linie Chemnitzer Modell
- 1 Straßenbahnlinie
- 1 Endstelle Straßenbahnlinie
- 32 Stadtbuslinie
- 32 Endstelle Stadtbuslinie
- 206 210+ Regionalverkehrslinie / PlusBus-Linie
- 206 210+ Endstelle Regionalverkehrslinie / PlusBus-Linie
- SPNV-Strecke mit Bahnhof



Straßenbahnlinie 5
Kapazitätsbedingt bis auf Weiteres
abweichende Führung über
Moritzhof, Bahnhofstraße zur ZH

Verknüpfungspunkte (gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 9, Anschlusspunkte Stand: November 2018)

Legende: <div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px; margin-left: 10px;"> <div style="display: flex; align-items: center;"> Straßenbahnlinie</div> <div style="display: flex; align-items: center;"> Stadtbuslinie</div> <div style="display: flex; align-items: center;"> Linien des Chemnitzer Modells</div> <div style="display: flex; align-items: center;">RB 30 Regionalbahn</div> <div style="display: flex; align-items: center;">E Einzelfahrten</div> </div>					
Verknüpfungspunkte	Linie	Linienbeschreibung ^{**1)}	Zubringer	Abbringer	Takt Tagesverkehr Mo-Fr
Altchemnitz ^{**2)}	53	Technopark – Altchemnitz - Chemnitzer Str.	x	x	30
	73	TU Campus - Altchemnitz	x	x	30
	S92	Klaffenbach - Gymn. Einsiedel	x	x	E
	C 11	C-Hauptbahnhof - ZH - Stollberg	x	x	30
Bernsdorf	2	Bernsdorf - Brückenstr., Freie Presse	x		10
	33	Bernsdorf – Adelsberg – (Schösserholz)	x	x	30
	53	Technopark – Altchemnitz - Chemnitzer Str.	x	x	30
	56	Bernsdorf – Kleinolbersdorf/Altenhain – Bernsdorf	x	x	60
	S91	TU Campus - Bernsdorf - Humboldtplatz	x	x	E
Bf Einsiedel	76	Eibenberg/Berbisdorf – Bahnhof Einsiedel – (Gym. Einsiedel) ^{**2)}	x	x	60
	C 13 ^{**3)}	Burgstädt - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Aue	x	x	60
	C 14 ^{**3)}	Mittweida - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Thalheim	x	x	60
Bf Reichenhain	53	Technopark – Altchemnitz - Chemnitzer Str.	x	x	30
	73	TU Campus - Altchemnitz	x	x	30
	S92	Klaffenbach - Gymn. Einsiedel	x	x	E
	C 13	Burgstädt - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Aue	x	x	60
Ebersdorf	C 14	Mittweida - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Thalheim	x	x	60
	21	Limbach-Oberfrohna – Chemnitz Center – ZH - Ebersdorf	x	x	10
Flemmingstr.	63	Ebersdorf - Glösa - Borna	x	x	30
	31	Flemmingstr. - ZH - Yorkgebiet	x		10
Gablenzplatz	62	Flemmingstr. - Gablenz		x	20
	5	Hutholz - Gablenz	x		10
Glösa	83	Gablenzplatz – Euba – Niederwiesa		x	30/ (60)
	22	Glösa - Zentralhaltestelle	x	x	20
HP Grüna	63	Ebersdorf - Glösa - Borna	x	x	30
	RB 30 ^{**3)}	Dresden - Chemnitz - Zwickau	x	x	60
HP Wittgensdorf Mitte	49	Grüna, Ortsmitte – Mittelbach	x	x	60
	46	Borna – Wittgensdorf, Chemnitztal – (Glösa)	x	x	60
Hutholz	96	Wittgensdorf, Kornweg - Siemens - Chemnitz Center	x	x	60
	C 13 ^{**3)}	Burgstädt - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Aue	x	x	60
	4	Hutholz - Hauptbahnhof	x		10
	5	Hutholz - Gablenz	x		10
	26	Schönau - Hutholz	x	x	60
	39	Klaffenbach – Hutholz/Neukirchen	x	x	60
Marianne-Brandt-Str.	52	Hutholz - Zentralhaltestelle	x	x	20
	93	Hutholz - Neefepark	x	x	30
	1	Schönau - Brückenstr., Freie Presse	x		10
Markersdorfer Str.	23	Neefepark - ZH - Heinersdorf	x	x	30
	31	Flemmingstr. - ZH - Yorkgebiet	x	x	10
Morgenleite	5	Hutholz - Gablenz	x	x	10
	4	Hutholz - Hauptbahnhof	x	x	10
Neefepark	5	Hutholz - Gablenz	x	x	10
	23	Neefepark - ZH - Heinersdorf	x	x	30
	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	x	x	30
Rabenstein-Center	93	Hutholz - Neefepark	x	x	30
	32	Dresdner Str. - Reichenbrand	x	x	20
	42	Schönau - Grünaer Str.	x	x	20
Rottluff	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	x	x	30
	32	Dresdner Str. - Reichenbrand	x	x	20
Scheffelstr.	72	Rottluff - Heimgarten	x	x	20
	5	Hutholz - Gablenz	x		10
	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	x	x	30
Schönau	53	Technopark – Altchemnitz - Chemnitzer Str.		x	30
	1	Schönau - Brückenstr., Freie Presse	x	x	10
	26	Schönau - Hutholz	x	x	60
	41	Schönau – Reichenbrand – Grüna – Hohenstein-Ernstthal	x	x	10
	42	Schönau – Rabenstein, Grünaer Str.	x	x	20

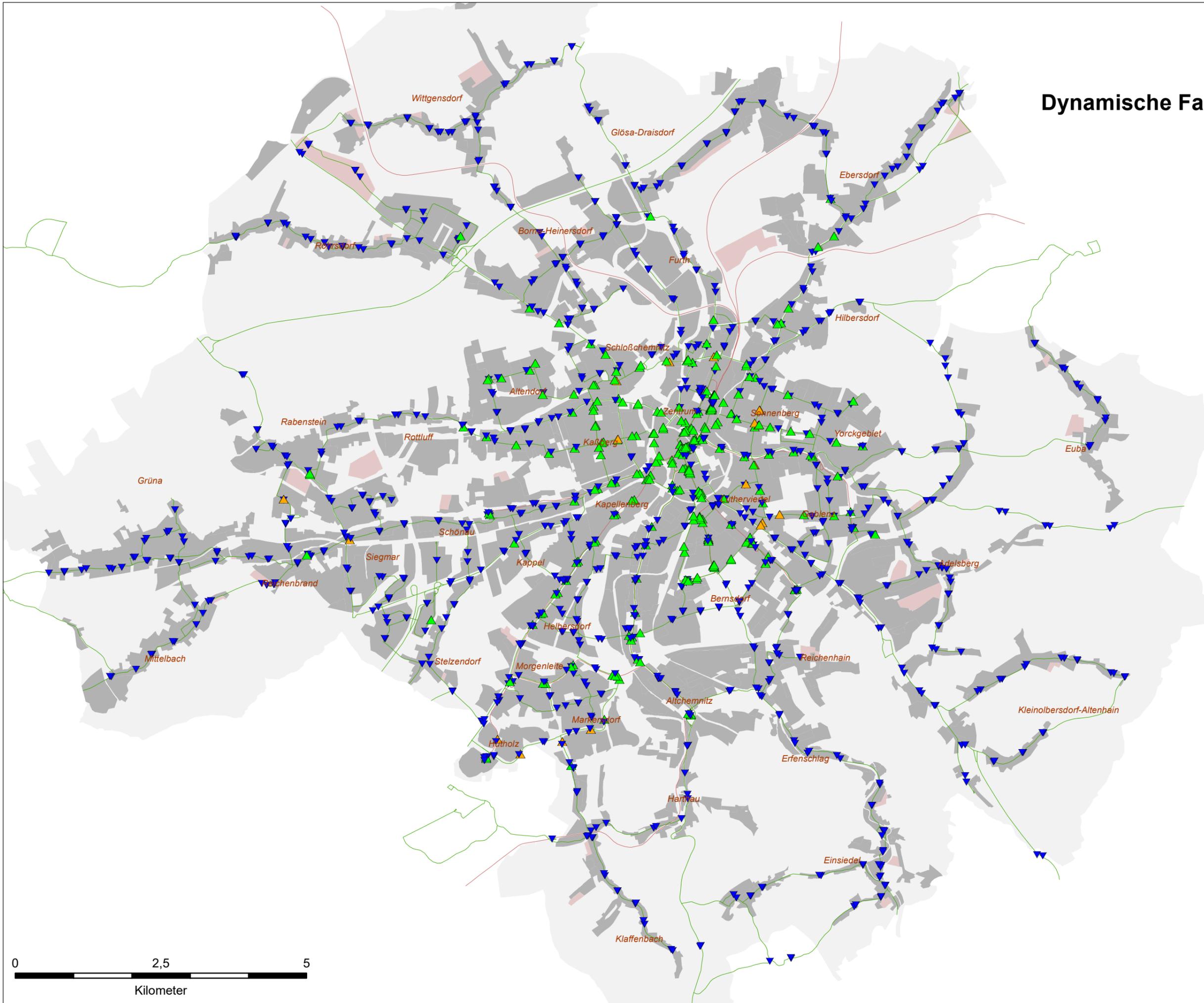
^{**1)} Linienbeschreibung entsprechend Fahrplan 2019/20 angepasst

^{**2)} baueitliche Zwischenlösung Chemnitzer Modell Stufe 2 (Chemnitz - Thalheim - Aue): bis Ende 2020 verkehrt Linie 76 bis Altchemnitz

^{**3)} Priorität bei der Anschlussgestaltung der Zubringerlinie zur Hauptlinie hat die Fahrtrichtung nach Innenstadt/ZH und zurück

Dynamische Fahrgastinformationen

Datenstand: Mai 2020

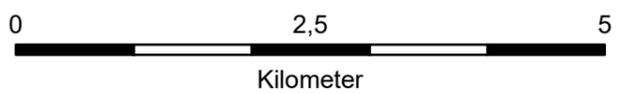


Legende

- Buslinien
- Straßenbahn und SPNV

Dynamische Fahrgastinformationen

- ▲ Richtungshaltestellen mit DFI (264)
- ▲ Richtungshaltestellen DFI geplant (17)
- ▼ Richtungshaltestellen ohne DFI (934)



Verkehrsangebot Montag - Freitag (S)
(gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 4, gültig ab Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Verkehrsangebot Stadt Chemnitz Montag bis Freitag - schultags

