

**Landkreis Zwickau**

**Fortschreibung  
Nahverkehrsplan  
2010 - 2015**

**(Kreistagssitzung 02.06.2010)**



**Mathias  
Schmechtig**

NahverkehrsConsult



**Landkreis Zwickau**

# **Fortschreibung Nahverkehrsplan 2010 - 2015**

**(Kreistagssitzung 02.06.2010)**

**Aufgabenträger:**

**Landkreis Zwickau**

Robert-Müller-Straße 4 - 8  
08056 Zwickau

**Auftraggeber:**

**Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH**

Am Rathaus 2  
09111 Chemnitz

**Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult**

Dipl.-Ing. Mathias Schmechtig

Wilhelmshöher Allee 304 J 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 31027 51

Fax: 0561 – 31027 59

Mail: [info@mathias-schmechtig.de](mailto:info@mathias-schmechtig.de)

[www.mathias-schmechtig.de](http://www.mathias-schmechtig.de)

Kassel, 12. April 2010



---

## **Inhalt:**

0	Anlass und Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2009 .....	1
1	Rahmenbedingungen .....	3
1.1	Anforderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen .....	3
1.2	Ziele der Raumordnung .....	4
1.2.1	Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“ .....	5
1.2.2	Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“ .....	8
2	Raumstrukturanalyse .....	11
2.1	Raumstruktur, zentrale Orte und räumliche Verflechtungen.....	11
2.2	Siedlungs- und Bevölkerungsstrukturen.....	14
2.3	Arbeitsplatzstandorte und Pendlerbeziehungen .....	15
2.4	Schulstandorte .....	19
2.5	Infrastruktureinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV .....	22
2.6	Zusammenfassung .....	24
3	Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur .....	26
3.1	Schienenpersonennahverkehr.....	26
3.2	Straßenpersonennahverkehr .....	31
3.2.1	Wesentliche Änderungen in der ÖPNV-Angebotsstruktur seit 2005 ....	31
3.2.2	Bedienungsangebot.....	33
3.2.3	Verknüpfungspunkte .....	41
4	Nachfragesituation.....	43
4.1	Linienbezogene Nachfrage .....	43
4.2	Bewertung der Nutzungsintensität .....	44
4.3	Nachfragesituation und Nutzerverhalten in den Stadtverkehren .....	44
5	Stärken-/ Schwächen-Analyse.....	47
5.1	Bewertung der Regionalbusverkehre .....	47
5.1.1	Erschließungsqualität .....	47
5.1.2	Bedienungs- und Verbindungsqualität.....	48
5.1.3	Parallelverkehre.....	51
5.2	Bewertung der Stadtverkehre.....	51
5.3	Ausstattung und Zustand der Verknüpfungspunkte .....	57

---

5.4	Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV des Landkreises Zwickau .....	63
6	Prognose der Raum- und Verkehrsentwicklung (Fortschreibung 2009).....	66
6.1	Entwicklung der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur im Landkreis Zwickau .....	66
6.2	Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität.....	73
6.3	Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage.....	74
7	Leitbild und Anforderungen für die Nahverkehrsplanung .....	76
7.1	Leitbild der Nahverkehrsplanung.....	76
7.1.1	Rahmenvorgaben des VMS.....	76
7.1.2	Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes.....	77
7.1.3	Schwerpunkte der Weiterentwicklung des ÖPNV .....	78
7.1.4	Finanzierung des ÖPNV.....	79
7.1.5	Marktausrichtung des ÖPNV und Differenzierung des Nahverkehrsraumes .....	80
7.2	Anforderungen an die Angebotsqualität im Nahverkehrsraum .....	81
7.2.1	Grundsätze .....	81
7.2.2	Anforderungen an die Erschließungsqualität .....	82
7.2.3	Anforderungen an die Bedienungsqualität .....	82
7.2.4	Anforderungen an die Verbindungsqualität .....	83
7.2.5	Anforderungen an die Beförderungsqualität.....	84
8	ÖPNV-Entwicklungskonzept.....	87
8.1	Übergeordnetes SPNV-Angebotskonzept .....	87
8.2	Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes .....	88
8.3	Produktprofilierung .....	90
8.3.1	TaktBus .....	91
8.3.2	StadtBus.....	92
8.3.3	Ergänzungsprodukte .....	94
8.4	Rahmenkonzept Landkreis Zwickau .....	97
8.4.1	Grundvorgaben Bedienungs- und Liniennetzkonzept.....	98
8.4.2	Maßnahmenbereich „Angebot“ .....	102
8.4.3	Maßnahmenbereich „Infrastruktur“ .....	116
8.4.4	Maßnahmenbereich „Projekte“ .....	117



---

8.5	Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ .....	123
9	Definition des Bedienungsangebotes (Festsetzungen) .....	127
9.1	Linien und Bedienung .....	127
9.2	Verknüpfungspunkte .....	128
9.3	Anforderungen an die Angebotskoordination im Stadt-Umland-Verkehr der Stadt Zwickau .....	130
10	Finanzierung .....	131
11	Linienbündelungskonzept .....	132
11.1	Grundlagen der Linienbündelung.....	132
11.1.1	Rahmenbedingungen.....	132
11.1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen .....	132
11.1.3	Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln .....	133
11.2	Festlegung der Linienbündel im Landkreis Zwickau .....	133
12	Anforderungsprofil.....	138
12.1	Grundsätze für die Anwendung des Anforderungsprofils.....	138
12.2	Einbindung in den Verkehrsverbund Mittelsachsen .....	138
12.3	Pünktlichkeit und Anschlussbindungen an Verknüpfungspunkten.....	140
12.4	Anforderungen an die Fahrzeuggestaltung .....	141
12.5	Anforderungen an die Fahrzeugausstattung.....	142
12.5.1	Busse für Regionalverkehr .....	142
12.5.2	Busse für Stadtverkehre .....	143
12.6	Qualitätsanforderungen Betriebsdurchführung .....	144
12.6.1	Fahrpersonal .....	144
12.6.2	Verkehrsdurchführung .....	146
12.6.3	Beschwerdemanagement.....	148
12.6.4	Ticketvertrieb .....	148
12.7	Status-Berichte des Verkehrsunternehmens an den Aufgabenträger .....	149
Karten 1 - 9		
Anhang A: Bedienungsangebot – Festsetzungen		
Anhang B: Linienbündelungs-Konzept - Begründung der Linienbündel-Zuordnung		

---

## Tabellen

1	Raumstrukturelle Kennwerte des Landkreises Zwickau .....	13
2	Bevölkerungsentwicklung 1998 bis 2008 nach Teilräumen .....	15
3	Ausgeprägte Pendlerbeziehungen im Landkreis Zwickau (Einpendler >500) .....	18
4	Nennenswerte Veränderungen im Pendlersaldo seit 2005/06 (Differenz > 100 Pendler) .....	19
5	Schulschließungen im Landkreis Zwickau seit 2006 (weiterführende Schulen).....	21
6	Neueinrichtung von Schulen im Landkreis Zwickau seit 2005/06.....	21
7	Krankenhaus- und Klinikstandorte im Landkreis Zwickau .....	24
8	Bedienungsangebot im SPNV; Übersicht der Kursbuchstrecken (KBS) im Landkreis Zwickau (Stand: Sommer 2009) .....	29
9	Verkehrsunternehmen im Landkreis Zwickau.....	33
10	Buslinien mit Taktverkehr (Mo.-Fr.).....	37
11	Verknüpfungspunkte im Landkreis Zwickau .....	41
12	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV des Landkreises Zwickau – Allgemein .....	63
13	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV des Landkreises Zwickau – Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit.....	63
14	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV des Landkreises Zwickau – Bedienungsqualität/ Fahrplantransparenz .....	64
15	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV des Landkreises Zwickau – ÖPNV-Infrastruktur und Beförderungsqualität .....	65
16	Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV des Landkreises Zwickau – Servicequalität und Tarif.....	65
17	Prognose Einwohnerentwicklung im Landkreis Zwickau bis 2020.....	70
18	Rahmenvorgaben für den SPNV durch den Aufgabenträger ZVMS .....	87
19	Verkehrszeiten (Rahmenbetriebszeitfenster) .....	98
20	Hierarchieebenen und anzustrebende Bedienungsstandards nach Rahmenbetriebszeiten .....	99
21	Angebotsrelevante Maßnahmen (AM) im Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“ .....	103
22	Angebotsrelevante Maßnahmen (AM) im Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“ .....	105
23	Angebotsrelevante Prüfaufträge (AP) im Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“ .....	106





24 Angebotsrelevante Prüfaufträge (AP) im Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“ .....	109
25 Verknüpfungssituation (Zielkonzept 2011) .....	129
26 Linienbündel im Landkreis Zwickau .....	133

## Abbildung

1 Aufbau des Nahverkehrsplans in der Fortschreibung 2010 .....	2
2 Bahnhof Hohenstein-Ernstthal .....	32
3 Marktausschöpfung der Stadtverkehre im Landkreis Zwickau (Stand 2006) im Vergleich mit anderen Stadtbusverkehren im VMS-Gebiet und mit anderen ausgewählten Stadtbusverkehren in Klein- und Mittelstädten .....	54
4 Verknüpfungshaltestelle Bus/ Schiene „Bahnhof“ Lichtenstein (Stand 2006) .....	57
5 Haltestelle „Bahnhof“ Glauchau (Stand 2006) .....	58
6 Verknüpfungshaltestelle Bus/ Bus „Bahnhof“ Limbach-Oberfrohna (Stand 2006) .....	59
7 Verknüpfungshaltestelle Bus/ Schiene „Bahnhof“ in Werdau (Stand 2006) .	60
8 Verknüpfungshaltestelle Bus/ Bus „Johannisplatz“ in Werdau (Stand 2006)	61
9 Verknüpfungspunkt Bus/ Bus am Bahnhof in Crimmitschau (Stand 2006) ..	61
10 Verknüpfungshaltestelle Bus/ Bus „Wartehalle“ in Kirchberg (Richtungshaltestelle) .....	62
11 Verknüpfungshaltestelle Bus/ Bus „Post“ in Kirchberg (Richtungshaltestelle) .....	62
12 Bevölkerungsentwicklung Landkreis Zwickau 2008 – 2020 .....	67
13 Bevölkerungsentwicklung Landkreis Zwickau 2008 – 2015 nach Altersgruppen .....	68
14 Bevölkerungsentwicklung Landkreis Zwickau 2008 – 2020 nach Altersgruppen .....	69
15 Allgemeine Mindestbedienungsstandards im VMS .....	76
16 Hauptprodukte .....	93
17 Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen .....	94
18 Ergänzungsprodukte .....	96
19 Gliederungsstruktur der Maßnahmen im Nahverkehrsplan .....	97
20 Vorschlag für die Einführung des „Richtungsbandbetriebs“ im Korridor Glauchau – Penig – Rochlitz – Geithain (Stand 2006) .....	104

---

21	Planungsvorschlag für Neuordnung des Stadtverkehrs Glauchau (Nahverkehrsplan 2006) .....	118
22	Planungsvorschlag für Neuordnung des Stadtverkehrs Hohenstein- Ernstthal (Nahverkehrsplan 2006) .....	120
23	Planungsvorschlag für Neuordnung des Stadtverkehrs Limbach-Oberfrohna (Nahverkehrsplan 2006) .....	121
24	Planungsvorschlag für Neuordnung des Stadtverkehrs Crimmitschau (Nahverkehrsplan 2006) .....	122
25	Beispiel für Haltestellenausbau mit niederflurgerechtem Hochbord und taktilem Leitsystem (ZOB Hohenstein-Ernstthal).....	125
26	Beispiel für nicht bus- und fahrgastgerechten Haltestellenausbau (Gefährdungspotential für Fahrgäste beim Kneeling, Beschädigungsrisiko für Busse beim Anfahren der Bordsteinkante, Bordhöhe nicht niederflurgerecht) .....	126



## **0 Anlass und Prozess der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2009**

Im Jahr 2006 wurden durch die damaligen Kreistage die Nahverkehrspläne (NVP) für die ehemaligen Landkreise Chemnitzer Land und Zwickauer Land als Fortschreibung beschlossen. Diese Nahverkehrspläne waren auf einen Geltungszeitraum bis 2011 ausgelegt. Sie beinhalteten umfassende Vorgaben für die Ausgestaltung des strabengebundenen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise. Die Nahverkehrspläne 2006 der genannten Landkreise wurden gemeinsam im Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) mit den Nahverkehrsplänen der sechs übrigen Landkreise und den Städten Chemnitz und Zwickau unter zentraler Federführung der VMS GmbH erarbeitet.

Die im Jahr 2008 durchgeführte Kreisgebietsreform in Sachsen sowie die im Dezember 2009 in Kraft getretene neue EU-Verordnung 1370/ 2007 waren Anfang 2009 aktueller Anlass zur gemeinsamen Fortschreibung der NVP der Aufgabenträger im VMS-Gebiet. Mit der NVP-Fortschreibung in den drei Landkreisen und in der Stadt Zwickau wurde von der VMS GmbH im Februar 2009 das Büro Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel, beauftragt.

### **Aufbau NVP in der Fortschreibung 2009**

Der vorliegende Nahverkehrsplan ist in der Fortschreibung nicht als vollständig neuer Nahverkehrsplan zu verstehen, er beinhaltet vielmehr neue, modifizierte Inhalte und ist als Ergänzung zu den Nahverkehrsplänen 2006 zu verwenden.

Der für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans relevante Nahverkehrsraum umfasst das gesamte Kreisgebiet ohne das Stadtgebiet Zwickau, da die Aufgabenträgerschaft für den Stadtverkehr in der Kreisstadt weiterhin bei der Stadt Zwickau liegt. Der Nahverkehrsplan für die Stadt Zwickau wurde am 17.12.2009 vom Stadtrat beschlossen.

Seit den Analysen und Auswertungen im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrspläne 2006 haben sich sowohl die strukturellen Eckwerte als auch das ÖPNV-Angebot punktuell verändert.

In den folgenden Kapiteln sind die Kernaussagen sowie die wesentlichen Änderungen der Rahmenbedingungen und des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Zwickau dargestellt (Stand Herbst 2009).

Vertiefende Analysen und Bewertungen können darüber hinaus den Nahverkehrsplänen der beiden ehemaligen Landkreise Chemnitzer Land und Zwickauer Land entnommen werden (Stand 2005/06).

## Fortschreibung des NVP – Umfang der Aktualisierung

### **Bestandsanalyse und Stärken-/ Schwächen-Analyse**

- Übernahme der Analysen aus NVP 2006
- Darstellung der Veränderungen gegenüber 2006

### **Prognose der Raum- und Verkehrsentwicklung**

- Aufnahme aktueller Prognosedaten
- aktualisierte Abschätzung der Nachfrageentwicklung

### **Leitbild und Anforderungen Nahverkehrsplanung**

- Übernahme der Zielsetzungen und Anforderungen aus NVP 2006
- punktuelle Anpassung und Aktualisierung

### **ÖPNV-Entwicklungskonzept - Maßnahmen**

- Übernahme der Maßnahmen und Prüfaufträge aus NVP 2006
- Anpassung und Aktualisierung

### **Linienbündelungskonzept**

- Überarbeitung und Anpassung an veränderte Randbedingungen

### **Anforderungsprofil**

- Neuarbeitung



Abbildung 1: Aufbau des Nahverkehrsplans in der Fortschreibung 2010

# **1 Rahmenbedingungen**

## **1.1 Anforderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen**

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen<sup>1</sup> regelt die Aufgabenträgerschaft und die Finanzverantwortung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Seite | 3

Aufgabenträger für den Landkreis Zwickau sind demnach

- für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) seit 01.12.1998 der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) sowie
- für den Straßenpersonennahverkehr (StPNV) der Landkreis.

Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist eine freiwillige Aufgabe der Landkreise und Kreisfreien Städte. Einzelne Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs können mit deren Zustimmung einzelnen Gemeinden oder deren kommunalen Zusammenschlüssen übertragen werden (§ 3 ÖPNVG des Freistaates Sachsen).

Der Freistaat Sachsen war bis zum 30. November 1998 Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs. Seit 1. Dezember 1998 ist diese Aufgabe den dafür gegründeten Zweckverbänden übertragen worden (§§ 3 und 4 ÖPNVG des Freistaates Sachsen).

Die Aufgabenträger sichern die finanziellen Grundlagen des ÖPNV unter Berücksichtigung der Finanzierungsleistungen des Bundes und des Freistaates (§ 7 ÖPNVG des Freistaates Sachsen).

In § 2 des ÖPNVG des Freistaates Sachsen wird der ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge benannt und soll „im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen“ entwickelt werden. Darüber hinaus werden die Zielstellungen hinsichtlich des öffentlichen Personennahverkehrs verfasst, wonach bei der Nahverkehrsplanung die Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten und die Grundsätze der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen sind. Die Belange von behinderten bzw. mobilitätseingeschränkten Menschen sind in besonderer Weise zu berücksichtigen.

---

<sup>1</sup> Sächsischer Landtag, Dresden 14. Dezember 1995 (Rechtsbereinigt mit Stand vom 26. Juni 2004).

Die Aufgabenträger haben nach § 5 des ÖPNVG des Freistaates Sachsen in Abstimmung untereinander einen Nahverkehrsplan aufzustellen, zu beschließen und fortzuschreiben.

- Für den Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“ wurde der erste Nahverkehrsplan in den Jahren 1996/97 erarbeitet, im Jahr 2006 wurde er erstmalig fortgeschrieben.
- Der erste Nahverkehrsplan für den Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“ wurde 1997 vom Kreistag beschlossen. Er wurde im Jahr 2006 erstmalig fortgeschrieben.

## 1.2 Ziele der Raumordnung

Die raumordnerischen Ziele für den Landkreis Zwickau orientieren sich an den Vorgaben der bundes- und landesrechtlichen Vorschriften des Raumordnungsgesetzes (ROG) sowie des Gesetzes zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen (SächsLPIG). Die Kreisentwicklungsplanung hat die Landesentwicklungsplanung des Freistaates Sachsen<sup>2</sup>, die Regionalplanung der Planungsregion Chemnitz-Erzgebirge<sup>3</sup> (Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“) sowie die Regionalplanung der Planungsregion Südwestsachsen (Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“)<sup>4</sup> als übergeordnete Ebenen zu beachten und versteht sich als informeller Rahmenplan.

Im Juli 2008 sind die Fortschreibungen der Regionalpläne Chemnitz-Erzgebirge 2008 und Südwestsachsen 2008 in Kraft getreten. Die Ziele der Raumordnung sind hierbei überarbeitet worden, darüber hinaus ist die zentralörtliche Gliederung in Anlehnung an den Landesentwicklungsplan 2003 nachhaltig modifiziert und weiterentwickelt worden. Im Nahverkehrsplan wird das Kapitel „Ziele der Raumordnung“ entsprechend angepasst.

Der Zusammenschluss der ehemaligen Landkreise infolge der Umsetzung der Kreisgebietsreform 2008 ist in die Fortschreibung der Regionalpläne noch nicht eingeflossen, so dass auch im vorliegenden Nahverkehrsplan die Ziele der Raumordnung getrennt für die jeweiligen Teilräume dargestellt werden.

---

<sup>2</sup> Quelle: Sächsisches Staatsministerium des Inneren, Landesentwicklungsplan Sachsen 2003 (LEP 2003).

<sup>3</sup> Quelle: Regionaler Planungsverband Chemnitz-Erzgebirge, Regionalplan Chemnitz- Erzgebirge 2008

<sup>4</sup> Quelle: Regionaler Planungsverband Südwestsachsen, Erste Gesamtfortschreibung des Regionalplans Südwestsachsen 2008



## 1.2.1 Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“

### Allgemeine Vorgaben mit Relevanz für die ÖPNV-Planung<sup>5</sup>

Durch den Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“ führen, gemäß LEP, die überregionalen Verbindungsachsen

- Dresden – Freiberg – Oederan – Flöha – Chemnitz – Hohenstein-Ernstthal – Glauchau – Zwickau
- Dresden – Chemnitz – Hohenstein-Ernstthal/ Limbach-Oberfrohna – Glauchau – Meerane – Gera
- Leipzig – Penig – Hartmannsdorf/ Limbach-Oberfrohna – Chemnitz
- Leipzig – Altenburg – Meerane/ Glauchau – Zwickau

Gemäß dem „Leitbild zur Entwicklung der Region Chemnitz – Erzgebirge“ kommt der überregionalen Achse (Dresden -) Freiberg - Chemnitz - Zwickau - Plauen (- Süd-deutschland) eine besondere Bedeutung als Verbindungsachse innerhalb des Verdichtungsraums Chemnitz – Zwickau zu, welche über die Einbindung der Oberzentren Chemnitz und Zwickau in die „Metropolregion Mitteldeutschland“ zusätzlich aufgewertet werden soll.

Von regionaler Bedeutung sind die Achsen

- Chemnitz – Oberlungwitz/ Gersdorf – Lichtenstein – „Städteverbund Sachsenring“ – Zwickau, B 173
- Zwickau – Glauchau – Waldenburg – Penig – Lunzenau – (Narsdorf) – Rochlitz – Grimma, A 14
- Stollberg – Oelsnitz – Lichtenstein – Waldenburg – Altenburg
- Stollberg – Lugau – Gersdorf/ Oberlungwitz – Hohenstein-Ernstthal – Waldenburg – Altenburg
- Limbach-Oberfrohna – Hartmannsdorf – Burgstädt – Claußnitz – Mittweida

---

<sup>5</sup> ebenda

Für die Bewertung der Erreichbarkeit von potenziellen Grundzentren<sup>6</sup> sollen folgende Kriterien herangezogen werden<sup>7</sup>:

- ÖPNV-Anbindung in 30 Minuten an ein Mittel-/ Oberzentrum im ländlichen Raum,
- Ausrichtung der bestehenden Anschlüsse auf Berufs- oder Schülerverkehr oder
- Erreichbarkeit der benachbarten Mittel-/ Oberzentren aus dem Zentralen Ort mit nur einmaligem Umsteigen.

Seite | 6

Im Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge sind unter landes- und regionalplanerischen Gesichtspunkten relevante Ziele dargestellt, die bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten sind. Einige Ziele aus den Teilbereichen „Raumstrukturelle Entwicklungen und Raumkategorien“ und „Zentrale Orte und Verbünde“ mit Relevanz für die Nahverkehrsplanung, finden im folgenden Berücksichtigung.<sup>8</sup>

- Im regionsübergreifenden Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau gilt es, die auf einen einheitlichen Wirtschafts- und Siedlungsraum ausgerichteten Funktionen, wie Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung, Kultur, Freizeit und Umweltschutz, regionsübergreifend zu intensivieren und auszubauen. Die Priorität liegt auf der Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen. Wichtige Funktionen als Bindeglieder übernehmen hierbei die Teilräume der Altkreise Chemnitzer Land und Stollberg. (G2.1.2)
- Darüber hinaus ist eine Vertiefung der interkommunalen Zusammenarbeit zwischen den Zentralen Orten Glauchau, Meerane, Crimmitschau und Schmölln (Thür.) bzw. Gößnitz (Thür.) anzustreben (G2.1.3).
- Meerane ist definiert als „Grundzentrum im Verdichtungsraum“. Laut Regionalplan ist hier auf die Erschließung der vielfältigen Möglichkeiten der Funktionsteilung, auch im Rahmen der Stadt-Umland-Beziehungen, hinzuwirken ohne jedoch die Funktionsfähigkeit höherrangiger Zentraler Orte auszuschließen (Z2.3.4).
- In Waldenburg, laut Definition „Grundzentrum im ländlichen Raum“, sollen die übergemeindlichen Versorgungs-, Betreuungs-, Wirtschafts- und Dienstleistungsfunktionen gestärkt bzw. im Erhalt ihrer funktionalen Bedeutung gefestigt werden (Z2.3.5).
- In den Grundzentren Meerane und Waldenburg sind die erforderlichen Einrichtungen des unterzentralen Funktionsspektrums zu erhalten bzw. zu schaffen (Z2.3.7).

---

<sup>6</sup> Im LEP 2003 ist die Ausweisung von Grundzentren der regionalen Ebene vorbehalten. Die Ausweisung von Unter- und Kleinzentren gilt solange, bis Grundzentren ausgewiesen werden.

<sup>7</sup> Quelle: Landesentwicklungsplan Sachsen 2003

<sup>8</sup> Nachfolgend werden jeweils die Nummerierungen des Regionalplans Chemnitz-Erzgebirge aufgeführt.





## Vorgaben der Regionalplanung zur Nahverkehrsplanung

Im Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge sind unter landes- und regionalplanerischen Gesichtspunkten relevante Rahmenbedingungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Planungsraum dargestellt. Die für die Nahverkehrsplanung wesentlichen Grundsätze und Ziele finden im folgenden Berücksichtigung.

Seite | 7

- Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist laut Regionalplan unter Berücksichtigung der aufgrund der demografischen Entwicklung bedingten Veränderungen der Nachfragestrukturen als flächendeckendes Verkehrsangebot zu sichern und fortzuentwickeln. Entsprechend der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist ein attraktives ÖPNV/ SPNV-Angebot zu gewährleisten sowie auf den Erhalt und die Weiterentwicklung der Stadtverkehrslinien hinzuwirken (G8.2.1).
- Im Verdichtungsraum, entlang der regionalen Achsen sowie in den Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion ist, entsprechend der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, ein attraktives Verkehrsangebot SPNV/ÖPNV vom Aufgabenträger zu gewährleisten (Z8.2.2).
- Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs sollen an neue oder geänderte Bedarfsanforderungen räumlich angepasst werden (Z8.2.4). Potenzielle neue Haltepunkte bei Streckenausbau im SPNV sind in Glauchau, in der Neubausiedlung im Ortsteil Niederlungwitz, und in Hohenstein-Ernstthal in der Nutzunger Straße vorzusehen.
- Gemäß Regionalplan ist auf die Realisierung regional bedeutsamer Übergangsstellen hinzuwirken (Z8.2.5). Regional bedeutsame Übergangsstellen bzw. Schnittstellen zwischen verschiedenen Angeboten im öffentlichen Verkehr und/ oder zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr mit weiterem Aus- bzw. Neubaubedarf sind im Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“ die Bahnhöfe Glauchau und Hohenstein-Ernstthal sowie der Bahnhof in Meerane.<sup>9</sup> In Verbindung mit der Realisierung des Chemnitzer Modells sind darüber hinaus die Haltepunkte Limbach und Oberfrohna in Limbach-Oberfrohna zu berücksichtigen.
- Die Umsetzung des umsteigefreien Stadt-Umland-Verkehrs der regionalen Stadtbahn nach dem „Chemnitzer Modell“ ist entsprechend des Fachlichen Entwicklungsplanes Verkehr fortzuführen (Z8.2.6).
- Im Schienenpersonennahverkehr soll die Strecke Glauchau – St. Egidien – Stollberg (KBS 523) langfristig erhalten und genutzt werden (Z8.2.7).
- Bis zu einer abschließenden Entscheidung zur weiteren Nutzung für den Bahnverkehr durch die betroffenen Gebietskörperschaften und öffentlichen Aufgabenträger ist der Status als Vorranggebiet gemäß FEV für die Strecke Glauchau – Rochlitz – (Großbothen) zu sichern (Z8.2.8).

---

<sup>9</sup> Realisierung des ZOB am Bahnhof Hohenstein-Ernstthal im Dezember 2008 abgeschlossen.

## 1.2.2 Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“

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

Durch den Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“ führen, entsprechend dem Landesentwicklungsplan Sachsen, die überregionalen Verbindungsachsen:

Seite | 8

- (Hof) – Plauen – Treuen – Reichenbach im Vogtland – Zwickau – (Glauchau / Stollberg – Chemnitz – Dresden)
- (Karlsbad) – SVB Silberberg – A72 – Zwickau / Werdau (Crimmitschau) – A4 – (Erfurt / Dresden) / (Meerane – Altenburg – Leipzig)

Von regionaler Bedeutung sind die Achsen:

- Zwickau – Reichenbach – Lengenfeld – SVB Göltzschtal – Schöneck/Vogtl. – Klingenthal – (Kraslice/Graslitz – Sokolov/Falkenau – Karlovy/Karlsbad)
- Zwickau – Werdau – Langenbernsdorf – (Weida – Gera)
- Zwickau – Mülsen – (Lichtenstein – Gersdorf/ Oberlungwitz – Chemnitz)

Für die Bewertung der Erreichbarkeit von potenziellen Grundzentren<sup>10</sup> sollen folgende Kriterien herangezogen werden<sup>11</sup>:

- ÖPNV-Anbindung in 30 Minuten an ein Mittel-/ Oberzentrum im ländlichen Raum,
- Ausrichtung der bestehenden Anschlüsse auf Berufs- oder Schülerverkehr oder
- Erreichbarkeit der benachbarten Mittel-/ Oberzentren aus dem zentralen Ort mit nur einmaligem Umsteigen.

Im Regionalplan Südwestsachsen sind unter landes- und regionalplanerischen Gesichtspunkten relevante Ziele dargestellt, die bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten sind. Einige Ziele aus den Teilbereichen „Besondere Gemeindefunktionen“, „Schwerpunktbereiche für Siedlungsentwicklungen“ und „Tourismus“ mit Relevanz für die Nahverkehrsplanung, finden im folgenden Berücksichtigung.<sup>12</sup>

- Als Schwerpunktbereiche für Siedlungsentwicklungen werden im Regionalplan Südwestsachsen „Regionale Vorsorgestandorte“ definiert. Regionale Vorsorgestandorte für Industrie und produzierendes Gewerbe im Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“ sind (Z1.4.1):
  - Werdau/ Fraureuth, Standort „Werdau-Süd“,
  - Reinsdorf, Standort „AST Zwickau-Ost A72“ und

---

<sup>10</sup> Im LEP 2003 ist die Ausweisung von Grundzentren der regionalen Ebene vorbehalten. Die Ausweisung von Unter- und Kleinzentren gilt solange, bis Grundzentren ausgewiesen werden.

<sup>11</sup> Quelle: Landesentwicklungsplan Sachsen 2003

<sup>12</sup> Nachfolgend werden jeweils die Nummerierungen des Regionalplans Südwestsachsen aufgeführt.



- Hartenstein, Standort „AST Hartenstein A72“.
- Es ist darauf hinzuwirken, dass der Standort Hartenstein in interkommunaler Kooperation mit dem Städteverbund sowie regionsübergreifend mit der Stadt Oelsnitz/ Erzg. vorbereitet und realisiert wird (Z1.4.2).
- Die in dem Grundzentrum Kirchberg, der Stadt Wilkau-Haßlau und der Gemeinde Langenbernsdorf aufgeführten besonderen Gemeindefunktionen sind zu erhalten und im regionalen Kontext weiterzuentwickeln. Eine enge gebietliche Vernetzung beim Ausbau der touristischen Funktionen der Gemeinde Langenbernsdorf ist anzustreben (Z1.3.2).
- Das Gebiet um die Koberbachtalsperre (inkl. Blankenhain) ist im Regionalplan Südwestsachsen als „Touristisches Bestandsgebiet“ ausgewiesen. Touristische Bestandsgebiete sind so weiterzuentwickeln, dass sie in ihrer Konkurrenzfähigkeit und in ihrer überregionalen Bedeutung gestärkt werden (Z1.8.1).
- Der Werdauer-Greizer-Wald ist im Regionalplan als „touristisches Entwicklungsgebiet“ festgelegt. Touristische Entwicklungsgebiete gilt es sowohl für längerfristigen überregional bedeutsamen Tourismus als auch für Ausflugsverkehr und Naherholung auszubauen und weiterzuentwickeln (Z1.8.2).
- Unter Einbeziehung der touristischen Potenziale des Umlandes soll der tlw. überregional bedeutsame Schwerpunkt des Städtetourismus der Stadt Crimmitschau weiterentwickelt werden (Z1.8.8).

## Vorgaben der Regionalplanung zur Nahverkehrsplanung

Im Regionalplan Südwestsachsen sind unter landes- und regionalplanerischen Gesichtspunkten relevante Rahmenbedingungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Planungsraum dargestellt. Die für die Nahverkehrsplanung wesentlichen Grundsätze und Ziele finden im folgenden Berücksichtigung.

- Laut Regionalplan soll der ÖPNV, insbesondere zur Verbesserung der Tragfähigkeit und Erreichbarkeit, bevorzugt entlang der Achsen entwickelt werden. Dabei sollen Zentrale Orte sowie Freizeit- und Erholungseinrichtungen durch den ÖPNV in einem zumutbaren Zeitaufwand erreichbar sein. Im Einzugsbereich des schienenengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) soll durch diesen die Verbindung innerhalb der Verkehrsachsen und zu den zentralen Orten vorrangig realisiert werden (G3.1.1.6).
- Die Nahverkehrspläne gilt es kreis- und regionsübergreifend zu koordinieren. Die folgenden Punkte sollen dabei beachtet werden(G3.1.1.11):
  - alle Möglichkeiten des SPNV, wenn wirtschaftlich sinnvoll, sind auszuschöpfen,
  - eine optimale Verknüpfung des schienen- und straßengebundenen ÖPNV ist anzustreben,
  - Parallelverkehre zwischen schienen- und straßengebundenem ÖPNV sind zu vermeiden,

- die Fahrpläne des SPNV auf den Schienenfernverkehr sowie die Fahrpläne des SPNV und der Buslinien sind aufeinander abzustimmen,
- das Angebot von Verkehrsleistungen ist bedarfsgerecht und attraktiv zu gestalten,
- ein einheitliches und attraktives Tarifsysteem im jeweiligen Nahverkehrsraum soll geschaffen werden. Die Übergangs- und Anschlussstarife sind abzustimmen.

Neben diesen „Grundsätzen“ beinhaltet der Regionalplan Südwestsachsen einige wesentliche Zielsetzungen mit Relevanz für die Nahverkehrsplanung im Teilraum „Alt-kreis Zwickau“.

- Ein konkretes Ziel für die Weiterentwicklung des ÖPNV ist gemäß Regionalplan Südwestsachsen unter anderem die Gewährleistung einer Grundbedienung im ÖPNV in allen Gemeinden des ländlichen Raums unter Einbeziehung flexibler Angebotsformen (Z3.1.1.7).
- Durch den Zweckverband ÖPNV Vogtland und den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen sind die Voraussetzungen für den Erhalt und den weiteren Ausbau des euregionalen Nahverkehrssystems EgroNET zu schaffen (Z3.1.1.10).
- Entsprechend der Prioritätensetzung der Wirtschaftsregion Chemnitz – Zwickau zählt die Verknüpfung der überregionalen Schienenverbindungen „Sachsen-Franken-Magistrale“ und „Mitte-Deutschland-Verbindung“ zum „Südwestsächsischen Eisenbahnkreuzes Zwickau“ zu den zentralen Infrastrukturprojekten. Ziel der Regionalplanung ist die Realisierung der Dennheritzer Kurve, um so das OZ Zwickau direkt in die Streckenführung der Schienenverbindung Leipzig – Hof einzubeziehen. Dazu soll der Streckenabschnitt (Gößnitz – Meerane) – Zwickau ausgebaut und durchgängig elektrifiziert werden (Z3.1.1.1).



## 2 Raumstrukturanalyse

Seit der Analyse der Raumstruktur im Rahmen der letzten Fortschreibung der Nahverkehrspläne in den Jahren 2005/2006 haben sich nur vereinzelt nennenswerte Änderungen struktureller Eckwerte ergeben. Diese Änderungen werden in den folgenden Kapiteln dargestellt.

Eine umfassende Analyse der Raumstruktur für die Teilräume „Altkreis Chemnitzer Land“ und „Altkreis Zwickauer Land“ ist Bestandteil der Nahverkehrspläne 2006 (Stand der Raumstrukturanalyse ist 2004/05).

Seite | 11

### 2.1 Raumstruktur, zentrale Orte und räumliche Verflechtungen

Der Landkreis Zwickau liegt im Westen des Freistaates Sachsen. Er entstand im Zuge der sächsischen Kreisgebietsreform 2008 am 1. August 2008 als Zusammenschluss der ehemaligen Landkreise Chemnitzer Land und Zwickauer Land sowie der kreisfreien Stadt Zwickau. Mit nur 950 km<sup>2</sup> ist er der flächenmäßig kleinste Landkreis im Freistaat, hat aber mit 368 Einwohnern pro km<sup>2</sup> die größte Einwohnerdichte aller sächsischen Landkreise.<sup>13</sup>

Im Nordosten grenzt der neu gebildete Landkreis an das Oberzentrum Chemnitz, im Osten und Südosten an den Erzgebirgskreis. Der Vogtlandkreis begrenzt im Südwesten das Kreisgebiet, im Westen und Nordwesten tangiert der Freistaat Thüringen den Landkreis Zwickau. Nord-nordöstlicher Nachbar ist der Landkreis Mittelsachsen.

Die topographische Struktur des Landkreises Zwickau ist im Wesentlichen durch die Täler der beiden Flüsse Zwickauer Mulde und Pleiße sowie deren Seitentäler gekennzeichnet. Charakteristisch für die Siedlungsstruktur in den Tälern sind langgestreckte Straßendörfer in lockerer Bebauung.

Der Großteil der Kommunen ist dem Sächsischen Landesentwicklungsplan nach der Raumkategorie „Verdichtungsraum“ zugeordnet. Hierzu gehören in erster Linie die dicht besiedelten Gebiete im Einzugsbereich der Oberzentren Zwickau und Chemnitz und der ehemaligen Kreisstadt Glauchau. Dem „ländlichen Raum“ sind einige Städte und Gemeinden im Norden und im Süden des Landkreises sowie die Gemeinde Langenbernsdorf im Westen zugeordnet.<sup>14</sup>

Der Landkreis Zwickau gehört der Wirtschaftsregion Chemnitz-Zwickau an. Der größte Teil des Kreisgebietes liegt im stark verdichteten, industrialisierten Raum südwestlich von Chemnitz.

---

<sup>13</sup> Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Landkreis\\_Zwickau](http://de.wikipedia.org/wiki/Landkreis_Zwickau)

<sup>14</sup> Quellen: Regionaler Planungsverband Chemnitz-Erzgebirge, Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge 2008

Regionaler Planungsverband Südwestsachsen, Erste Gesamtfortschreibung des Regionalplans Südwestsachsen 2008,

Der Landkreis weist eine polyzentrale Struktur auf. Darüber hinaus bestehen gewachsene Strukturen, die auch nach der Kreisgebietsreform Bestand haben.

Der östliche Teil des Landkreises ist gekennzeichnet durch die dreipolige Struktur der Städte Hohenstein-Ernstthal, Lichtenstein und Oberlungwitz sowie durch das Mittelzentrum Limbach-Oberfrohna als Zentren der Region. Mit Ausnahme der Kreisstadt Zwickau weist der Städteverbund „Sachsenring“ die stärkste Besiedelung im Landkreis auf.

Die dominierende Stadt im Norden des Kreisgebietes ist die ehemalige Kreisstadt Glauchau. Mit Ausnahme der direkt an die Oberzentren Chemnitz bzw. Zwickau angrenzenden Kommunen besteht eine starke Orientierung der Städte und Gemeinden aus dem Nahbereich in das Mittelzentrum.

Im westlichen Kreisgebiet liegen die Schwerpunkte der Besiedlung im Pleißental bei den Städten Werdau und Crimmitschau.

