

Zweckverband
Verkehrsverbund Mittelsachsen
Der Verbandsvorsitzende

Beschlussvorlage ZVMS-04/26

für die 111. Sitzung der Verbandsversammlung am 27. März 2026

- öffentlich -

Gegenstand: **Anpassung SPNV-Konzepte**

Begründung: siehe Anlage

Beschlussvorschlag: Die Verbandsversammlung beschließt das beigefügte SPNV-Konzept.



Sven Schulze

Anlage

1. Ausgangslage

Der SPNV wird durch den Bund im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) finanziert. Die RegMittel werden vom Bund an den Freistaat Sachsen und von diesem über die ÖPNVFinVO an die Zweckverbände im Freistaat Sachsen weitergereicht. Die Zweckverbände in ihrer Funktion als SPNV-Aufgabenträger bestellen und finanzieren mit den RegMitteln den SPNV im jeweiligen Zuständigkeitsbereich. Im Doppelhaushalt 2025/2026 des Freistaates Sachsen (beschlossen am 16. Juni 2025) sind für das Jahr 2026 Mittel in Höhe von 631 Mio. EUR eingeplant. Dies entspricht dem fortgeschriebenen Mittelansatz des Jahres 2025 einschließlich Dynamisierung. Für den ZVMS sind dies anteilig 159 Mio. EUR, welche auch Grundlage der Haushaltsplanung 2026 waren. Eine fortgeschriebene ÖPNVFinVO für das Jahr 2026 entsprechend dem sächsischen Doppelhaushalt liegt aktuell noch nicht vor (Stand: 16. Februar 2026). Es ist jedoch bekannt, dass der Freistaat Sachsen plant, einen Teil der RegMittel 2026 nicht direkt den Zweckverbänden und dem SPNV zur Verfügung zu stellen, sondern für andere ÖPNV-Aspekte umzuwidmen. Der ZVMS ist auf der Grundlage des Doppelhaushaltes des Freistaates Sachsen bei seiner Finanzplanung für das Jahr 2026 davon ausgegangen, dass die geplanten anteiligen RegMittel 2026 für den ZVMS vollständig ausgezahlt werden. Nach bisheriger Kenntnis und Lesart resultiert aus dem geplanten Vorgehen des Freistaates Sachsen für den ZVMS mindestens eine Lücke im SPNV-Budget von rund 1,3 Mio. EUR im Jahr 2026.

Darüber hinaus zeigen aktuelle Entwicklungen bei den Personal-, Material- und Energiepreisen einen kontinuierlich ansteigenden Trend, was sich, aufgrund vertraglicher Vereinbarungen (z. B. pauschale Dynamisierung oder Indexierung), auch unmittelbar auf die SPNV-Verkehrsverträge des ZVMS auswirkt.

Aus den vorgenannten Aspekten heraus resultiert für den ZVMS das Risiko, dass die bestellten SPNV-Verkehrsleistungen im Jahr 2026 nicht vollständig finanziell gesichert sind bzw. werden können. Auch unter Beachtung der pauschalen Dynamisierung der RegMittel von jährlich 3 % besteht dieses Risiko, auch in den Folgejahren, fort.

Nochmals verschärfend könnte sich eine anstehende Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) zur Trassenpreisbremse auswirken. Gegebenenfalls wäre mit deutlich steigenden Trassen- und Stationspreisen umzugehen.

Grundlegend ist es Aufgabe der Bundes- und Landespolitik für eine dauerhaft auskömmliche finanzielle Ausstattung des ÖPNV im Allgemeinen und der SPNV-Zweckverbände im Speziellen Sorge zu tragen und somit Fehlbeträge in den erforderlichen Verkehrsbudgets zu vermeiden. Geschieht dies nicht bzw. nicht rechtzeitig werden in den Folgejahren sehr wahrscheinlich weitere Abbestellungen erforderlich sein, da die finanziellen Spielräume der ÖPNV-Aufgabenträger ausgereizt sind.

Im Jahr 2022 stand der ZVMS infolge gravierend gestiegener Energiepreise vor einer ähnlichen Situation. Seinerzeit wurde gleichsam ein Konzept zur Abbestellung von SPNV-Leistungen erarbeitet und durch den Aufsichtsrat (AR-30/22) und die Verbandsversammlung (ZVMS-39/22) zur Umsetzung beschlossen. Die Umsetzung für den Jahresfahrplan 2023 erfolgte nicht, da die Finanzierung der geplanten SPNV-Leistungen durch Ausgleichszahlungen des Freistaates Sachsen gesichert werden konnte. Die Beschlüsse wurden nicht aufgehoben und sollen nunmehr aufgrund der abweichenden Ursachen erneut gefasst werden.

2. Handlungsansätze

Sollten, wie aufgezeigt, die RegMittel 2026 tatsächlich nicht vollständig wie im Doppelhaushalt vorgesehen an den ZVMS bereitgestellt werden und sich die beschriebene Kostenentwicklung

fortsetzen, besteht zur Minderung des Fehlbetrages im SPNV-Budget der Handlungsansatz, den Umfang der bestellten SPNV-Verkehrsleistungen zu reduzieren.