Liniennummer	Linienführung			Tagesverlauf																Bemerkungen													
	von	über	nach	R	04:45	R	05:45	06:45	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45		18:45	R	19:05	19:45	20:45	21:45	22:45	23:45	00:45	01:45	02:45	03:45	04:45
STRABENBAHN																																	
Hauptnetz																																	
1	Schönau	ZH	Brückenstr./Freie Presse	20	10																20	30	weiter als Linie 2										
2	Bernsdorf	ZH	Brückenstr./Freie Presse	20	10																20	30	weiter als Linie 1										
3	Technopark	ZH	Hauptbahnhof	E	10																E				weiter als Linie 4, Abdeckung Rendezvousverkehr: Linie 3 in Abstimmung mit Chemnitzbahn (und event. veränderte Linienführung)								
4	Hutholz	ZH	Hauptbahnhof	20	10																20	30	weiter als Linie 3 im Rendezvousverkehr veränderter Linienweg										
5	Gablenz	ZH	Hutholz	20	10																20	30											
6	Altchemnitz	ZH	Hauptbahnhof	30	30																60				Streckenabschnitt wird ausschließlich durch die Chemnitz Bahn, Linie C11 bedient, Aufgabenträger VMS								
STADTBUS																																	
Hauptnetz																																	
21	Borna	ZH	Ebersdorf	20	10																20	30											
21	Chemnitz-Center		Borna	20	10																20												
21	Chemnitz-Center		Siemens		E								E								verkehrt angepasst an Schichtzeiten Gewerbegebiet Wasserschänkers! optional: Erweiterung bis Obere Hauptstr. (abhängig von Entwicklung Gewerbegebiet)												
21	Chemnitz-Center		Löbenhainer Str.	60	60																60	60*	ALiTa-Fahrten in Kombination mit Bus 21: ALiTa ab 21:45 Uhr ab/bis Borna										
21 (Verdichter)	Chemnitz-Center		Löbenhainer Str.		E								E								ergänzende Schülerfahrten zu BUS 21												
21	Löbenhainer Str.		Limbach-Oberfrohn	60	60																60												
31	Flemmingstr.	ZH	Yorkgebiet	20	10																20	30											
41	Schönau		Reichenbrand	20	10																20	30	in Kombination mit BUS 152, 251, 253										
41	Reichenbrand		Grüna	60	30																20/40	60	Mittelbach wird gem. Zweckvereinbarung LK Zwickau/Stadt Chemnitz, gültig ab 01.01.2019, mit BUS 152 und 251 entsprechend dem Fahrplanangebot 2016/17 bedient; zusätzliches ALiTa zur Herstellung des 60-Min-Takts wird entsprechend dem Fahrplanangebot 2017/18 durch CVAG erbracht										
41	Grüna		Hohenstein-Ernstthal		30	60																60											
51	Terra Nova Campus		Zentralhaltestelle	20	10																20	30											
51	Zeisigwald, Klinik Bethanien		Terra Nova Campus	20	10				10/20				10/20				20/40	30															
51	Yorkgebiet		Terra Nova Campus						30								60																
62/72	Am Heim	ZH	Zschopauer Str.	20	10																20	30											
62	Flemmingstr.		Am Heim	40	20																20	30											
72	Rottluff		Am Heim	40	20																												
62	Zschopauer Str.		Gablenz	40	20																40	60											
72	Zschopauer Str.		Heimgarten	40	20																40	60											
82	TU Campus	Sonnenberg, Schloßberg, Kasberg	TU Campus	20	20																20	30											
Erweitertes Radialnetz																																	
22	Glösa		Zentralhaltestelle	20	20																20	30											
23	Heinersdorf		Zentralhaltestelle	20/40	30																20/40	60											
23	Zentralhaltestelle		Neefepark	20/40	30																20/40												
23	Stichfahrt über Clemens-Winkler-Str. Ri Neefepark			60	30																												
23	Stichfahrt über Clemens-Winkler-Str. Ri Heinersdorf								30																								
32	Rottluff	ZH	Dresdner Str.	20	20																20	30											
32	Reichenbrand		Rottluff	20	20																20/40	60											
52	Hutholz		Zentralhaltestelle	20	20																20	30											
79	Zentralhaltestelle		Klinikum Küchwald		60																60	60											
Peripheres Netz																																	
26	Hutholz		Schönau		60																60	60											
33	Bernsdorf		Adelsberg	20/40	30																20/40	60											
39	Klaffenbach		Hutholz		60																60	60											
39	Klaffenbach - Bf. Neukirchen-Klaffenbach - Neukirchen				E								E								einzelne Schülerfahrten												
39	Neukirchen - Bf. Neukirchen-Klaffenbach - Klaffenbach								E												einzelne Schülerfahrten												
42	Schönau		Keplerstr.	20	20																20	30											
42	Keplerstr.		Sterzelstr.						20								20	30															
42	Sterzelstr.		Rabenstein, Grüner Str.	20	20																20	30											
43	Hans-Ziegler-Str.		Rabenstein, Tierpark	20/40	30																20/40	60											
43	Gablenz		Hans-Ziegler-Str.	60	60																60												
43	Schösserholz		Hans-Ziegler-Str.	60	60																60												
46	Borna		Wittgensdorf, Chemnitztal		60																60	60											
46	Wittgensdorf, Chemnitztal		Glösa		60																60												
49	Mittelbach		Grüna, Ortsmitte		60																60												
53	Technopark	Bernsdorf, Reichenhain	Vita-Center	20/40	30																20/40	30											
53	Vita-Center	Dietrich-Bonhoeffer-Kirche	Knieweg	20/40	60																60	30											
53	Vita-Center	Wilhelm-Firi-Str.	Knieweg		60																60												
53	Knieweg	Wolgograder Allee	Chemnitz Str.	20/40	30																20/40	30											
56	Bernsdorf - Kleinobersdorf/Altenhain - Bernsdorf				60*																60*	60	* Ring wird entsprechend Lastichtung gefahren; eine zusätzliche Fahrt im Schülerverkehr nachmittags										
63	Ebersdorf	Glösa	Borna	20/40	20/40																20/40	60											
69	Bahnhof Hilbersdorf		Ebersdorf, Brettmühle		60																60	60											
73	TU Campus		Altchemnitz		30																20/40												
76	Eibenberg		Bahnhof Einsiedel		60																60	60	Verstärkerfahrten im Schülerverkehr										

Legende:

- 10-min-Takt
- 10/20 10- min und 20-min-Takt im Wechsel
- 20-min-Takt
- 20/40 20- min und 40-min-Takt im Wechsel
- 30-min-Takt
- 40-min-Takt
- 60-min-Takt
- ALiTa im 60-min-Takt
- E einzelne Fahrten

Verkehrsangebot Montag - Freitag (S)
 (gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 4, gültig ab Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Verkehrsangebot Stadt Chemnitz Montag bis Freitag - schultags

Liniennummer	Linienführung			Tagesverlauf																								Bemerkungen				
	von	über	nach	Früh- verkehr	Tagesverkehr																Abendverkehr	Spätverkehr	Nachtverkehr									
				R > 04:45 < 05:45	R < 05:45 > 06:45	06:45	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	R > 19:05 < 19:45	19:45	20:45	21:45	22:45	23:45	00:45	01:45	02:45	03:45	04:45 R <			
76	Bahnhof Einsiedel		Gymnasium Einsiedel					E																							einzelne Schülerfahrten	
83	Gablenzplatz		Euba	20:40								30									20:40		60									
83	Euba		Niederwiesa									60*																			* Verstärkung im Schülerverkehr	
89	Gablenz		Dresdner Str.									60									60		60									
93	Hutholz		Neefepark									30									20:40											
93	Stichfahrt Clemens-Winkler-Str. Ri Hutholz											30																				
93	Stichfahrt über Mauersberger Str. Ri Hutholz											30																				
93	Stichfahrt Clemens-Winkler-Str. Ri Neefepark												30																			
93	Stichfahrt über Mauersberger Str. Ri Neefepark													30																		
96	Wittgensdorf, Kornweg		Chemnitz-Center									60									60		60									
Ergänzungslinien im Schülerverkehr																																
S91	Humboldtplatz		TU Campus					E																								einzelne Schülerfahrten
S92	Klaffenbach		Gymnasium Einsiedel					E																								einzelne Schülerfahrt
S92	Mühle Klaffenbach		Klaffenbach					E																								einzelne Schülerfahrt
Nachtlinien																																
N11	Zentralhaltestelle		Ebersdorf																						60							
N12	Zentralhaltestelle		Yorckgebiet																						60							
N13	Zentralhaltestelle		Adelsberg																						60							
N14	Zentralhaltestelle		Bernsdorf																						60							
N15	Zentralhaltestelle		Hutholz																						60							
N16	Zentralhaltestelle		RabensteinCenter																						60							
N17	Zentralhaltestelle		Talanger																						60							
N18	Zentralhaltestelle		Borna																						60							

Nachtverkehr ist Zubringer zum R 4:45 Uhr /
 Nachtverkehr ist Zu- und Abbringer zum/vom R 23:45 Uhr
 N18: Zubringer Nachtverkehr 23:45 Uhr ab Siemens

Verkehrsangebot Montag - Freitag (F)
(gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 5, gültig ab Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Verkehrsangebot Stadt Chemnitz Montag bis Freitag - Sommerferien