Die Städte und Gemeinden im Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“ weisen eine stärkere Orientierung zur jetzigen Kreisstadt Zwickau auf, während die Beziehungen aus dem Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“ zum Oberzentrum Chemnitz weiterhin stark ausgeprägt sind.

Sitz der Kreisverwaltung ist das Oberzentrum Zwickau. Die „Automobil- & Robert-Schumann-Stadt“ liegt zentral innerhalb der „Metropolregion Mitteldeutschland“ und gilt als wichtiges Ziel im Städtetourismus. Als größte Stadt des Landkreises besitzt sie Wirtschafts- und Verwaltungsaufgaben, sowie übergeordnete infrastrukturelle, soziale, kulturelle und Bildungsfunktionen.

Die Städte Glauchau und Werdau werden ihre Funktion als Verwaltungszentren mit verschiedenen Dezernaten und Ämtern der Kreisverwaltung beibehalten. Die Fachämter wurden weitestgehend auf die einzelnen Dienstorte konzentriert. Als Verbindung zwischen Verwaltung und Bürgerschaft gibt es in den drei Haupt-Standorten der Verwaltung sowie zusätzlich in Hohenstein-Ernstthal und Limbach-Oberfrohna Bürgerbüros.<sup>15</sup>

Der Landkreis Zwickau besteht aus insgesamt 33 Kommunen, von denen 14 das Stadtrecht besitzen. Gemäß der zentralörtlichen Gliederung sind vier Städte (Glauchau, Limbach-Oberfrohna, Crimmitschau und Werdau) sowie ein Mittelzentraler Städteverbund (Städteverbund „Sachsenring“: Hohenstein-Ernstthal – Lichtenstein – Oberlungwitz) als Mittelzentren definiert. Darüber hinaus werden drei Grundzentren und ein grundzentraler Verbund definiert.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Quelle: Landratsamt Zwickau, Amt für Kreisentwicklung, Wirtschaftsförderung, Tourismus (Mai 2009)

<sup>16</sup> Die Aussagen beziehen sich auf den Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge 2008 sowie auf den Regionalplan Südwestsachsen 2008).



Tabelle 1: Raumstrukturelle Kennwerte des Landkreises Zwickau

<b>Landkreis Zwickau</b>	
<b>Einwohner</b>	349.162 (30.11.2008)
<b>Fläche</b>	949 km <sup>2</sup>
<b>Einwohnerdichte</b>	368 EW/km <sup>2</sup>
<b>Zentralörtliche Gliederung</b>	
lt. Regionalplan Chemnitz Erzgebirge 2008 (Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“) sowie Regionalplan Südwestsachsen 2008 (Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“ und Stadt Zwickau)	
<b>Oberzentrum</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwickau (94.975 EW)</li> </ul>
<b>Mittelzentren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limbach-Oberfrohna (26.000 EW)</li> <li>• Glauchau (24.995 EW)</li> <li>• Werdau (23.151 EW)</li> <li>• Crimmitschau (21.441 EW)</li> <li>• Hohenstein-Ernstthal<sup>17</sup> (15.990 EW)</li> <li>• Lichtenstein<sup>17</sup> (13.034 EW)</li> <li>• Oberlungwitz<sup>17</sup> (6.559 EW)</li> </ul>
<b>Grundzentren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meerane (16.554 EW)</li> <li>• Kirchberg (9.067 EW)</li> <li>• Waldenburg (4.417 EW)</li> <li>• Hartenstein<sup>18</sup> (4.931 EW)</li> <li>• Wildenfels<sup>18</sup> (3.927 EW)</li> </ul>

Quelle: [http://de.wikipedia.org/wiki/Landkreis\\_Zwickau](http://de.wikipedia.org/wiki/Landkreis_Zwickau);  
 Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge 2008;  
 Regionalplan Südwestsachsen 2008;  
 Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen (Einwohnerzahlen, Stand 30.11.2008)

<sup>17</sup> Mittelzentraler Städteverbund „Sachsenring“

<sup>18</sup> Grundzentraler Verbund Hartenstein - Wildenfels

## 2.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstrukturen

### Siedlungsstruktur

Der Landkreis Zwickau hat auf einer Fläche von 949 km<sup>2</sup> eine Bevölkerungszahl von annähernd 350.000 Einwohnern (Stand 30. November 2008).<sup>19</sup> Mit einer Einwohnerdichte von 368 Einwohnern pro km<sup>2</sup> ist er der bevölkerungsreichste sächsische Landkreis und überschreitet deutlich die Durchschnittswerte des Freistaates Sachsen (228 EW/km<sup>2</sup>) und der Bundesrepublik Deutschland (231 EW/km<sup>2</sup>).

Die Schwerpunkte der Besiedelung liegen (außerhalb des Oberzentrums Zwickau) im zentralen Kreisgebiet entlang der Achse Meerane – Glauchau – Lichtenstein. Außerdem ist der westliche Landkreis vergleichsweise stark besiedelt. Die Bevölkerungsschwerpunkte liegen im Bereich des Städteverbundes „Sachsenring“. Hohenstein-Ernstthal hat eine Einwohnerdichte von etwa 900 EW/km<sup>2</sup>.

Eine ähnlich dichte Besiedlung weist im Landkreis Zwickau lediglich die im Einzugsbereich von Chemnitz liegende Stadt Limbach-Oberfrohna auf.

Sowohl das nördliche als auch das südliche/ südwestliche Gebiet des neugebildeten Landkreises ist durch ländlichere Strukturen gekennzeichnet.

### Bevölkerungsstruktur

Die Einwohnerzahlen im Gebiet des Landkreises Zwickau sind innerhalb der letzten zehn Jahre stark zurückgegangen. Während im Jahr 1998 noch etwa 385.900 Einwohner in den Teilräumen der beiden Altkreise sowie der Stadt Zwickau gelebt haben, ging die Zahl bis 2008 um rund 36.700 auf etwa 349.200 Einwohner zurück. Dies entspricht einem Bevölkerungsrückgang von etwa 9,5%.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, mussten die meisten Städte und Gemeinden in den letzten Jahren kontinuierlich ansteigende Bevölkerungsverluste verzeichnen. Zwar konnten die Städte und Gemeinden im nördlichen Kreisgebiet von der Nähe zum Oberzentrum Chemnitz teilweise profitieren und verbuchten im Vergleich zum gesamten Kreisgebiet eher unterdurchschnittliche Einwohnerrückgänge, insgesamt ist aber kein Zusammenhang zwischen der Höhe des Einwohnerverlustes und der Größe der Kommunen oder zu ihrer Lage innerhalb der Region erkennbar. Besonderen Auffälligkeiten in der Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Zwickau sind nicht herauszustellen.

Der Bevölkerungsrückgang im Oberzentrum Zwickau lag mit etwa 9,9 % über dem Wert des Gesamtkreises.

Nur wenige Städte und Gemeinden des Landkreises konnten ab 2005 die Bevölkerungsverluste der Jahre 1998 bis 2004 etwas „dämpfen“ (z. B. Kirchberg, Langenweißbach, Oberlungwitz).

---

<sup>19</sup> Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen





Für das gesamte Kreisgebiet gilt, dass auch die Kommunen, die bis zum Jahr 2004 noch leicht steigende Bevölkerungszahlen aufweisen konnten, nun Rückgänge verzeichnen.

In der Konsequenz bedeutet dies, dass der Bevölkerungsrückgang im Landkreis Zwickau seit 2005 schneller zugenommen hat. Während im Zeitraum 1998 bis 2004 im Durchschnitt jährlich etwa 3.550 Einwohner weniger im Landkreisgebiet lebten, so liegt der durchschnittliche Bevölkerungsverlust im Zeitraum 2004 bis 2008 bei rund 3.850 Einwohnern pro Jahr.

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung 1998 bis 2008 nach Teilräumen

	Einwohner			Entwicklung 1998 - 2004		Entwicklung 1998 - 2008	
	1998	2004	2008	absolut	proz.	absolut	proz.
<b>Altkreis</b>							
Chemnitzer Land	143.062	135.901	129.913	-7.161	-5,0%	-13.149	-9,2%
Zwickauer Land	137.451	129.929	124.274	-7.522	-5,5%	-13.177	-9,6%
Stadt Zwickau	105.369	98.742	94.975	-6.627	-6,3%	-10.394	-9,9%
<b>LK Zwickau Gesamt</b>	<b>385.882</b>	<b>364.572</b>	<b>349.162</b>	<b>-21.310</b>	<b>-5,5%</b>	<b>-36.720</b>	<b>-9,5%</b>

## Gebietsänderungen (Eingemeindungen)

Seit dem Jahr 2005 wurden keine Eingemeindungen oder weitere kommunale Kooperationen vereinbart.<sup>20</sup>

## 2.3 Arbeitsplatzstandorte und Pendlerbeziehungen

Im Jahr 2007 waren 114.150 Personen als sozialversicherungspflichtig<sup>21</sup> Beschäftigte mit Arbeitsort im heutigen Landkreis Zwickau gemeldet (32,7 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte pro 100 Einwohner im Landkreis Zwickau).<sup>22</sup> Das sind im Vergleich zu 2003 etwa 6.200 Beschäftigte<sup>23</sup> weniger.

<sup>20</sup> Quelle: Landratsamt Zwickau, Amt für Kreisentwicklung, Wirtschaftsförderung, Tourismus (Mai 2009)

<sup>21</sup> Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer sind alle Arbeiter, Angestellten und Personen in beruflicher Ausbildung, die in der gesetzlichen Rentenversicherung, Krankenversicherung, Pflegeversicherung und/oder Arbeitslosenversicherung pflichtversichert sind oder für die Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung gezahlt werden. Nicht zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen dagegen die Selbstständigen, mithelfenden Familienangehörigen und Beamten.

<sup>22</sup> Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Stand 30.06.2007

<sup>23</sup> nachfolgend grundsätzlich „sozialversicherungspflichtig Beschäftigte“

Absoluter Beschäftigungsschwerpunkt innerhalb des Landkreises ist, bezogen auf die sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze, das Oberzentrum Zwickau mit 44.869 Beschäftigten. Weitere wichtige Arbeitsplatzstandorte sind die ehemaligen Kreisstädte Glauchau mit 12.964 Beschäftigten und Werdau (5.688 Beschäftigte), die Städte Limbach-Oberfrohna (7.994 Beschäftigte), Crimmitschau (5.964 Beschäftigte), Meerane (4.707 Beschäftigte), sowie die Städte des Städteverbundes „Sachsenring“ Hohenstein-Ernstthal (4.090 Beschäftigte) und Lichtenstein (3.802 Beschäftigte).<sup>24</sup> Darüber hinaus gibt es regionale Schwerpunkte bei den Arbeitsplatzstandorten, welche weitgehend denen des Analysezeitpunktes der letztmaligen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes in 2006 entsprechen.

Für den Landkreis von hoher Bedeutung als Arbeitsplatzstandort ist zudem das Oberzentrum Chemnitz.

Während einige Städte ihre Arbeitsplatzzahlen in den letzten Jahren weitgehend stabilisieren bzw. leicht steigern konnten (z. B. Crimmitschau, Meerane, Lichtenstein) mussten andere Städte zum Teil starke Rückgänge verzeichnen. Besonders betroffen ist die ehemalige Kreisstadt Werdau. Die Stadt hatte zwischen den Jahren 2003 und 2007 einen Rückgang um etwa 800 Beschäftigte. Darüber hinaus sind u. a. die Städte Hohenstein-Ernstthal und Limbach-Oberfrohna im direkten Einzugsbereich des Oberzentrums Chemnitz zu nennen, außerdem die Stadt Kirchberg im südlichen Landkreisgebiet. Jede der genannten Städte hatten jeweils Rückgänge von 250 bis 400 Beschäftigten. Demgegenüber konnte das Oberzentrum Zwickau die Anzahl der Arbeitsplätze weiter ausbauen. Im Vergleich zum Jahr 2003 ist die Zahl der Beschäftigten um mehr als 4.800 gestiegen.

Auch die ehemalige Kreisstadt Glauchau konnte ihre Stellung als wichtigster Arbeitsplatzstandort im nordwestlichen Kreisgebiet weiter stärken. Seit 2003 konnten hier ca. 2.400 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Auffällig ist, dass sich diese Arbeitsplatzausweitung nicht positiv auf die Bevölkerungsentwicklung auswirken konnte. Während in Zwickau der jährliche Einwohnerverlust über die letzten Jahre weitgehend „stabil“ geblieben ist, hat Glauchau im gleichen Zeitraum im Durchschnitt mehr Einwohner verloren als in den Jahren davor.<sup>25</sup>

Im Einzugsbereich des Oberzentrums Zwickau gibt es Standorte größerer Gewerbegebiete (> 100.000 m<sup>2</sup> Nettobaufläche) in Zwickau, Crimmitschau, Werdau, Lichtentanne, Hartenstein, Wildenfels und Wilkau-Haßlau.

Im Umfeld der ehemaligen Kreisstadt Glauchau, im Norden des Landkreises, befinden sich größere Gewerbegebiete in Glauchau und Meerane.

---

<sup>24</sup> Quelle: ebenda

<sup>25</sup> vgl Tabelle 4:  
Nennenswerte Veränderungen im Pendlersaldo seit 2005/06 (Differenz > 100 Pendler)



Darüber hinaus bieten einige Städte und Gemeinden im Verdichtungsraum Chemnitz Gewerbegebiete in einer entsprechenden Größenordnung. Hierzu gehören Hohenstein-Ernstthal, Lichtenstein, Limbach-Oberfrohna, Oberlungwitz und St. Egidien. Im Bereich Zwickau sind die Gewerbegebiete in Mülsen und Reinsdorf herauszustellen.

Die Arbeitslosenquote im Landkreis Zwickau ist mittlerweile deutlich auf ca. 13,2%<sup>26</sup> gesunken und liegt leicht unter dem sächsischen Durchschnitt von 13,3%.<sup>27 28</sup>

In der nachstehenden Tabelle sind die Schwerpunkte der Pendlerbeziehungen der im Landkreis Zwickau wohnhaften sozialversicherungspflichtig Beschäftigten dargestellt. Es sind alle Pendlerbewegungen >500 im VMS-Gebiet erfasst.

Deutlich zu erkennen ist die starke Polarisierung der Städte und Gemeinden des Landkreises auf die beiden Oberzentren Chemnitz und Zwickau. Während sich die in den östlichen Kommunen des Landkreises lebende Bevölkerung nach Chemnitz ausrichtet, orientieren sich die südlichen bzw. südwestlichen Städte und Gemeinden eher in Richtung Zwickau.

Größte Pendlerbewegungen bestehen hier aus den Städten Limbach-Oberfrohna und Hohenstein-Ernstthal zum Oberzentrum Chemnitz sowie aus Mülsen, Werdau, Wilkau-Haßlau, Reinsdorf, Glauchau und Lichtentanne in das Oberzentrum Zwickau.

Hohe Pendlerverflechtungen existieren auch zwischen den beiden Oberzentren Chemnitz und Zwickau. Dies hinterlegt die Bestrebungen zur Weiterentwicklung eines gemeinsamen Planungs- und Wirtschaftsraums Chemnitz-Zwickau, welcher den bestehenden Verflechtungen Rechnung trägt.

Das Mittelzentrum Glauchau spielt eine tragende Rolle als Arbeitsplatzstandort für die im nördlichen Kreisgebiet lebende Bevölkerung. Innerhalb des Landkreises gehört die Relation Glauchau als Arbeitsort und Meerane als Wohnort mit annähernd 1.100 Einpendlern zu den ausgeprägtesten Pendlerbeziehungen.

Darüber hinaus sind die Mittelzentren Werdau und Crimmitschau wichtige Einpendlerorte für die Bevölkerung des Landkreises.

---

<sup>26</sup> Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarkt in Zahlen - Arbeitslosigkeit auf Stadt- und Landkreisebene, Stand Mai 2009

<sup>27</sup> Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Arbeitsmarkt in Zahlen - Der Arbeitsmarkt in Sachsen (Datenstand Mai 2009)

<sup>28</sup> Arbeitslosenquote bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen (soz.-vers. und geringfügig Beschäftigte, Beamte, Arbeitslose, Selbständige und mithelfende Familienangehörige sowie ab Mai 2007 Personen in Arbeitsgelegenheiten der Mehraufwandsvariante)

Tabelle 3: Ausgeprägte Pendlerbeziehungen im Landkreis Zwickau (Einpendler >500)<sup>29</sup>

Arbeitsort	Wohnort	Pendler
Chemnitz, Stadt	Limbach-Oberfrohna, Stadt	2.477
Chemnitz, Stadt	Zwickau, Stadt	1.452
Chemnitz, Stadt	Hohenstein-Ernstthal, Stadt	1.363
Chemnitz, Stadt	Oberlungwitz, Stadt	674
Chemnitz, Stadt	Lichtenstein/ Sa., Stadt	571
Chemnitz, Stadt	Glauchau, Stadt	558
Zwickau, Stadt	Mülsen	2.064
Zwickau, Stadt	Werdau, Stadt	1.806
Zwickau, Stadt	Wilkau-Haßlau, Stadt	1.526
Zwickau, Stadt	Reinsdorf	1.412
Zwickau, Stadt	Chemnitz, Stadt	1.235
Zwickau, Stadt	Glauchau, Stadt	1.154
Zwickau, Stadt	Lichtentanne	1.144
Zwickau, Stadt	Crimmitschau, Stadt	904
Zwickau, Stadt	Kirchberg, Stadt	796
Zwickau, Stadt	Meerane, Stadt	670
Zwickau, Stadt	Plauen, Stadt	574
Limbach-Oberfrohna, Stadt	Chemnitz, Stadt	1.618
Glauchau, Stadt	Meerane, Stadt	1.077
Glauchau, Stadt	Zwickau, Stadt	966
Glauchau, Stadt	Chemnitz, Stadt	882
Wilkau-Haßlau, Stadt	Zwickau, Stadt	691
Werdau, Stadt	Zwickau, Stadt	611
Werdau, Stadt	Crimmitschau, Stadt	596
Crimmitschau, Stadt	Zwickau, Stadt	592
Crimmitschau, Stadt	Werdau, Stadt	525
Hohenstein-Ernstthal, Stadt	Chemnitz, Stadt	546

Beachtenswert ist der Anstieg der Pendlerbewegungen zwischen Chemnitz als Wohnort und Glauchau als Arbeitsort (siehe auch Aussagen bzgl. sozialversicherungspflichtig Beschäftigte). Die Einpendlerzahlen haben sich seit 2003 annähernd verdoppelt. Auch aus Richtung der Stadt Zwickau werden ca. 190 Einpendler mehr verzeichnet als noch im Jahr 2003. Die Zunahme der Bedeutung Glauchaus als Arbeitsplatzstandort spiegelt sich somit auch in der Entwicklung der Pendlerzahlen wieder.

<sup>29</sup> Quelle: Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeits- und Wohnort nach Gemeinden mit Angaben zu den Einpendlern (Regierungsbezirk Chemnitz; Stichtag 30.06.2008).



Die größten Pendlerbewegungen im Landkreis finden zwar nach wie vor zwischen Limbach-Oberfrohna und Chemnitz statt, allerdings ist eine leichte Abnahme um etwa 80 Ein- bzw. 100 Auspendler zu verzeichnen.

Tabelle 4:

Nennenswerte Veränderungen im Pendlersaldo seit 2005/06 (Differenz > 100 Pendler)

Arbeitsort	Wohnort	Pendler 2005/06	Pendler 2009	Differenz
<b>Positive Veränderung Pendlersaldo</b>				
Glauchau	Chemnitz	445	882	437
Glauchau	Zwickau	779	966	187
Chemnitz	Lichtenstein	432	571	139
Chemnitz	Limbach- Oberfrohna	2378	2477	99
<b>Negative Veränderung Pendlersaldo</b>				
Zwickau	Reinsdorf	1519	1412	-107

## 2.4 Schulstandorte

### Schulstruktur

Im Landkreis Zwickau bestehen zum Schuljahr 2008/2009 insgesamt 67 (59) Grundschulen, 30 (24) Mittelschulen, 14 (10) Gymnasien, 14 (13) Förderschulen sowie 26 (11) Berufsbildende Schulen.<sup>30 31</sup>

Der größte Schulstandort im Landkreis ist das Oberzentrum Zwickau mit zwei Gymnasien, fünf Mittelschulen, fünf Förderschulen, 13 Berufsbildenden Schulen, einem Abendgymnasium und einer Abendmittelschule.

Die wichtigsten Schulstandorte im Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“ sind die Städte Glauchau, Hohenstein-Ernstthal, Lichtenstein, Limbach-Oberfrohna, Meerane und Waldenburg. Diese Städte verfügen neben jeweils einem Gymnasium über nachfolgend aufgeführte Schulen.

- Glauchau: zwei Mittelschulen und drei Berufsschulen,
- Hohenstein-Ernstthal: eine Mittelschule und eine Förderschule,
- Lichtenstein: eine Mittelschule und ein Berufsschulzentrum für Wirtschaft, Sozialwesen und Gesundheit,

<sup>30</sup> Quelle: Landratsamt Zwickau, Dezernat III Jugend, Schule, Kultur und Sport (Stand Juni 2009).

<sup>31</sup> Die Klammerwerte beinhalten die Anzahl der Schulen in öffentlicher Trägerschaft.

- Limbach-Oberfrohna: drei Mittelschulen, eine Förderschule und eine Berufsschule,
- Meerane: zwei Mittelschulen und zwei Förderschulen,
- Waldenburg: eine Mittelschule.

Die größten Schulstandorte im Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“ sind Werdau und Crimmitschau. In beiden Städten gibt es jeweils ein Gymnasium, zwei Mittelschulen und eine Förderschule, in Werdau gibt es darüber hinaus zwei Berufliche Schulzentren, Crimmitschau verfügt über eine Berufsfachschule.

Die Städte Meerane, Crimmitschau und Glauchau bilden im nordwestlichen Kreisgebiet einen Schwerpunkt im Bildungswesen, welcher durch die neuen Strukturen des Landkreises an Bedeutung gewinnen kann.

### **Veränderungen in der Schulstruktur seit 2005/2006<sup>32</sup>**

In den Jahren 2006 bis 2009 sind zahlreiche Veränderungen in der Schulnetzstruktur vorgenommen worden. Einige Schulstandorte, in erster Linie Mittelschulen, wurden aufgelassen, im Gegenzug erfolgte in einigen Orten die Einrichtung neuer Schulen in privater Trägerschaft.

Insgesamt wurden auf dem Gebiet des heutigen Landkreises Zwickau im Zeitraum von 2006 bis 2009:

- 7 Mittelschulen geschlossen und 2 Mittelschulen neu eingerichtet,
- 1 Gymnasium geschlossen und 1 Gymnasium neu eingerichtet und
- 1 Schule zur Lernförderung geschlossen.

In den nachfolgenden Tabellen sind die umgesetzten Schulschließungen wie auch die Neueinrichtungen bis zum Jahr 2009 dargestellt.

---

<sup>32</sup> Quelle: Landratsamt Zwickau, Dezernat III Jugend, Schule, Kultur und Sport (Stand Juni 2009).



Tabelle 5: Schulschließungen im Landkreis Zwickau seit 2006 (weiterführende Schulen)<sup>33</sup>

Standort	Schulschließungen
<b>Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“</b>	
Meerane	Pestalozzi Gymnasium (31.07.2007)
Meerane	Mittelschule Hirschgrund (31.07.2007)
Callenberg, OT Langenberg	Mittelschule Langenberg (31.07.2007)
Hohenstein-Ernstthal	Mittelschule Herderschule (31.07.2007)
St. Egidien	Mittelschule St. Egidien (31.07.2006)
<b>Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“</b>	
Neukirchen/ Pleiße	Mittelschule Landschulzentrum (31.07.2006)
Reinsdorf	Mittelschule Reinsdorf (31.07.2008)
Werdau	Mittelschule Ost Werdau (31.07.2006)

Tabelle 6: Neueinrichtung von Schulen im Landkreis Zwickau seit 2005/06<sup>34</sup>

Standort	Errichtung von Schulen (private Trägerschaften)
<b>Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“</b>	
Meerane	Internationale Mittelschule Meerane (ab SJ 2008/09)
St. Egidien	Achatschule St. Egidien-Mittelschule (ab SJ 2007/08)
<b>Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“</b>	
Reinsdorf	Internationales Gymnasium Reinsdorf (ab SJ 2008/09)

Darüber hinaus sind die folgenden Grundschulen von Änderungen betroffen:

- Schließung der Grundschule in Lichtenstein sowie der Herderschule in Hohenstein-Ernstthal zum 31.07.2006 und Schließung der Grundschule in Callenberg (OT Langenchursdorf) und der Grundschule Hüttengrund in Hohenstein-Ernstthal zum 31.07.2007 (Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“),
- Schließung der Grundschule Thierfeld in Hartenstein (Thierfeld) zum 31.07.2006 (Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“),
- Schließung der Goetheschule in Zwickau zum 31.07.2006 (Stadt Zwickau),
- Einrichtung der Evangelischen Grundschule St. Martin Meerane ab dem Schuljahr 2006/07 (Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“),

<sup>33</sup> Quelle: Landratsamt Zwickau, Dezernat III Jugend, Schule, Kultur und Sport (Stand Juni 2009).

<sup>34</sup> Alle im Landkreis Zwickau seit 2005/06 neu eingerichteten Mittelschulen und Gymnasien befinden sich in freier Trägerschaft.

- Einrichtung Internationale Grundschule Crinitzberg ab dem Schuljahr 2007/08 (Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“),
- Einrichtung der Evangelischen Schule Wilkau-Haßlau – Grundschule ab dem Schuljahr 2006/2007 (Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“).

## **Auswirkungen auf den ÖPNV**

Nach Einschätzung des Dezernates für Jugend, Schule, Kultur und Sport des Landratsamtes Zwickau sind gegenwärtig aus schulplanerischer Sicht keine nennenswerten Veränderungen in der Orientierung der Schüler zu bestimmten Schulen zu erkennen.<sup>35</sup>

Auffällig ist lediglich eine etwas stärkere Ausrichtung auf das Gymnasium in Crimmitschau im Schülerverkehr aus der Stadt Meerane.

Die Schulen in freier Trägerschaft sind teilweise noch in der Probephase. Problematisch ist, dass diese Schulen eigene, größere Einzugsbereiche entwickeln, welche durch das bestehende öffentliche Liniennetz nicht adäquat abgedeckt sind.

## **2.5 Infrastruktureinrichtungen mit Relevanz für den ÖPNV**

### **Einzelhandel und Versorgung**

Eine ausgeprägte Bedeutung im Einkaufsverkehr für den mittel- und langfristigen Bedarf im Landkreis Zwickau übernehmen historisch gewachsen die Oberzentren Chemnitz (Innenstadt, Chemnitz-Center, Neefepark und Vita-Center) und Zwickau (Innenstadt, Zwickau-Arcaden und Glück-Auf-Center).

Innerhalb des nördlichen Landkreisgebietes ist der Einkaufsverkehr relativ gleichwertig auf die Mittelzentren Glauchau, Limbach-Oberfrohna und Hohenstein-Ernstthal ausgerichtet. Die drei Städte haben nach Einschätzung der Kreisverwaltung eine gleichwertige Bedeutung im Einkaufsverkehr.

Im Westen sind die Mittelzentren Werdau und Crimmitschau von hoher Bedeutung für den Besorgungsverkehr, wobei Crimmitschau, bedingt durch die periphere Lage im Landkreis und der Entfernung zum Oberzentrum Zwickau, eine erkennbar attraktivere Einzelhandelsausstattung in der Innenstadt (z. B. sanierte Innenstadt mit Fußgängerzone) aufweisen kann. Mit der im November 2009 erfolgten Eröffnung des Fachmarktentrums in der „Schwabengalerie“ (Gedächtnisplatz) konnte die Werdauer Innenstadt an Attraktivität gewinnen.

---

<sup>35</sup> Quelle: Landratsamt Zwickau, Dezernat III Jugend, Schule, Kultur und Sport (Stand Juni 2009).





Mit der Fachmarktansiedlung „Aue-Siedlung“ befindet sich ein großflächiges Einkaufszentrum „auf der grünen Wiese“ in Glauchau. In Lichtenstein gibt es das großflächige Einkaufszentrum „Auersberg-Center“ mit innenstadtrelevantem Sortiment. Ein weiteres großflächiges Einkaufszentrum mit mehreren Fachmärkten existiert im Gewerbegebiet Meerane.

In der Stadt Werdau existiert im Ortsteil Steinpleis ein großflächiges Einkaufszentrum mit einem ausgeprägten innenstadtrelevanten Sortiment, ein entsprechendes Angebot besteht auch im Bereich „An der Glauchauer Landstraße“ in Crimmitschau.

## **Tourismusziele und Freizeiteinrichtungen**

Im Vergleich zum Jahr 2005 sind die Ankunfts- und Übernachtungszahlen im Landkreis Zwickau insgesamt leicht gesunken. Im Jahr 2008 sind für den gesamten Landkreis bei 206.000 Gästeankünften etwa 432.000 Übernachtungen gemeldet worden.<sup>36</sup> Diese Zahlen weisen darauf hin, dass die Tourismusbranche als Wirtschaftszweig im Landkreis nach wie vor von nachrangiger Bedeutung ist.

Als Tourismus- und Erholungsgebiete sind insbesondere das Muldental mit den Schlössern in Waldenburg und Wolkenburg sowie der Stausee Oberwald (Naherholungsgebiet, Freilichtbühne) von Bedeutung. Erwähnenswert sind darüber hinaus die Ferienlandschaft „Tal der Burgen“ sowie die regional bedeutsamen Gebiete „Rabensteiner Höhenzug“, „Rümpfwald“ und der „Werdauer-Greizer Wald“.

Zu den wichtigsten Freizeitzielen im Landkreis Zwickau mit überdurchschnittlichem Publikumsverkehr zählen das Hallen- und Freibad Werdau mit einer Besucherzahl von ca. 170.000 Besuchern im Jahr, der Tierpark Hirschfeld (ca. 120.000 Besucher im Jahr), die Koberbachtalsperre, der Werdauer- Greizer Wald, das Freizeit- und Familienbad „Limbomar“ und der Tierpark in Limbach-Oberfrohna, der Kulturelle Landschaftspark Miniwelt mit dem Planetarium Minikosmos und das Daetz-Centrum in Lichtenstein (in der Summe jährlich rund 200.000 Besucher<sup>37</sup>), in Crimmitschau das Deutsche Landwirtschaftsmuseum Schloss Blankenhain und das Westsächsische Textilmuseum, in Hohenstein-Ernstthal das Hallenbad und das Karl-May-Haus sowie die Doppelschlossanlage in Glauchau. Als Freizeiteinrichtungen für Kinder gibt es seit einigen Jahren den „Funpark“ in Glauchau und die „Schatzhöhle“ im Gewerbegebiet Meerane.<sup>38</sup>

Saisonal stattfindende Rennsportveranstaltungen u. ä. auf dem Sachsenring sowie das Verkehrssicherheitszentrum bei Hohenstein-Ernstthal bewirken temporär hohen Publikumsverkehr.

---

<sup>36</sup> Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Regionalstatistik (Datenstand Juli 2008)

<sup>37</sup> Angabe der Stadt Lichtenstein (März 2010)

<sup>38</sup> Quelle: Landratsamt Zwickau, Amt für Kreisentwicklung, Wirtschaftsförderung, Tourismus (Mai 2009)

## Soziale und gesundheitliche Einrichtungen

Die Kreisstadt Zwickau stellt einen Schwerpunkt im Gesundheitswesen des Landkreises dar. Überregionale Bedeutung genießt das Heinrich-Braun-Klinikum Zwickau (751 Betten).

Seite | 24

Eine wichtige Versorgungsfunktion für das nordöstliche Kreisgebiet übernimmt das Diakoniekrankenhaus Chemnitzer Land in Hartmannsdorf, Landkreis Mittelsachsen (300 Betten).

Tabelle 7: Krankenhaus- und Klinikstandorte im Landkreis Zwickau<sup>39</sup>

Standort	Name der Klinik	Bettenzahl
Zwickau	Heinrich-Braun-Klinikum gGmbH Zwickau	751
Glauchau	Kreiskrankenhaus „Rudolf-Virchow“ gGmbH Glauchau	350
Werdau	Pleißental-Klinik GmbH	270
Zwickau	Paracelsusklinik Zwickau	235
Kirchberg-Burkersdorf	Kreiskrankenhaus Kirchberg GmbH	172
Lichtenstein	DRK-Krankenhaus Lichtenstein gGmbH	160
Wildenfels, OT Wiesenburg	Asklepiose Fachklinikum Wiesen GmbH	125

## 2.6 Zusammenfassung

Der Landkreis Zwickau hat mit 368 Einwohnern pro km<sup>2</sup> die größte Einwohnerdichte aller sächsischen Landkreise und liegt damit deutlich über der durchschnittlichen Bevölkerungsdichte im Freistaat Sachsen (228 Einwohner/ km<sup>2</sup>). Innerhalb des Kreisgebietes variiert die Einwohnerdichte stark. Während die Gebiete im direkten Einzugsbereich der beiden Oberzentren Chemnitz und Zwickau sowie der ehemaligen Kreisstadt Glauchau vergleichsweise dicht besiedelt sind, ist die Bevölkerungsdichte in den ländlich geprägten Städten und Gemeinden im nordwestlichen Kreisgebiet bzw. südwestlich des Verdichtungsraumes Chemnitz deutlich unterdurchschnittlich.

Der Bevölkerungsrückgang im nördlichen Kreisgebiet („Umlandbereich Chemnitz“) ist eher moderat und im Vergleich zum Gesamtkreis unterdurchschnittlich. Darüber hinaus sind keine Tendenzen bei der Gemeindegröße bzw. der Lagegunst hinsichtlich des Bevölkerungsrückgangs erkennbar.

<sup>39</sup> Quelle: <http://www.krankenhausregister-sachsen.de>



Die räumliche Situation zwischen den Oberzentren Chemnitz und Zwickau bewirkt enge infrastrukturelle und wirtschaftliche Verflechtungen zu den beiden Oberzentren, wobei die nordöstlichen Kreisgebiete zum Oberzentrum Chemnitz und die südlichen bzw. westlichen Teile des Landkreises zum Oberzentrum Zwickau ausgerichtet sind.

Darüber hinaus sind auch nach der Kreisgebietsreform die Beziehungen in die ehemaligen Kreisstädte mit hoher Wahrscheinlichkeit weiterhin stark ausgeprägt.

Die interkommunale Zusammenarbeit soll über die Landesgrenzen hinaus vertieft werden. Die sächsischen Städte und Gemeinden Meerane, Crimmitschau, Werdau, Neukirchen und Langenbernsdorf sowie die ostthüringischen Kommunen Schmölln, Gößnitz und Ponitz erarbeiten derzeit ein Regionales Entwicklungskonzept (REK) „terra plisnensis“. Ein Hauptschwerpunkt ist das Thema „Optimierung der Verkehrsinfrastruktur/ technische Infrastruktur“.

Zentrale Funktionen als Arbeitsplatzschwerpunkte übernehmen die Kreisstadt Zwickau und das Mittelzentrum Glauchau. Weitere bedeutende Arbeitsplatzstandorte in der Region sind Limbach-Oberfrohna, Crimmitschau und Werdau sowie außerhalb des Landkreises die Städte Chemnitz und Plauen (südwestliches Kreisgebiet).

Trotz umfangreicher Umstrukturierungsmaßnahmen im Schulnetz des Landkreises Zwickau sind nach Einschätzung der zuständigen Behörde gegenwärtig kaum Veränderungen der bisherigen Verkehrsbeziehungen im ÖPNV ersichtlich. Insgesamt herrscht noch keine ausreichende Stabilität bei der Schülerverteilung um konkrete Aussagen bezüglich des künftig notwendigen Beförderungsbedarfes zu treffen.

Wichtige Einzelhandelsstandorte sind neben Chemnitz und Zwickau die Städte Glauchau, Limbach-Oberfrohna, Hohenstein-Ernstthal, Crimmitschau, Werdau und der mittelzentrale Städtebund „Sachsenring“. Es bestehen im Kreisgebiet mehrere größere Fachmarkt-Standorte mit innenstadtrelevantem Sortiment.

Verschiedene Ziele im gesamten Kreisgebiet haben Bedeutung für die Naherholung sowie im Urlaubs- und Ausflugsverkehr, im Städtetourismus sowie für Kuren und Wanderurlaub. Überdurchschnittlich frequentierte tourismus- und freizeitverkehrsrelevante Einrichtungen sind das Hallen- und Freibad Werdau und der Tierpark Hirschfeld. Freizeitziele und -gebiete mit einer eindeutigen „Magnetfunktion“ und nennenswerten ÖPNV-Affinität sind im Kreisgebiet jedoch nicht vorhanden.

## **3 Analyse der ÖPNV-Angebotsstruktur**

### **3.1 Schienenpersonennahverkehr**

Planung und Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegen grundsätzlich nicht in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Zwickau und sind damit nicht unmittelbar Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans<sup>40</sup>. Da die gesetzliche Regelung jedoch eine Abstimmung des straßengebundenen ÖPNV mit dem SPNV-Angebot vorsieht, erfolgt eine kurze Analyse des schienengebundenen ÖPNV (Fahrplanstand Sommer 2009).

Die Erschließung des Landkreises Zwickau durch den Schienenverkehr erfolgt auf sieben Strecken:

- KBS 510 „Sachsen-Franken-Magistrale“ Dresden – Chemnitz – Zwickau – Plauen – Hof
- KBS 523 Stollberg – Glauchau (- Meerane)
- KBS 530 Leipzig – Zwickau/ Plauen – Hof
- KBS 535 Zwickau – Aue – Schwarzenberg – Johanngeorgenstadt (- Karlovy Vary)
- KBS 539 Zwickau – Falkenstein – Klingenthal – Kraslice (- Karlovy Vary)
- KBS 540 Gera – Gößnitz – Altenburg/ Chemnitz/ Zwickau
- KBS 544 Zwickau – Plauen – Bad Brambach – Cheb – Marianske Lazne

Die Bedienung der „Sachsen-Franken-Magistrale“ (KBS 510) erfolgt größtenteils durch die DB Regio AG, weitere Fahrten zwischen Plauen und Zwickau werden von der Vogtlandbahn GmbH gefahren. Die KBS 535 wird von der DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn (EGB), die KBS 539 von der Vogtlandbahn GmbH (VBG) bedient. Alle anderen Kursbuchstrecken werden durch die DB Regio AG befahren, wobei ein Teil der Fahrten der KBS 544 durch Züge der Vogtlandbahn GmbH bedient werden.

Die Strecke Stollberg – Glauchau (- Meerane) (KBS 523) ist Teil des „Chemnitzer Modells“<sup>41</sup>. Die Strecke wird von der City-Bahn Chemnitz GmbH (CBC) bedient.

Mit dem Begriff „Chemnitzer Modell“ wird ein Schienenverkehrssystem bezeichnet, welches das innerstädtische Stadtbahnnetz von Chemnitz mit den Gleisen des regionalen Eisenbahnnetzes verbindet. Möglich wurde dieses System, da in Chemnitz die Grundvoraussetzung, dass Straßenbahn- und Eisenbahnschienen die gleiche Spurweite aufweisen, gegeben ist.

---

<sup>40</sup> Aufgabenträger des SPNV ist seit Dezember 1998 der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen.