Konkrete Einsparpotenziale ergeben sich durch die Umstellung des SPNV-Verkehrsangebotes auf einen Stunden-Takt und die Optimierung von Bedienzeiten. Nur die Reduzierung der SPNV-Leistungen würde ausreichend finanzielle Effekte erzielen können, um das prognostizierte Ungleichgewicht bei der SPNV-Finanzierung 2026 aufzufangen.

Folgende „kleinere“ Möglichkeiten für Einsparungen im Fahrplanangebot wurden geprüft und bereits in den Jahresfahrplan 2026 eingearbeitet. Die Kosteneinsparung umfasst rund 0,5 Mio. EUR jährlich.

Linie C 11 Chemnitz - Stollberg:

- Entfall Halbstundentakt und Einführung Stunden-Takt an Samstagen in den Sommerferien

Linie C 13 Burgstädt - Chemnitz - Thalheim - Aue:

- Entfall Einzelfahrt in Tagesrandlage abends im Abschnitt Thalheim - Aue täglich

Linie C 14 Mittweida - Chemnitz - Thalheim:

- Entfall des Linienabschnittes Einsiedel - Thalheim an Samstagen in den Sommerferien
- Entfall Einzelfahrt im Abschnitt Aue - Thalheim täglich morgens (erste Fahrt ab Aue war immer eine Linie C 14)
- Entfall einzelner Fahrtenpaare in Tagesrandlage im Abschnitt Chemnitz-Technopark - Chemnitz-Zentralhaltestelle an Samstagen, Sonn-/Feiertagen, Fahrabschnitt durch Linie 3 der CVAG abgedeckt
- Entfall Einzelfahrt im Abschnitt Chemnitz-Technopark - Chemnitz-Zentralhaltestelle täglich abends aufgrund zeitlicher Parallelbedienung zur Linie 3 der CVAG

Linie C 15 Hainichen - Chemnitz:

- Entfall Einzelfahrt im Abschnitt Chemnitz-Technopark - Chemnitz-Zentralhaltestelle täglich abends aufgrund zeitlicher Parallelbedienung zur Linie 3 der CVAG

Weiterhin wären im aktuellen Jahresfahrplan 2026 folgende Maßnahmen umsetzbar, sofern finanziell erforderlich. Die Maßnahmen könnten jeweils separat oder in verschiedenen Zeitstufen umgesetzt werden:

Linie C 11 Chemnitz - Stollberg:

- Entfall Halbstundentakt und Einführung Stunden-Takt Montag bis Freitag in den Sommerferien, Einsparung rund 0,3 Mio. EUR jährlich

Linie C 14 Mittweida - Chemnitz - Thalheim:

- Entfall des Linienabschnittes Einsiedel - Thalheim Montag bis Freitag in den Sommerferien, Einsparung rund 0,3 Mio. EUR jährlich

RE 3 Dresden - Chemnitz - Zwickau - Plauen - Hof:

- Entfall zweier Einzelzüge in Tagesrandlage abends im Abschnitt Chemnitz - Zwickau täglich (jeweils ein Zug endet bislang aus Dresden kommend in Zwickau, einer aus Hof kommend in Chemnitz, Kürzung beider Züge auf oben genannten Abschnitt, parallele Fahrtmöglichkeit mittels RB 30 gegeben), Einsparung rund 0,3 Mio. EUR jährlich

RB 30V Chemnitz - Zwickau:

- Entfall der Verdichterzüge Montag bis Freitag zwischen Chemnitz und Zwickau in den Sommerferien, Einsparung rund 0,2 Mio. EUR jährlich

Das potenzielle Einsparvolumen der vorgenannten Maßnahmen würde in Summe bis zu 1,1 Mio. EUR jährlich betragen.

In Summe ergibt sich ein Einsparpotenzial von bis zu 1,6 Mio. EUR. Mit Blick auf den eingangs dargestellten Fehlbetrag im SPNV-Budget in Höhe von 1,3 Mio. EUR erscheinen die aufgezeigten Maßnahmen (zunächst) hinreichend.

Bei der Planung sämtlicher Maßnahmen wurde die jeweilige Nutzung durch Fahrgäste berücksichtigt und sinnvolle umlaufseitige Verknüpfungen zur Fahrzeug- und Personaleinsparung im Spätverkehr und an Wochenendtagen umgesetzt (Linienübergang des Fahrzeuges an der Zentralhaltestelle Chemnitz).

Die teilweise oder vollständige Umsetzung der vorgenannten Maßnahmen würde im Bedarfsfall nur dann erfolgen, wenn die verfügbaren RegMittel im Jahr 2026 nicht auskömmlich wären oder erforderliche Abbestellungen nicht durch andere Effekte (z. B. Pönalen und/oder Verringerung von Ausgleichszahlungen infolge nicht erbrachter Leistungen) vermieden werden könnten.

3. Begründung zu den Beschlusspunkten

Nach § 10 Abs. 1 der Verbandssatzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen obliegt die Beschlussfassung der Verbandsversammlung.