Liniennummer	Linienführung			Tagesverkehr																Abendverkehr				Spätverkehr				Nachtverkehr				Bemerkungen	
	von	über	nach	R	04:45	R	05:45	06:45	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	R	19:05	19:45	20:45	21:45	22:45	23:45	00:45	01:45	02:45	03:45		04:45
STRABENBAHN																																	
Hauptnetz																																	
1	Schönau	ZH	Brückenstr./Freie Presse	20	15																20	30					weiter als Linie 2						
2	Bernsdorf	ZH	Brückenstr./Freie Presse	20	15																20	30					weiter als Linie 1						
3	Technopark	ZH	Hauptbahnhof	E	15																E				weiter als Linie 4, Abdeckung Rendezvousverkehr: Linie 3 in Abstimmung mit Chemnitzbahn (und eventl. veränderte Linienführung)								
4	Hutholz	ZH	Hauptbahnhof	20	15																20	30					weiter als Linie 3 im Rendezvousverkehr veränderter Linienweg						
5	Gablenz	ZH	Hutholz	20	15																20	30											
6	Altchemnitz	ZH	Hauptbahnhof	30	30																60								Streckenabschnitt wird ausschließlich durch die Chemnitz Bahn, Linie C11 bedient, Aufgabenträger VMS				
STADTBUS																																	
Hauptnetz																																	
21	Borna	ZH	Ebersdorf	20	15																20	30											
21	Chemnitz-Center		Borna	20	15																20												
21	Chemnitz-Center		Siemens		E								E								verkehr angepasst an Schichtzeiten Gewerbegebiet Wasserschänkers! optional: Erweiterung bis Obere Hauptstr. (abhängig von Entwicklung Gewerbegebiet)												
21	Chemnitz-Center		Löbenhainer Str.	60	60																60	60*					ALiTa-Fahrten in Kombination mit Bus 21: ALiTa ab 21:45 Uhr ab/bis Borna						
21	Löbenhainer Str.		Limbach-Oberfrohna	60	60																60												
31	Flemmingstr.	ZH	Yorkgebiet	20	15																20	30											
41	Schönau		Reichenbrand	20	15																20	30					in Kombination mit BUS 152, 251, 253						
41	Reichenbrand		Grüna	60	30																20/40	60					Mittelbach wird gem. Zweckvereinbarung LK Zwickau/Stadt Chemnitz, gültig ab 01.01.2019, mit BUS 152 und 251 entsprechend dem Fahrplanangebot 2016/17 bedient; zusätzliches ALiTa zur Herstellung des 60-Min-Takt wird entsprechend dem Fahrplanangebot 2017/18 durch CVAG erbracht.						
41	Grüna		Hohenstein-Ernstthal	30	60																60												
51	Terra Nova Campus		Zentralhaltestelle	20	15																20	30											
51	Zeisigwald, Klinik Bethanien		Terra Nova Campus	20	15				15/30				20/40				30																
51	Yorkgebiet		Terra Nova Campus		45																60												
62/72	Am Heim	ZH	Zschopauer Str.	20	15																20	30											
62	Flemmingstr.		Am Heim	40	30																20	30											
72	Rottluff		Am Heim	40	30																												
62	Zschopauer Str.		Gablenz	40	30																40	60											
72	Zschopauer Str.		Heimgarten	40	30																40	60											
82	TU Campus	Sonnenberg, Schloßberg, Kaßberg	TU Campus	20	20																20	30											
Erweitertes Radialnetz																																	
22	Glösa		Zentralhaltestelle	20	20																20	30											
23	Heinersdorf		Zentralhaltestelle	20/40	30																20/40	60											
23	Zentralhaltestelle		Neefepark	20/40	30																20/40												
23	Stichfahrt über Clemens-Winkler-Str. Ri Neefepark			60	30																												
23	Stichfahrt über Clemens-Winkler-Str. Ri Heinersdorf				30																												
32	Rottluff	ZH	Dresdner Str.	20	20																20	30											
32	Reichenbrand		Rottluff	20	20																20/40	60											
52	Hutholz		Zentralhaltestelle	20	20																20	30											
79	Zentralhaltestelle		Klinikum Küchwald		60																60	60											
Peripheres Netz																																	
26	Hutholz		Schönau		60																60	60											
33	Bernsdorf		Adelsberg	20/40	30																20/40	60											
39	Klaffenbach		Hutholz		60																60	60											
42	Schönau		Keplerstr.	20	15/30				20				20				20	30															
42	Keplerstr.		Sterzelstr.		20																												
42	Sterzelstr.		Rabenstein, Grünaer Str.	20	15/30				20				20				20	30															
43	Hans-Ziegler-Str.		Rabenstein, Tierpark	20/40	30																20/40	60											
43	Gablenz		Hans-Ziegler-Str.	60	60																60												
43	Schösserholz		Hans-Ziegler-Str.	60	60																60												
46	Borna		Wittgensdorf, Chemnitztal		60																60	60											
46	Wittgensdorf, Chemnitztal		Glösa		60																60					Bedienungslücken des Regionalverkehrs auf diesem Streckenabschnitt werden mit ALiTa aufgefüllt							
49	Mittelbach		Grüna, Ortsmitte		60																60												
53	Technopark	Bernsdorf, Reichenhain	Vita-Center	20/40	30																20/40	30											
53	Vita-Center	Dietrich-Bonhoeffer-Kirche	Knieweg	20/40	60																60	30											
53	Vita-Center	Wilhelm-Firl-Str.	Knieweg		60																												
53	Knieweg	Wolgograder Alle	Chemnitz Str.	20/40	30																20/40	30											
56	Bernsdorf - Kleinobersdorf/Altenhain - Bernsdorf				60*																60*	60					* Ring wird entsprechend Lastichtung gefahren						
63	Ebersdorf	Glösa	Borna	20/40	20/40																20/40	60											
69	Bahnhof Hilbersdorf		Ebersdorf, Brettmühle		60																60	60											
73	TU Campus		Altchemnitz		30																20/40												
76	Eibenberg		Bahnhof Einsiedel		60																60	60											
83	Gablenzplatz		Euba	20/40	30																20/40	60											
83	Euba		Niederwiesa		60																												
89	Gablenz		Dresdner Str.		60																60	60											

- Legende:**
- 15-min-Takt
 - 15/30** 15- min und 30-min-Takt im Wechsel
 - 20-min-Takt
 - 20/40** 20- min und 40-min-Takt im Wechsel
 - 30-min-Takt
 - 40-min-Takt
 - 45-min-Takt
 - 60-min-Takt
 - ALiTa im 60-min-Takt

Verkehrsangebot Samstag
(gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 6, gültig ab Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Verkehrsangebot Stadt Chemnitz Samstag

Liniennummer	Linienführung			Tagesverkehr																Bemerkungen																																																																
	von	über	nach	R	04:45	05:45	06:45	07:45	R	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45		18:45	R	19:05	19:45	20:45	21:45	22:45	23:45	23:45	00:45	01:45	02:45	03:45	R																																																		
				Frühverkehr																Tagesverkehr																Abendverkehr																Spätverkehr																Nachtverkehr																
STRABENBAHN																																																																																				
Hauptnetz																																																																																				
1	Schönau	ZH	Brückenstr./Freie Presse	30																15																20																30																weiter als Linie 2																
2	Bernsdorf	ZH	Brückenstr./Freie Presse	30																15																20																30																weiter als Linie 1																
3	Technopark	ZH	Hauptbahnhof	E																60																E																E																Linie 3 ergänzt Chemnitzbahn-Linien zum 15-Min-Takt auf dem Streckenabschnitt Hbf - Technopark, Abdeckung Rendezvousverkehr; Linie 3 in Abstimmung mit Chemnitzbahn (und eventl. veränderte Linienführung)																
4	Hutholz	ZH	Hauptbahnhof	30																15																20																30																verkehrt ganztägig als separate Linie (eventl. veränderte Linienführung)																
5	Gablenz	ZH	Hutholz	30																15																20																30																																
6	Altchemnitz	ZH	Hauptbahnhof	60																30																60																60																Streckenabschnitt wird ausschließlich durch die Chemnitzbahn, Linie C11 bedient, Aufgabenträger VMS																
STADTBUS																																																																																				
Hauptnetz																																																																																				
21	Borna	ZH	Ebersdorf	30																15																20																30																																
21	Chemnitz-Center		Borna	60																30																15																20																																
21	Chemnitz-Center bzw. Borna		Löbenhainer Str.	60																60																60																60																ALiTa-Fahrten in Kombination mit Bus 21; ALiTa ab 21:45 Uhr ab/bis Borna																
21	Löbenhainer Str.		Limbach-Oberfroha	90																90																90																90																																
31	Flemmingstr.	ZH	Yorckgebiet	30																15																20																30																																
41	Schönau		Reichenbrand	30																15																20																30																in Kombination mit BUS 152, 251, 253																
41	Reichenbrand		Grüna	60																60																60																60																Mittelbach wird gem. Zweckvereinbarung LK Zwickau/Stadt Chemnitz, gültig ab 01.01.2019, mit BUS 152 und 251 entsprechend dem Fahrplanangebot 2016/17 bedient; zusätzliches ALiTa zur Herstellung des 60-Min-Takt wird entsprechend dem Fahrplanangebot 2017/18 durch CVAG erbracht																
41	Grüna		Hohenstein-Ernstthal	120																120																120																120																																
51	Terra Nova Campus		Zentralhaltestelle	30																15																20																30																																
51	Zeisigwald, Klinik Bathanien		Terra Nova Campus	30																15/30																20/40																20																30																
51	Yorckgebiet		Terra Nova Campus	45																45																60																60																																
62/72	Am Heim	ZH	Zschopauer Str.	30																15																20																30																																
62	Flemmingstr.		Am Heim	30																30																20																30																																
72	Rottluff		Am Heim	30																30																30																30																																
62	Zschopauer Str.		Bth.Adelsberg	60																30																40																60																																
72	Zschopauer Str.		Heimgarten	60																30																40																60																																
82	TU Campus	Sonnenberg, Schloßberg, Kaßberg	TU Campus	30																20																20																30																																
Erweitertes Radialnetz																																																																																				
22	Glösa		Zentralhaltestelle	30																20																20																30																																
23	Heinersdorf		Zentralhaltestelle	60																60																60																60																																
23	Zentralhaltestelle		Neefepark	60																30																20/40																20/40																																
32	Rottluff	ZH	Dresdner Str.	30																20																20																30																																
32	Reichenbrand		Rottluff	30																20																20/40																60																																
52	Hutholz		Zentralhaltestelle	30																20																20																30																																
79	Zentralhaltestelle		Klinikum Küchwald	60																60																60																60																																
Peripheres Netz																																																																																				
26	Hutholz		Schönau	60																60																60																60																																
33	Bernsdorf		Schösserholz	60																60																60																60																																
39	Klaffenbach		Hutholz	60																60																60																60																																
42	Schönau	Keplerstr.	Rabenstein, Grüner Str.	30																30																20/40																30																																
43	Flughafen		Rabenstein, Tierpark	60																30																20/40																60																																
43	Flughafen		Adelsberg	60																60																60																60																																
46	Wittgensdorf, Chemnitztal		Borna	60																60																60																60																																
53	Technopark	Bernsdorf, Reichenhain	Altchemnitz	30																30																20/40																30																																
53	Altchemnitz		Vita-Center	60																30																60																60																																
53	Vita-Center	Dietrich-Bonhoeffer-Kirche	Knieweg	60																60																60																60																																
53	Vita-Center	Wilhelm-Frl-Str.	Knieweg	60																60																60																60																																
53	Knieweg	Wolgograde Allee	Chemnitzer Str.	60																30																60																60																																
56	Bernsdorf - Kleinobersdorf/Altenhain - Bernsdorf			60																60																60																60																																
63	Ebersdorf	Glösa	Borna	60																60																60																60																																
69	Bahnhof Hilbersdorf		Ebersdorf, Brettmühle	60																60																60																60																																
76	Eibenberg		Bahnhof Einsiedel	60																60																60																60																																
83	Gablenzplatz		Euba	60																60																60																60																																
89	Bth. Adelsberg		Beutenberg	60																60																60																60																																
93	Hutholz		Neefepark	60																30																20/40																60																																
96	Wittgensdorf, Kornweg		Chemnitz-Center	60																60																60																60																																