<sup>41</sup> Chemnitzer Modell: Seit 15.12.2002 fährt die Chemnitzer Straßenbahn auf Eisenbahngleisen weiter bis in die Vororte. Das Chemnitzer Modell ist komplett auf Niederflur ausgelegt.

Auf dem Straßenbahnabschnitt wird hierbei nach der Verordnung über Bau und Betrieb von Straßenbahnen (BOStrab) gefahren, der Streckenabschnitt nach Stollberg, auf dem die Bahnen die Eisenbahngleise nutzen, werden nach der geltenden Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) betrieben.

Zum Einsatz kommen niederflurige Variobahnen in Normalspur, was die Anpassung aller Bahnsteigkanten im Bereich der Eisenbahnstrecke auf einheitliche 20 cm erforderte. Bis zum Jahr 2013 soll eine zweite Übergangsstelle auf das Eisenbahnnetz geschaffen werden, welche die Einfahrt der Straßenbahnen in den Hauptbahnhof ermöglicht. Dies und der Einsatz von Diesel-Elektro-Hybridfahrzeugen wird die Bedienung von weiteren Linien vom Chemnitzer Stadtzentrum ins Umland ermöglichen. Darüber hinaus kann die Anbindung kleinerer Städte der Umgebung an das Schienennetz wieder hergestellt werden.<sup>42</sup>

Die einzelnen Bahnstrecken besitzen folgende Verkehrsfunktionen und Angebotsmerkmale:

- Die KBS 510 Dresden – Chemnitz – Zwickau („Sachsen-Franken-Magistrale“) ist die wichtigste überregionale Eisenbahnverkehrsverbindung. Sie weist auch die größte Fahrtenhäufigkeit innerhalb des Untersuchungsgebietes auf. Aufgrund des durchgängigen 60-Minuten-Taktes, welcher zu den Hauptverkehrszeiten<sup>43</sup> (Mo.-Fr.) zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet wird, bestehen in Chemnitz und Zwickau gute Anschlussmöglichkeiten an den Stadtverkehr und das schienengebundene Fernverkehrsnetz. Verstärkt wird die Strecke durch einen 60-Minuten-Takt des InterRegioExpress bzw. RegionalExpress (alternierend, jeweils 120-Minuten-Takt).<sup>44</sup>
- Die KBS 523 (Stollberg – Meerane) verkehrt in einem durchgängigen 60-Minuten-Takt. Jeweils zwei Fahrten morgens und mittags verkehren durchgehend bis/ von Meerane. Am Wochenende wird ein 120-Minuten-Takt vorgehalten.
- Eine überregionale Funktion übernimmt auch die KBS 530. Sie verkehrt in einem 120-Minuten-Takt zwischen Leipzig und Zwickau als RegionalBahn (RB 130) sowie in einem 120-Minuten-Takt als RegionalExpress (RE 8). Der RegionalExpress (RE 16) verkehrt auf der Relation Leipzig – Werdau – Plauen – Bad Brambach/ Hof im 120-Minuten-Takt.  
Der RE 8 und der RE 16 überlagern sich auf dem Abschnitt Leipzig – Werdau zu einem 60-Minuten-Takt mit Abweichungen.  
Die KBS 530 erschließt die westlichen Kreisgebiete und bindet die Mittelzentren Crimmitschau und Werdau an das Oberzentrum Zwickau sowie an Leipzig an.  
Einzelne Fahrten werden ab/ bis Hof angeboten.

<sup>42</sup> Quelle: <http://www.cvag.de>

<sup>43</sup> HVZ-Verdichter früh: bis ca. 8:30 Uhr; HVZ-Verdichter nachmittags: ca. 13:30 – ca. 18:30 Uhr.

<sup>44</sup> In Richtung Zwickau ergänzen sich RB und IRE/ RE zu einem annähernd halbstündlichen Angebot.

- Die KBS 535 (Zwickau – Aue – Schwarzenberg – Johanngeorgenstadt) weist einen durchgängigen 60-Minuten-Takt auf. Am Wochenende wird ebenfalls ein 60-Minuten-Takt angeboten. Sie erschließt das südöstliche Kreisgebiet und verbindet den Landkreis mit dem Oberzentrum Zwickau. Einzelne Fahrten werden von/ nach Karlovy Vary angeboten.
- Zwischen Zwickau und Kraslice fährt die KBS 539 weitgehend stündlich. Einzelne Fahrten verkehren bis Sokolov und Karlovy Vary.
- Auf der KBS 540 verkehrt ein RegionalExpress (RE 1 TH) zwischen Gera und Chemnitz bzw. Zwickau im 120-Minuten-Takt. Die Züge verkehren zwischen Gera und Gößnitz vereinigt und teilen sich dann so auf, dass der eine „Flügel“ die Anbindung des nördlichen Landkreises an das Oberzentrum Chemnitz wahrnimmt und der zweite „Flügel“ die Mittelzentren Werdau und Crimmitschau an das Oberzentrum Zwickau anbindet. Zwischen Gößnitz und Glauchau verkehrt darüber hinaus ein weiterer RE mit einzelnen Zügen zu den Hauptverkehrszeiten. Beide Angebote überlagern sich dergestalt, dass die KBS 540 zwischen Gößnitz und Glauchau jeweils eineinhalbstündlich bzw. halbstündlich versetzt bedient wird.
- Auf dem Streckenabschnitt Zwickau – Adorf fährt die KBS 544 in einem angenäherten 60-Minuten-Takt. Jede zweite Fahrt geht weiter bis Cheb, so dass zwischen Zwickau und Cheb ein 120-Minuten-Takt besteht. Einzelne Fahrten verkehren durchgehend bis Mariánské Lázně.



Tabelle 8:

Bedienungsangebot im SPNV; Übersicht der Kursbuchstrecken (KBS) im Landkreis Zwickau (Stand: Sommer 2009)

<b>KBS</b>	<b>Verlauf</b>	<b>Bahnhöfe und Haltepunkte im Untersuchungsraum</b>	<b>Angebot/Produkt (Mo.-Fr.)</b>	<b>Bemerkung</b>
510	a) Dresden – Chemnitz – Zwickau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wüstenbrand</li> <li>• Hohenstein-Ernstthal</li> <li>• St. Egidien</li> <li>• Glauchau</li> <li>• Glauchau-Schönbörnchen</li> <li>• Mosel</li> <li>• Oberrothenbach</li> </ul>	60-Minuten-Takt, zu den HVZ Verdichtung auf 30-Minuten-Takt	RegionalBahn (RB 30); DB Regio AG
510	b) Dresden – Chemnitz – Zwickau – Hof – Nürnberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Glauchau<sup>45</sup></li> </ul>	120-Minuten-Takt	InterRegioExpress (IRE 1); „Franken-Sachsen-Express“; DB Regio AG
510	c) Dresden – Chemnitz – Zwickau – Hof – Nürnberg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohenstein-Ernstthal</li> <li>• Glauchau</li> </ul>	120-Minuten-Takt	RegionalExpress (RE 3); „Franken-Sachsen-Express“; DB Regio AG
523	Stollberg – Glauchau – Meerane	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rödlitz-Hohndorf</li> <li>• Lichtenstein Hartensteiner Straße</li> <li>• Lichtenstein</li> <li>• Lichtenstein Ernst-Schneller-Siedlung</li> <li>• Lichtenstein Gewerbegebiet</li> <li>• St. Egidien</li> <li>• Glauchau</li> <li>• Glauchau-Schönbörnchen</li> <li>• Dennheritz</li> <li>• Meerane</li> </ul>	60-Minuten-Takt	City-Bahn Chemnitz GmbH (CBC)

<sup>45</sup> Aufgrund des Ausfalls der Neigetchnik hält der IRE 1 seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 nicht in Glauchau (Stand März 2010).

<b>KBS</b>	<b>Verlauf</b>	<b>Bahnhöfe und Haltepunkte im Untersuchungsraum</b>	<b>Angebot/ Produkt (Mo.-Fr.)</b>	<b>Bemerkung</b>
530	a) Leipzig – Werdau – Zwickau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crimmitschau</li> <li>• Schweinsburg-Culten</li> <li>• Werdau Nord</li> <li>• Werdau</li> <li>• Steinpleis</li> <li>• Lichtentanne</li> </ul>	120-Min.-Takt	Regionalbahn (RB 130); DB Regio AG
530	b) Leipzig – Werdau – Zwickau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crimmitschau</li> <li>• Werdau</li> </ul>	120-Min.-Takt	RegionalExpress (RE 8); DB Regio AG
530	c) Leipzig – Plauen – Adorf/ Hof	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crimmitschau</li> <li>• Werdau</li> </ul>	120-Min.-Takt	RegionalExpress (RE 16); DB Regio AG
535	Zwickau – Aue – Schwarzenberg – Johanngeorgenstadt (– Karlovy Vary)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wilkau-Haßlau</li> <li>• Silberstraße</li> <li>• Wiesenburg (Sachs.)</li> <li>• Fährbrücke</li> <li>• Hartenstein</li> </ul>	60-Min.-Takt	Regionalbahn (RB 95); DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn
539	Zwickau – Falkenstein–Klingenthal – Kraslice – Karlovy Vary	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stenn</li> <li>• Ebersbrunn</li> <li>• (Voigtsgrün)</li> </ul>	versetzter 60-Min.-Takt	Vogtlandbahn-GmbH (Linie VB1)
540	a) (Göttingen – Erfurt –) Gera – Gößnitz – Glauchau – Chemnitz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meerane</li> <li>• Dennheritz</li> <li>• Glauchau-Schönbörnchen</li> <li>• Glauchau</li> <li>• Hohenstein-Ernstthal</li> </ul>	120-Min.-Takt	RegionalExpress (RE 1); DB Regio AG
540	b) (Göttingen – Erfurt –) Gera – Gößnitz – Zwickau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crimmitschau</li> <li>• Werdau</li> </ul>	120-Min.-Takt	RegionalExpress (RE 1); DB Regio AG
540	c) Gößnitz – Glauchau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meerane</li> <li>• Dennheritz</li> <li>• Glauchau-Schönbörnchen</li> <li>• Glauchau</li> </ul>	Einzelzüge zu den HVZ	RegionalExpress (RE 37A); DB Regio AG
544	Zwickau – Plauen – Adorf – Bad Brambach – Cheb	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lichtentanne</li> <li>• Steinpleis</li> </ul>	angenäherter 60-Min.-Takt	Vogtlandbahn-GmbH





<b>KBS Verlauf</b>	<b>Bahnhöfe und Haltepunkte im Untersuchungsraum</b>	<b>Angebot/ Produkt (Mo.-Fr.)</b>	<b>Bemerkung</b>
(- Marianske Lazne)			(Linie VB2)

Einige der durch den Schienenpersonennahverkehr bedienten Bahnhöfe und Haltepunkte liegen am Rand der Siedlungsbereiche, so dass für die Ortsbereiche eine stark eingeschränkte oder keine fußläufige Entfernung besteht. Dies betrifft insbesondere Glauchau, Schönbornchen (Siedlung Südhang) und Lichtenstein, Ernst-Schneller-Siedlung. Beim Haltepunkt Ernst-Schneller-Siedlung ist jedoch zu berücksichtigen, dass dieser eine größere Wohnsiedlung und soziale Infrastruktureinrichtungen direkt anbindet. Weiterhin ist in Werdau sowie in den Ortschaften Stenn und Voigtsgrün diese Problematik der ungünstigen Lage der Haltepunkte herauszustellen.

## **3.2 Straßenpersonennahverkehr**

### **3.2.1 Wesentliche Änderungen in der ÖPNV-Angebotsstruktur seit 2005**

#### **Änderungen im Bedienungsangebot**

Seit der letzten NVP-Fortschreibung in 2006 wurden im Nahverkehrsraum (ohne Stadt Zwickau) lediglich kleinere Anpassungen im Bedienungsangebot des Stadt- und Regionalverkehrs vorgenommen.

Im Regionalverkehr konnte zum Fahrplanwechsel 2007/08 durch Koordinierung der Linien 129 und 131 im Korridor Werdau – Zwickau das Bedienungsangebot auf dieser Relation verbessert werden. Die Linie 131 wurde in die Linie 129 integriert, die neue Linie 129 verkehrt als regelmäßige, alternierende Linie auf zwei Strecken zwischen Werdau und Zwickau.

Im Stadtverkehr Crimmitschau wurde zum Fahrplanwechsel 2007/08 in der Zeit zwischen 8.00 Uhr und 17.00 Uhr ein Taktfahrplan eingeführt. In Ausrichtung auf den Bedarf wurden in Teilbereichen außerdem Anpassungen der Linienwege vorgenommen.

Zum Fahrplanwechsel August 2009 wurde der Stadtverkehr Glauchau in Teilbereichen neu strukturiert. Neben der Integration der Linie 103 in den Fahrplan der Linie 105 werden die Fahrten der Linie 102 montags, mittwochs und freitags bedarfsgerecht, mit Anschluss in Richtung Glauchauer Unterstadt (Linie 101 bzw. 119) durchgeführt.

Mit der im August 2008 erfolgten Neustrukturierung des Bedienungskonzeptes „Grüne Linie“ im „Städtedreieck Lugau – Oelsnitz – Stollberg“ wurde der gesamte Korridor „Lugau/ Oelsnitz/ Stollberg – Oberlungwitz/ Hohenstein-Ernstthal“ überplant.

Durch Maßnahmen zur Umstrukturierung der Linien 191, 195 und 198 konnte ein attraktiveres Angebot zwischen den Städten Oelsnitz und Hohenstein-Ernstthal sowie zwischen Lugau und Hohenstein-Ernstthal geschaffen werden.

Mit dem Fahrplanwechsel 2007/2008 wurden entsprechend dem Nahverkehrsplan 2006 die Linien 654 und 656 zusammengelegt.

## Änderungen in der ÖPNV-Infrastruktur

Der im Dezember 2008 eröffnete neue ZOB am Bahnhof im Hohenstein-Ernstthal stellt einen wesentlichen Qualitätssprung im Vergleich zur vorherigen Situation dar. Die Verknüpfungssituation Bus/ Bahn wurde durch den Neubau der Verknüpfungsstelle wesentlich verbessert, ferner wurden ein neues Servicegebäude, Witterungsschutz, Gehwege sowie Stellplätze für Pkw und Fahrräder errichtet und die Treppenanlage zur Unterführung überdacht.<sup>46</sup>



Abbildung 2: Bahnhof Hohenstein-Ernstthal

Desweiteren wurden im Jahr 2008 die Haltestellen „Wendeschleife Meinsdorf“ in der Gemeinde Callenberg und „Wendeschleife Sachsenring MS“ in Hohenstein-Ernstthal ausgebaut.<sup>47</sup>

---

<sup>46</sup> Quelle: VMS, VMS mobil – Kundenzeitschrift des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (Ausgabe Nr. 34 / Februar 2009)

<sup>47</sup> Quelle: Zuarbeit Autobus GmbH Sachsen – Regionalverkehr Chemnitz, Juni 2009



## 3.2.2 Bedienungsangebot

### 3.2.2.1 Organisationsstruktur Landkreis Zwickau

Die Aufgabenträgerschaft für den straßengebundenen ÖPNV lag bis zur Kreisgebietsreform im August 2008 bei den ehemaligen Landkreisen Chemnitzer Land und Zwickauer Land und bei der Stadt Zwickau. Seit August 2008 übernimmt diese Aufgabe in der unmittelbaren Rechtsnachfolge der Landkreis Zwickau.

Die Aufgabenträgerschaft für den Stadtverkehr im Oberzentrum Zwickau liegt nach wie vor bei der Stadt Zwickau.

Alle Linien des Landkreises sind in den Verkehrsverbund Mittelsachsen integriert.

Die Bedienung im straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Zwickau übernehmen 95 Buslinien. Folgende Verkehrsunternehmen sind als Betreiber tätig:

Tabelle 9: Verkehrsunternehmen im Landkreis Zwickau

Verkehrsunternehmen	Konzessionierte Linien <sup>48</sup>	davon Gemeinschaftskonz.	Betriebshöfe
Regionalverkehrsbetriebe Westsachsen GmbH (RVW)	52	4	Zwickau
Autobus GmbH Sachsen - Regionalverkehr Chemnitz - (ASR)	23	4	Chemnitz Lugau Zschopau Limbach-Oberfrohna
Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH (SVZ)	14	3	Zwickau
REGIOBUS Mittelsachsen GmbH (RBM)	4	1	Mittweida Hartmannsdorf
Busbetrieb Helmut Wendler Busbetrieb (BHW)	2		Werdau
Fritzsche GmbH (FRI)	2		Burgstädt
Kaiser-Reisen (KRZ) Inh. Sabine Tunger	2	2	Zwickau
Reisedienst Gerhart Kaiser GmbH (KAI)	2	2	Zwickau
Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft (CVAG)	2	3	Chemnitz
BVO Verkehrsbetriebe Erzgebirge	1		Aue

<sup>48</sup> Linien im Landkreis Zwickau nach § 42 PBefG

<b>Verkehrs- unternehmen</b>	<b>Konzes- sionierte Linien<sup>48</sup></b>	<b>davon Gemein- schafts- konz.</b>	<b>Betriebshöfe</b>
GmbH (BVO)			Schwarzenberg Annaberg-Buchholz Olbernhau
City-Bahn Chemnitz GmbH (CBC)	1		Chemnitz

### **Gemeinschaftskonzessionen**

Für einige Linie im Landkreis bestehen Gemeinschaftskonzessionen:

- 3 Gemeinschaftskonzessionen Autobus GmbH Sachsen - Regionalverkehr Chemnitz/ Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft
- 2 Gemeinschaftskonzessionen Regionalverkehrsbetriebe Westsachsen GmbH/ Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH
- 1 Gemeinschaftskonzession Reisedienst Gerhart Kaiser GmbH/ Kaiser-Reisen GmbH, Inh. Sabine Tunger
- 1 Gemeinschaftskonzession Reisedienst Gerhart Kaiser GmbH / Kaiser-Reisen GmbH, Inh. Sabine Tunger/ Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH
- 1 Gemeinschaftskonzession Regionalverkehrsbetriebe Westsachsen GmbH/ Autobus GmbH Sachsen - Regionalverkehr Chemnitz
- 1 Gemeinschaftskonzession Regionalverkehrsbetriebe Westsachsen GmbH / REGIOBUS Mittelsachsen GmbH

#### **3.2.2.2 Bedienungsformen**

Der Busverkehr im Untersuchungsraum wird überwiegend im Linienbetrieb mit Konzessionen nach § 42 PBefG abgewickelt. Der Schulverkehr ist zu einem Großteil in den Linienverkehr integriert. Des Weiteren verkehren im Bedienungsgebiet der Regionalverkehrsbetriebe Westsachsen GmbH (RVW) nach § 43 (2) PBefG 17 Sonderlinien, die zur Erschließung des ländlichen Raumes im Schulverkehr dienen. Freigestellte Schülerverkehre gibt es nur in Ausnahmefällen, diese betreffen i.d.R. die Regionen in denen keine Linien- bzw. Sonderlinienverkehre bestehen (z. B. Bedienung der OT von Waldenburg, Oberwiera und Remse etc.). Auf Relationen und zu Zeiten geringer Nachfrage werden einzelne Kurse mit Kleinbussen bzw. mit Anruf-Sammel-Taxen bedient.



### 3.2.2.3 Liniennetz

Der Nahverkehrsraum wird von 72 regionalen Buslinien erschlossen. In sechs Städten werden Stadtverkehre betrieben (Fahrplanstand 2009).<sup>49</sup>

Von den regionalen Buslinien bedienen 54 ausschließlich den Landkreis Zwickau. Die übrigen Linien verlaufen grenzüberschreitend in den Vogtlandkreis, in den Erzgebirgskreis, in den Landkreis Mittelsachsen, in die Stadt Chemnitz sowie in die thüringischen Landkreise Altenburger Land und Landkreis Greiz.

Die Struktur des Liniennetzes zeigt im Wesentlichen eine stringente Ausrichtung auf die Zentren Zwickau, Chemnitz, Glauchau, Werdau, Limbach-Oberfrohna und auf den Städteverbund „Sachsenring“ und spiegelt damit weitgehend die ehemaligen Kreisstrukturen wider. Viele Streckenabschnitte werden durch zwei oder mehrere Linien bedient. Insbesondere in Räumen mit geringer Einwohnerdichte zeigen einzelne Linien eine Verästelung der Linienwege.

In den Teilbereichen sind folgende Netzstrukturen erkennbar:

- Während die Linien des nordöstlichen und östlichen Kreisgebietes vorrangig auf das Oberzentrum Chemnitz ausgerichtet sind, wird im westlichen und südwestlichen Kreisgebiet die starke Ausrichtung des Liniennetzes auf Zwickau deutlich.
- Es bestehen ferner auch weiterhin die etablierten Linien-Verflechtungen im lokalen Bereich zu den ehemaligen Kreisstädten Glauchau und Werdau sowie zur früheren Kreisstadt Hohenstein-Ernstthal.
- Aus den Städten Hohenstein-Ernstthal, Lichtenstein und Glauchau bestehen darüber hinaus gewachsenen Beziehungen in das „Städtedreieck Lugau – Oelsnitz – Stollberg“ im Erzgebirgskreis.

Im Oberzentrum Zwickau verkehren vier Straßenbahn-Linien, dreizehn Stadtverkehrslinien und zwei Nachtbuslinien. Die Linien 13<sup>50</sup>, 18, 21 und 29 sowie die Nachtbuslinie A der Städtischen Verkehrsbetriebe GmbH sind stadtgrenzenüberschreitend und bedienen einige der an die Stadt Zwickau angrenzenden Kommunen des Landkreises mit.

Im Nahverkehrsraum (ohne Stadt Zwickau) existieren fünf Stadtbusverkehre in Glauchau, Limbach-Oberfrohna, Hohenstein-Ernstthal, Werdau und Crimmitschau.

---

<sup>49</sup> Der Stadtverkehr Zwickau steht unter der Aufgabenträgerschaft der Stadt Zwickau, es wird ein eigenständiger lokaler NVP erstellt.

<sup>50</sup> Linie 13/ 136 Gemeinschaftsgenehmigung mit der Regionalverkehrsbedriebe Westsachsen GmbH

### 3.2.2.4 Bedienungsangebot im Regionalbusverkehr

Im Nahverkehrsraum besitzen elf Linien als regionale Linien in Ergänzung zum Schienenverkehr eine wesentliche Bedeutung im ÖPNV-System, insbesondere in der Verbindungsfunktion zu den zentralen Orten auf einwohnerstarken Achsen. Auf diesen Linien wird in der Regel ein regelmäßiges, taktorientiertes Angebot vorgehalten, welches auch an Ferientagen weitgehend identisch ist.

In den Teilräumen stellt sich die Situation sehr unterschiedlich dar.

- Im Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“ ist ein dichtes, wirksames Netz von mindestens stündlich verkehrenden Regionallinien erkennbar, welches der polyzentralen Struktur des Altkreises und der Ausrichtung von Busachsen auf Chemnitz geschuldet ist (Linien 105, 116, 126, 251, 253, 254, 654 und 657).
- Der Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“ verfügt über drei vertaktete Linien, welche alle im direkten Umfeld von Zwickau verkehren und benachbarte Ortschaften an die Kreisstadt anbinden. Die Linien 13/ 136 und 23/ 141 sind koordinierte Stadt-Umland-Verkehre.

Im Nahverkehrsraum existieren weiterhin Linien mit einem Verkehrsangebot an Schul- und Ferientagen, das über den reinen Schulverkehr hinaus geht und somit sowohl für den Berufs- als auch für den Freizeit- und Versorgungsverkehr ein gewisses Grundangebot bietet. Dabei handelt es sich überwiegend um Relationen in die zentralen Orte abseits der Hauptachsen.

Bei vielen Linien im Regionalbusverkehr liegt der Angebotsschwerpunkt im morgendlichen und mittäglichen Schulverkehr sowie im Berufsverkehr. An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen werden diese Linien in der Regel nicht bedient. Insbesondere die Linien mit Ausrichtung auf den Schülerverkehr verfügen über keinen einheitlichen Linienweg, sondern befahren eine Vielzahl unterschiedlicher Linienwege. Auf einigen Streckenabschnitten treten zudem Überlagerungen verschiedener Linien auf.

Der Bedienungszeitraum der Linien an Werktagen ist entsprechend den jeweiligen Funktionen der Linien sehr unterschiedlich. Bei den auf den Schülerverkehr ausgerichteten Linien endet die Bedienung zum Teil bereits am Nachmittag. Die vertakteten Linien haben einen Bedienungszeitraum von ca. 5.00 Uhr bis 20.00 Uhr. Nach 20.00 Uhr ist nur auf ausgewählten Relationen ein Angebot vorhanden (z. B. Linien 105, 111, 112, 135, 136, 152, 193 (richtungsabhängig), 251, 254, 256, 629, 657).



Tabelle 10: Buslinien mit Taktverkehr (Mo.-Fr.)

Linie	Linienverlauf/ -abschnitt	Takt in Minuten
105	Glauchau - Meerane	30
116	Hohenstein-Ernstthal - Lugau - Oelsnitz	60
126	Chemnitz-Schönau - Hohenstein-Ernstthal	60
135	Zwickau - Reinsdorf - Friedrichsgrün - Vielau - Wilkau-Haßlau	60 <sup>51</sup>
136/13 <sup>52</sup>	(Zwickau -) Wilkau-Haßlau - Kirchberg - Rothenkirchen	20/ 40 (tlw. 60)
23/141	Zwickau - Wildenfels - Hartenstein - Langenbach	60
251	Chemnitz-Schönau - Oberlungwitz - Gersdorf - Lichtenstein	60
253	Chemnitz-Schönau - Rabenstein - Limbach-Oberfrohna	60
254	Chemnitz-Ebersdorf - Zentralhaltestelle - Chemnitz-Center - Limbach-Oberfrohna	60
629	Geithain - Rochlitz - Penig	120
	Penig - Waldenburg - Glauchau	120
657	Burgstädt - Hartmannsdorf - Limbach-Oberfrohna	60; tlw. 30

### 3.2.2.5 Bedienungsangebot im Nachbarortsverkehr

Der Stadtverkehr Zwickau bedient im Nachbarortsverkehr mit vier Linien regelmäßig die Kommunen Wilkau-Haßlau, Kirchberg, Hartmannsdorf, Königswalde und Lichtenanne/ Stenn sowie mit einzelnen Fahrten Werdau-Steinpleis. Darüber hinaus wird im Nachtverkehr Wilkau-Haßlau mit der Nachtbuslinie A an Zwickau angebunden. Die Linie 13/ 136 wird durch die Regionalverkehrsbetriebe Westsachsen GmbH (RVW)<sup>53</sup>, die Linien 18, 21 und 29 sowie die Nachtbuslinie A werden durch die Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH (SVZ) betrieben.

Die Linien 13/ 136 (Zwickau - Wilkau-Haßlau - Kirchberg - Rothenkirchen) ergänzen sich montags - freitags auf dem Linienabschnitt Zwickau - Wilkau-Haßlau zu einem 20-Minuten-Takt, in unregelmäßigen Abständen wird eine Bedienung ab/ bis Kirchberg bzw. Rothenkirchen vorgehalten. Der Bedienungszeitraum liegt zwischen ca. 5.00 Uhr und 23.30 Uhr. Am Samstag sowie an Sonn- und Feiertagen wird auf der Linie 13 ein 60-Minuten-Takt angeboten, der durch Fahrten der Linie 136 verdichtet wird.

<sup>51</sup> mit Taktsprüngen

<sup>52</sup> im Regionalverkehr

<sup>53</sup> Gemeinschaftsgenehmigung der RVW und SVZ, die Verkehrsdurchführung erfolgt durch die RVW.

Die Stadtverkehrslinie 18 (Neumarkt/ Zentralhaltestelle – Königswalde/ Hartmannsdorf) fährt Montag – Freitag weitgehend in einem 60-Minuten-Takt. Das Bedienungsangebot liegt zwischen ca. 5.00 Uhr und 22.30 Uhr. Die Bedienung am Wochenende und an Feiertagen erfolgt im 120-Minuten-Takt.

Die Linie 29 (Zwickau – Lichtentanne – Stenn/ Schönfels - Neumarkt – Reichenbach) bedient den Abschnitt Zwickau – Lichtentanne – Stenn montags – freitags zwischen ca. 4.30 Uhr und 23.00 Uhr. Während die zentralen Bereiche in Lichtentanne ganztags im 30-Minuten-Takt angebunden werden, wird der Bereich Stenn stündlich bedient. In der Hauptverkehrszeit wird das Angebot auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet. Am Samstag wird ein 60-Minuten-Takt vorgehalten, an Sonn- und Feiertagen erfolgt eine ausgedünnte Bedienung im 120-Minuten-Takt.

Die Nachtbuslinie A verkehrt samstags und sonntags sowie an Feiertagen und bindet die Stadt Wilkau-Haßlau an das Oberzentrum Zwickau an. Sie verkehrt im 60-Minuten-Takt. Der Bedienungszeitraum reicht von 0.00 Uhr bis ca. 5.00 Uhr.

### **3.2.2.6 Bedienungsangebot Stadtverkehre**

Im Landkreis Zwickau werden insgesamt fünf kleinere Stadtverkehre betrieben.<sup>54</sup>

#### **Stadtverkehr Glauchau**

Der Stadtverkehr Glauchau wurde zum Fahrplanwechsel August 2009 in Teilbereichen neu strukturiert. Im Zuge dieser Überarbeitung wurde die bisherige Stadtverkehrslinie 103 in den Fahrplan der Linie 105 integriert, die Regionalbuslinie übernimmt nun verstärkt Stadtverkehrsaufgaben in Glauchau. Aus diesem Grund dient als Grundlage für die nachfolgende Analyse des Bedienungsangebotes im Stadtverkehr der Fahrplanstand Januar 2010.

Der Stadtverkehr Glauchau besteht aus den beiden Linien 101 und 102, die von den Regionalverkehrsbetrieben Westsachsen GmbH (RVW) betrieben werden. Unterstützend wirken hinsichtlich der verkehrlichen Wirkung die Regionalbuslinien 105 und 107. Der Stadtbusverkehr dient vorrangig der Erschließung der Kernstadt Glauchau. Es handelt sich dabei nicht um ein flächendeckendes System aus Stadtverkehrslinien, wie in anderen Städten, sondern um eine Einzellinie (Linie 102 wird nur an drei Tagen in der Woche betrieben).

Die Linie 101 verkehrt im Kleinbusbetrieb montags – freitags zwischen ca. 8.00 und 18.00 Uhr in einem durchgängigen 60-Minuten-Takt. Auf weitgehend einheitlichem Linienweg werden die Kernstadt sowie der Ortsteil Schönbornchen erschlossen.

---

<sup>54</sup> Der Stadtverkehr der Stadt Zwickau liegt in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Zwickau und ist Bestandteil eines eigenständigen NVP.





Die Linie 102 verkehrt als ergänzende Radiallinie montags, mittwochs und freitags mit einem Fahrtenangebot von zwei Fahrtenpaaren, welche verkehrlich mit den Linien 101 bzw. 119 verflochten sind. Beide Linien haben am Bahnhof Glauchau Anschluss an die Linie 105 nach bzw. von Meerane.

Der Stadtverkehr erzielt eine Erschließungswirkung<sup>55</sup> von etwa 65%. Erschlossen werden die südlich des Bahnhofs liegenden Bereiche der Stadt Glauchau sowie die westlich gelegenen Siedlungsbereiche Schönbornchen und die Auesiedlung.

Die Erschließung der innenstadtnahen Bereiche sowie der Robert-Koch-Siedlung übernimmt die Regionalbuslinie 105. Diese verkehrt in einem dichten 30-Minuten-Takt (Mo.-Fr.) und realisiert neben den Stadtverkehrsaufgaben zusätzlich eine umsteigefreie Verbindung zwischen Glauchau und Meerane (Stadtzentrum und Fachmarktzentrum). Nicht im Stadtverkehr erschlossen werden die südöstlich der Innenstadt liegenden Siedlungsbereiche und Niederlungwitz. Auch dort werden die Erschließungsaufgaben vom Regionalverkehr übernommen.

### **Stadtverkehr Limbach-Oberfrohna**

Der in der Stadt Limbach-Oberfrohna vom Unternehmen Fritzsche GmbH betriebene Stadtverkehr besteht aus zwei Linien, welche die Kernstadt sowie die westlich gelegenen Siedlungsgebiete der Stadt erschließen.

Beide Linien erschließen als Ringlinien auf einheitlichen Linienwegen im (Linie C1) bzw. entgegen (Linie C2) der Uhrzeigerrichtung die innenstadtnahen Bereiche der Stadt Limbach-Oberfrohna, das südlich gelegene Wohngebiet „Prof.-Willkomm-Straße“, das nördlich liegende Wohngebiet „Am Hohen Hain“ sowie die westlichen Siedlungsgebiete. Sie verkehren montags bis freitags im 30-Minuten-Takt, die Linie C1 wird zwischen 9.00 und 12.00 Uhr zu einem 15-Minuten-Takt verdichtet. Samstags wird ein 60-Minuten-Takt angeboten, an Sonn- und Feiertagen ist auf beiden Linien kein Fahrtenangebot vorhanden. Der Stadtverkehr erreicht eine Erschließungswirkung von ca. 70%.<sup>56</sup> In den nicht vom Stadtverkehr bedienten Siedlungsbereichen werden Erschließungsaufgaben z. T. vom Regionalverkehr übernommen.

Der Stadtverkehr bezieht sich ausschließlich auf die Kernstadt Limbach-Oberfrohna, die eingemeindeten Stadtteile werden nicht erschlossen.

---

<sup>55</sup> Erschlossene Siedlungsfläche unter Zugrundelegung eines Haltestelleneinzugsradius von 300 m.

<sup>56</sup> Erschlossene Siedlungsfläche unter Zugrundelegung eines Haltestelleneinzugsradius von 300 m.

## Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal

Ein weiterer aus zwei Linien bestehender Stadtverkehr wird in Hohenstein-Ernstthal von der Autobus GmbH Sachsen – Regionalverkehr (ASR) betrieben. Die beiden Ring-Radiallinien erschließen die Innenstadt Hohenstein-Ernstthals sowie die westlichen und östlichen Siedlungsbereiche.

Seite | 40

Die Linie 1 erschließt auf zwei unterschiedlichen Linienwegen im 2x60-Minuten-Takt die Kernstadt von Hohenstein-Ernstthal sowie den östlich liegenden Ortsteil Wüstenbrand. Die westlich der Innenstadt liegenden Siedlungen Hüttengrund und Haynholz werden mit einem reduzierten Angebot (8 Fahrten Mo.-Fr. an Schultagen) bedient. Linie 2 verkehrt auf einheitlichem Linienweg und bindet mit 5 Fahrten montags bis freitags die westlich liegenden Wohngebiete an die Kernstadt Hohenstein-Ernstthals an.

Der Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal erreicht durch die beiden Stadtverkehrslinien eine Erschließungswirkung<sup>57</sup> von über 90%. Die topografische Situation der Innenstadt wirkt sich positiv auf die Fahrgastakzeptanz des Stadtverkehrs aus.

## Stadtverkehr Werdau

Der Stadtverkehr in Werdau wird von der Firma Helmut Wendler Busdienst gefahren und besteht aus einer Linie (Linie 168), welche die meisten Siedlungsbereiche der Kernstadt Werdau auf großen Schlaufen erschließt und sich durch eine direkte Anbindung der Innenstadt mit dem zentralen Einkaufsbereich auszeichnet. Die Linie weist keine durchgängige Vertaktung auf und verkehrt auf unterschiedlichen Linienwegen. Zum Fahrplanwechsel Dezember 2009 wurde die Stadtlinie mit einer Vereinheitlichung des Linienweges und einer transparenteren Fahrplangestaltung überarbeitet.

Der Stadtverkehr Werdau erreicht eine Erschließungswirkung<sup>58</sup> von etwa 85%. Nicht vom Stadtverkehr erschlossen sind die westlich des Bahnhofs liegende Werdauer Waldsiedlung sowie zum Teil die nordöstlichen Siedlungsbereiche der Stadt.

Wesentliche Erschließungsfunktionen werden auch von den in der Stadt Werdau verkehrenden Regionallinien übernommen.

---

<sup>57</sup> Erschlossene Siedlungsfläche unter Zugrundelegung eines Haltestelleneinzugsradius von 300 m.

<sup>58</sup> Erschlossene Siedlungsfläche unter Zugrundelegung eines Haltestelleneinzugsradius von 300 m.



## Stadtverkehr Crimmitschau

Der Stadtverkehr Crimmitschau besteht aus einer Linie (128). Zum Fahrplanwechsel Dezember 2008 wurde der Stadtverkehr in seinem Angebot mit 13 stündlichen, tlw. vertakteten Fahrten nennenswert verbessert, wobei drei Fahrten auf einem differenzierten Linienweg verkehren. Der Stadtverkehr bezieht sich nahezu ausschließlich auf die Kernstadt, die eingemeindeten Stadtteile werden nicht angebunden. Die Linie erreicht eine Erschließungswirkung<sup>59</sup> von ca. 70%.

Umfangreiche Erschließungsfunktionen üben darüber hinaus die Regionallinien 159, 160 und 170 aus.

### 3.2.3 Verknüpfungspunkte

Systemverknüpfungen/ Schnittstellen bestehen an den in Tabelle 11 aufgeführten Bahnhöfen, Haltepunkten und Haltestellen.

Tabelle 11: Verknüpfungspunkte im Landkreis Zwickau<sup>60</sup>

Glauchau, Bahnhof:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknüpfungspunkt der KBS 510 und KBS 523 mit den Stadtverkehrslinien 101 und 102 sowie mit den Regionalverkehrslinien 105, 107, 108, 109, 111, 112, 119, 629.</li> </ul>
Hohenstein-Ernstthal, Bahnhof:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknüpfungspunkt der KBS 510 und 540 mit den Stadtverkehrslinien 1 und 2 sowie mit den Regionalverkehrslinien 113, 115, 116, 120, 122, 124, 125, 126, 191, 256.</li> </ul>
Limbach-Oberfrohna, Rathaus:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknüpfungspunkt der Stadtverkehrslinien C1 und C2 und der Linien 122, 123, 253, 254, 256, 526 (Bahnersatzverkehr), 656 und 657.</li> </ul>
Crimmitschau, Bahnhof:
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verknüpfungspunkt zwischen der KBS 530 mit der Stadtverkehrslinie 128 sowie den Regionalbuslinien 119, 158, 159, 160, 170, 171 (und 354).</li> </ul>

<sup>59</sup> Erschlossene Siedlungsfläche unter Zugrundelegung eines Haltestelleneinzugsradius von 300 m.

<sup>60</sup> Es sind alle Linien aufgeführt, die den Verknüpfungspunkt bedienen. Nicht berücksichtigt ist, ob eine direkte zeitliche Verknüpfung gegeben ist.