Legende:

- 15-min-Takt
- 15/30 15- min und 30-min-Takt im Wechsel
- 20-min-Takt
- 20/40 20- min und 40-min-Takt im Wechsel
- 30-min-Takt
- 40-min-Takt
- 45-min-Takt
- 60-min-Takt
- ALiTa im 60-min-Takt
- 90-120-min-Takt
- E einzelne Fahrten

Verkehrsangebot Samstag
 (gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 6, gültig ab Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Nachtlinien							
N11	Zentralhaltestelle		Ebersdorf				60
N12	Zentralhaltestelle		Yorckgebiet				60
N13	Zentralhaltestelle		Adelsberg				60
N14	Zentralhaltestelle		Bernsdorf				60
N15	Zentralhaltestelle		Hutholz				60
N16	Zentralhaltestelle		RabensteinCenter				60
N17	Zentralhaltestelle		Talanger				60
N18	Zentralhaltestelle		Borna				60

Nachtverkehr ist Zubringer zum R 4:45 Uhr /
 Nachtverkehr ist Zu- und Abbringer zum/vom R 23:45 Uhr

Verkehrsangebot Sonntag/Feiertag
(gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 7, gültig ab Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Verkehrsangebot Stadt Chemnitz Sonntag/Feiertag

Liniennummer	Linienführung			R																Bemerkungen											
	von	über	nach	04:45	05:45	06:45	07:45	08:45	09:45	10:45	11:45	12:45	13:45	14:45	15:45	16:45	17:45	18:45	19:05		19:45	20:45	21:45	22:45	23:45	00:45	01:45	02:45	03:45	04:45	
				Frühverkehr				Tagesverkehr				Abendverkehr				Spätverkehr				Nachtverkehr											
STRAßENBAHN																															
Hauptnetz																															
1	Schönau	ZH	Brückenstr./Freie Presse	30				20				30												weiter als Linie 2							
2	Bernsdorf	ZH	Brückenstr./Freie Presse	30				20				30												weiter als Linie 1							
3	Technopark	ZH	Hauptbahnhof	E																				Abdeckung Rendezvousverkehr: Linie 3 in Abstimmung mit Chemnitzbahn (und eventl. veränderte Linienführung)							
4	Hutholz	ZH	Hauptbahnhof	30				20				30												verkehrt ganztägig als separate Linie (eventl. veränderte Linienführung)							
5	Gablenz	ZH	Hutholz	30				20				30																			
STADTBUS																															
Hauptnetz																															
21	Borna	ZH	Ebersdorf	30				20				30												ALiTa-Fahrten in Kombination mit Bus 21; ALiTa ab/bis Borna							
21	Borna		Löbchainer Str.	60																											
21	Löbchainer Str.		Limbach-Oberfrohna	120																											
31	Flemmingstr.	ZH	Yorckgebiet	30				20				30																			
41	Schönau		Reichenbrand	30				20				30												in Kombination mit BUS 152, 251, 253							
41	Reichenbrand		Grüna	60																								Mittelbach wird gem. Zweckvereinbarung LK Zwickau/Stadt Chemnitz, gültig ab 01.01.2019, mit BUS 152 und 251 entsprechend dem Fahrplanangebot 2016/17 bedient; zusätzliches ALiTa zur Herstellung des 60-Min-Takt wird entsprechend dem Fahrplanangebot 2017/18 durch CVAG erbracht			
41	Grüna		Hohenstein-Ernstthal	60				120																							
51	Zeisigwald, Klinik Bethanien		Zentralhaltestelle	30				20				30																			
62	Flemmingstr.	ZH	Zschopauer Str.	30				20				30																			
62	Zschopauer Str.		Bth.Adelsberg	60				40				60																			
72	Zschopauer Str.		Heimgarten	60				40				60																			
82	TU Campus	Sonnenberg, Schloßberg, Kaßberg	TU Campus	30				20				30																			
Erweitertes Radialnetz																															
22	Glösa		Zentralhaltestelle	30				20				30																			
23	Heinersdorf		Zentralhaltestelle	60				60				60																			
32	Rottluff	ZH	Dresdner Str.	30				20				30																			
32	Reichenbrand		Rottluff	30				20				20/40				60															
52	Hutholz		Zentralhaltestelle	30				20				30																			
79	Zentralhaltestelle		Klinikum Küchwald	60																											
Peripheres Netz																															
26	Hutholz		Schönau	60																											
33	Bernsdorf		Schösserholz	60				60				60																			
39	Klaffenbach		Hutholz	60																											
42	Schönau		Rabenstein, Grünaer Str.	30				20/40				30																			
43	Adelsberg		Rabenstein, Tierpark	60																											
46	Wittgensdorf, Chemnitztal		Borna	60																											
53	Technopark	Bernsdorf, Reichenhain	Altchemnitz	30				20/40				30																			
53	Altchemnitz	Wolgograder Allee	Chemnitzer Straße	60																											
56	Bernsdorf - Kleinobersdorf/Altenhain - Bernsdorf			60																											
63	Ebersdorf	Glösa	Borna	60				60				60																			
69	Bahnhof Hilbersdorf		Ebersdorf, Brettmühle	60																											
76	Eibenberg/Berbsdorf		Bahnhof Einsiedel	60																											
83	Gablenzplatz		Euba	60				60				60																			
89	Bth. Adelsberg		Beutenberg	60																											
96	Wittgensdorf, Kornweg		Chemnitz-Center	60																											
Nachtlinien																															
N11	Zentralhaltestelle		Ebersdorf	60																											
N12	Zentralhaltestelle		Yorckgebiet	60																											
N13	Zentralhaltestelle		Adelsberg	60																											
N14	Zentralhaltestelle		Bernsdorf	60																											
N15	Zentralhaltestelle		Hutholz	60																											
N16	Zentralhaltestelle		RabensteinCenter	60																											
N17	Zentralhaltestelle		Talanger	60																											
N18	Zentralhaltestelle		Borna	60																											

- Legende:**
- 20-min-Takt
 - 20/40 20- min und 40-min-Takt im Wechsel
 - 30-min-Takt
 - 40-min-Takt
 - 60-min-Takt
 - ALiTa im 60-min-Takt
 - 90-120-min-Takt
 - E einzelne Fahrten

Leistungsumfang
(gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 8, gültig ab Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Leistungsumfang linienspezifisch

Liniennummer	Linienführung			durchschnittl. Linienlänge [km]	222 30 53 60 Fpl-km je Betriebstag				Linienleistung [Fpl.-Tkm/a] exkl. ALiTa-Leistung entspr. Anlage 1 Anhänge 4-6	Fahrtenanzahl				Mindestanforderung Fahrzeugeinsatz (überwiegend im Tagesverkehr)	ALiTa [ja/nein]	teilweise Einsatz von Subunternehmen	
	von	über	nach		Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	SoF		Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	SoF				
STRAßENBAHN																	
Hauptnetz																	
1	Schönau	ZH	Brückenstr./Freie Presse	4,131	844	608	548	429	261	198	142	128	100	TRAM	nein	nein	
2	Bernsdorf	ZH	Brückenstr./Freie Presse	3,683	737	527	477	379	227	196	140	126	100	TRAM	nein	nein	
3	Technopark	ZH	Hauptbahnhof	4,333	744	651	119	27	193	167	115	26	5	TRAM	nein	ggf. einzelne Fahrten in Tagesrandlage	
4	Hutholz	ZH	Hauptbahnhof	7,913	1596	1164	1056	825	495	201	147	133	104	TRAM	nein	nein	
5	Gablenz	ZH	Hutholz	12,245	2386	1794	1545	1217	738	201	145	131	103	TRAM	nein	nein	
Summe Verkehrsleistung Hauptnetz - Stadtbahnlinien:									1.914								
STADTBUS																	
Hauptnetz																	
21	Limbach-Oberfrohna	ZH	Ebersdorf	Ebersdorf - Chem.C. 13,283 Ebersdorf - Limbach-O. 24,913	2975	2274	1914	1547	923	193	140	126	101	G/G4	ja	ja	
21 (Verdichter)	Löbenhainer Str.		Chemnitz-Center		4,805	38	0	105	0	14	8	0	0	K	nein	ja	
21 (Alita)	Löbenhainer Str.		Chemnitz-Center		4,805	25	25	46	152								
21	Chemnitz-Center		Röhrsdorfer Allee/SIEMENS		2,932	18	18	0	0	4	6	6	0	G/G4	nein	ja	
31	Flemmingstr.	ZH	Yorckgebiet		9,704	1850	1327	1186	943	570	190	136	122	97	G/G4	nein	nein
41	Schönau		Hohenstein-Ernstthal	Schönau - Reichenbrand 3,603 Schönau - Grüna 8,241 Schönau - Hohenst.E. 14,371	1071	886	620	524	329	151	101	105	78	S	nein	ja	
41 (Verdichter)	Schönau		Grüna, An der Wiesenmühle	Schönau - An der Wiesenmühle 5,9	24	0	0	0	einzelne Fahrten	4	0	0	0	S	nein	ja	
51	Zeisigwald, Klinik Bethanien/ Yorckgebiet		Zentralhaltestelle		5,884	1094	792	708	544	337	189	137	122	97	G/G4	nein	nein
62	Flemmingstr.	ZH	Gablenz		10,381	1071	782	710	553	332	96	68	62	48	G	nein	nein
72	Rottluff	ZH	Heimgarten		9,599	977	697	628	519	302	94	68	61	48	G	nein	nein
82	TU Campus	Sonnenberg, Schloßberg, Kaßberg	TU Campus		14,731	1606	1606	1491	1405	568	110	110	102	96	S	nein	ja
Summe Verkehrsleistung Hauptnetz - Stadtbuslinien:									3.379								
Erweitertes Radialnetz																	
22	Glösa		Zentralhaltestelle		5,413	612	656	603	537	220	114	114	106	100	G	ja	nein
23	Heinersdorf	ZH	Neefepark		13,037	902	902	631	240	275	74	74	64	37	S	ja	ja
32	Reichenbrand	ZH	Dresdner Str.		16,286	1769	1769	1611	1524	623	111	111	103	98	G	ja	ja
52	Hutholz		Zentralhaltestelle		11,001	1215	1218	1130	1065	430	111	111	103	97	G	nein	ja
79	Zentralhaltestelle		Klinikum Küchwald		6,942	243	243	243	243	89	35	35	35	35	K	ja	ja
Summe Verkehrsleistung Erweitertes Radialnetz - Stadtbuslinien:									1.636								
Peripheres Netz																	
26	Hutholz		Schönau		5,578	201	201	201	201	73	36	36	36	36	S	ja	ja
33	Bernsdorf		Adelsberg		3,218	230	230	178	178	78	76	76	37	38	S	ja	ja
39	Klaffenbach	Neukirchen (einzelne Fahrten)	Hutholz		7,621	311	280	283	283	109	43	40	36	36	K	ja	ja
42	Schönau	über Keplerstr.	Rabenstein, Grünaer Str.		6,282	663	663	477	477	221	109	109	76	76	K	nein	ja
43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz		Rabenstein, Tierpark		27,016	1699	1681	1160	786	536	75	75	66	38	S	nein	ja
46	Wittgensdorf, Ortseingang		Borna		6,599	303	307	266	266	107	37	37	37	37	S	ja	ja
49	Mittelbach	über Forsthaus	Grüna, Ortsmitte		6,387	211	211	0	0	53	33	33	0	0	K	nein	ja
53	Technopark	Bernsdorf, Reichenhain, Wolgograder Allee	Chemnitzer Str.	17,364 mit Fügung, beide RI/beide Var.	1303	1303	1154	948	446	75	75	75	75	S	nein	ja	
56	Bernsdorf - Kleinolbersdorf/Altenhain - Bernsdorf				16,924	339	327	310	310	120	22	22	18	18	S	ja	ja
63	Ebersdorf	Glösa	Borna		9,889	712	712	376	376	222	77	77	39	38	S	ja	ja

Leistungsumfang
(gemäß ÖDA Anlage 1, Anhang 8, gültig ab Fahrplanwechsel Dezember 2020 Stand: April 2019)

Liniennummer	Linienführung			durchschnittl. Linienlänge [km]	Fpl-km je Betriebstag				Linienleistung [Fpl.-Tkm/a] exkl. ALiTa-Leistung entspr. Anlage 1 Anhänge 4-6	Fahrtenanzahl				Mindestanforderung Fahrzeugeinsatz (überwiegend im Tagesverkehr)	ALiTa (ja/nein)	teilweise Einsatz von Subunternehmen
	von	über	nach		Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	SoF		Mo-Fr (S)	Mo-Fr (F)	Sa	SoF			
69	Bahnhof Hilbersdorf		Ebersdorf, Brettmühle	4,493	166	162	162	162	60	36	36	36	36	K	ja	ja
73	TU Campus		Altchemnitz	3,864	228	228	0	0	57	59	59	0	0	S	nein	ja
73	TU Campus		TU Erfenschlager Str.	2,313	118	118	0	0	30	51	51	0	0	S	nein	ja
76	Eibenberg		Bahnhof, Einsiedel	4,404	201	201	166	166	69	38	38	38	38	S	ja	ja
83	Gablenzplatz	Euba	Niederwiesa	10,711	666	639	282	282	199	74	72	36	36	S	ja	ja
89	Gablenz		Dresdner Str.	7,357	258	258	265	265	95	34	34	36	36	K	ja	ja
93	Hutholz		Neefepark	8,236	371	371	295	0	109	66	66	70	0	K	ja	ja
96	Wittgensdorf, Kornweg		Chemnitz-Center	8,856	314	314	314	314	115	36	36	36	36	S	ja	ja
Summe Verkehrsleistung Peripheres Netz - Stadtbuslinien:									2.700							
Ergänzungslinien im Schülerverkehr																
S91	Humboldtplatz		TU Campus	9,158	71	0	0	0	16	8	0	0	0	S	nein	ja
S92	Klaffenbach		Gymnasium Einsiedel	10,726	12	0	0	0	3	1	0	0	0	G/G4	nein	nein
S92	Mühle Klaffenbach		Klaffenbach	3,555	4	0	0	0	1	1	0	0	0	G/G4	nein	nein
Summe Verkehrsleistung Ergänzungslinien im Schülerverkehr - Stadtbuslinien:									19							
Nachtlinien																
N11	Zentralhaltestelle		Ebersdorf	6,906	76	76	76	76	28	11		11	11	S	nein	ja
N12	Zentralhaltestelle		Yorckgebiet	4,599	52	52	52	52	19	11		11	11	S	nein	ja
N13	Zentralhaltestelle		Adelsberg	10,144	113	113	113	113	41	11		11	11	S	nein	ja
N14	Zentralhaltestelle	Ring	Bernsdorf	13,603	88	88	88	88	32	11		11	11	S	nein	ja
N15	Zentralhaltestelle	Ring	Hutholz	14,254	111	111	111	111	41	11		11	11	S	nein	ja
N16	Zentralhaltestelle		RabensteinCenter	10,173	112	112	112	112	41	11		11	11	S	nein	ja
N17	Zentralhaltestelle		Talanger	6,808	85	85	85	85	31	11		11	11	S	nein	ja
N18	Zentralhaltestelle		Borna	5,533	64	64	60	60	23	11		11	11	S	nein	ja
Summe Verkehrsleistung Nachtlinien - Stadtbuslinien:									256							
Summe Verkehrsleistung :									9.904							

*exklusive ALiTa

Verknüpfungspunkte (Rahmenplanung)

Legende:	Straßenbahnlinien	Kategorien:	grundsätzlich werden alle Verknüpfungspunkte bezüglich der Realisierung von Anschlüssen betrachtet; die Kategorien sollen eine Priorisierung erleichtern
	Stadtbuslinie	Kategorie 1	zentrale Verknüpfungspunkte wegen hoher Taktfrequenz > keine Planung von Anschlüssen notwendig
	Linien des Chemnitzer Modells	Kategorie 2	wird vorrangig bei Anschlussplanung betrachtet
	Linien des einfallenden Regionalverkehrs	Kategorie 3	wird nachrangig bei Anschlussplanung betrachtet
	E Einzelfahrten		

Verknüpfungspunkte	Linie	Linienverlauf	Takt Tagesverkehr Mo-Fr	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Bemerkung/Maßnahme
Altchemnitz	53	TU Campus - Bernsdorf - Vita-Center - Chemnitzer Str.	30			x	
	73	TU Campus - Altchemnitz	30		x		
	S92	Klaffenbach - Gymn. Einsiedel	E		x		
	C 11	C-Hauptbahnhof - ZH - Stollberg	30		x		
	RV 210+	Chemnitz - Thum - (Geyer) - Annaberg-Buchholz	60			x	
	RV 211	Chemnitz - Thalheim - Zwönitz	E			x	
Am Flughafen	4	Hutholz - Hauptbahnhof	10				Prüfauftrag nachrangig
Am Heim/Waldenburger Str.	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	30				
	32	Dresdner Str. - Reichenbrand	20				
	62	Flemmingstraße - Gablenz	20				Prüfauftrag nachrangig
Am Ried	72	Rottluff - Heimgarten	20				
	32	Dresdner Str. - Reichenbrand	20				
	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	30				Prüfauftrag nachrangig
Bf Siegmars	RV 253	Chemnitz-Schönau - Rabenstein - Limb.-Oberfr.	60				
	41	Schönau - Reichenbrand - Gröna - Hohenstein-Ernstthal	10				
	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	30				
	RB 30	Dresden - Chemnitz - Zwickau	60				Prüfauftrag nachrangig
	RV 152	Zwickau - Lichtenstein - Chemnitz-Schönau	60				
Bernsbachplatz/Chemnitz-Süd	RV 251	Chemnitz-Schönau - Oberlungwitz - Lichtenstein	60				
	RV 253	Chemnitz-Schönau - Rabenstein - Limb.-Oberfr.	60				
	2	Bernsdorf - Brückenstr., Freie Presse	10				
	3	Hauptbahnhof - Technopark	10				
	52	Hutholz - Zentralhaltestelle	20				
	82 (Ring)	TU Campus - Schloßchemnitz - TU Campus	20				Prüfauftrag für zentralen Verknüpfungspunkt
	C 13	Burgstädt - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Aue	60				
	C 14	Mittweida - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Thalheim	60				
Bernsdorf	C 15	Hainichen - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark	60				
	RB 30	Dresden - Chemnitz - Zwickau	60				
	2	Bernsdorf - Brückenstr., Freie Presse	10		x		
	33	Bernsdorf - Adelsberg - (Schösserholz)	30		x		
	53	Technopark - Altchemnitz - Chemnitzer Str.	30		x		
Bf Einsiedel	56	Bernsdorf - Kleinolbersdorf/Altenhain - Bernsdorf	60		x		
	S91	TU Campus - Bernsdorf - Humboldtplatz	E		x		
	76	Eibenberg/Berbisdorf - Bahnhof Einsiedel - (Gymnasium Einsiedel)	60		x		
	C 13 ¹⁾	Burgstädt - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Aue	60		x		
	C 14 ¹⁾	Mittweida - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Thalheim	60		x		
Bf Hilbersdorf	RV 208	Altchemnitz - Einsiedel - Gelenau	E			x	mit Umsetzung Chemnitzer Modell Stufe 2 (Chemnitz - Thalheim - Aue) verkehrt Linie 208 nur noch bis HP Dittersbach
	RV 235	Zschopau - Schlößchen - Dittersdorf - Einsiedel	E			x	mit Umsetzung Chemnitzer Modell Stufe 2 (Chemnitz - Thalheim - Aue) verkehrt Linie 235 nur noch bis HP Dittersbach
	21	Limbach-Oberfrohna/(Siemens) - Chemnitz Center - Zentralhaltestelle - Ebersdorf	10				
	69	Bf. Hilbersdorf - Ebersdorf, Brettmühle	60				
	C 15	Hainichen - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark	60				Prüfauftrag nachrangig
Bf Reichenhain	RB 30	Dresden - Chemnitz - Zwickau	60				
	RV 640	Chemnitz - Frankenberg - Hainichen - Roßwein	60				
	RV 642	Zschopautaler: Chemnitz - Frankenberg - Kriebstein	120 (nur WE)				
	53	Technopark - Altchemnitz - Chemnitzer Str.	30		x		
	73	TU Campus - Altchemnitz	30			x	
Borna	S92	Klaffenbach - Gymn. Einsiedel	E			x	Einrichtung mit Umsetzung Chemnitzer Modell Stufe 2 (Chemnitz - Thalheim - Aue)
	C 13	Burgstädt - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Aue	60		x		
	C 14	Mittweida - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Thalheim	60		x		
	21	Limbach-Oberfrohna/(Siemens) - Chemnitz Center - Zentralhaltestelle - Ebersdorf	10				Prüfauftrag nachrangig
Carl-von-Bachstr.	46	Borna - Wittgensdorf, Chemnitztal - (Glösa)	60				
	63	Ebersdorf - Glösa - Borna	30				Prüfauftrag nachrangig
	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	30				
Chemnitz-Center	93	Hutholz - Neefepark	30				
	21	Limbach-Oberfrohna/(Siemens) - Chemnitz Center - Zentralhaltestelle - Ebersdorf	10				
	96	Wittgensdorf, Kornweg - Siemens - Chemnitz Center	60				Prüfauftrag nachrangig
	RV 636	Mittweida - Chemnitz Center (- C., Busbahnhof)	E				
Chemnitzer Str.	RV 650+	Chemnitz - Hartmannsdorf - Penig	60				
	39	Klaffenbach - Hutholz/Neukirchen	60				
	52	Hutholz - Zentralhaltestelle	20				Prüfauftrag nachrangig
Clemens-Winkler-Str.	53	Technopark - Altchemnitz - Chemnitzer Str.	30				
	23	Neefepark - ZH - Heinersdorf	30				
	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	30				Prüfauftrag nachrangig
Dresdner Str.	93	Hutholz - Neefepark	30				
	32	Dresdner Str. - Reichenbrand	20				Prüfauftrag nachrangig
Ebersdorf	89	Gablenz - Dresdner Str.	60				
	21	Limbach-Oberfrohna/(Siemens) - Chemnitz Center - Zentralhaltestelle - Ebersdorf	10		x		
Eubaer Str./Walter-Klippel-Str.	63	Ebersdorf - Glösa - Borna	30		x		
	83	Gablenzplatz - Euba - Niederwies	30/(60)				Prüfauftrag für Anschlüsse der Linien an ggf neuem Verknüpfungspunkt (Haltestelle)
Flemmingstr.	89	Gablenz - Dresdner Str.	60				
	31	Flemmingstr. - ZH - Yorkgebiet	10		x		
Gablenz	62	Flemmingstr. - Gablenz	20		x		
	5	Hutholz - Gablenz	10				
	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	60				Prüfauftrag nachrangig
	62	Flemmingstr. - Gablenz	20				
Hutholz	89	Gablenz - Dresdner Str.	60				