<p>Werdau, Bahnhof:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verknüpfungspunkt zwischen der KBS 530 mit der Stadtverkehrslinie 168 sowie den Regionalbuslinien 129, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 167 und 169.</li></ul>
<p>Werdau, Johannisplatz:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verknüpfungspunkt zwischen der Stadtverkehrslinie 168 mit den Regionalbuslinien 129, 160, 162, 163, 164, 165 und 167.</li></ul>
<p>Wilkau-Haßlau, Stadtzentrum:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verknüpfungspunkt zwischen der KBS 535 und den Linien 13, 135, 136, 137, 148 und 156</li></ul>
<p>Meerane, Markt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verknüpfungspunkt der Linien 105, 106, 110, 170 und der Sonderlinien – speziell im Schülerverkehr</li></ul>
<p>Lichtenstein, Bahnhof:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verknüpfungspunkt der KBS 523 mit den Linien 108, 115, 117, 118 und 152/251.</li></ul>
<p>Oberlungwitz, Rathaus:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verknüpfungspunkt der Linien 125 und 152/251.</li></ul>
<p>Kirchberg, Wartehalle bzw. Post:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verknüpfungspunkt der Linien 136, 156, 177</li></ul>
<p>Waldenburg, Markt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verknüpfungspunkt der Linien 110, 112, 123, 120, 325, 629 sowie anderer Sonderlinien und freigestellter Schülerverkehre</li></ul>

Insbesondere im Schülerverkehr existieren weitere Verknüpfungshaltestellen an denen relevante Umsteigebeziehungen bestehen (z. B. Langenchursdorf, Wolfsschlucht).



## 4 Nachfragesituation

Nachfolgend werden die wesentlichen Eckpunkte der Nachfragesituation im Landkreis Zwickau zusammenfassend dargestellt. Als Datengrundlage dient die Verkehrserhebung des VMS von 2002/2003<sup>61</sup>.

Für eine grundsätzliche Bewertung im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans sind die vorliegenden Daten ausreichend. In der Detailbetrachtung einzelner Linien und Regionen ist zu berücksichtigen, dass sich seit der VMS-Verbunderhebung Angebot und Liniennetz teilweise wesentlich geändert haben, so dass es in Folge von Netz-/ Angebotsveränderungen zu Verschiebungen bzw. Veränderungen der Nachfrage gekommen sein dürfte.

Nach Einschätzung der Verkehrsunternehmen ist die Nachfragesituation im Busverkehr des Landkreises Zwickau innerhalb der letzten Jahre weitgehend stabil geblieben. Leichte Rückgänge sind in den vom Schulverkehr geprägten Linien festzustellen.

Eine detaillierte Darstellung der Nachfragesituation mit Stand 2002/2003 nach den damaligen Landkreisen Chemnitzer Land und Zwickauer Land ist den Nahverkehrsplänen 2006 zu entnehmen.

Seite | 43

### 4.1 Linienbezogene Nachfrage

Die höchste Nachfrage im Nahverkehrsraum des Landkreises Zwickau zeigt der Raum Glauchau – Meerane. Die Linie 105 (Glauchau – Meerane) weist hierbei mit annähernd 427.000 Fahrgästen pro Jahr mit Abstand die stärkste Fahrgastnachfrage (Gesamtnachfrage) auf. Die Linie verbindet mit einem attraktiven und übersichtlichen Bedienungsangebot die Kernstadt von Glauchau mit dem Zentrum und den westlich des Zentrums gelegenen dicht besiedelten Wohngebieten von Meerane sowie dem Fachmarktzentrum.

Annähernd 270.000 Fahrgäste pro Jahr verkehren im Stadtverkehr Glauchau. Die Linie 103 hatte zum Zeitpunkt der Verbunderhebung mit etwa 230.000 Fahrgästen die höchste Nachfrage im Stadtverkehr. Zum Fahrplanwechsel August 2009 übernahm die Regionalbuslinie 105 die Erschließungsaufgaben der Linie 103 in Glauchau.

---

<sup>61</sup> Quelle: Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH, Vorbereitung und Durchführung statistischer Erhebungen im Verbundraum des Verkehrsverbundes Mittelsachsen 2002/03 - Abschlussbericht, ISUP Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH (Dresden, 01/2004)

Als zentrenverbindende Linie im Norden des Landkreises hat die Linie 160 (Fraureuth – Werdau – Crimmitschau – Gösau) mit gut 205.000 Fahrgästen pro Jahr eine überdurchschnittliche Nachfrage. Die zwischen Fraureuth und Gösau verkehrende Linie dient im Wesentlichen der Anbindung der an die Mittelzentren Werdau und Crimmitschau angrenzenden Kommunen an die Arbeitsplatz- und Versorgungsschwerpunkte der Region.

## 4.2 Bewertung der Nutzungsintensität

In den Nahverkehrsplänen 2006 der ehemaligen Landkreise Chemnitzer Land und Zwickauer Land wurde auf der Grundlage der VMS-Verbunderhebung 2002/ 2003 eine Bewertung der ÖPNV-Nutzungsintensität, d.h. der Marktausschöpfung im SPNV und im straßengebundenen ÖPNV, nach Städten und Gemeinden vorgenommen. Nachfolgend werden die wichtigsten Ergebnisse dargestellt.

- Die größte Nutzungsintensität im Gesamt-ÖPNV im Landkreis Zwickau erreicht die Stadt Wilkau-Haßlau (2003 etwa 55 Ein-/ Aussteiger pro Einwohner und Jahr). Es ist anzunehmen, dass die hohen Kennwerte auf die räumliche Nähe zum Oberzentrum Zwickau sowie auf die, gegenüber den anderen Landkreisgemeinden, deutlich höhere Bevölkerungsdichte und die gute Erschließungswirkung (Bus und Bahn) zurückzuführen sind.
- Überdurchschnittlich hohe Werte der ÖPNV-Nutzung sind bei Städten und Gemeinden im direkten Umfeld der Oberzentren Chemnitz und Zwickau festzustellen (Wilkau-Haßlau 55 Fahrten pro Einwohner und Jahr, Glauchau 54, Hohenstein-Ernstthal 47, Lichtentanne 44, Limbach-Oberfrohna 35)
- Gering ausgeprägt ist die ÖPNV-Nutzung in den ländlich geprägten und nur vom Busverkehr erschlossenen Gemeinden (Callenberg, Schönberg, Oberwiera, Langenbernsdorf, Neukirchen und Dennheritz mit jeweils rund 10 Fahrten pro Einwohner und Jahr bzw. weniger im Jahr 2003).
- Die an das SPNV-Netz angebotenen Städte und Gemeinden sind in der Tendenz durch eine höhere Marktausschöpfung im Gesamt-ÖPNV geprägt.

## 4.3 Nachfragesituation und Nutzerverhalten in den Stadtverkehren

### Stadtverkehr Glauchau

Der Stadtverkehr Glauchau wurde im August 2009 grundlegend modifiziert. 2003 lag die Fahrgastnachfrage im Stadtbusverkehr Glauchau bei etwa 270.000 Einsteigern pro Jahr (inkl. der damaligen Linien 103), was im Vergleich zu den anderen Stadtverkehren im Landkreis Zwickau als überdurchschnittlich hoch zu bewerten ist.



## **Stadtverkehr Limbach-Oberfrohna**

Der Stadtbusverkehr Limbach-Oberfrohna weist mit etwa 160.000 Einsteigern pro Jahr (Stand 2003) die zweithöchste Fahrgastnachfrage bei den Stadtverkehren im Landkreis Zwickau auf. Die Nachfrage verteilt sich relativ gleichmäßig auf die Stadtlinien C1 und C2, wobei die Linie C2 mit gut 85.000 Fahrgästen pro Jahr die etwas höhere Nachfrage generieren kann.

Obwohl auch am Samstag ein vergleichsweise gutes Bedienungsangebot vorgehalten wird, ist die Nachfrage im Verhältnis zu den Werktagen gravierend gering (Samstag rund 11 % der Mo-Fr-Nachfrage).

In Limbach-Oberfrohna erreicht der Umsteigeverkehr einen Anteil von gut 15%. Die Nähe zur Stadt Chemnitz lässt darauf schließen, dass der vergleichsweise hohe Umsteiger-Anteil auf das Umsteigen in Richtung Oberzentrum zurückzuführen ist.

Dominierender Wegezweck an Wochentagen ist der Einkaufs- und Besorgungsverkehr mit ca. 59 % aller Fahrten. Der Stadtverkehr Limbach-Oberfrohna ist somit ein ausgeprägter „Einkaufsbus“. Der Wegezweck „Freizeit/ Urlaub“ hat einen Anteil von ca. 25%, Fahrten zur Schule und Ausbildung einen Anteil von insgesamt ca. 10%.

## **Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal**

Insgesamt erreicht der Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal eine Gesamtnachfrage von etwa 90.000 Einsteigern pro Jahr. Die größte Fahrgastnachfrage besitzt mit annähernd 90 % die Stadtbuslinie 1.

Die Wochenendverkehrstage Samstag und Sonn-/ Feiertag weisen im Verhältnis zu den Werktagen (Montag - Freitag) eine deutlich geringere Nachfrage auf, da das Bedienungsangebot am Wochenende extrem ausgedünnt wird (Samstag rund 5 % der Mo-Fr-Nachfrage).

Auf beiden Stadtverkehrslinien ist der Umsteigeverkehr mit maximal ca. 5% vergleichsweise gering und deutet auf eine hohe Bedeutung des Stadtverkehrs für die lokale Verkehrsnachfrage hin.

Der Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal erreicht im Vergleich zu anderen Stadtverkehren eine etwas breitere Zielgruppenausrichtung. Neben der Zielgruppe „Einkauf/ Besorgung“ (ca. 46% aller Wege) nehmen auch die Fahrten mit dem Wegezweck „Freizeit/ Urlaub“ (ca. 24 %) und Fahrten zur Schule und Ausbildung (ca. 21 %) hohe Stellenwerte ein.

## **Stadtverkehr Crimmitschau**

Mit etwa 49.000 Fahrgästen im Jahr (Stand 2003) weist der Stadtverkehr Crimmitschau eine geringe jährliche Gesamtnachfrage auf.

Der Stadtverkehr wird nahezu ausschließlich systemintern genutzt, was der sehr geringe Umsteigeanteil von unter 2 % belegt.

Dominierender Wegezweck an Wochentagen ist mit etwa 80 % aller Fahrten der Einkaufs- und Besorgungsverkehr. Auch der Stadtverkehr Crimmitschau ist somit ein ausgeprägter „Einkaufsbus“. Fahrten zur Schule und Ausbildung sind mit weniger als 1% deutlich unterrepräsentiert.

### **Stadtverkehr Werdau**

Auch der Stadtverkehr Werdau erreicht mit ca. 48.000 Fahrgästen im Jahr eine geringe Gesamtnachfrage.

Ähnlich wie der Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal hat auch der Stadtverkehr Werdau eine etwas breitere Zielgruppenausrichtung. Zwar dominiert der Einkaufs- und Besorgungsverkehr mit etwa 50 %, aber sowohl der Freizeitverkehr (ca. 31 %) als auch der Schul- und Ausbildungsverkehr (ca. 12 %) nehmen maßgeblich Anteil am Verkehrsaufkommen im Stadtverkehr.



## **5 Stärken-/ Schwächen-Analyse**

Seit der Bewertung des ÖPNV im Rahmen der letzten Fortschreibung der Nahverkehrspläne im VMS in den Jahren 2005/2006 hat sich das ÖPNV-Angebot punktuell verändert.

In den folgenden Kapiteln sind Kernaussagen der Stärken-/ Schwächenanalyse im Landkreis Zwickau dargestellt (Stand 2009).

Eine vertiefende Bewertung der Stärken und Schwächen im ÖPNV nach den beiden Teilräumen „Altkreis Zwickauer Land“ und „Altkreis Chemnitzer Land“ (Stand 2005/2006) ist den Nahverkehrsplänen 2006 zu entnehmen.

Seite | 47

### **5.1 Bewertung der Regionalbusverkehre**

#### **5.1.1 Erschließungsqualität**

Die zentralen Siedlungsbereiche im Landkreis Zwickau sind auf Basis der Regionalbus- und Stadtbushaltestellen sowie der SPNV-Haltestellen räumlich gut durch den ÖPNV erschlossen.

Die räumliche Lage des Landkreises zwischen den beiden Oberzentren Chemnitz und Zwickau sowie die starke Ausrichtung der ÖPNV-Struktur auf die Oberzentren trägt wesentlich zur Erschließung des Landkreises und insbesondere der an die beiden Oberzentren angrenzenden Gemeinden bei.

Eine hohe Erschließungswirkung geht zudem vom Nachbarortsverkehr des Stadtbusverkehrs Zwickau aus, der Wilkau-Haßlau (Linie 13/ 136), Hartmannsdorf und Königswalde (Linie 18) sowie Lichtentanne und Stenn (Linie 29) direkt an das Oberzentrum Zwickau anbindet.

Erschließungsdefizite gibt es in den nördlichen, weniger dicht besiedelten Landkreisegebieten. Traditionell nicht durch den Regionalverkehr erschlossen sind die nördlichen Ortsteile Neukirchen und Breitenbach, die nördlichen Ortsteile von Waldenburg sowie die um Remse liegenden Bereiche. Erschließungsaufgaben im Schulverkehr werden hier z. T. durch Sonderlinien übernommen.

Nicht direkt im ÖPNV-Netz erschlossen sind außerdem die Ortschaften Wulm und Berthelsdorf der nordöstlichen an die Stadt Zwickau angrenzenden Gemeinde Mülsen.

## **5.1.2 Bedienungs- und Verbindungsqualität**

### **Anbindung der Mittelzentren**

Insgesamt ist ein Großteil der Stadt-/ Gemeindehauptorte im Landkreis Zwickau mindestens stündlich an ihr zugehöriges Mittelzentrum angebunden. Einige der Linien verfügen dabei über ein vertaktetes Bedienungsangebot.

Für mehrere Städte und Gemeinden stellt eine umsteigefreie Verbindung das Grundangebot in die Mittelzentren dar. Auf einigen Relationen sind die Mittelzentren nur mit einmaligem Umsteigen erreichbar, einige Direktverbindungen werden nur zeitweise angeboten.

#### **Mittelzentrum Glauchau**

Das Mittelzentrum Glauchau ist aus den meisten Stadt-/ Gemeindehauptorten des mittelzentralen Bereiches mindestens stündlich erreichbar. Ausnahmen bilden die Gemeinden Niederfrohna, Oberwiera und Schönberg. Hier bestehen lediglich unregelmäßige Anbindungen an das Mittelzentrum.

Für die Verbindungen von Lichtenstein und St. Egidien wirkt sich die Bedienungsqualität der City-Bahn (KBS 523) positiv aus. Zwischen Meerane und Glauchau bietet die Linie 105 einen 30-Minuten-Takt.

Lediglich aus Lichtenstein, Hohenstein-Ernstthal Bahnhof, St. Egidien Bahnhof, Meerane, Waldenburg und Remse ist das Mittelzentrum i.d.R. umsteigefrei erreichbar, für alle anderen Kommunen ist mindestens ein einmaliger Umstieg erforderlich.

#### **Mittelzentraler Städteverbund „Sachsenring“**

Für die Bewertung der Verbindungsqualität zu den Städten des Mittelzentralen Städteverbundes „Sachsenring“ sind lediglich die angrenzenden Gemeinden Bernsdorf, Callenberg, Gersdorf, und Oberlungwitz relevant.

Die jeweiligen Städte des Mittelzentralen Städteverbundes „Sachsenring“ sind aus allen umliegenden relevanten Stadt-/ Gemeindehauptorten regelmäßig stündlich erreichbar. Positiv wirken sich hier die stündlichen Vertaktungen der Regionallinien 116 und 251 für die Anbindung von Bernsdorf und Gersdorf an Lichtenstein aus.

Größere Bedienungslücken bestehen in der Anbindung von Callenberg in Richtung des zugehörigen Mittelzentrums Hohenstein-Ernstthal.

Von fast allen relevanten Stadt-/ Gemeindehauptorten ist das zugehörige Mittelzentrum ohne Umsteigen zu erreichen. Einzige Ausnahme bildet hier Gersdorf, von dem aus Lichtenstein durch mindestens einmaliges Umsteigen zu erreichen ist.

#### **Mittelzentrum Limbach-Oberfrohna**

Die Gemeinde Niederfrohna (mittelzentraler Bereich im Landkreis Zwickau) ist unregelmäßig und mit einzelnen Bedienungslücken an das relevante Mittelzentrum Limbach-Oberfrohna angebunden. Aufgrund der Linienführung sind die Fahrzeiten teilweise vergleichsweise lang. Das Mittelzentrum ist umsteigefrei erreichbar.



### **Mittelzentrum Werdau**

Die Mehrheit der Stadt-/ Gemeindehauptorte im mittelzentralen Bereich verfügt über ein stündliches Bedienungsangebot mit einmaliger Umsteigeeerfordernis in Richtung des Mittelzentrums Werdau. Einige der betroffenen Kommunen haben ein in Ansätzen stündliches Angebot, welches jedoch zum Teil erhebliche Lücken aufweist. Lediglich einzelne Fahrten bilden das Bedienungsangebot auf der Relation Neukirchen nach Werdau. Hier wird die Bedienungsqualität als unzureichend bewertet.

Aus Richtung Crimmitschau bietet sich durch Überlagerung der Angebote im SPNV und Busverkehr ein 30-/ 60-Minuten-Takt.

Umsteigefreie Verbindungen bestehen von Langenbernsdorf, Crimmitschau und Fraureuth. Von allen anderen Stadt-/Gemeindehauptorten ist Werdau i.d.R. mit einem einmaligen Umsteigen zu erreichen. Bei den Verbindungen aus Hirschfeld, Kirchberg, Mülsen und Neukirchen bestehen viele Verbindungen mit unattraktiven Umsteigezeiten (> 20 Minuten).

Bei SPNV-Verbindungen wirkt sich die periphere Lage des Bahnhofs Werdau grundsätzlich nachteilig aus, so dass in Werdau i. d. R. ein zusätzlicher Umsteigevorgang in Richtung Innenstadt erforderlich ist.

### **Mittelzentrum Crimmitschau**

Für die Bewertung der Verbindungsqualität zum Mittelzentrum Crimmitschau (Lage am nordwestlichen Rand des Landkreises) sind lediglich die angrenzenden Gemeinden Dennheritz, Neukirchen und Langenbernsdorf relevant.

Von Neukirchen besteht i. d. R. ein regelmäßiges stündliches und umsteigefreies Bedienungsangebot.

Aus Dennheritz ist Crimmitschau regelmäßiges alle zwei Stunden mit einmaligem Umstieg in Meerane zu erreichen. Darüber hinaus gibt es eine direkte, jedoch sehr unregelmäßig verkehrende Verbindung.

Aus Langenbernsdorf besteht jede bis mindestens alle zwei Stunden ein Angebot in Richtung des Mittelzentrums, es ist mindestens ein einmaliger Umstieg erforderlich.

## **Anbindung der Oberzentren**

### **Oberzentrum Zwickau**

In der Regel wird ein stündliches Angebot aus den relevanten Kommunen in Richtung des Oberzentrums Zwickau gewährleistet. Wilkau-Haßlau und Lichtentanne profitieren durch die Einbindung in den Stadtverkehr Zwickau und verfügen über eine 20- bzw. 30-minütige Taktverbindung in das Oberzentrum. Ein vertaktetes stündliches Bedienungsangebot besteht von Wildenfels und Lichtenstein nach Zwickau.

Auf der zentrenverbindenden Relation Glauchau – Zwickau verkehrt halbstündlich die Regionalbahn RB 30 (Zwickau – Dresden). Verdichtet wird das Angebot durch eine stündliche Verbindung des Regionalexpress Nürnberg – Dresden.

Aus Meerane werden etwa drei Verbindungen pro Stunde in/ aus Richtung Zwickau vorgehalten, etwa die Hälfte der Verbindungen mit dem SPNV bzw. mit Umstieg auf den SPNV.

Nur wenige Orte verfügen lediglich über ein unregelmäßiges Bedienungsangebot in/ aus Richtung Zwickau (z. B. Langenbernsdorf, Langenweißbach). Die Verbindungen von Oberwiera, Remse und Schönberg weisen im Tagesverlauf größere Bedienungslücken auf.

Das Oberzentrum ist aus fast allen Stadt- und Gemeindehauptorten des Landkreises mit maximal einem Umstieg erreichbar. Aus den im Verdichtungsraum Zwickau gelegenen Kommunen bestehen weitgehend umsteigefreie Anbindungen.

Bei Umsteigeverbindungen zwischen Fraureuth und Zwickau sind vielfach Verbindungen mit unattraktiven Umsteigezeiten (> 20 Minuten) festzustellen.

Im Hinblick auf die allgemeine Zunahme des oberzentral orientierten Einkaufs- und Freizeitverkehrs am Abend ist als Schwäche einzustufen, dass auf den meisten Buslinien im Regionalverkehr bereits zwischen 19.00 und 20.00 Uhr (am Samstag zum Teil deutlich früher) das Angebot eingestellt wird. Lediglich der SPNV bietet einen längeren Bedienungszeitraum. Im Busverkehre wurden die Angebote vor dem Hintergrund der sukzessiv rückläufigen Nachfrage und der eingeschränkten Finanzierungsmöglichkeiten in den letzten Jahren angepasst.

### **Oberzentrum Chemnitz**

Für die Bewertung der Verbindungsqualität zum Oberzentrum Chemnitz sind lediglich die im Verdichtungsraum Chemnitz gelegenen Städte und Gemeinden sowie die Gemeinde Callenberg relevant.

Aus den Städten Limbach-Oberfrohna, Hohenstein-Ernstthal und Oberlungwitz ist das Oberzentrum mindestens durch ein stündliches vertaktetes Angebot zu erreichen. Von Limbach-Oberfrohna aus verkehrt zudem eine Schnellbus-Linie (Linie 526) als Bahnersatzverkehr mit einer Reisezeit von nur 30 Minuten.

Aus fast allen anderen Kommunen besteht i. d. R. ein unvertaktetes stündliches Angebot, nur aus der Gemeinde Niederfrohna wird lediglich ein unregelmäßiges Bedienungsangebot vorgehalten.

Für die Städte Hohenstein-Ernstthal, Oberlungwitz und Limbach-Oberfrohna stellt das Grundangebot für Fahrten in das Oberzentrum Chemnitz i. d. R. eine umsteigefreie Verbindung dar. Aus den anderen Stadt-/ Gemeindehauptorten ist ein einmaliger Umstieg erforderlich.

Bei Umsteigeverbindungen aus Waldenburg, Callenberg und Gersdorf nach Chemnitz sind vielfach Verbindungen mit unattraktiven Umsteigezeiten (> 20 Minuten) festzustellen.

### 5.1.3 Parallelverkehre

Auf einigen ÖPNV-Korridoren im Landkreis Zwickau bestehen parallele Linienwegführungen des SPNV und des Busverkehrs. In der Regel ist die konkurrierende Wirkung in diesen Bereichen eher gering, da die Bahn in Folge der Lage der Haltepunkte teilweise keine umfassende Erschließungswirkung erreicht. In diesen Bereichen dient der Busverkehr u. a. der Feinerschließung.

Im nordöstlichen Kreisgebiet bestehen sowohl räumlich als auch zeitlich Parallelverkehre zur KBS 510 („Sachsen-Franken-Magistrale“), deren konkurrierende Wirkung zum Teil als hoch eingestuft wird. Die Bahn erreicht aufgrund der Anzahl an Haltepunkten in diesem Bereich eine relativ hohe Erschließungswirkung. Der Busverkehr erreicht aufgrund der peripheren Lage einiger Bahnhöfe eine höhere Erschließungswirkung gegenüber dem Bahnverkehr und erschließt zusätzlich abseits der Bahn gelegene Siedlungsbereiche.

Gleiches gilt für die Überlagerung der Buslinien 108, 115 und 139 mit der KBS 523 zwischen Glauchau, St. Egidien bzw. Stollberg und Lichtenstein.

Auf allen anderen Abschnitten mit erkennbaren Parallelverkehren ist deren konkurrierende Wirkung gering.

In allen betroffenen Korridoren mit Parallelverkehren zwischen Bahn und Bus ist zu prüfen, inwiefern, unter Berücksichtigung erforderlicher paralleler Linienführungen (z. B. Schülerverkehre), konkurrierende Verkehrsleistungen abgebaut werden können. In den Bahnkorridoren ist der Bahnverkehr gegenüber dem Busverkehr zu priorisieren, sofern dieser nicht Bedienungsfunktionen übernimmt, die der Bahnverkehr nicht erfüllen kann (z. B. Feinerschließung).

## 5.2 Bewertung der Stadtverkehre

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung wurden 2005/06 alle fünf Stadtverkehre im Kreisgebiet hinsichtlich Bedienungsangebot, Transparenz und Nachfragewirksamkeit analysiert und bewertet.<sup>62</sup> Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der Stärken- und Schwächen-Analyse sowie besondere Auffälligkeiten dargestellt.

---

<sup>62</sup> Der Stadtverkehr der Stadt Zwickau liegt in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Zwickau und ist Bestandteil eines eigenständigen NVP.

## Stadtbusverkehr Glauchau

*Hinweis: Durch die Umstrukturierungen zum Fahrplanwechsel August 2009 ergeben sich maßgebliche Änderungen in der Zuordnung des Fahrgastaufkommens im Stadtverkehr Glauchau zu den Linien. Der Regionalverkehr übernimmt einen großen Anteil der Nachfrage (Linie 105 in dichtem Takt). Aktuelle Zahlen zur Fahrgastnachfrage liegen derzeit noch nicht vor, daher wird auf Aussagen hinsichtlich der Marktausschöpfung an dieser Stelle verzichtet.*

Seite | 52

Im Stadtverkehr Glauchau sind vorrangig folgende Stärken und Schwächen herauszustellen:

- attraktives und transparentes Bedienungsangebot auf den Stadtbuslinien 101 mit weitgehend einheitlichem Linienweg<sup>63</sup>
- Regionalbuslinie 105 erschließt im 30-Minuten-Takt weite Teile der Kernstadt und übernimmt Stadtverkehrsaufgaben
- die Linie 102 verkehrt nur an ausgewählten (drei) Tagen und hat lediglich ergänzenden Charakter
- undifferenzierte Linienbezeichnung im Stadtverkehr (kein „Produkt“ erkennbar)
- kein Angebot am Wochenende
- systematische Verknüpfung der Stadtverkehrslinien am Bahnhof Glauchau zur Linie 105 in/ aus Richtung Meerane, die Linie 101 hat außerdem Anschluss zur KBS 523 (CityBahn Chemnitz)
- befriedigende Erschließungsqualität von etwa 65 % im Stadtbusverkehr
- Erschließung der innenstadtnahen Bereiche sowie der Robert-Koch-Siedlung ist durch die Regionalbuslinie 105 gewährleistet
- Erschließungsdefizite im Stadtbusverkehr bestehen nördlich der Bahnstrecke sowie südöstlich der Innenstadt (Erschließung durch Regionalbus weitgehend gewährleistet, tendenziell geringe Potenziale)
- die Infrastruktur ist größtenteils nicht barrierefrei ausgestaltet

---

<sup>63</sup> Die Linie 101 verkehrt im Kleinbusbetrieb.



## Stadtbusverkehr Limbach-Oberfrohna

- der Stadtverkehr erreicht eine Nachfrage von rund 160.000 Fahrgästen im Jahr
  - ausgeglichene Nachfrage über beide Stadtverkehrslinien
- die Marktausschöpfung liegt bei 8 Fahrten pro Einwohner und Jahr
  - unterdurchschnittliche Marktausschöpfung im Vergleich zu anderen Stadtbusverkehren in der gleichen Größenordnung und mit entsprechender Zentralität und Struktur
  - auch im Vergleich zu anderen Stadtverkehren im VMS-Gebiet vergleichsweise geringe Marktausschöpfung
  - aktivierte Nachfrage entspricht nicht der Qualität des Stadtverkehrsangebotes (durchgängig 30-Min.-Takt, 15-Minuten-Takt vormittags auf C1)
- dominierender Wegezweck über alle Verkehrstage ist der Einkaufs- und Besorgungsverkehr
  - Stadtverkehr Limbach-Oberfrohna ist „Einkaufsbus“
- attraktives Bedienungsangebot mit dichter Vertaktung und einheitlichen Linienwegen im Stadtverkehr
- Defizite in der Netzgestaltung durch teilweise umwegige Linienführung und Überlagerung der Linien
- sehr geringe Fahrgastnachfrage am Samstag im Vergleich zur Gesamtfahrgastnachfrage trotz angebotenen 60-Minuten-Takt auf beiden Linien
- kein Bedienungsangebot am Sonntag
- befriedigende Erschließungsqualität von etwa 70 % im Stadtbusverkehr (nur Kernstadt)
- keine Erschließung der eingemeindeten Stadtteile im Stadtbusverkehr (Erschließung z. T. durch Regionalbusse gewährleistet)
- negativ wirkt sich das Fehlen eines nutzergerecht ausgebauten und betrieblich optimalen ZOB am Rathaus aus

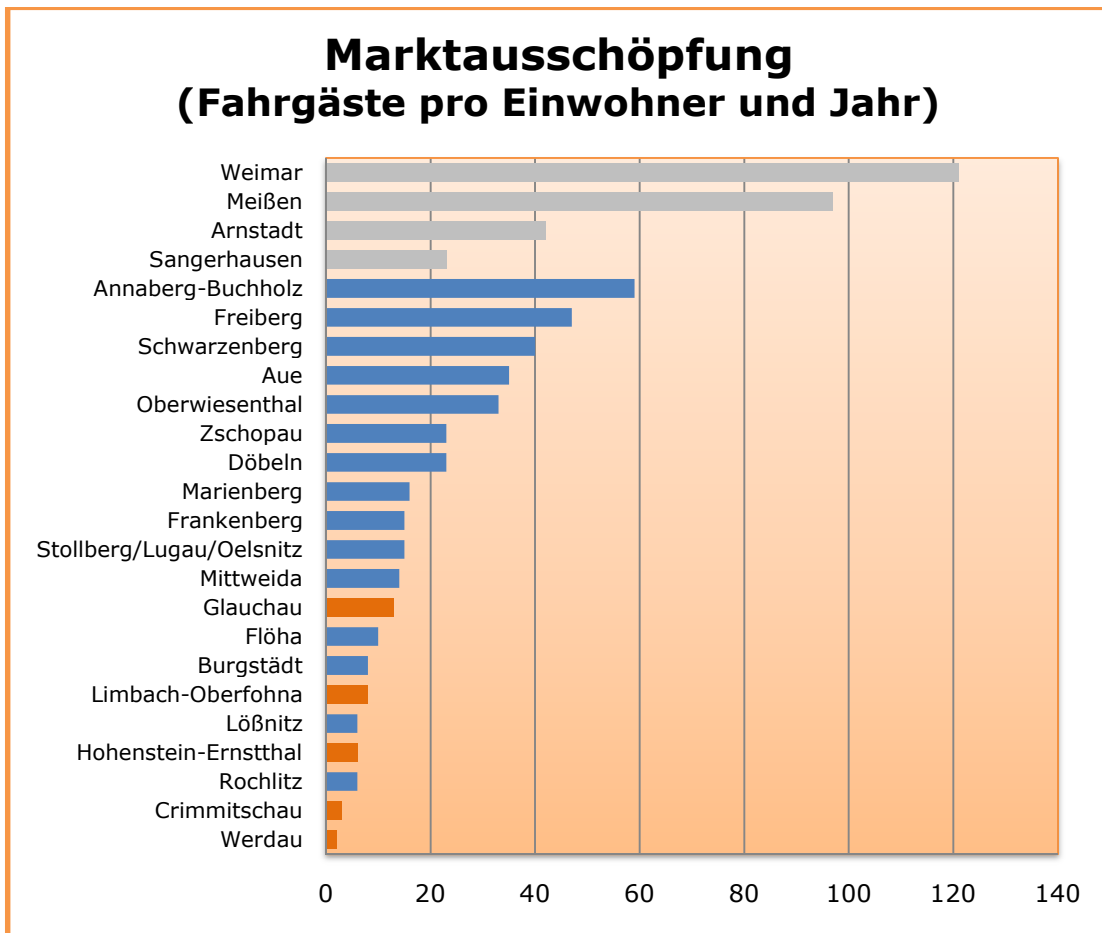


Abbildung 3:  
Marktausschöpfung der Stadtverkehre im Landkreis Zwickau (Stand 2006) im Vergleich mit anderen Stadtbusverkehren im VMS-Gebiet und mit anderen ausgewählten Stadtbusverkehren in Klein- und Mittelstädten<sup>64</sup>

### Stadtbusverkehr Hohenstein-Ernstthal

- der Stadtverkehr erreicht eine Nachfrage von rund 90.000 Fahrgästen im Jahr
- ca. 88 % der Gesamtnachfrage entfällt auf die Stadtbuslinie 1
- die Marktausschöpfung liegt bei 8 Fahrten pro Einwohner und Jahr
  - unterdurchschnittliche Marktausschöpfung im Vergleich zu anderen Stadtbusverkehren in der gleichen Größenordnung und mit entsprechender Zentralität und Struktur
  - auch innerhalb des VMS-Gebietes erreicht der Stadtbusverkehr in Hohenstein-Ernstthal einen geringen Wert

<sup>64</sup> Datenquelle: Nahverkehrspläne der acht Landkreise im VMS-Gebiet 2006 (Planungsgruppe Nord, Kassel; im Auftrag des Verkehrsverbundes Mittelsachsen)



- Mängel in der Transparenz des Stadtverkehrs aufgrund fehlender Vertaktung und unregelmäßiger Bedienung zweier Linienwege
- stark eingeschränktes Angebot am Wochenende auf der Stadtverkehrslinie 1, Linie 2 ist am Wochenende ohne Bedienungsangebot
- Anschluss der Stadtverkehrslinien am Bahnhof Hohenstein-Ernstthal
- deutliche Verbesserung der Umsteigesituation Bus/ Bahn seit Eröffnung des neuen ZOB Hohenstein-Ernstthal (modernes Erscheinungsbild, hohe Qualität hinsichtlich des baulichen Zustands)
- sehr hohe Erschließungswirkung von über 90 % im Stadtbusverkehr

### **Stadtbusverkehr Werdau**

- der Stadtverkehr (Linie 168) erreicht eine Nachfrage von rund 48.000 Fahrgästen im Jahr
- die Marktausschöpfung liegt bei 2 Fahrten pro Einwohner und Jahr
  - deutlich unterdurchschnittliche Marktausschöpfung im Vergleich zu anderen Stadtbusverkehren in der gleichen Größenordnung und mit entsprechender Zentralität und Struktur
  - geringster Wert innerhalb des VMS-Gebietes
- der Stadtverkehr ist trotz der im Dezember 2009 realisierten Verbesserungen aufgrund der nur in Ansätzen vorhandenen Vertaktung und der uneinheitlichen, umwegigen Linienführung weiterhin nicht attraktiv genug, um zusätzliche (neue) Kundengruppen ansprechen zu können
- undifferenzierte Linienbezeichnung im Stadtverkehr (kein „Produkt“ erkennbar)
- am Wochenende kein Bedienungsangebot
- hohe Erschließungswirkung von etwa 85 % im Stadtbusverkehr, lediglich einzelne Siedlungsbereiche sind nicht im Stadtverkehr erschlossen
- Stadtbus als „Ergänzungsangebot“ zum Regionalbusverkehr

### **Stadtbusverkehr Crimmitschau**

- der Stadtverkehr erreicht eine Nachfrage von rund 49.000 Fahrgästen im Jahr
- die Marktausschöpfung liegt bei 3 Fahrten pro Einwohner und Jahr
  - deutlich unterdurchschnittliche Marktausschöpfung im Vergleich zu anderen Stadtbusverkehren in der gleichen Größenordnung und mit entsprechender Zentralität und Struktur
  - im Vergleich zur Angebotsqualität im Stadtverkehr durchschnittliche Marktausschöpfung
  - auch innerhalb des VMS-Gebietes erreicht der Stadtbusverkehr in Crimmitschau einen sehr geringen Wert

- der Stadtverkehr ist trotz der im Dezember 2007 realisierten Verbesserungen aufgrund der nicht konsequent durchgängigen Vertaktung und der nicht einheitlichen, umwegigen Linienführung nicht attraktiv genug, um in spürbarer Größenordnung zusätzliche Kundenpotenziale aktivieren zu können
- undifferenzierte Linienbezeichnung im Stadtverkehr (kein „Produkt“ erkennbar)
- am Wochenende kein Bedienungsangebot
- fehlende systematische Verknüpfungen am Bahnhof zur KBS 530 und zum Regionalbusverkehr
- Stadtbus als „Ergänzungsangebot“ zum Regionalbusverkehr

## 5.3 Ausstattung und Zustand der Verknüpfungspunkte

Nachfolgend werden die Verknüpfungspunkte mit auffälligen Mängeln und Defiziten hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung, der Benutzerfreundlichkeit und der barrierefreien Nutzbarkeit dargestellt.

Seite | 57

### Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“

Die Schnittstelle Lichtenstein zeichnet sich durch ein insgesamt ansprechendes Erscheinungsbild und eine angemessene Ausstattungsqualität mit Fahrgastunterständen, Sitzmöglichkeiten etc. aus. Eine barrierefreie Nutzbarkeit des Haltestellenbereiches ist jedoch nicht gegeben.



Abbildung 4: Verknüpfungshaltestelle Bus/ Schiene „Bahnhof“ Lichtenstein (Stand 2006)

Der Verknüpfungspunkt Bahnhof Glauchau bietet insgesamt eine nicht zufriedenstellende Gesamtsituation. Das direkte Bahnhofsumfeld weist Mängel hinsichtlich der Gestaltungsqualität auf, die Ausstattung und der bauliche Zustand der Haltestelleninfrastruktur sind als unzureichend zu bewerten (barrierefreie Erreichbarkeit des Haltestellenbereiches ist nicht gegeben, zu kleine Wartehallen etc.). Die Umgestaltung der Schnittstelle ist vorgesehen.



Abbildung 5: Haltestelle „Bahnhof“ Glauchau (Stand 2006)

In Limbach-Oberfrohna ist trotz der hohen Bedeutung als Schnittstelle im Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“ kein adäquat ausgebauter ZOB vorhanden. Das Gesamt-erscheinungsbild der Verknüpfungshaltestelle weist gravierende Mängel hinsichtlich der Gestaltungs- und Ausstattungsqualität auf. Positiv herauszustellen ist die Lage-  
gunst der Haltestelle zum Haupteinkaufsbereich.



*Abbildung 6: Verknüpfungshaltestelle Bus/ Bus „Bahnhof“ Limbach-Oberfrohna (Stand 2006)*

## Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“

Die Bushaltestellen am Bahnhof Werdau sind mit Fahrgastunterständen älteren Baujahrs ausgestattet. Der Verknüpfungspunkt weist sowohl gestalterisch als auch funktionell qualitative Mängel auf. Das Erscheinungsbild der Bushaltestellen wird zudem durch eine veraltete Gestaltung und eine sehr niedrige Ausstattungsqualität negativ beeinflusst. Auch das direkte Bahnhofsumfeld zeichnet sich durch deutliche Gestaltungsdefizite aus.



Abbildung 7: Verknüpfungshaltestelle Bus/ Schiene „Bahnhof“ in Werdau (Stand 2006)

Eine ausgebaute zentrale Verknüpfungs-Haltestelle für den Regionalbusverkehr mit innenstadtnaher Lage ist in Werdau nicht vorhanden, was sich insbesondere durch die periphere Lage des Bahnhofs gegenüber der Innenstadt negativ auswirkt. Die Haltestelle Johannisplatz im innenstadtnahen Bereich verfügt über Fahrgastunterstände und ist mit einem elektronischen Fahrgastinformationssystem ausgestattet, bietet jedoch in Anbetracht ihrer Bedeutung im ÖPNV-Netz ein qualitativ niedriges Gesamterscheinungsbild.