¹⁾Priorität bei der Anschlussgestaltung der Zubringerlinie zur Hauptlinie hat die Fahrtrichtung nach Innenstadt/ZH und zurück

Verknüpfungspunkte (Rahmenplanung)

Legende:	 Straßenbahnlinien	Kategorien:	grundsätzlich werden alle Verknüpfungspunkte bezüglich der Realisierung von Anschlüssen betrachtet; die Kategorien sollen eine Priorisierung erleichtern
	 Stadtbushlinie	Kategorie 1	zentrale Verknüpfungspunkte wegen hoher Taktfrequenz > keine Planung von Anschlüssen notwendig
	 Linien des Chemnitzer Modells	Kategorie 2	wird vorrangig bei Anschlussplanung betrachtet
	 Linien des einfahrenden Regionalverkehrs	Kategorie 3	wird nachrangig bei Anschlussplanung betrachtet
	E Einzelfahrten		

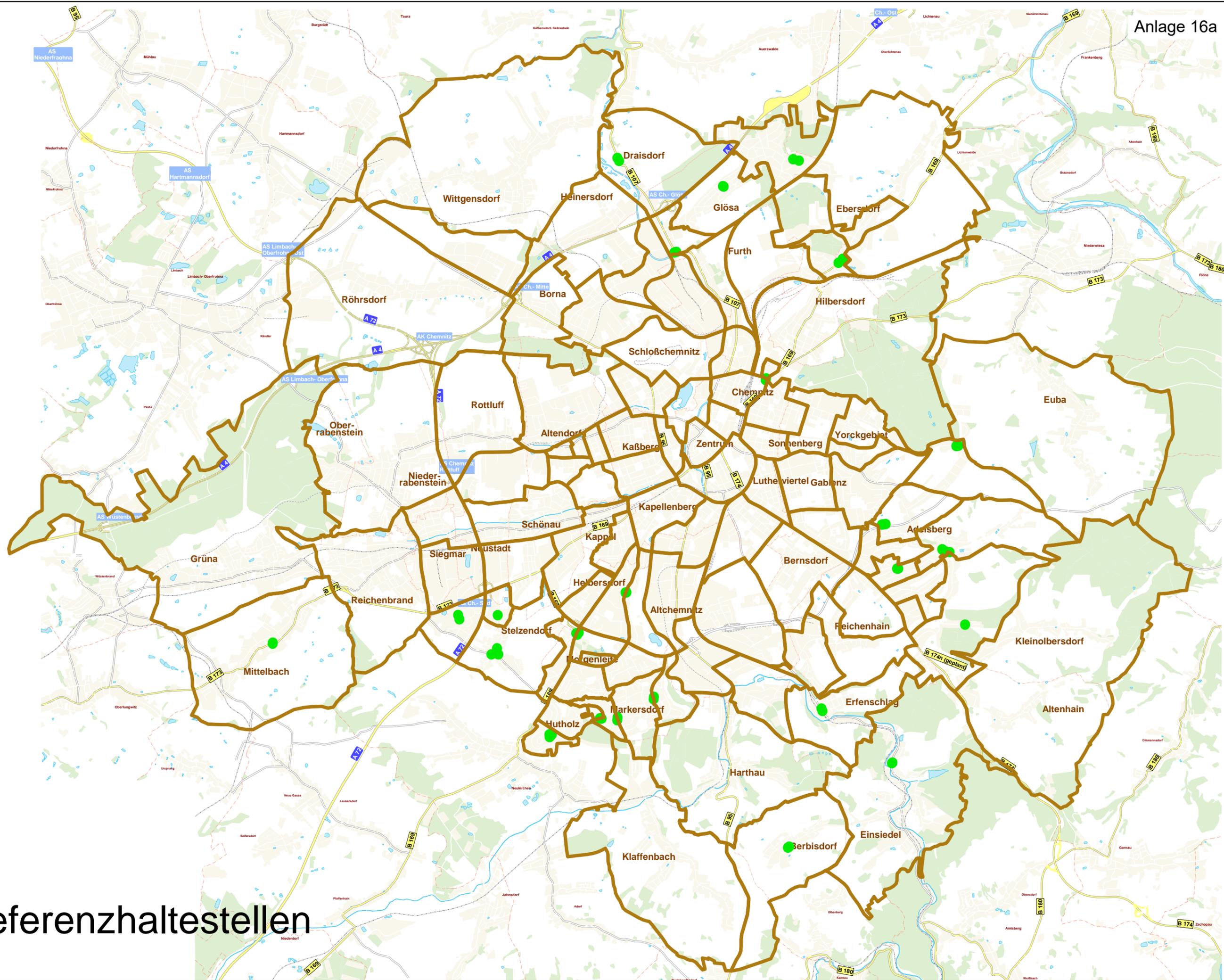
Verknüpfungspunkte	Linie	Linienverlauf	Takt Tagesverkehr Mo-Fr	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Bemerkung/Maßnahme
Gablenzplatz	5	Hutholz - Gablenz	10		x		
	83	Gablenzplatz – Euba – Niederwiesa	30/ (60)		x		
	S91	TU Campus - Bernsdorf - Humboldtplatz	E		x		
Glösa	22	Glösa - Zentralhaltestelle	20		x		
	63	Ebersdorf - Glösa - Borna	30		x		
	RV 637	Mittweida - Auerswalde - Chemnitz	E		x		
Hans-Ziegler-Str	RV 639	Mittweida - Ottendorf - Garnsdorf - Chemnitz	E		x		
	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	30				Prüfauftrag nachrangig
Hauptbahnhof	62	Flemmingstr. - Gablenz	20				
	3	Hauptbahnhof - Technopark	10	x			hohe Taktfrequenz --> keine Planung von Anschlüssen notwendig (nicht im ÖDA benannt)
4	Hutholz - Hauptbahnhof	10	x				
21	Limbach-Oberfrohna – Chemnitz Center – Zentralhaltestelle - Ebersdorf	10	x				
22	Glösa - Zentralhaltestelle	20	x				
23	Neefepark - ZH - Heinersdorf	30	x				
31	Flemmingstr. – Zentralhaltestelle – Yorkgebiet	10	x				
32	Dresdner Str. - Reichenbrand	20	x				
C 11	C-Hauptbahnhof - ZH - Stollberg	30	x				
C 13	Burgstädt - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Aue	60	x				
C 14	Mittweida - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Thalheim	60	x				
C 15	Hainichen - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark	60	x				
RB 30/ RE 3	Dresden - Chemnitz - Zwickau	30	x				
RB 80	Annaberg-Bucholz - Flöha - Chemnitz, Hauptbahnhof	60	x				
RB 81	Obernhau - Flöha - Chemnitz, Hauptbahnhof	60	x				
RB 45	Elsterwerda - Riesa - Mittweida - C-Hauptbahnhof	60	x				
RE 6	Leipzig - Burgstädt - C-Hauptbahnhof	60	x				
RV 206	Chemnitz - Gornau - Zschopau - Marienberg	E	x				
RV 207	Chemnitz - Zschopau - Marienberg - Obernhau	60	x				
RV 210	Chemnitz - Thum - (Geyer) - Annaberg-Buchholz	60	x				
RV 211	Chemnitz - Thalheim - Zwönitz	E	x				
RV 262	Chemnitz - Neukirchen - Lugau - Oelsnitz (Erzg.)	60	x				
RV 383+	Chemnitz - Aue - Schneeberg/Schwarzenberg	60	x				
RV 526+	Chemnitz - Limbach-Oberfrohna	60	x				
RV 704	Chemnitz - Augustusburg - Börnichen - Lengefeld	E	x				
RV 705	Chemnitz - Flöha - Augustusburg - Eppendorf	E	x				
HP Grüna	49	Grüna, Ortsmitte – Mittelbach	60		x		
	RB 30 ¹⁾	Dresden - Chemnitz - Zwickau	60		x		
HP Wittgensdorf Mitte	46	Borna – Wittgensdorf, Chemnitztal – (Glösa)	60		x		
	96	Wittgensdorf, Kornweg - Siemens - Chemnitz Center	60		x		
	C 13 ¹⁾	Burgstädt - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Aue	60		x		
Hutholz	4	Hutholz - Hauptbahnhof	10		x		
	5	Hutholz - Gablenz	10		x		
	26	Schönau - Hutholz	60		x		
	39	Klaffenbach – Hutholz/Neukirchen	60		x		
	52	Hutholz - Zentralhaltestelle	20		x		
	93	Hutholz - Neefepark	30		x		
	RV 200	Chemnitz-Hutholz - Leukersdorf - Jahnsdorf - Chemnitz-Hutholz	60		x		
RV 201	Chemnitz-Hutholz - Neukirchen - Jahnsdorf - Chemnitz-Hutholz	60		x			
Kirche Adelsberg	33	Bernsdorf – Adelsberg – (Schösserholz)	30				Prüfauftrag nachrangig
	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	60				
Konradstr./Ludwigstr.	21	Limbach-Oberfrohna(Siemens) – Chemnitz Center – Zentralhaltestelle - Ebersdorf	10				Prüfauftrag nachrangig
	79	Zentralhaltestelle - Klinikum Küchwald (Evaluation Endpunkt bis Dez 2021)	60				
	82	TU Campus – Schloßchemnitz – TU Campus	20				
Marianne-Brandt-Str.	1	Schönau - Brückenstr., Freie Presse	10		x		
	23	Neefepark - ZH - Heinersdorf	30		x		
	31	Flemmingstr. - ZH - Yorkgebiet	10		x		
	RV 262	Chemnitz - Neukirchen - Lugau - Oelsnitz (Erzg.)	60		x		
Markersdorfer Str.	5	Hutholz - Gablenz	10		x		
	52	Hutholz - Zentralhaltestelle	20		x		
Morgenleite	4	Hutholz - Hauptbahnhof	10		x		
	5	Hutholz - Gablenz	10		x		
Neefepark	23	Neefepark - ZH - Heinersdorf	30		x		
	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	30		x		
	93	Hutholz - Neefepark	30		x		
	RV 262	Chemnitz - Neukirchen - Lugau - Oelsnitz (Erzg.)	E (nur WE)		x		
	RV 383+	Chemnitz - Aue - Schneeberg/Schwarzenberg	60		x		
Niederwiesa Rathaus/Bf Niederwiesa	83	Gablenzplatz - Euba (- Niederwiesa)	30/ (60)				Prüfauftrag nachrangig
	C 15	Hainichen - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark	60				
	RB 30	Dresden - Chemnitz - Zwickau	60				
	RB 80	Annaberg-Bucholz - Flöha - Chemnitz, Hauptbahnhof	60				
	RB 81	Obernhau - Flöha - Chemnitz, Hauptbahnhof	60				
	RV 706	Niederwiesa - Braunsdorf - Lichtenwalde - Chemnitz-Ebersdorf	E				