Abbildung 8: Verknüpfungshaltestelle Bus/ Bus „Johannisplatz“ in Werdau (Stand 2006)

Das Erscheinungsbild der Schnittstelle Crimmitschau Bahnhof befindet sich in einem insgesamt verbesserungsbedürftigen Zustand (z.B. barrierefreie Nutzbarkeit).



Abbildung 9: Verknüpfungspunkt Bus/ Bus am Bahnhof in Crimmitschau (Stand 2006)

Die Haltestelle „Wartehalle“ in Kirchberg bietet ein freundliches und modernes Erscheinungsbild, die ÖPNV-Infrastruktur ist jedoch insgesamt „sparsam“. Die Haltestelle „Post“ stellt die zugehörige Richtungshaltestelle dar und erreicht eine erkennbar geringere Aufenthaltsqualität. Nachteilig ist zudem die räumliche Trennung der beiden Richtungshaltestellen.



*Abbildung 10: Verknüpfungshaltestelle Bus/ Bus „Wartehalle“ in Kirchberg (Richtungshaltestelle)*



*Abbildung 11: Verknüpfungshaltestelle Bus/ Bus „Post“ in Kirchberg (Richtungshaltestelle)*



## 5.4 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen im ÖPNV des Landkreises Zwickau

Die folgenden Tabellen enthalten eine zusammengefasste Darstellung der aktuell erkennbaren Stärken und Schwächen im Landkreis Zwickau.

Seite | 63

### Allgemein

Tabelle 12:

Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV des Landkreises Zwickau – Allgemein

<b>Stärken des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Organisation über den Verkehrsverbund Mittelsachsen mit einheitlichem Tarif, Planung, Informationen und Vertrieb in weiten Teilen des VMS-Gebietes</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>vergleichsweise hohe Nutzungsintensität im ÖPNV-Jedermannverkehr im Verdichtungsbereich Chemnitz</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>vergleichsweise hohe Nutzungsintensität im ÖPNV-Jedermannverkehr in den im Nachbarortsverkehr der Stadt Zwickau bedienten Kommunen Wilkau-Haßlau und Lichtentanne</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>klare Systemausrichtung auf die zwei Oberzentren Chemnitz und Zwickau</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>unterdurchschnittliche Marktausschöpfung in allen Stadtverkehren aufgrund teilweise gravierender Defizite in der Angebots- und Netzgestaltung</li> </ul>

### Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit

Tabelle 13: Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV des Landkreises Zwickau – Erschließungswirkung/ Erreichbarkeit

<b>Stärken des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>gute Erschließungsqualität im Regionalverkehr</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>gute Erschließungsqualität im SPNV durch die KBS 523 und KBS 510 im zentralen Kreisgebiet</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>kleinere Erschließungsmängel in weniger dicht besiedelten, peripher gelegenen Bereichen</li> </ul>

## Bedienungsqualität/ Fahrplantransparenz

Tabelle 14: Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV des Landkreises Zwickau – Bedienungsqualität/ Fahrplantransparenz

<b>Stärken des ÖPNV</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>gute bis sehr gute Anbindung an die Oberzentren Chemnitz (östliches Kreisgebiet) und Zwickau (westliches und südliches Kreisgebiet)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>befriedigende und tlw. gute Anbindung der Gemeinden an die zugehörigen Mittelzentren im Landkreis</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>gutes Bedienungsangebot im Nachbarortsverkehr von/ nach Zwickau (insb. sehr gute Anbindung auf der Relation Zwickau – Wilkau-Haßlau)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrplankoordinierung RVW/ SVZ im Korridor 13/136 Zwickau – Wilkau-Haßlau (Gemeinschaftsgenehmigung)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>angebotsstarke Busverbindung zwischen Glauchau und Meerane (Linie 105)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>gute bis akzeptable Bedienungsqualität auf den Hauptachsen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>verbessertes Angebot im Korridor Zwickau – Werdau (neue Linie 129 durch Angebotsabstimmung der Linien 129 alt und 131 alt; Linie 131 in Linie 129 integriert)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>umfassende Angebotsabstimmung mit vertakteten Fahrplänen im Stadt-Umland-Verkehr Chemnitz</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>gute Verknüpfung im ÖPNV-Netz mit dem Nachbarlandkreis Mittelsachsen (insbesondere Achse Limbach-Oberfrohna – Hartmannsdorf – Burgstädt – Mittweida)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>hohe Transparenz des ÖPNV-Tariffsystems</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stadtverkehre weisen teilweise gravierende Angebots- und Systemdefizite auf (z. B. Stadtverkehre Werdau, Crimmitschau)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>taktorientiertes Bedienungsangebot ist nur auf wenigen Linien vorhanden</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserungspotenziale in der Angebotskoordinierung im Korridor Zwickau – Mülsen - Lichtenstein</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>tlw. unzureichende/ schwache Verbindungen in die umliegenden Landkreise</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>z.T. Defizite in der Angebotstransparenz (wechselnde Linienführungen, Takt-/ Bedienungs-lücken, Wechsel der Taktzeit-Abfahrtsminute)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>undifferenzierte Linienbezeichnung (insb. im Stadtverkehr) erschwert die Unterscheidung der Linien hinsichtlich ihrer Angebotsqualität etc.</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Angebotsdefizite im Wochenend- und Spätverkehr, insb. in potenzialschwächeren Räumen bei jedoch eher geringen Nachfragepotenzialen</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>verbesserungswürdige Anbindung einiger Freizeit- und Naherholungsziele</li> </ul>



## ÖPNV-Infrastruktur und Beförderungsqualität

Tabelle 15: Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV des Landkreises Zwickau – ÖPNV-Infrastruktur und Beförderungsqualität

<b>Stärken des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>neu ausgebaute Verknüpfungspunkte ZOB Hohenstein-Ernstthal am Bahnhof (eröffnet Dezember 2008)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>moderner Verknüpfungspunkt in Wilkau-Haßlau</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Defizite in der Qualität der Infrastruktur               <ul style="list-style-type: none"> <li>in Limbach-Oberfrohna kein ZOB vorhanden</li> <li>Haltestellen am Bahnhof Glauchau weisen Ausstattungsdefizite auf</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>unzureichende Situation bzgl. der Verknüpfungspunkte in Werdau; fehlende zentrale Verknüpfungs-Haltestelle für den Regionalbusverkehr mit innenstadtnaher Lage</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Haltestellen und Fahrzeuge im Regionalverkehr weitgehend nicht niederflurgerecht ausgebaut/ nicht barrierefrei nutzbar</li> </ul>

## Servicequalität und Tarif

Tabelle 16: Übersicht über die Stärken und Schwächen im ÖPNV des Landkreises Zwickau – Servicequalität und Tarif

<b>Stärken des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>umfangreiches und zielgruppenorientiertes Fahrscheinsortiment</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>weitgehend flächenhaft Vertriebs- und Informationsstellen im VMS</li> </ul>
<b>Schwächen des ÖPNV</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>keine Dynamischen Fahrgastinformations-Systeme an Verknüpfungspunkten</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>fehlende Informationen zu Linienweg und Haltestellen im Bus</li> </ul>

## **6 Prognose der Raum- und Verkehrsentwicklung (Fortschreibung 2009)**

Für die zukünftige Nahverkehrsplanung im Landkreis Zwickau ist neben den heutigen Verkehrsverflechtungen die Entwicklung der allgemeinen Strukturdaten und die Veränderung der Siedlungs- und Gewerbeflächen zu berücksichtigen. Weiterhin von Bedeutung sind Entwicklungen in den Bereichen Versorgungs- und Freizeitverkehr sowie bei den Schulstandorten und Schulverkehrsbeziehungen.

Zu berücksichtigen ist, dass diese Prognosewerte die zu erwartende Entwicklung auf Basis der zum Prognosezeitpunkt anzunehmenden Rahmenbedingungen abbilden. Diese können durch Veränderungen z. B. der wirtschafts-, arbeitsmarkt- oder steuerpolitischen Rahmenbedingungen beeinflusst werden.

Für den aktuellen Nahverkehrsplan des Landkreises Zwickau werden anhand der abgeleiteten Prognosewerte für den Planungszeitraum bis 2015 (bzw. 2020) künftige Potenziale des ÖPNV im Landkreis abgeschätzt.

Die im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrspläne 2005/2006 getroffenen Aussagen bezüglich der Strukturdaten bis 2011 haben weiterhin Bestand.

Die geplanten Umstrukturierungen im Schulnetz wurden mittlerweile umgesetzt, so dass die Auswirkungen im Schülerverkehr bereits heute spürbar sind.

### **6.1 Entwicklung der Raum-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur im Landkreis Zwickau**

#### **Bevölkerungsentwicklung**

Der Landkreis Zwickau ist mitten im bundesweit viel diskutierten „demografischen Wandel“. Neben der Schrumpfung der Bevölkerung bedingt durch Abwanderungen, sind in den letzten Jahren noch verstärkt die Effekte des seit Anfang der 90er Jahre eingetretenen, gravierenden Geburtenrückgangs hinzugekommen. In den nächsten Jahren wird es vor diesem Hintergrund zu deutlichen Veränderungen im Aufbau der Alterspyramide kommen.

Die Bevölkerungsentwicklung wird im Landkreis Zwickau langfristig weiter rückläufig sein. Nach den aktuellen Prognosen des Statistischen Landesamtes des Freistaates Sachsen werden die Einwohnerzahlen langfristig (Betrachtungszeitraum 2008 bis 2020) um weitere 42.000 Einwohner bzw. 11,9 % abnehmen.<sup>65</sup>

---

<sup>65</sup> Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen: 4. Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2020 (Gebietsstand 01.01.2009)



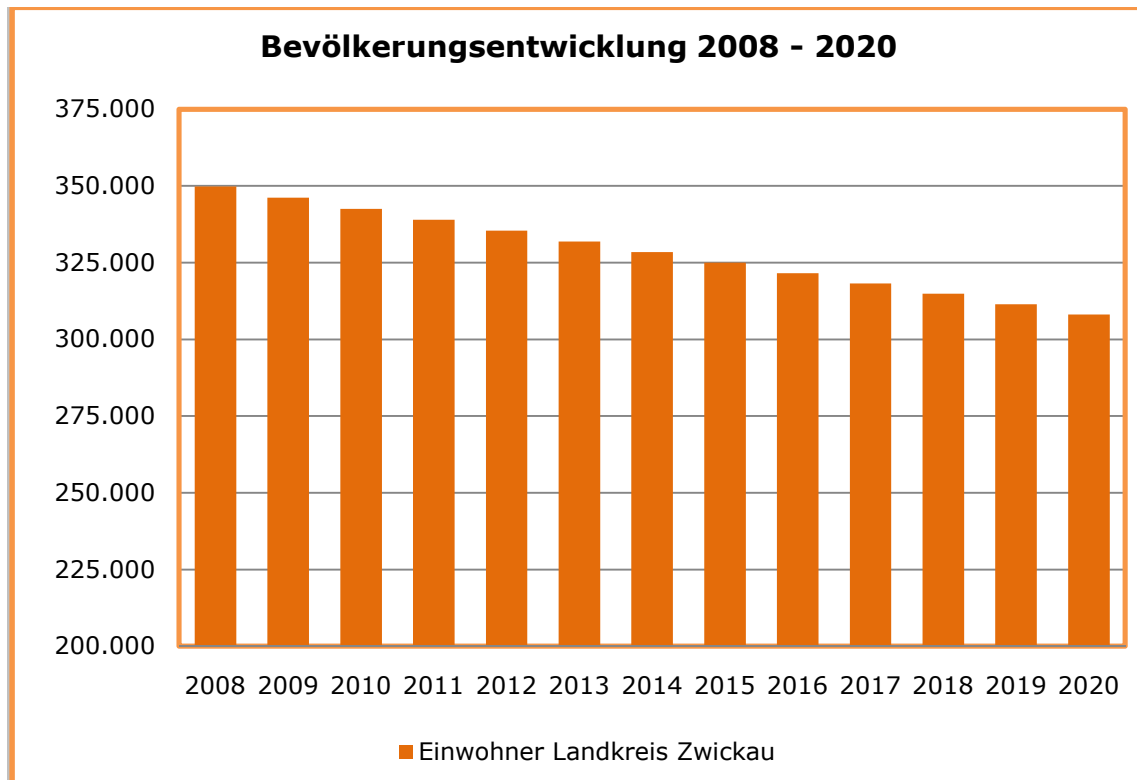


Abbildung 12: Bevölkerungsentwicklung Landkreis Zwickau 2008 – 2020

### **Bevölkerungsprognose für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans**

Bis zum Jahr 2015, dem Geltungszeitraum des NVP, wird die Bevölkerung ausgehend von 2008 um weitere 7,1 % bzw. 25.000 Einwohner abnehmen.

Besonders gravierend für die Nahverkehrsplanung ist die Halbierung in der Gruppe „18 bis 25 Jahre“ bis 2015 um rund 13.100 Einwohner (minus 53 %). Diese hochmobile Altersgruppe ist überwiegend in der Ausbildung (Studium) und somit auch potenziell ÖPNV-affin. Gerade der Rückgang dieser Altersgruppe dürfte sich negativ auf die Entwicklung der Fahrgastpotenziale auswirken.

Die Schülerzahlen (6 bis 18 Jahre) nehmen um rund 1.600 (5,3 %) zu, was für eine gewisse Stabilität im Fahrgastaufkommen sorgen dürfte.

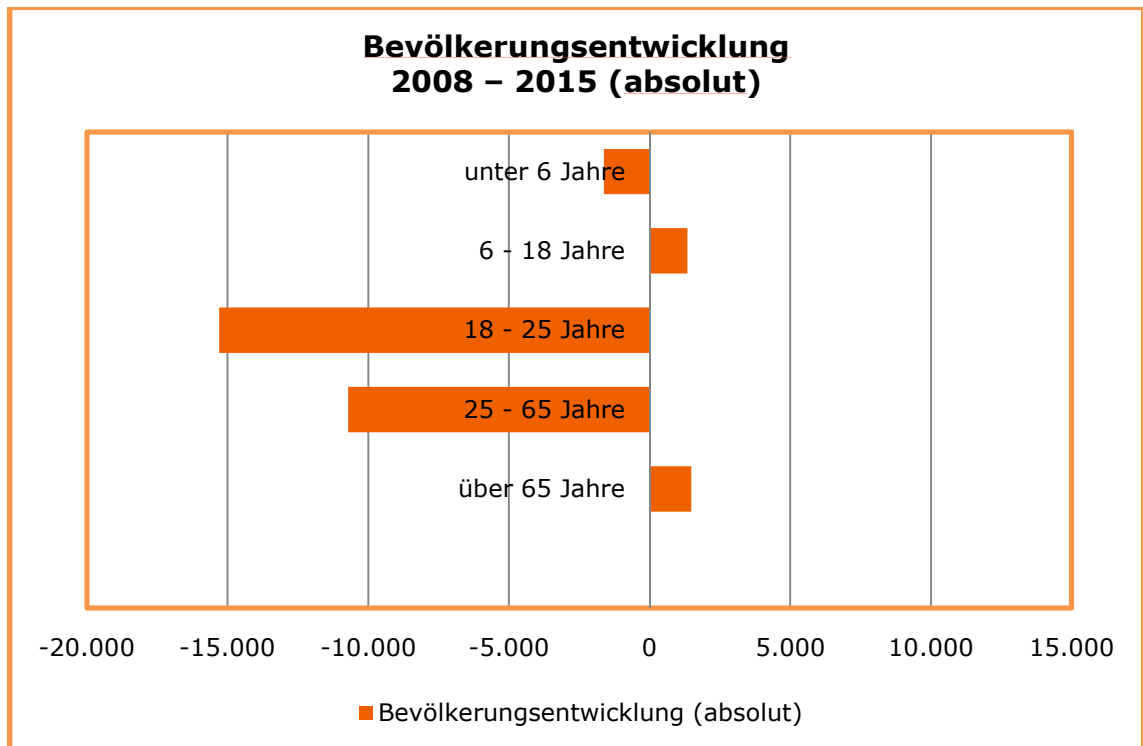


Abbildung 13:

Bevölkerungsentwicklung Landkreis Zwickau 2008 – 2015 nach Altersgruppen

### Langfristige Bevölkerungsprognose bis 2020

Über den Geltungszeitraum des NVP hinaus, bis 2020, wird ein wesentlicher Zuwachs bei den „über 65-Jährigen“ um rund 5.500 Einwohner gegenüber 2015 zu verzeichnen sein. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Senioren in der Zukunft mit hoher Wahrscheinlichkeit durch eine höhere Pkw-Affinität geprägt sein werden. Die Mobilität (Wege pro Tag) der Senioren nimmt leicht zu, wird aber auch weiterhin geringer im Vergleich zu den mittleren Altersgruppen sein.

Die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter (ab 18 Jahre bis unter 65 Jahre) wird insgesamt um etwa 21 % sinken.



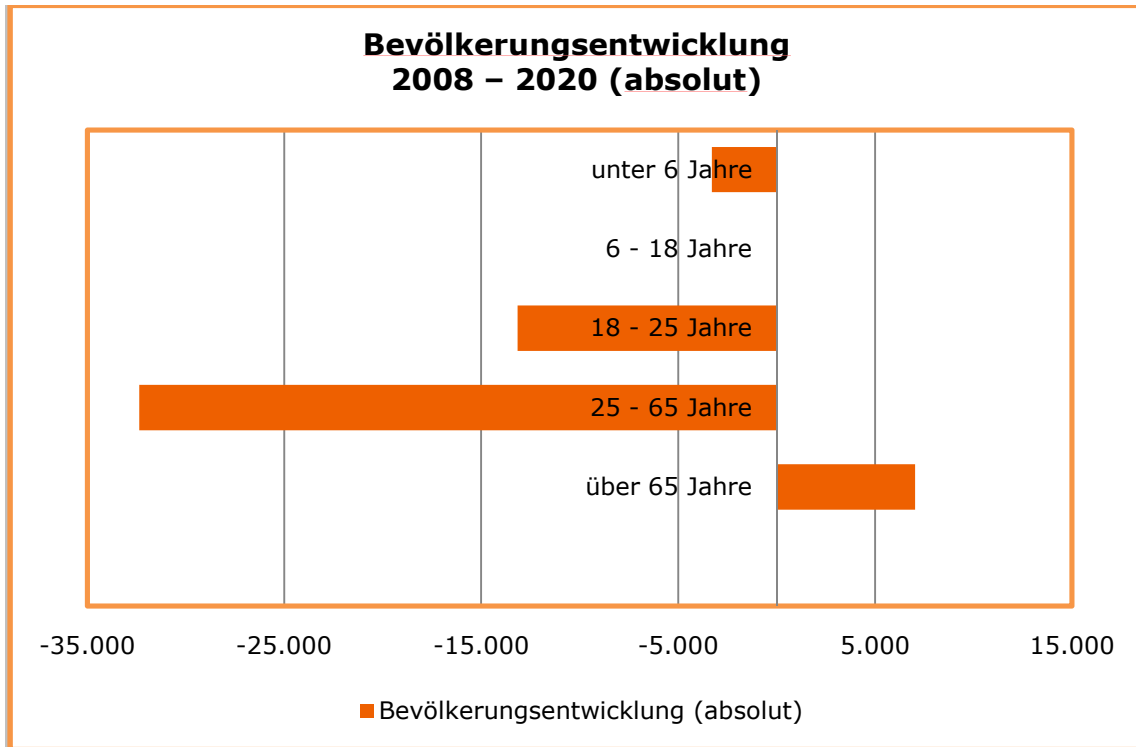


Abbildung 14: Bevölkerungsentwicklung Landkreis Zwickau 2008 – 2020 nach Altersgruppen

## Räumliche Besonderheiten der Bevölkerungsentwicklung

Die Daten des Statistischen Landesamtes lassen darüber hinaus eine Betrachtung der räumlichen Situation zu. In Tabelle 17 werden die potenziellen Entwicklungen für die einzelnen Teilräume dargestellt.

Tabelle 17: Prognose Einwohnerentwicklung im Landkreis Zwickau bis 2020

Altkreis/ Teilbereich	Einwohner			Entwicklung 2008 - 2015		Entwicklung 2008 - 2020	
	2008	2015	2020	absolut	%	absolut	%
<i>Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“</i>							
West	50,3	46,2	43,5	-4,1	-8,2%	-6,8	-13,5%
Ost	80,2	75,2	71,7	-5,0	-6,2%	-8,5	-10,6%
<i>Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“</i>							
West	66,9	61,9	58,5	-5,0	-7,5%	-8,4	-12,5%
Süd-Ost	57,7	54,3	51,9	-3,4	-6,0%	-5,9	-10,2%
<i>Stadt Zwickau</i>							
Stadtgebiet gesamt	94,8	87,5	82,5	-7,3	-7,7%	-12,2	-12,9%
Landkreis Zwickau	349,8	325,0	308,1	-24,8	-7,1%	-41,7	-11,9%

Die für den Landkreis bis zum Jahr 2020 prognostizierten Wohnerrückgänge von etwa 11,9 % liegen unter dem für den damaligen Regierungsbezirk Chemnitz (jetziger Direktionsbezirk Chemnitz) erwarteten Rückgang von etwa 13,5 %.<sup>66</sup>

Im Vergleich zum Freistaat Sachsen (etwa 8,8 % bis 2020) wird der Landkreis Zwickau in diesem Zeitraum jedoch überdurchschnittliche Bevölkerungsverluste aufweisen.

Die Bereiche im direkten Umland der Stadt Chemnitz können hierbei Standortvorteile geltend machen. Die Stadt-Umland-Wanderungen verlaufen etwas abgeschwächt, so dass die Wohnerverluste im Einzugsbereich des Oberzentrums voraussichtlich etwas unter dem für den Gesamtkreis prognostizierten Wert liegen (Teilbereich Ost im Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“).

<sup>66</sup> Quelle: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Bevölkerung 1990 bis 2020 in Sachsen (Stand 2008)



Die größten Einwohnerrückgänge werden die nördlichen Bereiche des Landkreises verzeichnen müssen. Die Kommunen im Teilbereich West des Teilraums „Altkreis Chemnitzer Land“ (Glauchau – Meerane – Waldenburg) werden voraussichtlich etwa 13,5 % ihrer Einwohner verlieren. Hier setzt sich der seit den 1990er Jahren erkennbare Trend ungemindert fort. Trotz deutlich steigender Arbeitsplatzzahlen in Glauchau und Meerane innerhalb der letzten Jahre sind es gerade diese Bereiche, die von den Einwohnerrückgängen besonders betroffen sind.<sup>67</sup> Die Pendlerzahlen zwischen Chemnitz als Wohnort und Glauchau als Arbeitsort haben sich seit der NVP-Fortschreibung 2006 fast verdoppelt, auch aus Richtung der Kreisstadt Zwickau haben sich die Pendlerzahlen erhöht.

Am moderatsten wird der Einwohnerrückgang für die Kommunen südöstlich von Zwickau prognostiziert, wobei auch hier mit einem Rückgang von etwa 10,2 % gerechnet wird.

## **Siedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung**

In einzelnen Kommunen des Landkreises Zwickau gibt es kleinere geplante Wohngebiete sowie bereits genehmigte und noch nicht vollständig belegte Wohngebiete. Diese haben aufgrund ihrer Größe jedoch wenig ÖPNV-Relevanz.

Größere Erweiterungen der Gewerbeflächenstandorte sind im Landkreis Zwickau in absehbarer Zukunft nicht geplant. Die bereits vorhandenen Flächen sowie kleinere Entwicklungsvorhaben bieten ausreichende Möglichkeiten und Potenziale für die gewerbliche Weiterentwicklung des Landkreises, haben jedoch keine wesentlichen Auswirkungen auf den ÖPNV.

## **Schulstruktur**

Ein aktueller Schulnetzplan liegt zurzeit nicht vor, es gelten die Schulnetzpläne der ehemaligen Landkreis Chemnitzer Land und Zwickauer Land sowie der Stadt Zwickau weiter. Aufgrund der Kreisgebietsreform besteht ein hoher Handlungsbedarf im Bereich der Berufsbildenden Schulen. Der Fachteil „Berufsbildende Schule“ des Schulnetzplans des Landkreises Zwickau wurde Ende 2009 verabschiedet.<sup>68</sup>

Nach umfangreichen Änderungen in der Schulnetzstruktur während der letzten Jahre, sind die geplanten Anpassungen für die nächsten Jahre im Landkreis Zwickau eher gering ausgeprägt. Mit der Einrichtung von freien und privaten Schulen in den letzten Jahren haben sich deren Einzugsbereiche sukzessive erweitert.

---

<sup>67</sup> vgl. Kapitel 2.3 Arbeitsplatzstandorte und Pendlerbeziehungen

<sup>68</sup> Landkreis Zwickau, Dezernat III – Jugend, Schule, Kultur und Sport: Schulnetzplan des Landkreises Zwickau – Fachteil Berufsbildende Schulen (Stand September 2009)

Verbesserungen zur Erreichbarkeit dieser Schulen sind vor dem Hintergrund der nicht zur Verfügung stehenden zusätzlichen Finanzmittel nur realisierbar, wenn Verkehrsleistungen an anderer Stelle eingespart werden können (z.B. gering frequentierte Fahrten und Linien).

Verbindlich geplant sind die Schließung der Grundschule Bärenwalde in der Gemeinde Crinitzberg sowie die Schließung der Grundschule Ruppertsgrün in der Gemeinde Fraureuth (Fusionierung mit Grundschule Fraureuth). Dies wird voraussichtlich keine Auswirkungen auf den ÖPNV haben.

Das Bildungswerk der Sächsischen Wirtschaft g GmbH plant eine Konzentration ihrer beruflichen Aus- und Weiterbildung am Standort Werdau sowie die Erweiterung der Ausbildungsplätze von derzeit ca. 150 auf ca. 300 Plätze.

Die Kreisreform mit der Fusion der bisherigen zwei Landkreise und der Stadt Zwickau kann mittelfristig in kleinräumigen Bereichen Auswirkungen auf die Wahl der Schulen und somit auf den ÖPNV haben. Aber auch hier werden die Folgen voraussichtlich erst in den nächsten 5 bis 10 Jahren erkennbar.

## **Einzelhandels- und Versorgungsstruktur, Verwaltungen**

Innerhalb des Geltungszeitraums des NVP sind keine wesentlichen Veränderungen im Einzelhandel zu erwarten.<sup>69</sup> Vorhandene Planungen beziehen sich hauptsächlich auf kleinräumige Vorhaben in vorhandenen Strukturen ohne wesentliche Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage.

Die ehemaligen Kreisstrukturen haben sich infolge der Umsetzung der Kreisgebietsreform 2008 deutlich geändert. Neue Kreisstadt und Große Kreisstadt ist Zwickau, die ehemaligen Kreisstädte Glauchau und Werdau werden Große Kreisstadt im Landkreis.

Sitz der Kreisverwaltung ist das Oberzentrum Zwickau. Das bekannte Standortkonzept der Kreisverwaltung sieht vor, dass die Städte Glauchau und Werdau ihre Funktion als Verwaltungsstandorte des Landkreises behalten. Die Fachämter werden weitestgehend auf die einzelnen Dienstorte konzentriert. Als Verbindung zwischen Verwaltung und Bürgerschaft gibt es in den drei Haupt-Standorten der Verwaltung sowie zusätzlich in Limbach-Oberfrohna Bürgerbüros.<sup>70</sup> Die Wege aufgrund von Behördengängen ändern sich daher nur bedingt, die Auswirkungen auf den ÖPNV sind moderat.

---

<sup>69</sup> Quelle: Landratsamt Zwickau, Amt für Kreisentwicklung, Wirtschaftsförderung, Tourismus (Mai 2009)

<sup>70</sup> ebenda



## 6.2 Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität

Der demografische Wandel wird auch spürbare Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und damit auf das Verkehrsaufkommen haben.

Bundesweite Forschungsergebnisse mit fundierten empirischen Grundlagen zeigen die allgemeinen Entwicklungstrends deutlich auf<sup>71</sup>:

- der Führerscheinbesitz steigt vor allem in den älteren Jahrgängen (in Ostdeutschland starker Zuwachs bei den älteren Frauen),
- der Motorisierungsgrad der privaten Haushalte wächst weiter,

Die Verkehrsmittelwahl der Senioren wird sich nicht automatisch auf den ÖPNV fokussieren, sondern der Pkw wird in der Mobilität der älteren Generation wesentlich an Bedeutung gewinnen. Das Verkehrsverhalten der Senioren von morgen wird sich spürbar ändern. Der ÖPNV wird es zunehmend schwerer haben, Fahrgäste in den älteren Zielgruppen zu akquirieren, da die Motorisierung in dieser Altersgruppe zunimmt.

Die Entwicklung der Rahmenbedingungen wird mit hoher Wahrscheinlichkeit folgende Auswirkungen auf die zeitliche und räumliche Verkehrsverteilung haben<sup>72</sup>:

- der Einkaufs- und Freizeitverkehr gewinnt gegenüber dem Berufsverkehr an Bedeutung,
- die „klassischen“ Verkehrsspitzen, insbesondere im Berufsverkehr, gehen zurück, während in den bisherigen Schwachverkehrszeiten die Nachfrage zunimmt,
- die Dezentralität der Verkehrsverteilung im Einkaufs- und Freizeitverkehr nimmt zu und erschwert damit eine Bündelung der Verkehrsströme.

Zusammenfassend kann abgeleitet werden, dass der ÖPNV vor dem Hintergrund der absehbaren Entwicklungen ohne gegensteuernde Maßnahmen mehr Fahrgäste als die Städte Einwohner verlieren werden<sup>73</sup>. Der Modal-Split verändert sich zuungunsten des ÖPNV, da der Anteil der „ÖPNV-Gebundenen“ abnimmt.

<sup>71</sup> infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH Bonn; in Kooperation mit DIW Deutschem Institut für Wirtschaftsforschung Berlin; Demografischer Wandel und Mobilität; Ergebnisbericht; Grundlagenstudie für das Bundesministerium für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2005

<sup>72</sup> ebenda

<sup>73</sup> IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme, Dresden; TU Dresden, Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung; S.T.E.R.N. Gesellschaft für behutsame Stadterneuerung mbH, Berlin: Verkehr in schrumpfenden Städten; Abschlussbericht zum Forschungsprojekt 73.321/2005 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung; Dresden 2006

### 6.3 Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage

In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wird keine aktualisierte Verkehrsprognose vorgenommen. Auf Grundlage der Prognosen in den einzelnen Nahverkehrsplänen 2006 erfolgt eine als „Korrektur“ angelegte Abschätzung der Entwicklung des Fahrgastaufkommens.

Seite | 74

Auf der Basis der demographischen Entwicklung des Landkreises Zwickau wird insbesondere unter Beachtung des Bevölkerungsrückganges sowie der zunehmenden Motorisierung der Senioren und Frauen ein genereller Rückgang des ÖPNV-Gesamtpotenzials im Jedermannverkehr zu erwarten sein. Der starke Rückgang der jungen Bevölkerungsschicht bis zum jetzigen Zeitpunkt und die damit verbundenen abnehmenden Schülerzahlen erforderten diverse Umstrukturierungen im Schulnetz (z. B. Schulschließungen, Zusammenlegung von Schulstandorten). Die Fahrschüler sind infolge dessen in geringerem Umfang als die Gesamtschülerzahl zurückgegangen. Bis zum Jahr 2015 wird darüber hinaus eine leichte Zunahme der Schülerzahlen prognostiziert, so dass man insgesamt in den kommenden Jahren von leicht steigenden Zahlen im Schülerverkehr ausgehen kann.

Die Auswirkungen der Schulnetzanpassungen sind derzeit noch nicht ausreichend erkennbar, die geänderten Verkehrsströme werden sich voraussichtlich erst in den kommenden Jahren stabilisieren was zunächst also eine konstante Anpassung des ÖPNV im Schülerverkehr erforderlich machen wird.

Im Bereich der Wohnsiedlungs- und Gewerbeflächenentwicklung sind für die kommenden Jahre keine grundlegenden raumstrukturellen Veränderungen absehbar. Lediglich für die Stadt Zwickau sind einige neue Freizeiteinrichtungen geplant; darüber hinaus stehen Sanierung und Wiederbezug des Rathauses auf der Agenda der Stadt.<sup>74</sup> Die bekannten Infrastrukturmaßnahmen wirken weder dämpfend noch fördernd auf die Nachfrageentwicklung im ÖPNV.

Gleichzeitig dürften sich die empfohlenen Weiterentwicklungen von Regional- und Stadtbusverkehr positiv auf die Nachfrage auswirken, d. h. die Weiterentwicklung des Regionalbusverkehrs, die Produktprofilierung und die Stärkung des Regionalen Hauptnetzes sowie die Modernisierung des Stadtverkehrs werden bei Umsetzung eine zusätzliche, den allgemeinen Rückgang in Teilen kompensierende, Nachfrage generieren.

Darüber hinaus wirkt sich die absehbare weitere Stärkung der Innenstädte von Chemnitz und Zwickau in Verbindung mit den bestehenden starken raumstrukturellen Verflechtungen sowie der zwar rückläufigen, aber dennoch vorhandenen Stadt-Umland-Wanderung fördernd auf die Nachfrage im ÖPNV aus. Insbesondere im Bereich der Bahnstrecken (z. B. City-Bahn Chemnitz) werden in den kommenden Jahren Zuwächse zu erwarten sein. Aber auch Buslinien in Richtung der Oberzentren werden weitere Potenziale ausschöpfen können.

---

<sup>74</sup> Quelle: Stadtverwaltung Zwickau, Stabsstelle Stadtentwicklung (Stand April 2009)



Neben der Entwicklung der strukturellen (nachfragebestimmenden) Rahmenbedingungen ist die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV-System auch ganz wesentlich von der Qualität des Bedienungsangebotes abhängig.

Insgesamt wird davon ausgegangen, dass sich der prognostizierte Rückgang der Einwohnerzahlen nicht linear, sondern „gedämpft“ auf die Entwicklung des Fahrgastaufkommens im Jedermannverkehr auswirkt. Der Bevölkerungsrückgang wird gerade bei den ÖPNV-affinen Bevölkerungsgruppen in geringerer Ausprägung im Vergleich zu den eher Pkw-affinen Gruppen eintreten.

Für diese Annahme spricht außerdem die leichte Zunahme der Schülerzahlen bis 2015. Weiterhin ist davon auszugehen, dass sich die im Rahmen der Umsetzung der geltenden Nahverkehrspläne realisierten Verbesserungsmaßnahmen am Markt positiv etablieren und Fahrgastzuwächse eintreten werden.

Aus den genannten Gründen wird für die Geltungsdauer des NVP der Rückgang im Fahrgastaufkommen geringer eingeschätzt als die Einwohnerverluste. Insgesamt wird für 2015 ein Rückgang im Fahrgastaufkommen von etwa 5 % erwartet.

## 7 Leitbild und Anforderungen für die Nahverkehrsplanung

Die nachfolgenden Grundzüge des Leitbildes und die Anforderungen für die Nahverkehrsplanung werden weitgehend aus den Nahverkehrsplänen für die ehemaligen Landkreise Chemnitzer Land und Zwickauer Land von 2006 übernommen. Eine punktuelle Weiterentwicklung erfolgt unter Berücksichtigung der Kreisgebietsreform sowie der geänderten strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen, insbesondere im Hinblick auf die demografischen Veränderungen.

Seite | 76

### 7.1 Leitbild der Nahverkehrsplanung

#### 7.1.1 Rahmenvorgaben des VMS

Die vom VMS formulierten Zielwerte (Empfehlungen für Mindestbedienungsstandards) für den SPNV und den regionalen Busverkehr in Bezug auf Bedienungshäufigkeit, Beförderungszeit und Beförderungsgeschwindigkeit sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die Einhaltung der angegebenen Richtwerte ist anzustreben.

Relationen	Bedienungshäufigkeit (Mo.-Fr.)	Beförderungszeit maximal	Beförderungsgeschwindigkeit minimal
Oberzentrum – Oberzentrum Oberzentrum – Mittelzentrum <i>innerhalb des VMS</i>	17 Fahrtenpaare (60-Min.-Takt)	60 Minuten	35 km/ h
Oberzentrum – Oberzentrum Oberzentrum – Mittelzentrum <i>Verbundgrenzenüberschreitend</i>	10 Fahrtenpaare (120-Min.-Takt)	80 Minuten	45 km/ h
Mittelzentrum – Mittelzentrum	10 Fahrtenpaare (120-Min.-Takt)	60 Minuten	30 km/ h
Oberzentrum – Unterzentrum	7 Fahrtenpaare (120-Min.-Takt)	40 Minuten	30 km/ h
Mittelzentrum – Unterzentrum	7 Fahrtenpaare (120-Min.-Takt)	40 Minuten	25 km/ h

Abbildung 15: Allgemeine Mindestbedienungsstandards im VMS<sup>75</sup>

<sup>75</sup> Die Angaben beziehen sich auf die jeweils benachbarten Zentren.

## 7.1.2 Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes

Der Landkreis Zwickau strebt – als Aufgabenträger für den straßengebundenen Nahverkehr – eine zielgerichtete Weiterentwicklung des ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge an. Unter Beachtung des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit sowie der Sicherung möglichst gleicher Lebensbedingungen aller Bürger soll der ÖPNV geplant, organisiert und ausgestaltet werden, um eine effiziente Leistungserstellung durch die Verkehrsunternehmen zu erreichen.

Die Wirtschaftlichkeit und die Finanzierbarkeit der Leistungen ist vorrangige Grundlage für die Weiterentwicklung des ÖPNV.

Zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV ist ein Angebot mit größtmöglicher Effizienz zu gewährleisten. Auf relevanten nachfragestarken Korridoren und Verbindungen soll zur Stärkung der Relationen und als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr ein Taktangebot vorgehalten werden.

Die für den ÖPNV relevante Infrastruktur ist unter den Gesichtspunkten der Verbesserung des Fahrgastkomforts, der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie des Umweltschutzes an den Schwerpunkten auszubauen.

Folgende Hauptanforderungen sind bei der Ausgestaltung und Optimierung des ÖPNV im Landkreis Zwickau zu verfolgen:

- Orientierung an den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung und Unterstützung deren Zielsetzungen,
- Sicherung des heutigen Marktanteils des ÖPNV im Jedermannverkehr,
- grundsätzliche Sicherung des heutigen Angebotsstandards,
- weitere Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Hinblick auf den erforderlichen Finanzierungsbedarf,
- Vorrang SPNV gegenüber StPNV in den Schienenkorridoren; Ausrichtung des StPNV-Angebotes auf den SPNV und Verknüpfung zu einem koordinierten Bus-/Schienenkonzept,
- Abbau von Parallelverkehren zwischen Bus und Schiene sowie zwischen Buslinien untereinander,
- Abstimmung städtebaulicher und verkehrlicher Planungsabsichten der Städte und Gemeinden mit den Zielen der Nahverkehrsplanung,
- Hierarchisierung der Systemknoten in Verknüpfungspunkte I. und II. Ordnung,
- Entwicklung und Definition von Hauptachsen mit der Nachfrage angemessenen Produkten.