¹⁾Priorität bei der Anschlussgestaltung der Zubringerlinie zur Hauptlinie hat die Fahrtrichtung nach Innenstadt/ZH und zurück

Verknüpfungspunkte (Rahmenplanung)

Legende:	 Straßenbahnlinien	Kategorien:	grundsätzlich werden alle Verknüpfungspunkte bezüglich der Realisierung von Anschlüssen betrachtet; die Kategorien sollen eine Priorisierung erleichtern
	 Stadtbuslinie	Kategorie 1	zentrale Verknüpfungspunkte wegen hoher Taktfrequenz > keine Planung von Anschlüssen notwendig
	 Linien des Chemnitzer Modells	Kategorie 2	wird vorrangig bei Anschlussplanung betrachtet
	 Linien des einfallenden Regionalverkehrs	Kategorie 3	wird nachrangig bei Anschlussplanung betrachtet
	E Einzelfahrten		

Verknüpfungspunkte	Linie	Linienverlauf	Takt Tagesverkehr Mo-Fr	Kategorie 1	Kategorie 2	Kategorie 3	Bemerkung/Maßnahme
Omnibusbahnhof	3	Hauptbahnhof - Technopark	10	x			hohe Taktfrequenz --> keine Planung von Anschlüssen notwendig (nicht im ÖDA benannt) Vorhaben: Verlegung an den Hbf
	22	Glösa - Zentralhaltestelle	20	x			
	23	Neefepark - ZH - Heinersdorf	30	x			
	32	Dresdner Str. - Reichenbrand	20	x			
	RV 206	Chemnitz - Gornau - Zschopau - Marienberg	E	x			
	RV 207	Chemnitz - Zschopau - Marienberg - Olbernhau	60	x			
	RV 210	Chemnitz - Thum - (Geyer) - Annaberg-Buchholz	60	x			
	RV 211	Chemnitz - Thalheim - Zwönitz	E	x			
	RV 262	Chemnitz - Neukirchen - Lugau - Oelsnitz (Erzg.)	60	x			
	RV 383+	Chemnitz - Aue - Schneeberg/Schwarzenberg	60	x			
	RV 526+	Chemnitz - Limbach-Oberfrohna	60	x			
	RV 636	Mittweida - Chemnitz Center (- C., Busbahnhof)	E	x			
	RV 637	Mittweida - Auerswalde - Chemnitz	E	x			
	RV 639	Mittweida - Ottendorf - Garnsdorf - Chemnitz	E	x			
	RV 640	Chemnitz - Frankenberg - Hainichen - Roßwein	60	x			
	RV 642	Zschopautaler: Chemnitz - Frankenberg - Kriebstein	120 (nur WE)	x			
	RV 650+	Chemnitz - Hartmannsdorf - Penig	60	x			
	RV 705	Chemnitz - Flöha - Augustusburg - Eppendorf	E	x			
RV 710	Gahleitz - Oederan - Flöha - Chemnitz	E	x				
Fernbusse			E	x			
Rabenstein-Center	32	Dresdner Str. - Reichenbrand	20		x		
	42	Schönau - Rabenstein, Grünaer Str.	20		x		
	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	30		x		
Rottluff	32	Dresdner Str. - Reichenbrand	20		x		
	72	Rottluff/(Flemmingstr.) - Heimgarten	20		x		
Scheffelstr.	5	Hutholz - Gablenz	10		x		
	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	30			x	
	53	Technopark - Altchemnitz - Chemnitzer Str.	30		x		
	C 11	C-Hauptbahnhof - ZH - Stollberg	30			x	
	RV 210	Chemnitz - Thum - (Geyer) - Annaberg-Buchholz	60			x	
RV 211	Chemnitz - Thalheim - Zwönitz	E			x		
Schönau	1	Schönau - Brückenstr., Freie Presse	10		x		
	26	Schönau - Hutholz	60		x		
	41	Schönau - Reichenbrand - Grüna - Hohenstein-Ernstthal	10		x		
	42	Schönau - Rabenstein, Grünaer Str.	20		x		
	RV 152	Zwickau - Lichtenstein - Chemnitz-Schönau	60		x		
	RV 251	Chemnitz-Schönau - Oberlungwitz - Lichtenstein	60		x		
RV 253	Chemnitz-Schönau - Rabenstein - Limb.-Oberfr.	60		x			
TU Campus	3	Hauptbahnhof - Technopark	10				Prüfauftrag nachrangig
	53	Technopark - Altchemnitz - Chemnitzer Str.	30				
	73	TU Campus - Altchemnitz	30				
	82	TU Campus - Schloßchemnitz - TU Campus	20				
	S91	TU Campus - Bernsdorf - Humboldtplatz	E				
	C 13	Burgstädt - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Aue	60				
	C 14	Mittweida - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Thalheim	60				
C 15	Hainichen - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark	60					
Wartburgstr.	2	Bernsdorf - Brückenstr., Freie Presse	10				Prüfauftrag nachrangig
	43	Gablenz/Adelsberg/Schösserholz - Rabenstein, Tierpark	30				
	82	TU Campus - Schloßchemnitz - TU Campus	20				
Wilhelm-Külz-Platz/Zöllnerstr.	22	Glösa - Zentralhaltestelle	20				Prüfauftrag nachrangig
	32	Dresdner Str. - Reichenbrand	20				
	51	Zeisigwald / Yorkgebiet - Zentralhaltestelle	10				
	82	TU Campus - Schloßchemnitz - TU Campus	20				
Zentralhaltestelle	1	Schönau - Brückenstr., Freie Presse	10	x			hohe Taktfrequenz --> keine Planung von Anschlüssen notwendig (nicht im ÖDA benannt)
	2	Bernsdorf - Brückenstr., Freie Presse	10	x			
	3	Hauptbahnhof - Technopark	10	x			
	4	Hutholz - Hauptbahnhof	10	x			
	5	Hutholz - Gablenz	10	x			
	21	Limbach-Oberfrohna/(Siemens) - Chemnitz Center - Zentralhaltestelle - Ebersdorf	10	x			
	22	Glösa - Zentralhaltestelle	20	x			
	23	Neefepark - ZH - Heinersdorf	30	x			
	31	Flemmingstr. - ZH - Yorkgebiet	10	x			
	32	Dresdner Str. - Reichenbrand	20	x			
	51	Zeisigwald / Yorkgebiet - Zentralhaltestelle	10	x			
	52	Hutholz - Zentralhaltestelle	20	x			
	62	Flemmingstr. - Gablenz	20	x			
	72	Rottluff - Heimgarten	20	x			
	79	Zentralhaltestelle - Klinikum Küchwald (Evaluation Endpunkt bis Dez 2021)	60	x			
	C 11	C-Hauptbahnhof - ZH - Stollberg	30	x			
	C 13	Burgstädt - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Aue	60	x			
	C 14	Mittweida - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark - Thalheim	60	x			
	C 15	Hainichen - C-Hauptbahnhof - ZH - Technopark	60	x			
	RV 526+	Chemnitz - Limbach-Oberfrohna	60	x			
	RV 206	Chemnitz - Gornau - Zschopau - Marienberg	E	x			
	RV 207	Chemnitz - Zschopau - Marienberg - Olbernhau	60	x			
	RV 210	Chemnitz - Thum - (Geyer) - Annaberg-Buchholz	60	x			
	RV 211	Chemnitz - Thalheim - Zwönitz	E	x			
	RV 262	Chemnitz - Neukirchen - Lugau - Oelsnitz (Erzg.)	60	x			
	RV 383+	Chemnitz - Aue - Schneeberg/Schwarzenberg	60	x			
	RV 704	Chemnitz - Augustusburg - Börnichen - Lengfeld	E	x			
RV 705	Chemnitz - Flöha - Augustusburg - Eppendorf	E	x				