### **7.1.3 Schwerpunkte der Weiterentwicklung des ÖPNV**

Die Entwicklung des ÖPNV-Bediensmodells im Landkreis Zwickau ist – bezogen auf die heute bestehenden Randbedingungen am Verkehrsmarkt – grundsätzlich als abgeschlossen zu bewerten. Daher sind in den nächsten Jahren folgende Schwerpunkte zu setzen:

Seite | 78

#### **Allgemeine Schwerpunkte**

- Pflege bestehender Qualitäten unter verstärkter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte,
- Berücksichtigung einer stärkeren Marktorientierung,
- verstärkte Berücksichtigung der Effizienz in der Betriebsdurchführung (Erhöhung der Produktivität),
- regelmäßige Überprüfung der angebotenen Verkehrsleistungen; hieraus folgernd gezielte Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote, die durch eine zurückgehende Nachfrage und Marktakzeptanz gekennzeichnet sind,
- Optimierung der ÖPNV-Marktausschöpfung außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen und in Bereichen mit nennenswerten Potenzialen außerhalb des Schulverkehrs durch zielgruppenspezifische Angebotsgestaltung; Zielgruppen mit Zuwachspotenzialen liegen insbesondere im Bereich Besorgungs- und Einkaufsverkehr sowie im Freizeitverkehr.

#### **Konkrete Schwerpunkte für den Landkreis Zwickau**

- Grundsatz der Vertaktung der Hauptbuslinien,
- Gewährleistung attraktiver Verbindungen (mit Umsteigezwang) auch an schulfreien Tagen ohne Erhöhung des Leistungsumfanges,
- Leistungsumfang im freigestellten Verkehr auf derzeitigem Niveau einfrieren mit gleichzeitiger Prüfung auf Umorientierung auf bestehende Linien- bzw. Sonderverkehre,
- Prüfung der Weiterentwicklung der Stadtverkehre Glauchau, Hohenstein-Ernstthal, Limbach-Oberfrohna, Werdau und Crimmitschau zu Stadtbussystemen „modernen Typs“ im Hinblick auf die Finanzierung in Abstimmung mit den Städten (als Mindestziel werden Verbesserungen in den Stadtverkehren hinsichtlich Vertaktung und Netztransparenz bei jeweils gleichbleibendem Finanzierungsbedarf formuliert),
- Schaffung von fahrgastfreundlichen und betrieblich optimalen Verknüpfungstellen Bus/ Bus in Limbach-Oberfrohna und in der Innenstadt von Werdau mit akzeptabler Lagegunst zur Innenstadt bzw. zum Haupteinkaufsbereich (in Abstimmung mit den Städten),





- Prüfung der Verbesserung der Innerortsbedienung in Lichtenstein in der Relation Stadtzentrum – Einkaufszentrum „Auersberg-Center“ (z. B. durch bedarfsgesteuerte Angebotsformen),
- gestalterische Verbesserung der Verknüpfungsstelle Bus/ Bahn am Bahnhof Werdau sowie fahrplantechnische Optimierung der Umsteigeverbindungen,
- Verbesserung der Anbindung von Freizeit- und Tourismuszielen im Wochenendverkehr durch bedarfsgesteuerte Angebotsformen (z. B. Schloss Blankenhain, Burg Schönfels, Tierpark Hirschfeld, Stausee Oberwald, Miniwelt und Daetz-Centrum in Lichtenstein, Schloss Wolkenburg),
- Sicherstellung von angebotsorientierten Sonderverkehren bei Großveranstaltungen auf dem Sachsenring,
- Optimierung des Fahrplanangebotes im Korridor Glauchau – Lichtenstein – Oelsnitz – Stollberg; Prüfung der Möglichkeit des Abbaus der Parallelverkehre zur KBS 523,
- Optimierung der Fahrplanangebote im Bereich des Verknüpfungspunktes Kirchberg,
- Prüfung der Einrichtung von bedarfsgesteuerten Bedienungsformen zur Sicherung der Erreichbarkeit der Verwaltungen in den Gemeinden an den Sprechtagen, wenn durch Buslinien keine angemessene Erreichbarkeit gewährleistet ist (z.B. Lichtentanne),
- bei Fahrzeugersatz wird die Anschaffung von Niederflurbussen erforderlich; Neufahrzeuge sollen mit Einstiegshilfen für Behinderte ausgestattet sein,
- weitere Verbesserung des äußeren Erscheinungsbildes des ÖPNV, insbesondere Fahrzeuge, Haltestellen und Fahrgastservice.

#### **7.1.4 Finanzierung des ÖPNV**

Im Nahverkehrsplan wird das unter verkehrlichen Gesichtspunkten erforderliche und für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung angemessene ÖPNV-Angebot definiert. Es ist gleichzeitig Entscheidungsgrundlage für die zuständige Behörde für die Genehmigung der Linienverkehre nach dem PBefG.

Die im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen sind eine unverbindliche Absichtserklärung des Aufgabenträgers aus planerischer Sicht, für deren Umsetzung ein grundsätzlicher Finanzierungsvorbehalt<sup>76</sup> gilt. Das vom Landkreis Zwickau finanzierte ÖPNV-Angebot kann in seiner Quantität und Qualität ggf. unterhalb der im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen der Angebots- und Beförderungsqualität liegen.

---

<sup>76</sup> Dies betrifft nicht die bestellten und vertraglich vereinbarten Verkehrsleistungen.

## 7.1.5 Marktausrichtung des ÖPNV und Differenzierung des Nahverkehrsraumes

Aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen wird im Nahverkehrsplan bei der Weiterentwicklung des ÖPNV folgender strategischer Ansatz verfolgt:

- Orientierung der ÖPNV-Angebotsqualität neben der von der Landesplanung definierten zentralörtlichen Gliederung auch an der etablierten Anziehungskraft und der Ausstattung der zentralen Orte als Arbeitsplatz-, Wohn- und Versorgungsstandorte und an historisch gewachsenen Verkehrsbeziehungen,
- Ausrichtung der Nahverkehrsplanung auf eine marktorientierte Angebotsstrategie,
- Verzicht auf eine flächendeckende Weiterentwicklung des ÖPNV, weil dies mit traditionellen Betriebsformen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zu realisieren ist,
- gezielte Stärkung der nachfragestarken Achsen mit ausbaufähigen Marktpotenzialen durch eine attraktive Bedienungs- und Komfortqualität.

Der Nahverkehrsraum wird differenziert in Qualitätsebenen unter den Gesichtspunkten

- der wahrnehmbaren Bedienungs- und Komfortqualität und
- der Attraktivität in der Nutzbarkeit gegenüber der Pkw-Nutzung.

Im Sinne einer gesamtwirtschaftlich optimierten Verkehrsplanung lassen sich dabei räumlich drei unterschiedliche Bereiche und eine entsprechende Aufgabenteilung zwischen ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr (MIV) definieren:

### A. "ÖPNV als Alternativsystem zum MIV" in Gebieten und Relationen mit hoher Verkehrsnachfrage

Diese Kategorie beinhaltet Hauptverbindungen, die hinsichtlich des Anspruches im Stundentakt (oder besser) bedient werden. Dazu gehören SPNV-Angebote sowie hochwertige Stadtbusverkehre und Regionalbusverkehre (z. B. Linie 105 Glauchau – Meerane). Die Relationen der Kategorie sprechen, über den Schulverkehr hinaus, weitgehend alle Zielgruppen und Wegezwecke an.

Auf diesen Relationen kann ein attraktiver ÖPNV angeboten werden, der gegenüber dem MIV eine wahrnehmbare Alternative darstellt. Der ÖPNV soll in diesen Bereichen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen, indem er eine Entlastung vom MIV ermöglicht. Dazu sind Steigerungen der Fahrgastzahlen durch eine erhöhte Marktpotenzialausschöpfung auf diesen Relationen anzustreben.

In diesen Gebieten mit entsprechend hoher Verkehrsnachfrage sollte der ÖPNV grundsätzlich soweit wie möglich Vorrang erhalten. Wenn möglich, ist ein hochwertiges Bedienungsangebot vorzusehen, das der vorhandenen und aktivierbaren Nachfrage entspricht.

## **B. "ÖPNV als Grundversorgung" in Gebieten und Relationen mit mittlerer Verkehrsnachfrage**

Zu dieser Kategorie gehören die Relationen, die mit einer i. d. R. zweistündlichen Bedienung ein ausreichendes „Grundangebot“ für die wichtigen Mobilitätsbedürfnisse anbieten. Neben Beziehungen in die Zentren zählen hierzu auch tangentielle Querbeziehungen, die ein gewisses Nachfragepotenzial vorweisen.

## **C. "ÖPNV zur Abdeckung des Schulverkehrs" in Gebieten und Relationen mit geringer Verkehrsnachfrage**

In diese Kategorie sind die Gebiete mit sehr niedriger Nutzungsdichte und ländliche Gebiete abseits der Hauptverbindungen einzuordnen.

Aufgrund der geringen Siedlungsdichte und des dadurch geringen Nachfragepotenzials kann hier nur ein ÖPNV-Angebot zur Abdeckung des Schulverkehrs vorgehalten werden. Hier wäre auch mit erheblichem Aufwand keine Verlagerung größerer Verkehrsmengen auf den ÖPNV möglich.

Uneffiziente Angebotsformen mit geringer Nachfrage und geringer Kostendeckung sollen in diesen Gebieten auch durch nachfragegesteuerte, kosteneffizientere Angebotsformen ersetzt und ergänzt werden.

## **7.2 Anforderungen an die Angebotsqualität im Nahverkehrsraum**

### **7.2.1 Grundsätze**

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Zwickau werden folgende Grundsätze der Angebotsgestaltung verfolgt:

- Anpassung und Modifizierung des Bedienungsangebotes, wenn Gründe der Wirtschaftlichkeit und der Finanzierbarkeit dies erfordern,
- konsequente Angebotsanpassung in Bereichen mit Überbedienung (Missverhältnis zwischen Verkehrsaufwand und Marktausschöpfung),
- Umschichtung bzw. Verdichtung der Verkehrsleistungen in Bereichen mit Angebotsmängeln bei ausreichenden Nachfragepotenzialen und wirtschaftlicher Vertretbarkeit,
- Gewährleistung des Bedienungsstandards durch den Einsatz bedarfsgesteuerter Bedienungsformen (z. B. Anruf-Sammeltaxi) in Teilbereichen bzw. zu Bedienungszeiten mit schwacher Verkehrsnachfrage.

## 7.2.2 Anforderungen an die Erschließungsqualität

In den Städten und Gemeinden des Landkreises Zwickau ist die bestehende Erschließungsqualität zu sichern. In Städten und Gemeinden mit vorhandenen Erschließungsmängeln ist die Erschließung zu verbessern.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Netzes soll als Hauptziel die Gewährleistung der bestehenden Erschließungswirkung beinhalten.

Die Linienführung im Busverkehr hat den Schwerpunkten des Bedarfs auf möglichst direktem Wege zu folgen. Bei neuen Wohn- und Gewerbegebieten sowie bei neuen Versorgungsstandorten ist die Anbindung an das ÖPNV-Netz zu prüfen. In den zentralen Orten ist eine nachfrageorientierte Erschließung der Kernbereiche notwendig.

Anzustreben ist eine möglichst direkte Erschließung der wichtigen Ziele:

- Stadtzentren und Haupteinkaufsbereiche/ -einrichtungen,
- Ausbildungsstandorte,
- wichtige Infrastruktureinrichtungen mit hoher Bedeutung für den Publikumsverkehr (z. B. Krankenhäuser und Behörden) sowie
- herausragende Tourismus- und Naherholungsziele.

## 7.2.3 Anforderungen an die Bedienungsqualität

Im Landkreis Zwickau ist für alle Städte und Gemeinden eine angemessene Bedienungsqualität entsprechend der Nachfragepotenziale und der Bedienungsanforderungen zu gewährleisten.

Im Hinblick auf die Bedienungsqualität des ÖPNV werden im Nahverkehrsplan nachfolgende Zielsetzungen angestrebt.

- Das koordinierte Schiene-/ Bus-Konzept ist zielgerichtet weiterzuentwickeln und ggf. anzupassen.
- Der ÖPNV ist zur Vorhaltung einer ausreichenden Grundbedienung in den Städten und Gemeinden weiterzuentwickeln und zu optimieren. Die Definition der jeweils „ausreichenden Verkehrsbedienung“ erfolgt, entsprechend dem Personenbeförderungsgesetz, linienspezifisch.
- Montag bis Freitag ist in den Stadtbusverkehren Glauchau, Hohenstein-Ernstthal, Limbach-Oberfrohna, Werdau (vorbehaltlich der Klärung der Finanzierung durch die Stadt Werdau) und Crimmitschau ein angebotsorientiertes Angebot zwischen 6.00 und 18.00 Uhr (an Samstagen zwischen 8.00 und 14.00 Uhr) vorzusehen. Im Abendverkehr (18.00 bis 22.00 Uhr) und am Wochenende ist der Einsatz von bedarfsgesteuerten Systemen zu prüfen.
- Die Bedienungshäufigkeit soll möglichst an allen Werktagen gleich sein.



- Die vorhandenen vertakteten Linien sollen gestärkt werden. Bei den bedarfsorientierten, nicht vertakteten Angeboten ist eine leicht verständliche, transparente Fahrplangestaltung anzustreben.
- Die Kreisstadt sowie die Verwaltungssitze sollten aus den Orten zu den relevanten Öffnungs- und Sprechzeiten grundsätzlich erreichbar sein.
- Der Schülerverkehr bildet den Schwerpunkt der Verkehrsnachfrage. Das Liniennetz und die Fahrplangestaltung sind diesen Anforderungen im Hinblick auf die Änderungen im Schulnetz bedarfsorientiert anzupassen. Dem Trend zur Einrichtung von Ganztagsangeboten, insbesondere in den weiterführenden Schulen, ist im angemessenen Umfang Rechnung zu tragen.
- Im Freizeitverkehr ist eine Grundversorgung, insbesondere am Wochenende, zur Erreichbarkeit wichtiger Ziele in der Naherholung anzustreben. Bei der Erschließung der Naherholungsziele sind die saisonalen Unterschiede zu beachten (z. B. Freibäder oder Ski- und Wandergebiete). Bei größeren Veranstaltungen soll in Abstimmung aller Beteiligten eine ausreichende Erreichbarkeit mit dem ÖPNV angestrebt werden (z. B. Sonderverkehre).
- Unter Umständen können die Anforderungen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten modifiziert werden. Dabei sind Risiken bezüglich der erreichbaren Marktausschöpfung ausreichend zu berücksichtigen.

Bei Optimierungen und Anpassungen im ÖPNV-Netz unter ökonomischen/ betrieblichen Gesichtspunkten ist zu gewährleisten, dass folgende Anforderungen sichergestellt werden:

- Orte<sup>77</sup> > 300 Einwohner: mindestens eine, für die Aktivitäten angemessene/ passende Hin- und Rückfahrt (Mo.-Fr.) in den nächsten zentralen Ort.
- Orte > 2.000 Einwohner: mindestens vier, für die Aktivitäten angemessene Hin- und Rückfahrten (Mo.-Fr.) in den nächsten zentralen Ort.

#### **7.2.4 Anforderungen an die Verbindungsqualität**

Die Verbesserung der Verbindungsqualität ist ein wesentliches Ziel der Nahverkehrsplanung. Dabei ist die Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit auf wichtigen Relationen von besonderer Bedeutung. Zum Erreichen akzeptabler Reisezeiten spielt in erster Linie die Ausrichtung des ÖPNV auf den SPNV eine große Rolle.

---

<sup>77</sup> Mit „Ort“ sind eigenständige Gemeinden bzw. ehemals eigenständige Gemeinden vor der kommunalen Neugliederung gemeint.

Im Hinblick auf die Verbindungsqualität des ÖPNV im Landkreis Zwickau werden im Nahverkehrsplan nachfolgende Zielsetzungen angestrebt.

- Die heute erreichte Beförderungsgeschwindigkeit im Netz ist zu stabilisieren.
- Umsteigebeziehungen an den definierten Systemknoten Bahn/ Bus und Bus/ Bus sind ggf. zu optimieren.
- Die Umsteigenotwendigkeit soll auf ein vom Fahrgast akzeptierbares Minimum reduziert werden.
- Anzustrebende Umsteigezeiten an den definierten Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung (siehe Kapitel 9.2) sind, in Abhängigkeit von der örtlichen baulichen Situation, maximal zehn Minuten bei Bus/ Bus-Verknüpfungen und 15 Minuten bei Bus-/ Schiene-Verknüpfungen.
- Die Gemeinden im Landkreis Zwickau sollen innerhalb eines akzeptablen Zeitaufwandes an die zugehörigen Oberzentren Zwickau und Chemnitz (jeweils 60 Minuten) und an die zugehörigen Mittelzentren (45 Minuten, für peripher gelegene Orte 75 Minuten) angebunden werden.
- Die Verbesserung der Fahrplanstabilität und die Beschleunigung des ÖPNV durch geeignete Maßnahmen (Buskaps, Ampelbeeinflussung etc.) sollte insbesondere in den Mittelzentren an Schwerpunkten gewährleistet werden.

Folgende Anforderungen sind bei einer Optimierung und Anpassung im ÖPNV-Netz unter wirtschaftlichen/ betrieblichen Gesichtspunkten sicherzustellen, wenn der betriebliche Aufwand nicht zu hoch wird:

- maximal einmal Umsteigen in Richtung Kreisstadt Zwickau aus dem Nahbereich der Kreisstadt,
- maximal einmal Umsteigen in Richtung der Verwaltungsstandorte Glauchau und Werdau aus den jeweiligen Nahbereichen,
- maximal zweimal Umsteigen in Richtung zugehöriges Oberzentrum Chemnitz bzw. Zwickau (relevant für südwestliches Kreisgebiet).

## **7.2.5 Anforderungen an die Beförderungsqualität**

Die Anforderungen an die Beförderungsqualität differenzieren sich in die Bereiche Fahrzeuge, Haltestellen und Verknüpfungspunkte. Zielsetzung ist die Gewährleistung folgender Anforderungen:

### **Fahrzeuge**

Der Fahrzeugeinsatz soll, soweit es die betrieblichen Belange (Umlaufplanung) zulassen, hinsichtlich der Ausstattungsqualität stärker nach Bedeutung der Linien bzw. Verbindung und der Produktdifferenzierung erfolgen. Im Regionalen Hauptnetz und in den Stadtbusverkehren ist eine höchstmögliche Qualität anzustreben.



Die eingesetzten Fahrzeuge sollen den Anforderungen an einen hohen Fahrgastkomfort entsprechen. Um die Zugangsbedingungen für mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen zu erleichtern, sollten insbesondere in den Stadtbusverkehren sowie auf nachfragestarken Regionalbuslinien Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden, wenn die Voraussetzungen dafür gegeben sind.

Die Fahrzeuge sind sukzessive an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)<sup>78</sup> auf Barrierefreiheit durch Ausrüstung mit mechanischen Einstiegsrampen, stufenlosen Einstiegen und teilweise stufenlosen Sitzbereichen in Türnähe anzugleichen. Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten. Zu prüfen ist die Ausstattung mit Blindenleitsystemen.

Die Fahrzeuge des Stadtbusverkehrs und des Regionalbusverkehrs sollen mit ergänzenden Fahrgastinformationen (Linien- und Zielanzeige, Haltestellenanzeige oder -ansage etc.) ausgestattet sein.

Die Fahrzeugneuanschaffung hat entsprechend der ÖPNV-Produktdifferenzierung und den produktspezifischen Ausstattungs- und Komfotelementen zu erfolgen. Hierzu werden vom Landkreis Zwickau gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit dem Aufgabenträger VMS ggf. entsprechende Lastenhefte erarbeitet.

Solange in größerem Umfang Hochflurbusse eingesetzt werden, sollen die relevanten Nutzergruppen den Einsatz von Niederflurbussen durch Kennzeichnungen in den Fahrgastinformationen oder über die Fahrplanauskunft der Verkehrsunternehmen in Erfahrung bringen können.

Beim Einsatz von kleineren Fahrzeugen im Bereich der bedarfsgesteuerten Bedienung ist der Einsatz von behindertenfreundlichen Fahrzeugen anzustreben.

## **Haltestellenausstattung**

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV und beim Infrastrukturausbau sind prinzipiell die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei Aus- und Neubau von Haltestellen sind diese barrierefrei und behindertenfreundlich unter Berücksichtigung produktspezifischer Prioritätenreihungen zu gestalten.

Die Zugangsstellen zum ÖPNV sind unter Beachtung höchster Sicherheit zu gestalten.

Die Haltestellen sind entsprechend der Hierarchisierung und Differenzierung der Produktpalette des ÖPNV auszustatten. Ebenso sind bei stärker frequentierten Haltestellen ein Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten sowie eine ausreichende Beleuchtung vorzusehen. Dies gilt insbesondere für die Schwerpunkthaltestellen der Stadtbusverkehre und die zentralen Haltestellen in den Kernorten.

---

<sup>78</sup> Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002.

Bei Neu- bzw. Umbau von Haltestellen sind diese im Innerortsbereich i. d. R. als Buskap auszubilden.

## **Verknüpfungspunkte**

Seite | 86

Im ÖPNV-Netz sind attraktive Verknüpfungspunkte (Umsteigepunkte) zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, Bedienungsebenen und Linien vorzusehen. Diese Verknüpfungspunkte müssen eine nutzerfreundliche, barrierefreie Gestaltung und Ausstattung (v. a. Fahrgastinformationen, Witterungsschutz, Beleuchtung, Sitzgelegenheit, Wegweisung) besitzen.

Das ÖPNV-Gesamtsystem ist so zu strukturieren, dass an den Verknüpfungspunkten in den Hauptrelationen möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten bestehen. Die Fußwege zwischen den Verkehrsträgern SPNV und StPNV sind zu minimieren.

In der Lagegunst darf dem ÖPNV keine Benachteiligung gegenüber anderen Verkehrsmitteln zukommen (z. B. Erreichbarkeit mit Pkw). Dies betrifft in erster Linie beim Neubau von Verknüpfungspunkten die innenstadtrelevanten Standorte.

Priorität beim Ausbau der Verknüpfungspunkte besitzen die Verknüpfungspunkte Bus/ Bahn in Glauchau, Meerane und Werdau (am Bahnhof) sowie Bus/ Bus (innenstadtnah) in Glauchau, Limbach-Oberfrohna und Werdau.

Es ist an den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung eine maximale Übergangszeit von zehn Minuten anzustreben.

Ein Angebot an Park & Ride-Anlagen und Bike & Ride-Abstellanlagen mit ausreichendem Komfort hinsichtlich Wetter- und Diebstahlschutz an ausgewählten Verknüpfungspunkten ist zu gewährleisten.





## 8 ÖPNV-Entwicklungskonzept

### 8.1 Übergeordnetes SPNV-Angebotskonzept

Nach § 2 Abs. 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen sollen „schienegebundene Verkehrsleistungen ... als Grundangebot ausgestellt und die übrigen Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs darauf ausgerichtet werden“. Aus diesem Grund werden die Zielvorgaben für den SPNV nachrichtlich in den Nahverkehrsplan des Landkreises Zwickau aufgenommen.

Der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) hat als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans<sup>79</sup> das folgende Zielkonzept für die Schienenstrecken im Landkreis Zwickau formuliert.

Tabelle 18: Rahmenvorgaben für den SPNV durch den Aufgabenträger ZVMS

KBS	Linienverlauf	Takt in Minuten		
		Montag – Freitag	Samstag	Sonntag
510	(Dresden) – Chemnitz – Zwickau (RB 30)	60	60	60
510	Chemnitz – Zwickau (RB 30) (Verdichter)	60	-	-
510	(Dresden) – Chemnitz – Zwickau (- Plauen/ V. – Hof - Nürnberg) (RE 3)	120	120	120
523	Meerane – Glauchau - Stollberg (CB2)	60	120	120
530	(Leipzig-) Crimmitschau- Werdau – Zwickau (RE8)	120	120	120
530	(Leipzig-) Crimmitschau – Werdau (-Plauen – Adorf/ Hof) (RE16)	120	120	120
530	(Leipzig-) Crimmitschau – Werdau – Zwickau (RB130)	60	120	120
535	Zwickau – Aue – Johannegeorgensstadt (-Karlový Vary) (RB 95)	60	60	60
539	Zwickau Zentrum (- Falkenstein – Klingenthal – Kraslice - Karlový Vary)	60	60	60

<sup>79</sup> Quelle: Nahverkehrsplan ZVMS (Beschluss durch die Verbandsversammlung des ZVMS am 30. November 2007)

540	(Göttingen – Erfurt – Gera – Gößnitz -) Crimmitschau – Werdau – Zwickau/ Meerane – Chemnitz (RE 1)	120	120	120
540	Glauchau – Meerane – (Gößnitz – Gera) (RE 37A)	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert	bedarfsorientiert
544	Zwickau Zentrum - Zwickau Hbf. (- Plauen/V. - Adorf/V. - Bad Brambach - Cheb) <sup>80</sup>	60	60	60

Quelle: Nahverkehrsplan ZVMS (Beschluss durch die Verbandsversammlung des ZVMS am 30. November 2007)

- Die „Sachsen-Franken-Magistrale“ (KBS 510) soll Mo.-Fr. als RegionalBahn im 60-Minuten-Takt (Verdichtung zu einem 30-Minuten-Takt zwischen Chemnitz und Zwickau) sowie an Samstagen und Sonntagen im 60-Minuten-Takt bedient werden. Darüber hinaus verkehrt auf der KBS 510 ein RegionalExpress im 120-Minuten-Takt (Mo.-So.).
- Auf der KBS 523 soll eine alle Halte bedienende SPNV-Linie Montag bis Freitag im 60-Minuten-Takt, am Wochenende im 120-Minuten-Takt verkehren.
- Die Kursbuchstrecke 530 wird montags – freitags auf dem Abschnitt (Leipzig-) Crimmitschau – Werdau mit RegionalExpress-Zügen im 2x120-Minuten-Takt sowie als RegionalBahn im 60-Minuten-Takt bedient. Am Wochenende wird auf allen Zügen ein 120-Minuten-Takt vorgehalten.
- Auf den Kursbuchstrecken 535 und 539 wird der SPNV im 60-Minuten-Takt (Mo.-So.) gefahren.
- Die KBS 540 wird an allen Wochentagen im 120-Minuten-Takt bedient.

## 8.2 Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes

Den verschiedenen Anforderungen an das ÖPNV-Netz und den unterschiedlichen Nachfragepotenzialen im Nahverkehrsraum soll durch eine Differenzierung des Angebotes mit dem Ziel einer stärkeren Ausrichtung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der bestehenden Fahrgäste und potenziellen neuen Nutzer Rechnung getragen werden. Entsprechend der Differenzierung des Nahverkehrsraumes bezüglich der Bedeutung des ÖPNV im Gesamtverkehr erfolgt eine Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes.

<sup>80</sup> Abschnitt Zwickau Zentrum - Zwickau Hbf. im 120-Minuten-Takt

Das zukünftige Liniennetz im Busverkehr soll in Bedienungsebenen gegliedert werden, denen über die Bedienungshäufigkeit hinaus Qualitäten und Produktmerkmale zugeordnet werden. Verschiedene Linien aus verschiedenen Ebenen können sich auf Achsen und Verbindungen ergänzen.

Unter Bezugnahme der Bedienungsqualität, der zentralörtlichen Gliederung und der Raumstruktur sowie der bestehenden Verkehrsströme und aktivierbaren Potenziale ergibt sich eine Differenzierung in:<sup>81</sup>

- Regionales Hauptnetz,
- Ergänzungsnetz,
- Schulverkehrslinien,
- Stadtbusverkehre/ Stadtbussysteme.

Die **Ebene „Regionales Hauptnetz“** entspricht den ÖPNV-Hauptverbindungen in Richtung Oberzentren, in Richtung der Mittelzentren sowie auf Relationen von besonderer regionaler Bedeutung. Es handelt sich grundsätzlich um Verbindungen, bei denen eine hohe Nachfrage gegeben ist und die entsprechend der vorhandenen Nachfrage und weiterer aktivierbarer Nachfragepotenziale angebotsorientiert im Taktverkehr (Mindestqualität: vertakteter Verkehr, stündlich, ggf. mit Lücken) gestaltet werden. Das „Regionale Hauptnetz“ übernimmt vorwiegend Verbindungsfunktionen und nachgeordnet eingeschränkt Erschließungsfunktionen.

Das „Regionale Hauptnetz“ stellt somit neben dem SPNV das Rückgrat des ÖV im VMS dar, und wird in der Kommunikation sowie in der verkehrspolitischen Umsetzung als ÖPNV-Grundgerüst mit einem hochattraktiven Angebot verstanden.

Die **Ebene „Ergänzungsnetz“** ergänzt das „Regionale Hauptnetz“. Es handelt sich um bedarfs- und angebotsorientiert gestaltete Linien im Busverkehr mit Verbindungs- und Erschließungsfunktion. Für die Ebene „Ergänzungsnetz“ wird an den Schnittstellen zum „Regionalen Hauptnetz“ ein möglichst direkter Übergang als Qualitätsstandard formuliert. Die Bedienung erfolgt im Linienverkehr mit einer regelmäßigen Bedienung. In das „Ergänzungsnetz“ können auch Linien mit einem längeren Verlauf integriert werden.

Die **Ebene „Schulverkehrslinien“** bildet eine weitere Ergänzung zu den beiden vorangestellten Ebenen. Die „Schulverkehrslinien“ verkehren bedarfsorientiert, insbesondere im Schulverkehr und nehmen überwiegend Erschließungsfunktionen wahr.

Die **Ebene „Stadtbusverkehre/ Stadtbussysteme“** in den Klein- und Mittelstädten beinhaltet Linien mit i.d.R. angebotsorientierter Fahrplangestaltung (regelmäßige Bedienung) und ausschließlicher Erschließungsfunktion im städtischen Bereich. Die Angebote sollen nicht nur die Nachfrage im Schulverkehr weitgehend abdecken, sondern auch Potenziale im Berufs-, Einkaufs- und Besorgungsverkehr sowie im Freizeitverkehr ausschöpfen.

<sup>81</sup> Die nachfolgenden Definitionen und Erläuterungen beziehen sich allgemeingültig auf die Situation im gesamten VMS-Gebiet.

Diese Ebene kann Stadt- und Ortsbuslinien im Taktverkehr, hochwertige, regelmäßig verkehrende Linien im Nachbarortsverkehr sowie bedarfsgesteuerte Bedienungsformen beinhalten. Eine wichtige Funktion sollen sie als Zu- und Abbringer zu den regionalen Angeboten übernehmen.

### 8.3 Produktprofilierung

Die Wünsche und Anforderungen der Kunden an das ÖPNV-Angebot in einem Nahverkehrsraum sind sehr differenziert. Die Nachfrage der einzelnen Nutzergruppen weist deshalb unterschiedliche Charakteristika auf.

Das typische Einheitsangebot im Busverkehr, der herkömmliche „Linienbus“, mit seiner häufig sehr starken Ausrichtung auf die Anforderungen im Schulverkehr, kann den Wünschen der anderen Zielgruppen nur selten gerecht werden. Notwendig ist eine marktgerechte Differenzierung der Angebote im straßengebundenen ÖPNV auf die Anforderungen der einzelnen Zielmärkte.

Sinnvoll ist eine Profilierung von einzelnen Produkten, so wie es im Schienenverkehr bereits seit Jahren erfolgreich praktiziert wird (im Nahverkehr: RegionalExpress, RegionalBahn).

Die Erfahrungen mit Produkteinführungen im Busverkehr zeigen, dass speziell auf die Anforderungen bestimmter Zielmärkte ausgerichtete Angebote eine bedeutend höhere Marktpotenzialausschöpfung erreichen können.<sup>82</sup>

Die Produktdifferenzierung orientiert sich primär an den Randbedingungen des Verkehrsmarktes. Neben den typischen „ÖPNV-gebundenen“ Verkehrsteilnehmern, deren Anteil auch weiterhin geringer wird, sind zukünftig stärker die heutigen Nichtnutzer und die ÖPNV-Gelegenheitskunden, also in erster Linie die „wahlfreien“ Verkehrsteilnehmer, für die regel- oder unregelmäßige Nutzung der ÖPNV-Angebote zu aktivieren.

Die für den VMS entwickelte Produktpalette orientiert sich an den Gegebenheiten und Rahmenbedingungen im mittelsächsischen Raum (Raumstruktur, Verkehrsmarkt und Nahverkehrsstruktur) und zielt auf eine Erhöhung der Nutzungsintensität in verschiedenen Bereichen ab. Neben den Potenzialen im Einkaufs- und Besorgungsverkehr betrifft dies auch neue Zielgruppen im Bereich des Freizeitverkehrs. Der Freizeitverkehr ist zukünftig stärker zu berücksichtigen, da er in den letzten Jahren den höchsten Zuwachsraten der Mobilität in der Bevölkerung unterworfen war.

---

<sup>82</sup> In verschiedenen Nahverkehrsräumen wurden mit der Einführung einer Produktprofilierung im ÖPNV-Angebot Fahrgastzuwächse erzielt, z. B. im Landkreis Eichsfeld mit dem ExpressBus, dem StadtBus und dem WanderBus, im Landkreis Quedlinburg mit dem RegioBus, im Gebiet des NVV mit dem ExpressBus, dem RegioBus und dem StadtBus oder im Großraumverkehr Hannover (GVH) mit dem RegioSprinter, dem RegioBus und dem StadtBus.



Bei der vorgeschlagenen Produktdifferenzierung im straßengebundenen ÖPNV für den VMS wurden wesentliche Grundsätze und Zielsetzungen berücksichtigt:

- Mit der Produktdifferenzierung sollen die Angebote am Markt besser kommunizierbar gemacht werden.
- Die Angebote sollen mit ihren spezifischen Qualitäten an die Anforderungen der Zielmärkte angepasst werden.
- Die Herausbildung von Nahverkehrsprodukten muss für die Kunden überschaubar und nachvollziehbar sein. Die einzelnen Nahverkehrsprodukte müssen klar erkennbar sein und sich voneinander unterscheiden.
- Um ein leicht merkbares Angebot zu schaffen, sollte die Anzahl der Produkte nicht zu groß sein. Die Produktpalette darf nicht zusätzlich überladen werden.
- Die Profilierung der einzelnen Produkte verfolgt eine Identifikation der Kunden mit diesen Angeboten.
- Die Produkte müssen mit ihren Qualitäten erkennbar sein und in ihrem Angebot dem jeweiligen Produktprofil entsprechen.

Mit dem Ziel eines erfolgsorientierten Marketings lassen sich insgesamt zwei Hauptprodukte ableiten, die sich vom übrigen Busangebot durch eine besondere Angebots- und Komfortqualität abheben und einander ergänzen. Darüber hinaus kann mit weiteren Ergänzungs- und Spezialprodukten die Angebotspalette für ganz bestimmte Nachfragegruppen erweitert werden.

Es sei darauf hingewiesen, dass nicht alle Angebote zu Produkten profiliert werden, sondern hochwertige, marktorientierte Angebote, die sich in ihrer Qualität vom sonstigen Busangebot abheben, als Produkt in der Kommunikation gegenüber dem Kunden „geadelt“ werden.

Für den Einsatz im VMS-Gebiet werden auf der Grundlage der durchgeführten Angebots- und Mängelanalyse die folgenden Produkte vorgeschlagen. Bei den verwendeten Produktnamen handelt es sich um Arbeitstitel, die ggf. unter Vermarktungsgesichtspunkten auf die Situation im VMS zu typischen „Markennamen“ angepasst bzw. geändert werden können.

### **8.3.1 TaktBus**

#### Produktprofil

Der *TaktBus* wird als zukünftiges Premium-Produkt des Regionalbusverkehrs vorgesehen. Er soll die „Qualität der Schiene“ in die Fläche tragen. Das Produktprofil des *TaktBus* umfasst als wesentliche Produkthanforderungen eine möglichst direkte Linienführung, systematische SPNV-Anschlüsse, eine stündliche Bedienung auf einem weitgehend einheitlichen Linienweg als Standard, wobei einzelne Bedienungspausen als Ausnahme zugelassen sein sollen. Regelmäßige Bedienung ist als Standard notwendig, um die Produktqualität des *TaktBusses* als Hauptprodukt zur Ergänzung des SPNV kommunizieren zu können.

Im Mittelpunkt der Produktqualitäten des *TaktBus* steht weniger die Schnelligkeit sondern die Regelmäßigkeit des Angebotes.

Der *TaktBus* übernimmt in erster Linie Verbindungs- und nachgeordnet auch Erschließungsfunktionen, wobei die Linienführung und die Haltestellenabstände an die Rahmenbedingungen angepasst sind. Zu gewährleisten ist eine akzeptable Reisegeschwindigkeit im Vergleich zur Autonutzung.

Seite | 92

Es ist anzustreben, das Produkt mit einheitlichen Qualitätsmerkmalen im Bereich der Fahrzeugausstattung und des Reisekomforts zu verbinden. Dazu gehört u. a. der Einsatz hochwertigen Fahrzeugmaterials (Einsatz von Niederflertechnik auf bestimmten Relationen, Klimaanlage etc.). Regionale Markennamen können bestehen bleiben).

### **8.3.2 StadtBus**

#### Produktprofil

Als hochwertiges lokales ÖPNV-Angebot zur Gewährleistung der Erschließungsfunktion in Klein- und Mittelstädten wird der *StadtBus* vorgesehen.

Der *StadtBus* ist auf alle Verkehrszwecke ausgerichtet und soll zukünftig verstärkt zusätzliche Potenziale im Einkaufs- und Freizeitverkehr erschließen. In erster Linie dient der *StadtBus* der innerstädtischen Verkehrsnachfrage und soll dabei auch akzeptable Übergangsmöglichkeiten zu regionalen Verkehrsangeboten bieten. Er wird in der Netzgestaltung auf direktem Wege aus den Wohnquartieren in die Innenstadt geführt.

Der *StadtBus* soll angebotsorientiert durchgängig im Halbstundentakt als Mindeststandard betrieben werden. Nur mit Hilfe einer solchen regelmäßigen, hochwertigen Bedienung lassen sich die Marktsegmente im Bereich des Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehrs ansprechen. Als Maßstab sollten dabei die Ansprüche der „wahlfreien Verkehrsteilnehmer“ gelten. Gerade diese Kundengruppe stellt den entscheidenden Zielmarkt für die Einrichtung eines *StadtBusses* dar. Die Erfahrungen zeigen, dass die Qualität eines Stundentaktes nicht ausreichend geeignet ist, Kundengruppen außerhalb der „ÖPNV-gebundenen Verkehrsteilnehmer“ zu erreichen. In den Städten, in denen Stadtbussysteme „modernen Typs“ eingerichtet wurden, konnten völlig neue Fahrgastgruppen gewonnen werden<sup>83</sup>.

Der *StadtBus* verfügt über eine hochwertige Produktqualität hinsichtlich der Takte bzw. der Merkbarkeit und Handhabbarkeit sowie bei der Fahrzeugausstattung (Niederflur, Option: Klimaanlage, Polstersitze, digitale Haltestellenanzeige) und der Servicequalität.

---

<sup>83</sup> Vgl.: BMVBW: FoPS-Forschungsvorhaben (FE 70.0714/2003), 2005; Planungsgruppe Nord.