● Referenzhaltestellen

Übersicht Referenzhaltestellen

Stadtteil	Nr. Teilraum	Teilraum	Referenzhaltestelle	Gebietskategorie
Adelsberg	71101	Scheerenweg	Eubaer Str./Walter-Klippel-Str.	Kategorie 4
Adelsberg	71102	W.-Klippel-Str./Adelsbergstr.	Betriebshof Adelsberg	Kategorie 4
Adelsberg	71103	Majakowskistr.	Zschopauer Str./Cervantesstr.	Kategorie 3
Adelsberg	71104	Dreiser-/Georgistr.	Dreiserstr.	Kategorie 4
Adelsberg	71105	Breitenlehn	Kirche Adelsberg	Kategorie 3
Adelsberg	71106	W.-Busch-Str.	Wilhelm-Busch-Str.	Kategorie 4
Adelsberg	71107	Schösserholz	Schösserholz	Kategorie 4
Adelsberg	72106	Gewerbegebiet_Adelsberg	Wilhelm-Busch-Str.	Kategorie 4
Altchemnitz	231	Altchemnitz Nord	Rößlerstr.	Kategorie 2
Altchemnitz	232	Altchemnitz Mitte-Nord	Scheffelstr.	Kategorie 2
Altchemnitz	233	Altchemnitz Mitte-Süd	Alt Chemnitz Center	Kategorie 3
Altchemnitz	234	Altchemnitz Süd	Bahnhof Reichenhain	Kategorie 3
Altendorf	392	Altendorf Nord	Flemmingstr.	Kategorie 1
Altendorf	71229	Schiersandstr.	Weststr.	Kategorie 1
Altendorf	71230	Am_Laubengang	Weststr.	Kategorie 3
Altendorf	71231	Waldenburger_Str.	Ernst-Heilmann-Str.	Kategorie 3
Altendorf	71232	Waldenburger_Str.	Ernst-Heilmann-Str.	Kategorie 1
Altendorf	71233	Kochstr.	Ernst-Heilmann-Str.	Kategorie 1
Bernsdorf	241	Bernsdorf West	Sportforum	Kategorie 3
Bernsdorf	242	Bernsdorf Nord	Gutenbergstr.	Kategorie 1
Bernsdorf	243	Bernsdorf Ost	Bernsdorf	Kategorie 1
Borna-Heinersdorf	141	Borna-Heinersdorf West	Heidelberger Str.	Kategorie 3
Borna-Heinersdorf	142	Borna-Heinersdorf Nord	Heinersdorf	Kategorie 4
Borna-Heinersdorf	143	Borna-Heinersdorf Mitte	Borna	Kategorie 2
Borna-Heinersdorf	144	Borna-Heinersdorf Ost	Bornaer Str./Blankenburgstr.	Kategorie 3
Chemnitz-Center	490	Chemnitz-Center	Chemnitz Center	Kategorie 1
Ebersdorf	151	Ebersdorf Nord	Ebersdorf, Brettmühle	Kategorie 4
Ebersdorf	153	Ebersdorf Süd	Bahnhof Hilbersdorf	Kategorie 4
Ebersdorf	71056	Eichendorffstr.	Ebersdorf	Kategorie 2
Ebersdorf	71057	Adalbert-Stifter-Weg	Ebersdorf	Kategorie 4
Ebersdorf	71058	Krügerstr.	Am Schnellen Markt	Kategorie 1
Einsiedel	71248	Berbisdorf	Abzweig Eibenberg	Kategorie 4
Einsiedel	71249	Einsiedel	Rathaus	Kategorie 3
Erfenschlag	260	Erfenschlag	Am Steinberg	Kategorie 4
Euba	170	Euba	Am Lehngut	Kategorie 4
Furth	121	Furth West	In der Delle	Kategorie 4
Furth	122	Furth Ost	Dammweg	Kategorie 2
Gablenz	211	Gablenz Nord	Gablenzplatz	Kategorie 1
Gablenz	212	Gablenz Süd	Diesterwegschule	Kategorie 1
Gablenz	213	Gablenz Ost	Gablenz	Kategorie 1
Glösa-Draisdorf	132	Glösa-Draisdorf Nord	Ortseingang Draisdorf	Kategorie 4
Glösa-Draisdorf	71041	Corinthstr.	Lichtenauer Weg	Kategorie 4
Glösa-Draisdorf	71042	Genossenschaftsweg	Genossenschaftsplatz	Kategorie 3
Glösa-Draisdorf	71043	Freigutweg	Glösa	Kategorie 4
Grüna	460	Grüna	Poststr.	Kategorie 3
Harthau	270	Harthau	Harthau	Kategorie 3
Helbersdorf	281	Helbersdorf West	Am Flughafen	Kategorie 1
Helbersdorf	282	Helbersdorf Ost	Wenzel-Verner-Str.	Kategorie 4
Hilbersdorf	160	Hilbersdorf	Margaretenstr.	Kategorie 1
Hilbersdorf	161	Sachsenallee	Thomas-Mann-Platz/Sachsenallee	Kategorie 1
Hutholz	311	Hutholz Süd	Hutholz	Kategorie 3
Hutholz	312	Hutholz West	Ernst-Wabra-Str.	Kategorie 1
Hutholz	71161	Kaufland	Alfred-Neubert-Str.	Kategorie 4
Hutholz	71163	F.-Fritzsche-Str.	Fritz-Fritzsche-Str.	Kategorie 1
Kapellenberg	320	Kapellenberg	Goetheplatz	Kategorie 1
Kappel	331	Kappel Süd	Dr.-Salvador-Allende-Str.	Kategorie 1
Kappel	332	Kappel Nordwest	Am Feldschlößchen	Kategorie 2
Kappel	333	Kappel Ost	Irkutsker Str.	Kategorie 1
Kaßberg	381	Kaßberg Süd	Gerhart-Hauptmann-Platz	Kategorie 1
Kaßberg	382	Kaßberg Nord	Henriettenstr.	Kategorie 1
Kaßberg	383	Kaßberg Ost	Kaßbergstr.	Kategorie 2
Klaffenbach	420	Klaffenbach	Schule Klaffenbach	Kategorie 4
Kleinolbersdorf-Altenhain	440	Kleinolbersdorf-Altenhain	Kirche Kleinolbersdorf	Kategorie 4
Lutherviertel	190	Lutherviertel	Zschopauer Str.	Kategorie 1
Markersdorf	291	Markersdorf Nord	Robert-Siewert-Str.	Kategorie 1
Markersdorf	292	Markersdorf Süd	Arno-Schreiter-Str.	Kategorie 1
Markersdorf	293	Markersdorf Ost	Am Harthwald	Kategorie 2
Mittelbach	450	Mittelbach Rathaus	Mittelbach	Kategorie 4
Morgenleite	301	Morgenleite Nord	Heiterer Blick	Kategorie 4
Morgenleite	302	Morgenleite Süd	Morgenleite	Kategorie 1
Morgenleite	303	Morgenleite (Vita-Center)	VITA-Center	Kategorie 2

Übersicht Referenzhaltestellen

Stadtteil	Nr. Teilraum	Teilraum	Referenzhaltestelle	Gebietskategorie
Rabenstein	410	Rabenstein	RabensteinCenter	Kategorie 2
Reichenbrand	370	Reichenbrand	Friedhof Reichenbrand	Kategorie 2
Reichenhain	71132	Am_Stollen	Reichenhain	Kategorie 3
Reichenhain	71133	Pfaffensteig	Reichenhain	Kategorie 4
Reichenhain	71134	Richterweg	Zschopauer Str./Cervantes Str.	Kategorie 4
Röhrsdorf	470	Röhrsdorf	Gemeindepark	Kategorie 4
Rottluff	401	Rottluff Nord	Wiesengrund	Kategorie 4
Rottluff	402	Rottluff Süd	Waldenburger Str.	Kategorie 4
Schloßchemnitz	111	Schloßchemnitz West	Ludwigstr.	Kategorie 1
Schloßchemnitz	112	Schloßchemnitz Mitte	Schlossberg	Kategorie 2
Schloßchemnitz	113	Schloßchemnitz Ost	Zöllnerplatz	Kategorie 1
Schönau	341	Schönau Nord	Schönau	Kategorie 3
Schönau	342	Schönau Süd	Pasteurstr.	Kategorie 3
Siegmar	361	Siegmar Nord	Klingerstr.	Kategorie 2
Siegmar	362	Siegmar Mitte	Bahnhof Siegmar	Kategorie 2
Siegmar	363	Siegmar Süd	Carl-von-Bach-Str.	Kategorie 4
Sonnenberg	181	Sonnenberg Süd	Uhlandstr.	Kategorie 1
Sonnenberg	182	Sonnenberg Nord	Reinhardtstr.	Kategorie 1
Sonnenberg	183	Sonnenberg Ost	Münchner Str.	Kategorie 1
Stelzendorf	351	Stelzendorf Nord	Stelzendorf	Kategorie 4
Stelzendorf	352	Stelzendorf Süd	Morgenleite	Kategorie 4
Stelzendorf	353	Neefepark	Neefepark Süd	Kategorie 2
Wittgensdorf	480	Wittgensdorf	Rathaus Wittgensdorf	Kategorie 4
Yorckgebiet	201	Yorckgebiet Nord	Zeisigwaldstr.	Kategorie 1
Yorckgebiet	202	Yorckgebiet Süd	Scharnhorststr.	Kategorie 1
Zentrum	101	Zentrum Mitte-Süd	Zentralhaltestelle	Kategorie 1
Zentrum	102	Zentrum Mitte-Nord	Theaterplatz	Kategorie 1
Zentrum	103	Zentrum Südost	Annenstr.	Kategorie 1
Zentrum	104	Zentrum West	Richard-Hartmann-Platz	Kategorie 1
Zentrum	105	Zentrum Nord	Zöllnerstr.	Kategorie 1

Quelle: Stadt Chemnitz