Das Produkt *StadtBus* wird als „Vermittler“ zum Einstieg in die Benutzung des ÖPNV kommuniziert. Durch den lokalen Bezug zur eigenen Stadt liegt hier die Chance, den ÖPNV über die lokale Identität verstärkt in das Bewusstsein der Bürger zu bringen.

<b>TaktBus</b>	<b>StadtBus</b>
<p><b>Produktprofil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ergänzung zu den SPNV-Achsen und Verbindungen in die zentralen Orte (OZ und MZ),</li> <li>• Linien mit möglichst direkter Linienführung,</li> <li>• Linien mit Verbindungs- und nachgeordneter Erschließungsfunktion,</li> <li>• regelmäßige stündliche Bedienung (ggf. Lücken),</li> <li>• Linien mit einheitlichem Linienweg,</li> <li>• systematische SPNV-Anschlüsse.</li> </ul>	<p><b>Produktprofil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bussystem zur Erschließung der Kernstädte der Klein- und Mittelstädte, ggf. Anbindung von Ortsteilen,</li> <li>• konsequente Vertaktung im Halbstundentakt oder dichter (ggf. Ergänzungslinien im Stundentakt),</li> <li>• Ausrichtung auf lokale Verkehrsnachfrage (direkte Innenstadterreichbarkeit),</li> <li>• systematische Anschlüsse an regionale Verkehrsangebote.</li> </ul>
<p><b>Anzustrebende Produkthanforderungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beförderungsgeschwindigkeiten mit nicht gravierendem Qualitätsverlust gegenüber dem Pkw (&gt; 25 km/h),</li> <li>• moderne, komfortable Fahrzeuge, Niederflurtechnik (ggf. Klimaanlage und Reisebusbestuhlung).</li> </ul>	<p><b>Anzustrebende Produkthanforderungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• hohe Erschließungswirkung (in der Kernstadt mind. 75 %),</li> <li>• Rendezvous-Prinzip (soweit Stadt geeignet),</li> <li>• moderne, komfortable Fahrzeuge, ggf. Midibusse (Niederflur, Klimaanlage),</li> <li>• konkurrenzfähige Beförderungsgeschwindigkeiten (&gt; 15 km/h).</li> </ul>
<p><b>Wünschenswerte Produkthanforderungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• möglichst wirksame Beschleunigung durch Bevorrechtigung und direkte Linienführung,</li> <li>• einheitliche Kennzeichnung, Ziel: spezifisches Produkt-CD<sup>84</sup> (schrittweise Umsetzung, insbesondere an Fahrzeugen).</li> </ul>	<p><b>Wünschenswerte Produkthanforderungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zusätzliche Serviceelemente (Stadtbusbüro, ggf. bargeldfreier Fahrscheinverkauf),</li> <li>• hochwertige Haltestellenausstattung.</li> </ul>

Abbildung 16: Hauptprodukte

<sup>84</sup> CD = Corporate Design

### 8.3.3 Ergänzungsprodukte

#### TaxiBus und AnrufSammelTaxi

Mit den Produkten *AnrufSammelTaxi* (AST) und *TaxiBus* wird eine klare, einheitliche Profilierung der bedarfsgesteuerten Angebote im VMS-Gebiet angestrebt. Eine solche, selbstbewusste Produktprofilierung stärkt wesentlich den Auftritt der alternativen Bedienungsformen am Verkehrsmarkt. Es kann auch gelingen, die Identifikation der Bevölkerung und der Meinungsbildner vor Ort mit den lokalen Angeboten deutlich zu verbessern.

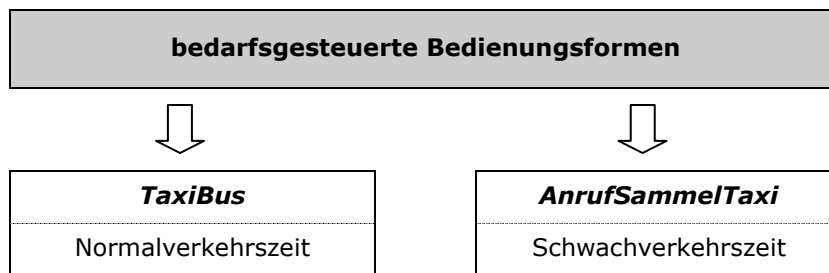


Abbildung 17: Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen

#### Einsatz und Produktprofil

Der *TaxiBus* wird als Produkt für die Ergänzung des Linienbusverkehrs im Tagesverkehr an Werktagen und ggf. am Wochenende entwickelt. Er verkehrt i.d.R. liniengebunden mit haltestellenbezogener Bedienung zum Ein- und Aussteigen. Eine „vor-die-Haustür-Bedienung“ wie beim AST wird nicht vorgesehen. Der *TaxiBus* kann in verkehrsschwachen Zeiten, auch am Wochenende, als Ersatz für Linienbusverkehre eingesetzt werden.

Der Betrieb des *TaxiBus* kann hinsichtlich der Haltestellenbedienung erfolgen

- als reine bedarfsgesteuerte Bedienung aller Haltestellen oder
- als Mischform zwischen Festbedienung und bedarfsgesteuerter Bedienung (z. B. *TaxiBus* steht generell zu den ausgewiesenen Fahrplanzeiten am Bahnhof als Abbringerverkehrsmittel).

Bezüglich der Voranmeldung und der Anmeldezeiten gelten grundsätzlich die gleichen Merkmale wie beim AST.

Als Systemmerkmale des *TaxiBus* für das Gebiet des VMS werden formuliert:

- bei Einsatz als eigenständige *TaxiBus*-Linie regelmäßige Bedienung oder Verdichtung bzw. Ergänzung einer Buslinie als *TaxiBus* Einzelkurse,
- Verknüpfung mit übergeordneten Bedienungsangeboten im Regionalbusverkehr an ausgewählten Umsteigehaltestellen,
- Anmeldung telefonisch (Voranmeldezeit i.d.R. max. 60 Minuten),



- die Bedienung auf den TaxiBus-Linien kann mit Pkw erfolgen, sollte jedoch in erster Linie mit Großraum-Pkw und Kleinbussen gewährleistet werden,
- Ausstattung der Fahrzeuge mit Funk/ Mobilfunk bei notwendiger Anschlusssicherung,
- i.d.R. ohne Zuschlag (Nur bei Neuverkehren im Einzelfall Zuschlag, z. B. Freizeitziele).

Die Verkehrsdurchführung sollte i.d.R. durch Taxi- und Mietwagenunternehmen erfolgen. Denkbar ist auch eine Übertragung an private Kleinbusunternehmen.

Das Produkt *AnrufSammelTaxi (AST)* wird im VMS-Gebiet grundsätzlich als Angebot für den Schwachlastverkehr (Abend- und Wochenendverkehr) vorgesehen. Es soll im Tagesverkehr an Werktagen nicht eingesetzt werden. Das AST soll mit seinem Produktprofil folgenden Anforderungen gerecht werden:

- flächenhafte Bedienung in Zonen, Sektoren bzw. Korridoren,
- Bedienung der vorhandenen Bushaltestellen und der gegebenenfalls zusätzlich eingerichteten AST-Abfahrtsstellen zum Einsteigen,
- konsequenter Taktfahrplan im Stundentakt oder Zweistundentakt,
- Aussteigen an jedem beliebigen Ziel (z. B. vor der Haustür),
- Normaltarif des Linienverkehrs zuzüglich Komfortzuschlag (Zeitkarteninhaber und Schwerbehinderte nur Komfortzuschlag),
- Anmeldung telefonisch,
- telefonische Voranmeldezeit i.d.R. 60 Minuten,
- bei der Funktion als Abbringerverkehr von regionalen Buslinien im Abend- und Wochenendverkehr Möglichkeit der Anmeldung über den Busfahrer beim Einsteigen,
- Einsatz von Pkw oder Großraum-Pkw (ggf. Kleinbusse),
- Rollstuhl- und Kinderwagentransport nach Maßgabe der vorherigen Anmeldung,
- Einrichtung von zusätzlichen AST-Abfahrtsstellen in Siedlungsbereichen, die heute nicht im Einzugsbereich von Bushaltestellen liegen (z. B. topographisch problematische Gebiete, Streusiedlungen, Stadtzentrum usw.).

## **FreizeitBus**

Der *FreizeitBus* gilt als Spezialprodukt des Regionalbusverkehrs. Er deckt spezielle Mobilitätsbedürfnisse im Freizeitverkehr ab.

### Einsatz und Produktprofil

Der *FreizeitBus* ist auf bestimmten Relationen, die vorwiegend dem Freizeitverkehr zugeordnet sind, einzusetzen. Die direkte Linienführung zu den interessanten Zielen im Bereich des Tourismus und der Naherholung ist ein wesentliches Ziel des *Freizeit-Busses*.

Die Bedienungszeiten sind den jeweiligen Bedürfnissen saisonal sowie tageszeitlich anzupassen. Die Ausstattung der Fahrzeuge ist an den jeweiligen Anforderungen der Verkehre auszurichten (bspw. Fahrradmitnahme).

Reguläre Linien können am Wochenende als *FreizeitBus* vermarktet werden, ggf. sind lokale/ regionale Markennamen zu verwenden.

<b>TaxiBus</b>	<b>AnrufSammelTaxi</b>	<b>FreizeitBus</b>
<p><b>Produktprofil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bedarfsgesteuerter Verkehr zur Ergänzung des Linienverkehrs in Räumen geringer Verkehrsnachfrage (Tagesverkehr),</li> <li>• i.d.R. linienhafte Bedienung der vorgesehenen Haltestellen,</li> <li>• telefonische Anmeldung i.d.R: 60 Minuten vor Abfahrt,</li> <li>• Verknüpfung mit übergeordnetem Regionalbusverkehr.</li> </ul>	<p><b>Produktprofil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bedarfsgesteuerter Verkehr in Schwachlastzeiten in Räumen mit geringer Verkehrsnachfrage,</li> <li>• linienhafte oder flächenhafte Bedienung,</li> <li>• Bedienung der vorhandenen Bushaltestellen, Aussteigen an jedem beliebigen Ziel, ggf. auch zusätzliche AST-Haltestellen,</li> <li>• telefonische Anmeldung i.d.R. 60 Minuten vor Abfahrt,</li> <li>• Verknüpfung mit übergeordnetem Regionalbusverkehr.</li> </ul>	<p><b>Produktprofil</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• deckt spezielle Verkehrsbedürfnisse im Freizeitverkehr ab,</li> <li>• direkte Linienführung zu Zielen im Bereich Tourismus und Naherholung,</li> <li>• z. T. nur saisonaler Betrieb,</li> <li>• systematische Anschlüsse an Bus- und Bahnlinien,</li> <li>• ggf. auch bedarfsgesteuerter Verkehr.</li> </ul>
<p><b>Produktqualitäten / Produktanforderungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integration in bestehende Linie,</li> <li>• hohe zeitliche Verfügbarkeit,</li> <li>• spezielle Vermarktung.</li> </ul>	<p><b>Produktqualitäten / Produktanforderungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vor-die-Haustür-Bedienung bei Wunsch.</li> </ul>	<p><b>Produktqualitäten / Produktanforderungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsatz von Fahrzeugen mit speziellen Ausstattungsmerkmalen (Rad-, Skitransport).</li> </ul>

Abbildung 18: Ergänzungsprodukte

## 8.4 Rahmenkonzept Landkreis Zwickau

Das nachfolgende Rahmenkonzept für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Zwickau basiert grundsätzlich auf dem „Leitbild und den Anforderungen für die Nahverkehrsplanung“ (vgl. Kapitel 7). Abgeleitet werden zunächst Grundvorgaben zum Bedienungs- und Liniennetzkonzept (vgl. Kapitel 8.4.1). Die einzelnen Maßnahmen, die zur Umsetzung des Rahmenkonzeptes vorgesehen werden, sind differenziert in

- „Angebot“ (Kapitel 8.4.2),
- „Infrastruktur“ (Kapitel 8.4.3) und
- „Projekte“ (Kapitel 8.4.4).

Unter den angebotsrelevanten Maßnahmen sind zum einen konkrete Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV-Angebotes zusammengefasst, zum anderen werden Prüfaufträge zur weiteren Entwicklung des ÖPNV formuliert. Prüfaufträge entsprechen i.d.R. Einsparungsmaßnahmen. Projekte sind umfangreiche Umgestaltungen, die weiterer Voruntersuchungen in Vertiefung des Nahverkehrsplanes sowie eines umfangreichen Abstimmungsprozesses bedürfen. Abbildung 19 gibt einen Überblick über die Zusammensetzung der Maßnahmenvorschläge.

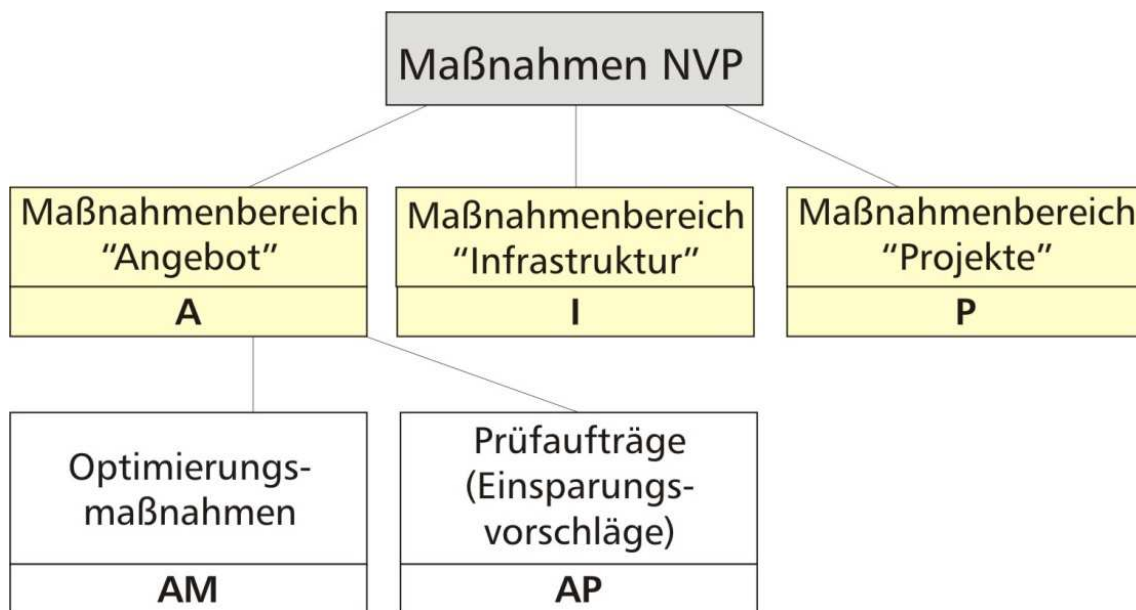


Abbildung 19: Gliederungsstruktur der Maßnahmen im Nahverkehrsplan

## 8.4.1 Grundvorgaben Bedienungs- und Liniennetzkonzept

### 8.4.1.1 Verkehrszeiten

Die ÖPNV-Angebotsstruktur richtet sich an den unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Verkehrszeiten aus. Für den ÖPNV im Landkreis Zwickau werden folgende Verkehrszeiten als Rahmenvorgabe definiert:

Tabelle 19: Verkehrszeiten (Rahmenbetriebszeitfenster)

	Montag – Freitag	Samstag	Sonntag
<b>Hauptverkehrszeit (HVZ)</b>	06.30 – 08.30 Uhr 11.30 – 13.30 Uhr 15.00 – 17.00 Uhr	-	-
<b>Normalverkehrszeit (NVZ)</b>	08.00 – 11.30 Uhr 13.30 – 15.00 Uhr 17.00 – 19.00 Uhr	09.00 – 14.00 Uhr	-
<b>Schwachverkehrszeit (SVZ)</b>	bis 06.30 Uhr nach 19.00 Uhr	06.00 – 09.00 Uhr nach 14.00 Uhr	ganzer Bedienungszeitraum

#### Hauptverkehrszeit (HVZ)

Die Hauptverkehrszeit ist der Zeitraum montags – freitags von 6.30 Uhr bis 8.30 Uhr, von 11.30 Uhr bis 13.30 Uhr und von 15.00 Uhr bis 17.00 Uhr<sup>85</sup>.

Die Hauptverkehrszeit ist gekennzeichnet durch Schul-, Ausbildungs- und Berufsverkehr. Diese Verkehre sind zeitlich an die Anfangs- und Endzeiten der Schulen und Arbeitsstätten sowie räumlich an deren Standorte gebunden. Dabei erfolgt in der morgendlichen HVZ Schul- und Berufsverkehr, während in der mittäglichen HVZ vorwiegend Schul- und in der nachmittäglichen HVZ vorwiegend Berufsverkehr sowie Einkaufs- und Besorgungsverkehr stattfindet.

Die klassische Hauptverkehrszeit wird mittel- und langfristig aufgrund der Flexibilisierung der Arbeitszeiten und des Rückgangs der Bevölkerung in der relevanten Altersgruppe sukzessive an Bedeutung verlieren. Dies ist bei der zukünftigen Gestaltung des ÖPNV-Angebotes und der Beförderungskapazitäten zu berücksichtigen.

#### Normalverkehrszeit (NVZ)

Die Normalverkehrszeit ist der Zeitraum montags – freitags von 8.00 Uhr bis 11.30 Uhr, von 13.30 Uhr bis 15.00 Uhr und von 17.00 Uhr bis 19.00 Uhr sowie an Samstagen von 9.00 Uhr bis 14.00 Uhr.

<sup>85</sup> Linien aus/ in Richtung Chemnitz bzw. Zwickau ggf. 18.00 Uhr.

Die Normalverkehrszeit ist gekennzeichnet durch Einkaufs- und Besorgungsverkehr. Im Interesse der Übersichtlichkeit und Merkbarkeit des Angebots ist für diese Zielgruppen bei den Linien des „Regionalen Hauptnetzes“ ein vertaktetes bzw. taktorientiertes Fahrplanangebot anzustreben.

## Schwachverkehrszeit

Die Schwachverkehrszeit umfasst Montag – Freitag den Frühverkehr vor 6.30 Uhr sowie den Spätverkehr nach 19.00 Uhr und am Wochenende die Zeit samstags vor 8.00 Uhr sowie nach ca. 14.00 Uhr<sup>86</sup> sowie an Sonn- und Feiertagen den gesamten Bedienungszeitraum.

Um den speziellen Anforderungen der unterschiedlichen ÖPNV-Hierarchieebenen im Landkreis Zwickau gerecht zu werden, sind in der folgenden Tabelle konkrete Bedienungsstandards für die jeweiligen Ebenen zu bestimmten Verkehrszeiten aufgeführt.

Tabelle 20:

Hierarchieebenen und anzustrebende Bedienungsstandards nach Rahmenbetriebszeiten

	<b>Montag – Freitag</b>	<b>Samstag</b>	<b>Sonntag</b>
<b>Regionales Hauptnetz</b>	<u>6.00 – 20.00 Uhr:</u> 60-Minuten-Takt (Abweichung vom 60-Minuten-Takt in HVZ durch Schulverkehr möglich)	<u>8.00 – 16.00 Uhr:</u> Vertaktung wünschenswert	Vertaktung wünschenswert
<b>Ergänzungsnetz</b>	<u>6.00 – 18.00 Uhr:</u> zweistündliches Angebot mit Abweichungen in HVZ durch Schulverkehr	<u>8.00 – 14.00 Uhr:</u> unvertaktetes Angebot bzw. einzelne Fahrten	unvertaktetes Angebot bzw. einzelne Fahrten
<b>Schulverkehrslinien</b>	unvertaktetes Angebot bzw. einzelne Fahrten	ggf. einzelne Fahrten	
<b>Stadtbusverkehre</b>	<u>6.00 – 18.00 Uhr:</u> 60-Minuten-Takt (Zielsetzung: 30-Minuten-Takt) <u>ab 18.00 Uhr:</u> ggf. AST	<u>8.00 – 14.00 Uhr:</u> 60-Minuten-Takt <u>ab 14.00 Uhr:</u> ggf. AST	ggf. AST

<sup>86</sup> Linien aus/ in Richtung Chemnitz bzw. Zwickau ggf. länger (Ladenöffnungszeiten).

Die angegebenen Verkehrszeiten stellen die Rahmenzeiten dar, in denen das Bedienungsangebot mit dem definierten Standard gewährleistet werden soll. Ein Angebot über die genannten Zeiten hinaus (vorher/ nachher) ist auch auf Basis anderer Bedienungsformen (*TaxiBus*, AST) möglich.

### **8.4.1.2 Grundsätze der Vertaktung**

Basierend auf den im „Leitbild der Nahverkehrsplanung“ definierten ÖPNV-Qualitätsebenen werden für das „Regionale Hauptnetz“ und die Produkte *TaktBus* und *StadtBus* folgende Grundsätze der Vertaktung festgelegt:

- Den Grundtakt auf den Achsen des „Regionalen Hauptnetzes“ stellt der 60-Minuten-Takt dar, der bedarfsorientiert verdichtet werden kann. Zu den Schulanfangs- und -endzeiten kann ggf. von einem einheitlichen Taktraster abgewichen werden. Taktzeitwechsel<sup>87</sup> im Tagesgang sind auf ein Minimum zu reduzieren.
- Auf den *TaktBus*-Linien ist grundsätzlich ein durchgehender Taktverkehr anzubieten. Ein Abweichen vom Taktverkehr ist auszuschließen. Taktzeitwechsel im Tagesgang sind auf ein Minimum zu reduzieren.
- Auf den *StadtBus*-Linien wird ein durchgehender Takt vorgesehen. Ein Abweichen vom Taktverkehr ist weitestgehend zu vermeiden.
- Taktzeitwechsel oder -abweichungen („Ausreißer“) in den Zeiten des Schulverkehrs sollten möglichst nach den Taktminuten des Grundtaktes („nach hinten“) gelegt werden. So kann vermieden werden, dass Kunden, die sich die Taktminute der Haltestelle gemerkt haben, ihren Bus nicht erreichen, da dieser bereits abgefahren ist.
- Bei Taktwechsel<sup>88</sup> sind die Taktminuten des Grundtaktes möglichst durchgehend beizubehalten.

### **8.4.1.3 Systematik Liniennetz und Verknüpfung**

#### **Liniensystematik**

Die im VMS-Gebiet etablierte Liniennummernsystematik wird grundsätzlich beibehalten. Nachfolgend werden einige Vorschläge zur Verbesserung der Transparenz der Liniennummernsystematik aus Sicht der Nahverkehrsplanung dargestellt.

Die Buslinien mit *TaktBus*-Bedienung sollen die Produktbezeichnung (Bsp. „T“) führen. Die heutige dreistellige Nummer der *TaktBus*-Linien kann beibehalten werden oder durch neue ein- oder zweistellige Nummern (Bsp. 10, 20, 30, 40 usw.) ersetzt werden.

---

<sup>87</sup> Veränderung der Taktminute der Haltestellenabfahrt.

<sup>88</sup> Wechsel der Taktfahrtenfolge (z. B. 60-Minuten-Takt zum 30-Minuten-Takt).



Die *StadtBus*-Linien behalten ihre jeweilige lokale Bezeichnung bei. Gibt es innerhalb einer Stadt Stadtverkehrslinien mit unterschiedlichem Bedienungsangebot, sind die Linien mit *StadtBus*-Qualität in der Bezeichnung herauszuheben (z. B. mit der Bezeichnung „S“ oder „C“<sup>89</sup>).

Für Linien, die neu hinzukommen, sind unter Berücksichtigung der bestehenden Liniennummern im VMS-Gebiet neue Liniennummern vorzusehen.

## Netzstruktur

Das Liniennetz im Landkreis Zwickau differenziert sich im Nahverkehrsplan in die Linien der Hierarchieebenen „Regionales Hauptnetz“, „Ergänzungsnetz“, „Schulverkehrslinien“ und „Stadtbusverkehre/ Stadtbussysteme“.

Das „Regionale Hauptnetz“ bildet zusammen mit dem Schienenverkehr das Grundgerüst des ÖPNV. Die Linien werden im Stundentakt bedient. Die *TaktBus*-Linien nehmen innerhalb des „Regionalen Hauptnetzes“ eine herausragende Stellung mit besonderen Anforderungen und Qualitäten ein. Ergänzt wird das Grundgerüst durch die Linien des „Ergänzungsnetzes“ mit zweistündlicher Bedienung. Sonstige Relationen im regionalen Busverkehr werden durch „Schulverkehrslinien“ bedient, deren Bedienungsangebot sich an der spezifischen Nachfrage im Schulverkehr ausrichtet.

Linien im „Stadtbusverkehr/ Stadtbussystem“ bilden lokale Systeme. Ihr Bedienungsangebot kann sehr unterschiedlich, je nach Funktion der Linie, ausgeprägt sein. Linien mit der Produktbezeichnung *StadtBus* bilden innerhalb des Stadtverkehrs das Grundgerüst der lokalen Bedienung und verkehren mindestens im 30-Minuten-Takt. Die übrigen Stadtverkehrslinien (z. B. Ergänzungslinien im 60- oder 120-Minuten-Takt) sind auf die *StadtBus*-Linien auszurichten.

## Verknüpfungssystematik

Systematische Übergänge innerhalb des Busverkehrssystems sowie zwischen SPNV und Busverkehr sollen ein „Fahren im System“ ermöglichen.

- An den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung werden systematische Übergänge zwischen den SPNV-Linien und den Buslinien der Ebene „Regionales Hauptnetz“ mit einem vertakteten Angebot sowie zwischen den Buslinien des „Regionalen Hauptnetzes“ untereinander vorgesehen,
- an den Verknüpfungspunkten 2. Ordnung sind die Buslinien des „Regionalen Hauptnetzes“ bzw. die Bahnlinien mit den Buslinien des „Ergänzungsnetzes“ verknüpft.

---

<sup>89</sup> „C“ entspricht „City“ (vgl. *StadtBus*-Verkehre Rheine, Bocholt, Ahlen).

Diese definierten Verknüpfungspunkte bilden verkehrliche sowie raumstrukturelle Eckpunkte, auf die Liniennetz und Fahrplan aufbauen. Darüber hinaus kann es weitere Verknüpfungshaltestellen zwischen Linien des „Ergänzungsnetzes“ und der „Schulverkehrslinien“ geben.

Das Grundgerüst des ÖPNV, die Linien des „Regionalen Hauptnetzes“ und der SPNV, ist systematisch an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung miteinander zu verknüpfen, um als integriertes ÖPNV-System das „Fahren im System“ zwischen den Hauptnachfrageschwerpunkten im Nahverkehrsraum zu gewährleisten. Die Linien des „Ergänzungsnetzes“ sind an Verknüpfungspunkten 2. Ordnung auf das Grundgerüst des ÖPNV auszurichten. Innerhalb eines Stadtverkehrs sind die Linien i.d.R. an einem Rendezvous-Punkt untereinander zu verknüpfen.

## **8.4.2 Maßnahmenbereich „Angebot“**

### **8.4.2.1 Optimierungsmaßnahmen**

Die vorgesehenen Maßnahmen im Landkreis Zwickau dienen der Weiterentwicklung des ÖPNV unter dem Gesichtspunkt eines effizienten Einsatzes der betrieblichen Mittel im Bus-Schiene-Gesamtkonzept und verfolgen den strategischen Ansatz einer Stabilisierung der Marktausschöpfung (z. B. in den Stadtverkehren). Dadurch sollen demographisch bedingte Nachfragerückgänge z.T. kompensiert werden.

#### **Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“**

Kernstück des Konzeptes ist die Einführung des Produktes „*TaktBus*“<sup>90</sup> auf Relationen mit Verbindungsfunktion zwischen den Städten mit zentralörtlicher Bedeutung. Durch die systematische Verknüpfung von *TaktBus*-Achsen untereinander sowie mit dem SPNV an definierten Verknüpfungspunkten entsteht ein regionales *TaktBus*-Netz im VMS-Gebiet, das ein „Fahren im System“ ermöglicht und verschiedene Zentren mit einer hohen Qualität verbindet.

Die Profilierung einzelner Linien zu *TaktBus-Linien* wird weitgehend ohne Leistungsmehrung angestrebt. In einzelnen Fällen wird die heutige Verkehrsleistung durch Einzelkurse zu ergänzen sein.

Weitere Schwerpunkte des Rahmenkonzeptes sind

- Konzentration von Angebotsleistungen auf nachfragestarken Achsen mit entsprechenden Möglichkeiten zur Steigerung der Potenzialausschöpfung,
- die Anpassung von Verkehrsleistungen bei geringer Nachfrage,
- Weiterentwicklung der Stadtverkehre.

Linien, die im Folgenden nicht benannt werden, bleiben in ihrer heutigen Bedienung erhalten.

---

<sup>90</sup> *TaktBus* ist Arbeitstitel.





Tabelle 21: Angebotsrelevante Maßnahmen (AM) im Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“

Nr.	Maßnahme	Erläuterung und Bewertung
AM1	Einführung des Produktes <i>TaktBus</i> in der ersten Ausbaustufe	<p>Auf folgenden Relationen soll der <i>TaktBus</i> in der ersten Ausbaustufe eingeführt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwickau – Lichtenstein – Oberlungwitz – Chemnitz-Schönau (Linie 152/ 251)</li> <li>• Glauchau – Meerane (Linie 105)</li> <li>• Limbach-Oberfrohna – Hartmannsdorf – Burgstädt – Mittweida (Linie 657)</li> <li>• Limbach-Oberfrohna – Rabenstein – Reichenbrand – Chemnitz-Schönau (Linie 253)</li> <li>• Limbach-Oberfrohna - Chemnitz-Center – Zentralhaltestelle – Chemnitz-Ebersdorf (Linie 254)</li> </ul> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Qualität des ÖPNV durch das Produkt <i>TaktBus</i>, Stärkung der nachfragestarken Hauptachsen</li> <li>• mögliche Verstärkung der Identifikation der Kunden mit dem Produkt durch Vermarktung</li> <li>• Produktprofilierung im VMS-Gebiet verstärkt Wiedererkennungseffekt beim Kunden</li> <li>• Aktivierung zusätzlicher Fahrgastnachfrage</li> <li>• keine wesentliche Leistungsmehrung, Produkteinführung auf Basis der heutigen Verkehrsleistung</li> </ul>
AM2	<p>Neuordnung des Busverkehrs im Korridor Glauchau – Penig – Rochlitz – Geithain</p> <p><i>(nachrichtlich aus NVP Landkreis Mittelsachsen)</i></p> <p><i>(vorbehaltlich Finanzierung)</i></p>	<p><u>Linie 629:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der Attraktivität der Linie durch Zusammenführung der beiden Linienabschnitte zu einem Fahrzeugumlauf zwischen Glauchau – Penig – Rochlitz - Geithain</li> <li>• Beschleunigung und Linienweganpassungen auf passende Umlaufzeiten (&lt; 120 Minuten pro Richtung), denkbarer Ansatz: Einführung bedarfsgesteuerter Bedienung der Orte Rochsburg und Arnsdorf bzw. Görnitzhain und Hartha im sog. „Richtungsbandbetrieb“ (vgl. Abbildung 20)</li> </ul> <p><u>alternativ:</u> Änderung der Linienführung in Penig (Direktführung Bahnhofstr./ Bahnhof; nicht über Markt)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherung der Anschlussbeziehung zur KBS 525 in Geithain (2-stündlich) in <u>beide</u> Richtungen (Taktknoten in Richtung Leipzig <u>und</u> Chemnitz)</li> <li>• Prüfung der touristischen Potenziale (insbesondere Fahrradmitnahme)</li> <li>• Prüfung der Verknüpfung mit der Linie 112 in Waldenburg, Markt</li> </ul> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsteigefreie Direktverbindung zwischen Glauchau und Geithain</li> </ul>

Nr.	Maßnahme	Erläuterung und Bewertung
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der betrieblichen Randbedingungen auf der Linie 629</li> <li>• übersichtlichere Netzstruktur</li> </ul>
AM3	Neuordnung des Stadtverkehrs Hohenstein-Ernstthal (im Kontext mit AM 5)	<i>Erläuterungen zur Neuordnung des Stadtverkehrs Hohenstein-Ernstthal sind in <u>Projekt P2</u> dargestellt.</i>
AM4	Neuordnung des Stadtverkehrs Limbach-Oberfrohna	<i>Erläuterungen zur Neuordnung des Stadtverkehrs Limbach-Oberfrohna sind in <u>Projekt P3</u> dargestellt.</i>
AM5	Modifizierung der Linien 125 und 126 im Zuge der Neuordnung des Stadtverkehrs Hohenstein-Ernstthal (im Kontext mit AM 3)	<i>Erläuterungen zur Modifizierung der Linie 125 sind in <u>Projekt P2</u> dargestellt.</i>

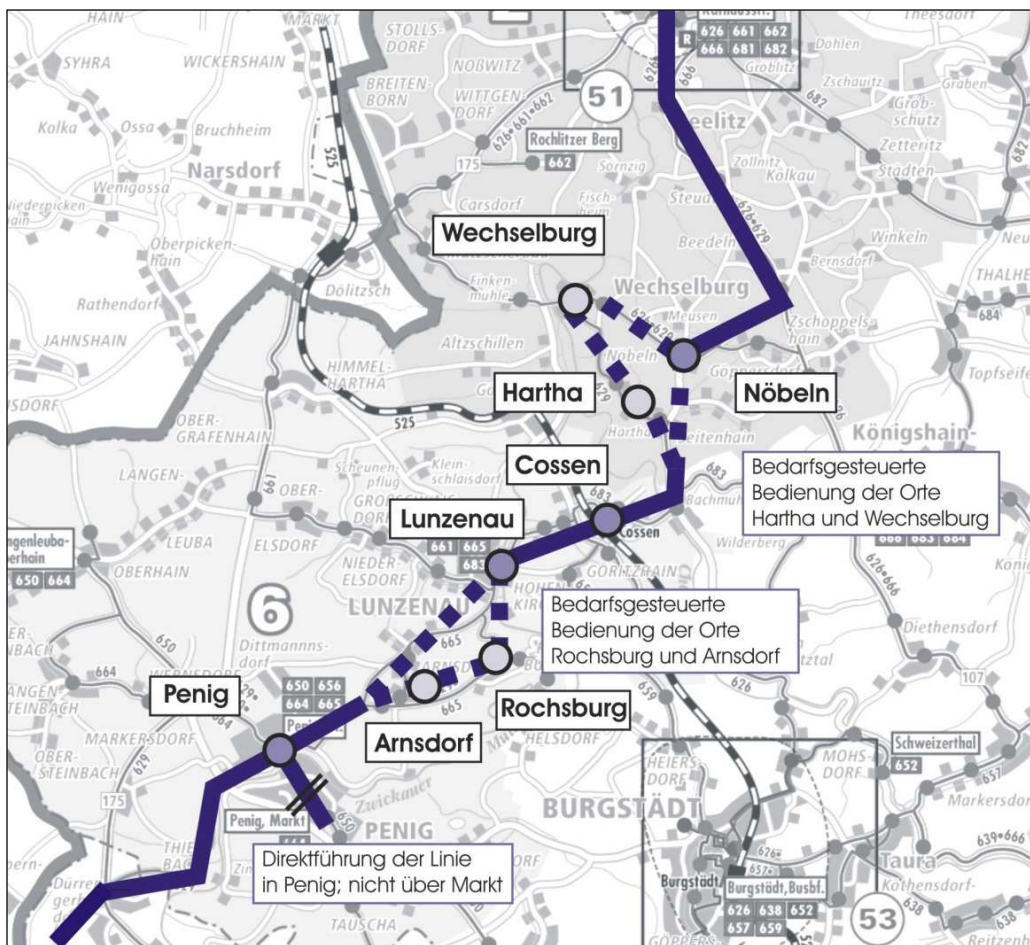


Abbildung 20: Vorschlag für die Einführung des „Richtungsbandbetriebs“ im Korridor Glauchau – Penig – Rochlitz – Geithain (Stand 2006)

## Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“

Im Teilraum ist die Einführung des Produktes „*TaktBus*“<sup>91</sup> auf Relationen mit Verbindungsfunktion zwischen den Städten mit zentralörtlicher Bedeutung vorgesehen. Die Profilierung einzelner Linien zu *TaktBus-Linien* wird weitestgehend ohne Leistungsmehrung angestrebt. In einzelnen Fällen wird die heutige Verkehrsleistung durch Einzelkurse zu ergänzen sein.

Seite | 105

Weitere Schwerpunkte des Rahmenkonzeptes sind

- Konzentration von Angebotsleistungen auf nachfragestarken Achsen mit entsprechenden Möglichkeiten zur Steigerung der Potenzialausschöpfung,
- die Anpassung von Verkehrsleistungen bei geringer Nachfrage,
- Stärkung der Stadt-Umland-Beziehungen zu dem Oberzentrum Zwickau.

Linien, die im Folgenden nicht benannt werden, bleiben in ihrer heutigen Bedienung erhalten.

Tabelle 22:

Angebotsrelevante Maßnahmen (AM) im Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“

Nr.	Maßnahme	Erläuterung und Bewertung
AM1	Einführung des Produktes „ <i>TaktBus</i> “ (Arbeitstitel) in der ersten Ausbaustufe als Premium-Produkt	<p>Auf folgenden Relationen soll der <i>TaktBus</i> in der ersten Ausbaustufe eingeführt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwickau – Mülsen – Lichtenstein – Oberlungwitz – Chemnitz (Linien 152/ 251)</li> <li>• Zwickau – Wilkau-Haßlau – Kirchberg (Linie 136)</li> <li>• Zwickau – Werdau (Linien 129)</li> </ul> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Qualität des ÖPNV durch das Produkt <i>TaktBus</i>, Stärkung der nachfragestarken Hauptachsen</li> <li>• mögliche Verstärkung der Identifikation der Kunden mit dem Produkt durch Vermarktung</li> <li>• Produktprofilierung im VMS-Gebiet verstärkt Wiedererkennungseffekt beim Kunden</li> <li>• Aktivierung zusätzlicher Fahrgastnachfrage</li> <li>• keine wesentliche Leistungsmehrung, Produkteinführung auf Basis der heutigen Verkehrsleistung</li> </ul>

<sup>91</sup> *TaktBus* als Arbeitstitel.

## 8.4.2.2 Prüfaufträge

Für die folgenden Linien/ Korridore werden Prüfaufträge definiert, deren Ergebnisse Entscheidungsgrundlagen für die weitere Umgestaltung des Liniennetz- und Bedienungsangebotes bilden sollen. Es sind jeweils detaillierte Nachfrage- und/ oder Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchzuführen, für die im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans keine ausreichend belastbare Datengrundlagen vorliegen sowie die spezifischen Rahmenbedingungen zu beachten.

### Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“

Tabelle 23: Angebotsrelevante Prüfaufträge (AP) im Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“

Nr.	Prüfauftrag	Erläuterungen und Bewertung
AP1	Prüfung der Weiterentwicklung des <i>TaktBus</i> -Netzes in weiteren Ausbaustufen	<p>Auf folgenden Relationen ist die Erweiterung des <i>TaktBus</i>-Netzes in einem konsequenten Stundentakt zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hohenstein-Ernstthal – Oberlungwitz – Gersdorf – Oelsnitz (Linie 116)</li> </ul> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung der <i>TaktBus</i>-Achsen zu einem <i>TaktBus</i>-Netz (durch Verknüpfung der <i>TaktBus</i>-Achsen an den definierten Verknüpfungspunkten wird der direkte Übergang zu anderen <i>TaktBus</i>-Linien hergestellt, ein „Fahren im System“ wird ermöglicht)</li> <li>wirksame Verbesserung des Angebotes durch konsequente Vertaktung</li> <li>Leistungsmehrung durch konsequente Vertaktung</li> </ul>
AP2	Neuordnung des Busverkehrs im Korridor Zwickau – Lichtenstein	<p><u>Linie 139</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reduzierung der Linie auf den Linienabschnitt Lichtenstein - Oelsnitz (Linienabschnitt Zwickau – Lichtenstein wird in die Linien 152/ 251 integriert s.u.)</li> <li>Rückbau des Angebotes auf zweistündliche Bedienung</li> <li>Beachtung der Anschlüsse an KBS 523 in Lichtenstein und Oelsnitz</li> </ul> <p><u>Linien 152/ 251</u></p> <p>Verbesserung der Übersichtlichkeit des Bedienungsangebotes im Korridor Zwickau – Chemnitz durch Zusammenführung der Linien 152 und 251 (Fahrplankoordination zum 60-Minuten-Takt)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einführung des Produktes <i>TaktBus</i> auf der Achse Zwickau - Chemnitz</li> <li>Verknüpfung in Lichtenstein mit der Linie 139 in Richtung Oelsnitz</li> </ul> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>attraktive Verbindung im Korridor Zwickau - Chemnitz mit Anbindung der Städte Lichtenstein und</li> </ul>



Nr.	Prüfauftrag	Erläuterungen und Bewertung
		<p>Oberlungwitz an die beiden Oberzentren</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Minimierung der Mehrkosten durch Verlagerung/ Zusammenführung von Verkehrsleistungen</li> </ul>
AP3	Neuordnung des Busverkehrs im Korridor Glauchau – Lichtenstein	<p><u>Linie 108</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>durchgehende Linienführung Glauchau – Lobsdorf – St. Egidien (heute nur einzelne Fahrten über Lobsdorf)</li> <li>Auflassen des Linienabschnittes St. Egidien – Lichtenstein</li> </ul> <p><u>Linie 118:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stärkung der Linie zur Verbesserung der Erschließung von Tirschheim und Kuhschnappel (Schülerverkehr bedingt durch Veränderung der Schulstandorte; Schließung der Mittelschule St. Egidien)</li> </ul> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erschließungswirkung im Bereich Lobsdorf, Tirschheim, Kuhschnappel in Ausrichtung auf St. Egidien, Lichtenstein</li> <li>Abbau des Parallelverkehrs zur KBS 523</li> <li>Anpassung des ÖPNV-Netzes in Folge der Veränderungen der Schulstruktur</li> </ul>
AP4	Neuordnung des Busverkehrs im Dreieck zwischen Hohenstein-Ernstthal, Waldenburg und Langenchursdorf	<p><u>Linie 112:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Auflassen des Linienabschnittes Waldenburg – Langenchursdorf</li> </ul> <p><u>Abschnitt Waldenburg – Langenchursdorf:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><u>Prüfung</u> der Verlängerung der Linie 113 über Langenchursdorf nach Waldenburg unter Berücksichtigung des Schulverkehrs</li> </ul> <p><u>Linien 120 und 124:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Koordinierung der Verkehrsangebote der beiden Linien</li> </ul> <p>Hinweis: Beachtung der Befahrbarkeit der Straßen bei winterlicher Witterung (Langenchursdorf – Goldene Aue)</p> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Erschließung der im Dreieck zwischen Hohenstein-Ernstthal, Waldenburg und Langenchursdorf liegenden Orte</li> </ul>
AP5	Einführung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen (Umstellung von Buskursen)	<p>Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs in dünn besiedelten Teilen des Kreisgebietes bzw. auf nachfrageschwachen/ uneffizienten Linien, z. B.</p> <p><u>Linien 106 und 110:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Systems im nordwestlichen Kreisgebiet zur Verbesserung der Erschließungswirkung und Anbindung der Siedlungsbereiche an Meerane und Waldenburg außerhalb des Schulverkehrs</li> </ul>

Nr.	Prüfauftrag	Erläuterungen und Bewertung
		<p><u>Linie 109:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung <i>TaxiBus</i>-Verkehr auf Nachmittagskursen</li> </ul> <p><u>Linie 119:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs außerhalb des Schulverkehrs</li> </ul> <p><u>Linie 113:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung <i>TaxiBus</i>-Verkehr auf Nachmittagskursen</li> </ul> <p><u>Linie 115:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung <i>TaxiBus</i>-Verkehr auf Nachmittagskursen</li> </ul> <p><u>Linie 120:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung <i>TaxiBus</i>-Verkehr auf Nachmittagskursen</li> </ul> <p><u>Linie 122:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausrichtung auf schulverkehrsrelevante Fahrten</li> <li>• Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs außerhalb des Schulverkehrs</li> </ul> <p><u>Linie 191:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs auf den Nachmittagskursen</li> </ul> <p><u>Linie 654:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs auf den Nachmittagskursen</li> </ul> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Wirtschaftlichkeit</li> </ul>
AP6	Ausschöpfung der Einsparpotenziale auf uneffektiven Linien/ Linienabschnitten	<p>Prüfung der Nachfrage auf uneffizienten Linien/ Linienabschnitten; ggf. Einstellung einzelner Kurse außerhalb des Schulverkehrs, z. B.</p> <p><u>Linie 656:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsparpotenziale im Wochenendverkehr (je 3 Fahrtenpaare)</li> </ul>



**Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“**

Tabelle 24: Angebotsrelevante Prüfaufträge (AP) im Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“

Nr.	Prüfauftrag	Erläuterungen und Bewertung
AP1	Neuordnung des Busverkehrs im Korridor Zwickau – Lichtenstein - Chemnitz	<p><u>Linie 139</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung der Linie auf den Linienabschnitt Lichtenstein - Oelsnitz (Linienabschnitt Zwickau – Lichtenstein wird in die Linie 152/ 251 integriert; s.u.)</li> <li>• Rückbau des Angebotes auf zweistündliche Bedienung in der Relation Lichtenstein – Oelsnitz (<i>nachrichtlich aus NVP Erzgebirgskreis</i>)</li> <li>• Beachtung der Anschlüsse an KBS 523 in Lichtenstein und Oelsnitz</li> </ul> <p><u>Linie 152/251</u></p> <p>Verbesserung der Übersichtlichkeit des Bedienungsangebotes im Korridor Zwickau – Chemnitz durch Zusammenführung der Linien 152 und 251 (Fahrplan-koordination zum 60-Minuten-Takt)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung des Produktes <i>TaktBus</i> auf der Achse Zwickau - Chemnitz</li> <li>• Verknüpfung in Lichtenstein mit der Linie 139 in Richtung Oelsnitz</li> </ul> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• attraktive Verbindung im Korridor Zwickau - Chemnitz mit Anbindung der Städte Lichtenstein und Oberlungwitz an die beiden Oberzentren</li> <li>• Minimierung der Mehrkosten durch Verlagerung/ Zusammenführung von Verkehrsleistungen</li> </ul>
AP2	Neuordnung des Busverkehrs im Korridor Zwickau – Kirchberg	<p><u>Linie 136/ 13:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beibehaltung des 20-Minuten-Taktes im Abschnitt Zwickau – Wilkau-Haßlau</li> <li>• konsequenter 60-Minuten-Takt (in der HVZ verdichtet) in der Relation (Zwickau –) Wilkau-Haßlau - Kirchberg mit einheitlicher Taktminute</li> <li>• Auflösen des Linienabschnittes Kirchberg – Hartmannsdorf - Bärenwalde – Rothenkirchen im Zuge der <i>TaktBus</i>-Einführung (Linienabschnitt erhält eine neue Liniennummerierung); gleichbleibender Fahrzeugumlauf mit Linie 136</li> </ul> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• verbesserte Angebotspräsentation der Verbindung zwischen Zwickau und Kirchberg</li> </ul>
AP3	Stärkung des Bedienungsangebotes im Korridor Werdau -	<p><u>Linie 160:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung des Bedienungsangebotes durch konsequente Vertaktung der Linie im 60-Minuten-Takt</li> </ul>

Nr.	Prüfauftrag	Erläuterungen und Bewertung
	Crimmitschau	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung zusätzlicher Erschließungspotenziale durch Modifikationen in der Linienführung (z. B. Langenhessen, Neukirchen)</li> <li>• Stärkung der Erschließungsfunktion zugunsten Verbindungsfunktion</li> <li>• Verknüpfung mit SPNV in Werdau (1. Priorität) und Crimmitschau (2. Priorität)</li> <li>• Verknüpfung in Werdau mit der Linie 129 (wenn betrieblich realisierbar)</li> </ul> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Erschließungsfunktion im Korridor Fraureuth – Werdau - Crimmitschau</li> <li>• Verbesserung der Verbindung (60-Minuten-Takt) zwischen Fraureuth und Zwickau; jedoch mit einmaligem Umsteigevorgang in Werdau (heute direkte Verbindung mit drei Fahrtenpaaren)</li> </ul>
AP4	Neuordnung des Stadtverkehrs Crimmitschau	<i>Detaillierte Erläuterungen zur Neuordnung des Stadtverkehrs Crimmitschau sind in <u>Projekt P2</u> dargestellt</i>
AP5	Koordinierung der Linien 158 und 159 im Korridor Zwickau - Crimmitschau	<p><u>Linien 158:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzierung des Bedienungsangebotes zugunsten Stärkung der Linie 159</li> </ul> <p><u>Linie 159:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwertung der Linie zum „Ergänzungsnetz“ (stündlich mit Lücken)</li> <li>• <u>Prüfung</u> der Einbindung des Ortsteils Lauenhain in die Linie 159</li> <li>• Wegfall der Fahrten nach Frankenhausen, Schule; Anschlusssicherung mit der Linie 160 in Richtung Frankenhausen, Schule</li> </ul> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Verbindungs- und Erschließungsfunktion im Korridor Zwickau - Crimmitschau durch Verlagerung der Verkehrsleistungen und Einführung eines Taktverkehrs auf der Linie 159</li> </ul>
AP6	Einrichtung einer bedarfsgesteuerten Bedienungsform auf der Linie 171	<p><u>Linie 171:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschränkung/ Ausrichtung der Linie auf schulverkehrsrelevante Fahrten (1., 6. und 8. Stunde; evtl. 2. und 5. Stunde)</li> <li>• Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs außerhalb des Schulverkehrs im konsequenten 60-Minuten-Takt</li> <li>• Angebotsverbesserung am Wochenende als bedarfsgesteuerte Bedienung im 120-Minuten-Takt zur Sicherung der Anbindung an das Erlebnisbad Mannichswalde und Schloss Blankenhain (ggf. nur in</li> </ul>





Nr.	Prüfauftrag	Erläuterungen und Bewertung
		<p>der Sommersaison)</p> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Anbindung von Blankenhain an Crimmitschau (regelmäßige Bedienung)</li> <li>• Verbesserung der Anbindung von freizeit- und tourismusrelevanten Zielen</li> </ul>
AP7	Neuordnung der Linien 164 und 165	<p>Neuordnung und Koordinierung der Bedienungsangebote der Linien 164 und 165 unter Berücksichtigung des Bedienungsangebotes der Linie 213 (Prüfung der Anbindung Teichwolframsdorf im Landkreis Greiz in Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger)</p> <p><u>Linie 164:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausrichtung der Linie auf schulverkehrsrelevante Fahrten (1., 6. und 8. Stunde; evtl. 2. und 5. Stunde)</li> <li>• Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs außerhalb des Schulverkehrs im konsequenten 60-Minuten-Takt</li> </ul> <p><u>Linie 165:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausrichtung der Linie auf schulverkehrsrelevante Fahrten (1., 6. und 8. Stunde; evtl. 2. und 5. Stunde)</li> <li>• Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs außerhalb des Schulverkehrs im 60-Minuten-Takt</li> </ul> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Anbindung der westlich von Crimmitschau und Werdau liegenden Siedlungsbereiche an die beiden Mittelzentren</li> </ul>
AP8	Modifizierung des Stadtverkehrs Wilkau-Haßlau	<p><u>Linie 137:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vereinheitlichung der Linienführung</li> <li>• Vertaktung der Linie zu einem 60-Minuten-Takt als <i>TaxiBus</i>-Verkehr</li> <li>• Prüfung der regelmäßigen Anbindung an den Stadtverkehr Zwickau (Linien 13 und 19)</li> </ul>
AP9	<p>Verbesserung der Erschließung von Lichtentanne; Einrichtung einer neuen Linie</p> <p><i>Zusätzliche Leistungen erforderlich, daher vorbehaltlich Finanzierung</i></p>	<p><u>Neue Linie:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung einer Verbindung auf dem Abschnitt Brand - Lichtentanne - Ebersbrunn im <i>TaxiBus</i>-Verkehr (ggf. auch als BürgerBus-Verkehr denkbar)</li> <li>• Verknüpfung mit der Linie 21 bzw. 29 des Stadtverkehrs Zwickau</li> </ul> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung der Zubringerfunktion zum Stadtverkehr Zwickau</li> <li>• Verbesserung der Verbindung zwischen Lichtentanne und Ebersbrunn</li> <li>• Verbesserung der Erreichbarkeit des westlichen Stadtgebietes Zwickau (Städtisches Klinikum)</li> </ul>

Nr.	Prüfauftrag	Erläuterungen und Bewertung
		<ul style="list-style-type: none"> <li>zusätzliche Verbindung für Schüler aus Brand, die in Lichtentanne zur Schule gehen</li> </ul>
AP10	Prüfung der Einrichtung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen (Umstellung von Buskursen)	<p>Einrichtung von <i>TaxiBus</i>-Verkehren in dünn besiedelten Teilen des Kreisgebietes bzw. auf nachfrageschwachen/ uneffizienten Linien, z. B.</p> <p><u>Linie 142:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs auf den Nachmittagskursen außerhalb des Schulverkehrs</li> </ul> <p><u>Linie 147:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs auf den Nachmittagskursen außerhalb des Schulverkehrs</li> </ul> <p><u>Linie 149:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs auf den Früh- und Nachmittagskursen außerhalb des Schulverkehrs</li> </ul> <p><u>Linie 154:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs auf den Früh- und Nachmittagskursen außerhalb des Schulverkehrs</li> </ul> <p><u>Linie 156:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs auf den Nachmittagskursen außerhalb des Schulverkehrs</li> </ul> <p><u>Linie 161:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs auf den Nachmittagskursen außerhalb des Schulverkehrs</li> </ul> <p><u>Linie 162:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehrs außerhalb des Schulverkehrs</li> </ul> <p><u>Bewertung der Maßnahme:</u> Verbesserung der Wirtschaftlichkeit</p>
AP11	Ausschöpfung der Einsparpotenziale auf uneffektiven Linien/ Linienabschnitten	<p>Prüfung der Nachfrage auf uneffizienten Linien/ Linienabschnitten; ggf. Einstellung einzelner Kurse außerhalb des Schulverkehrs.</p> <p><u>Linie 169:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einstellung der Linie; ggf. Einrichtung eines <i>TaxiBus</i>-Verkehres</li> </ul> <p><u>Linie 156:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Einsparpotenziale im Wochenendverkehr (2 Fahrpaare an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen)</li> </ul>
AP12	Einführung des Produktes <i>FreizeitBus</i> <i>Zusätzliche Leistungen erforderlich, daher vorbehaltlich Finanzierung</i>	Einrichtung einer FreizeitBus-Verbindung in der Sommersaison in der Relation Zwickau – Hirschfeld – Schönfelds (als bedarfsgesteuerte Bedienung)



### 8.4.2.3 Hinweise zur Einführung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen

Bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (Produkte *TaxiBus* und *AST*) eignen sich vorrangig für die ÖPNV-Bedienung in dünnbesiedelten Gebieten mit geringer Nachfrage bzw. in allen Verkehrsräumen in Zeiten mit geringer Nachfrage. Ihre Vorteile entwickeln bedarfsgesteuerte Bedienungsformen bei einer geringen, sporadisch und/ oder im Wochenverlauf zu verschiedenen Zeiten (unsystematisch) auftretenden Nachfrage.

#### Annahme und Disposition der Fahrtwünsche

Kernelement der bedarfsgesteuerten Bedienungsformen ist die Nachfragesteuerung, d.h. der Fahrgast muss seinen Fahrtwunsch vorher anmelden. Die Annahme der Fahrtwünsche kann entsprechend der bekannten Praxisbeispiele

- als Eigendisposition beim Verkehrsunternehmen (Anmeldungen gehen in einer Zentrale des Verkehrsunternehmens ein, danach erfolgt Weitergabe der Fahrtwünsche an das Taxi- bzw. Mietwagenunternehmen),
- über eine kreisweite Service- und Mobilitätszentrale (bzw. ein beauftragtes Call-Center) oder
- als Fremddisposition beim Auftragnehmer (Anmeldung der Fahrtwünsche direkt bei der Zentrale des Taxi-/ Mietwagenunternehmens)

erfolgen.

Die Variante der Eigendisposition hat den Vorteil einer ständigen Kontrolle der Fahrtwunschanmeldung und des Fahrzeugeinsatzes durch den Auftraggeber. Mit gewissen Nachteilen kann ggf. die logistische Trennung zwischen Fahrtanmeldung (Verkehrsunternehmen) und Fahrzeugeinsatz/ Disposition (Auftragnehmer) sein. Eine Eigendisposition, gegebenenfalls mit Unterstützung durch entsprechende Dispositions- und Abrechnungssoftware, bietet die Möglichkeit, direkt nach Anmeldung des Fahrtwunsches den Fahrweg festzulegen und dem beauftragten Taxiunternehmen zu übermitteln. Nachteilig ist der höhere Kostenaufwand bei der Eigendisposition, da eigenes Personal zu Zeiten, in denen die Betriebsleitstellen der Verkehrsunternehmens normalerweise nicht besetzt sind, vorgehalten werden muss.<sup>92</sup> Bei einigen Anwendungsbeispielen erfolgt vor diesem Hintergrund die Disposition über ein beauftragtes Call-Center.

---

<sup>92</sup> Während der Schwachlastzeiten ist ggf. eine direkte Anrufweiterleitung auf ein Handy im Fahrzeug ausreichend.

Bei der Fremddisposition wird beim beauftragten Taxi-/ Mietwagenunternehmen (bei Beauftragung von mehreren Unternehmen in einem Konsortium bei einem ausgewählten Unternehmen) eine Dispositionszentrale eingerichtet. Dazu ist in der Taxi-leitstelle ein Telefon mit einer eigenen Rufnummer einzurichten. Diese Rufnummer sollte möglichst markant und leicht merkbar sein.

Seite | 114

Die Fremddisposition beim Taxiunternehmer hat neben den Vorteilen der Kundennähe (direkte Reaktion auf Anfragen) und der Kosteneffizienz auch Nachteile. Der Auftraggeber, sei es der Aufgabenträger oder ein Verkehrsunternehmen, besitzt keine Möglichkeit der direkten Kontrolle. Notwendig sind deshalb auch Verfahren für die Kontrolle der Betriebsdurchführung.

### **Betriebsdurchführung**

Zur Durchführung des Betriebes bedarfsgesteuerter Angebotsformen liegen in Deutschland seit über 20 Jahren Erfahrungen aus verschiedensten Regionen vor. Die nachfolgenden Ausführungen basieren auf entsprechender Fachliteratur und den konkreten Praxiserfahrungen einzelner Projekte.

In der Dispositionszentrale erfolgen die Annahme der Fahrtwünsche (Kundenwünsche), die Zusammenstellung der Fahrten und die Festlegung der Fahrtroute mit Bedienung der Abfahrtsstellen (Routenplanung).

Die Dispositionszentrale muss prinzipiell zu den Bedienungszeiten der bedarfsgesteuerten Angebotsformen besetzt sein. Eine Anmeldung der Fahrtwünsche, z. B. auch als Dauerauftrag über mehrere Tage und Wochen, kann schriftlich, mündlich oder telefonisch erfolgen. Bei der übersichtlichen Anzahl der Kunden zu den relevanten Fahrzeiten sollte dies im Handling ohne Probleme realisierbar sein, so dass Dauerkunden durch die Regelung der Anmeldung nicht „verschreckt“ werden.

Entstehende Fehlfahrten (bestellte und nicht genutzte Fahrten) werden in der Regel nicht zu Lasten des Auftraggebers abgerechnet. Es sei darauf hingewiesen, dass in der Kalkulation der Taxitarife ebenfalls Fehlfahrten bei Taxianforderungen enthalten sein sollten.

Im Betriebsleistungsvertrag sind Mindestwartezeiten an den Abfahrtsstellen vorzusehen. Wartende Personen an den Abfahrtsstellen, für die ggf. keine Anmeldungen vorliegen, haben keinen Beförderungsanspruch. Sie sollten jedoch möglichst aus Gründen der Kundenfreundlichkeit befördert werden.

Für bedarfsgesteuerte Bedienungsformen können konzessionierte Taxifahrzeuge und Mietwagen eingesetzt werden. Die Fahrzeuge sind im Einsatz grundsätzlich mit entsprechenden Schildern zu kennzeichnen (Schild hinter Frontscheibe oder Dachreiter). Notwendig ist eine Ausstattung der Fahrzeuge mit Kommunikationstechnik (möglichst Funk, Handy nur im Ausnahmefall, gegebenenfalls Fax für Übersendung der Fahraufträge).



Der Fahrzeugbestand des beauftragten Taxi- bzw. Mietwagenunternehmens sollte mindestens doppelt so hoch sein, wie an Fahrzeugen zu Spitzenzeiten für das bedarfsgesteuerte Angebot benötigt werden. Auf jeden Fall sollte vertraglich eine Bevorrechtigung der bedarfsgesteuerten Angebotsformen beim Fahrzeugeinsatz gegenüber Taxifahrten definiert werden, da nach PBefG eine Beförderungspflicht auf Seiten des Konzessionsinhabers besteht.

## **Fahrtennachweise und Abrechnung**

Im Rahmen der Betriebsabwicklung sind durch den Auftragnehmer entsprechende Nachweise zu führen und Formulare auszufüllen.

- Formular zur Fahrtanmeldung (Zentrale): Nachweis der Fahrtanmeldung
- Fahrauftrag (Zentrale): Nachweis der Übermittlung an das Fahrzeug
- Fahrauftrag (Fahrer): Nachweis Abrechnung mit Unterschrift des letzten Fahrgastes

Die Fahrpreisanzeige in den Taxen werden an der ersten Abfahrtsstelle der bedarfsgesteuerten Bedienungsform, an der angemeldete Fahrgäste einsteigen, unmittelbar vor Beginn der Besetztfahrt eingeschaltet. Beim Ausstieg des letzten Fahrgastes ist die Fahrpreisanzeige auszuschalten und der letzte Fahrgast hat auf dem Fahrauftrag den angezeigten Fahrpreis<sup>93</sup> und die Anzahl der beförderten Personen zu quittieren. Bei Mietwagen oder Kleinbussen erfolgt durch den Fahrgast die Quittierung des Kilometerstandes.

Die Abrechnung zwischen dem Taxi- bzw. Mietwagenunternehmen kann in einer einfachen Lösung (z. B. bei kleinen Verkehren) auf der Grundlage der vom Fahrer und dem letzten Fahrgast ausgefüllten und quittierten Fahraufträge erfolgen. Die Alternative ist die Abrechnung mittels spezifisch festgelegter Kosten für die angemeldete Fahrtstrecke (z. B. Berechnung mit der Dispositions- und Abrechnungssoftware in der Zentrale).

---

<sup>93</sup> I.d.R wird bei bedarfsgesteuerten Verkehren mit Betriebsdurchführung durch Taxen nach dem Taxitarif (minus eines vereinbarten „Großkundenrabatts“) abgerechnet (Alternative: Km-Stand nach Kilometerzähler).

### **8.4.3 Maßnahmenbereich „Infrastruktur“**

Nachfolgend werden die aus Sicht der Nahverkehrsplanung erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen mit Schwerpunktsetzung auf den weiteren Ausbau von Verknüpfungspunkten aufgelistet.

Seite | 116

#### **Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“**

Zur Verbesserung der Zugangsbedingungen zum ÖPNV (Verkehrsaufgaben der Verknüpfungspunkte vgl. Kapitel 8.4.1.3) in Verbindung mit einer kundenfreundlichen sowie betrieboptimierten Gestaltung der Umsteigesituation an Verknüpfungspunkten sind im Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“ folgende Infrastrukturmaßnahmen im Nahverkehrsplan für den Planungszeitraum 2010-2015 vorgesehen:

##### I1: Glauchau Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)

Am Bahnhof Glauchau ist der Ausbau als Schnittstelle zwischen dem ÖPNV und dem SPNV zur Flankierung der Funktion als Verknüpfungspunkt 1. Ordnung zu realisieren.

Aus Sicht des NVP sind im Zuge des Ausbaus eine städtebauliche Aufwertung des Bahnhofsumfeldes sowie eine nutzergerechte Verbesserung der Haltestelleninfrastruktur anzustreben. Der Übergang zwischen ÖPNV und Schiene ist weitgehend barrierefrei zu gestalten.

##### I2: Limbach-Oberfrohna (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)

Aus Sicht des NVP ist wegen der Bedeutung Limbach-Oberfrohna als ÖPNV-Schnittstelle im nordöstlichen Kreisgebiet ein baulich ausgebildeter Verknüpfungspunkt als Übergang Bus/ Bus erforderlich. Bei der Standortwahl ist die Nähe zur Innenstadt zu beachten. In diesem Zusammenhang ist eine umfassende qualitative Aufwertung des Verknüpfungspunktes notwendig.

##### I3: Meerane Bahnhof (Verknüpfungspunkt 2. Ordnung)

Am Bahnhof soll eine Schnittstelle zwischen dem ÖPNV und SPNV realisiert werden. Aus Sicht der Nahverkehrsplanung sind mindestens Modernisierungsmaßnahmen (Aufstellflächen, Witterungsschutz, niederflurgerechte Hochborde, Fahrgastinformation) vorzusehen.

Nach Realisierung der Maßnahme ist die Führung der Buslinien 106, 110 und 170 zum Bahnhof umzusetzen.



## Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“

### I1: Werdau Bf. (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)

Am Bahnhof Werdau besteht ein wesentlicher Handlungsbedarf zum Ausbau als Verknüpfungspunkt zwischen dem Stadt-, Regional- und dem Schienenverkehr. Aus Sicht des NVP soll die Schnittstelle barrierefrei gestaltet sowie mit ausreichendem Witterungsschutz und Fahrgastinformation-Systemen ausgestattet werden. Darüber hinaus wird eine grundlegende städtebauliche Aufwertung des Verknüpfungspunktes für erforderlich gehalten.

### I2: Crimmitschau Bf. (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)

In Crimmitschau ist der Bahnhof als Schnittstelle zwischen Bus (Stadt- und Regionalverkehr) und SPNV nutzerfreundlich zu gestalten. Vordergründig sind Aufwertungsmaßnahmen (Möblierung, Fahrgastinformationen etc.) vorzusehen sowie eine barrierefreie Erreichbarkeit zu schaffen.

### I3: Kirchberg (Verknüpfungspunkt 2. Ordnung)

In Kirchberg sollen aus Sicht der Nahverkehrsplanung die Haltestellen „Wartehalle“ und „Post“ zusammengefasst und zu einem Verknüpfungspunkt zwischen dem Busverkehr mit Übergang zum *TaktBus* ausgebaut werden. Bei der Neuordnung sind entsprechende Ausstattungselemente zu ergänzen (Fahrgastinformations-System, barrierefreie Nutzbarkeit).

## 8.4.4 Maßnahmenbereich „Projekte“

### Teilraum „Altkreis Chemnitzer Land“

#### **P1: Neuordnung des Stadtverkehrs Glauchau**

*(Realisierung vorbehaltlich Finanzierung)*

Der Stadtverkehr Glauchau soll als Stadtbussystem „modernen Typs“ auf Grundlage der Verkehrsfunktionen der heutigen Linien 101, 102 und 105 weiterentwickelt werden. Durch eine Neustrukturierung des Stadtverkehrs zu einem System sollen die Fahrgastpotenziale besser ausgeschöpft werden.

Unter anderem werden folgende Anforderungen und Zielsetzungen mit der Neustrukturierung des Stadtverkehrs Glauchau verfolgt:

- Optimierung des Stadtverkehrs bei möglichst gleichbleibendem Finanzierungsbedarf,
- Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs an die Stadtverkehrslinien mit regelmäßigem Übergang zum Schienenverkehr,
- Anbindung des Stadtteils Niederlungwitz durch den Stadtverkehr,

- Verbesserung der Anbindung der Hauptwohngebiete an die Innenstadt und an den Bahnhof,
- Verbesserte Effizienz bei der Anbindung ÖPNV-relevanter Ziele (u. a. Krankenhaus) in das Stadtbus-Netz.

Im Nahverkehrsplan 2006 wurde ein Planungsvorschlag für die mögliche Neuordnung des Stadtverkehrs dokumentiert (siehe Abbildung 21). Dieser Planungsvorschlag ist Grundlage des Planungsprojektes P1.

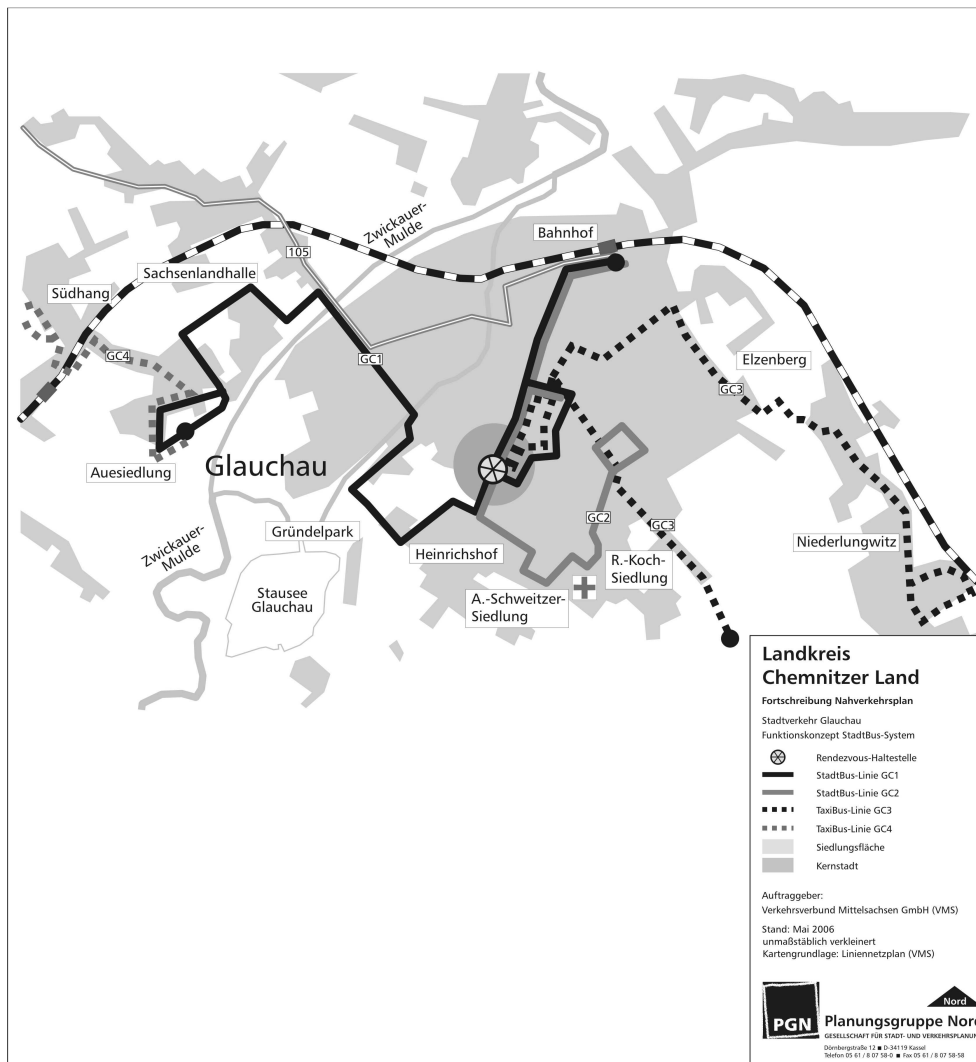


Abbildung 21: Planungsvorschlag für Neuordnung des Stadtverkehrs Glauchau (Nahverkehrsplan 2006)

Durch die Neuordnung der Linienwege und eine konsequente Vertaktung aller Stadtbuslinien kann in Glauchau entsprechend der Erfahrungen in anderen, ähnlich strukturierten Städte, das Angebot nachhaltig verbessert werden. Bei einem solchen System erlaubt das Rendezvous-Prinzip systematische Umsteigemöglichkeiten zwischen den Stadtverkehrslinien sowie zu anderen Verkehrssystemen. Zwingend zu beachten ist bei den Planungsüberlegungen die Funktion der Linie 105 im Stadtverkehr Glauchau.



## **P2: Neuordnung des Stadtverkehrs Hohenstein-Ernstthal**

*(Realisierung vorbehaltlich Finanzierung)*

Im Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal ergibt sich mit der Betriebsaufnahme des neuen ZOB am Bahnhof ein wesentlicher Ansatz zur Neuordnung des Stadtverkehrs. Dieser soll aus Sicht des Nahverkehrsplans als Stadtbussystem „moderner Prägung“ entwickelt werden.

Seite | 119

Für die Neustrukturierung des Stadtverkehrs werden folgende Prüfansätze und Zielsetzungen definiert:

- Neuordnung des Stadtverkehrs ohne Zunahme des Finanzierungsbedarfes,
- Entwicklung eines „übergreifenden Stadtverkehrs“ Hohenstein-Ernstthal/Oberlungwitz unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Tarifbestimmungen,
- Integration der Linie 125 in das Stadtbussystem,
- Einbindung der Fahrplanleistungen der Linie 126 in das System zur Verdichtung von Stadtbusleistungen (Fahrplankoordinierung).

Die planerischen Ansätze der Neuordnung des Stadtverkehrs Hohenstein-Ernstthal wurden im Nahverkehrsplan 2006 beschrieben (siehe Abbildung 22). Die heutigen Linien des Stadtverkehrs sollen entsprechend zu einem Stadtbussystem mit Rendezvous-Prinzip weiterentwickelt werden. Eine Stadtbus-Linie soll als Ersatz der bisherigen Linie 125 stündlich alternierend die Städte Hohenstein-Ernstthal und Oberlungwitz miteinander verbinden. Oberlungwitz wird damit angenähert halbstündlich an Hohenstein-Ernstthal angebunden. Im Abschnitt Wüstenbrand Bf. – Hohenstein-Ernstthal Bf. ist eine Koordination der relevanten Stadtbus-Linie mit der Linie 126 anzustreben (überlagerter 30-Min.-Takt). Die nordöstlichen Bereiche könnten bedarfsgesteuert mit einer TaxiBus-Linie erschlossen werden (Schulverkehr Festbedienung mit Standardlinienbus).

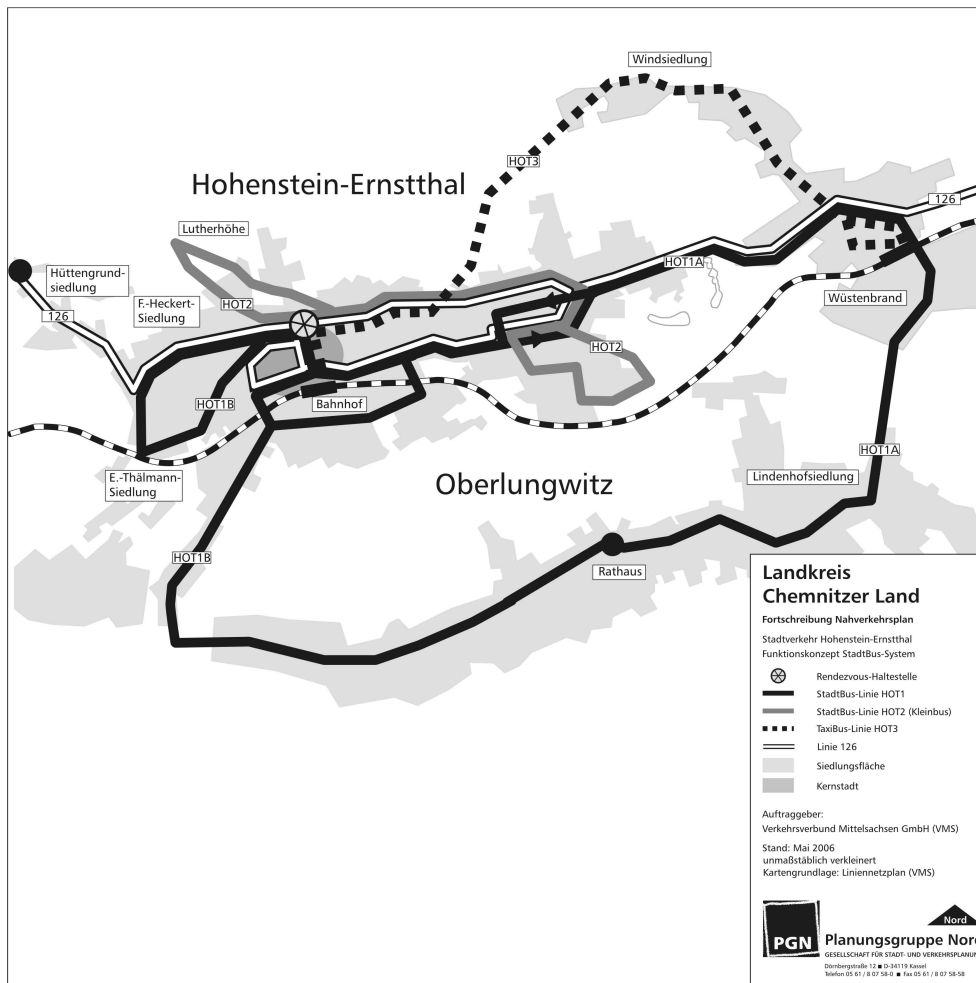


Abbildung 22: Planungsvorschlag für Neuordnung des Stadtverkehrs Hohenstein-Ernstthal (Nahverkehrsplan 2006)

### P3: Neuordnung des Stadtverkehrs Limbach-Oberfrohna

(Realisierung vorbehaltlich Finanzierung)

Der Stadtverkehr Limbach-Oberfrohna ist unter Berücksichtigung ökonomischer Gesichtspunkte weiterzuentwickeln und hinsichtlich der Linienführung neu zu ordnen.

Im Nahverkehrsplan 2006 wurde ein Planungsvorschlag zur Neuordnung des Stadtverkehrs dokumentiert. Es wurde dort die Einrichtung von zwei Durchmesserlinien mit einem zentralen Rendezvous-Punkt im innenstadtnahen Bereich (z. B. Hechinger Straße) vorgesehen. Das Bedienungsangebot ist auf einen durchgehenden 30-Minuten-Takt anzupassen. Die Einrichtung „Sternsystems“ mit Rendezvous-Prinzip erlaubt systematische Umsteigemöglichkeiten zwischen den beiden Stadtverkehrslinien sowie zum Regionalverkehr. Es werden direkte Fahrtmöglichkeiten in die Innenstadt geschaffen, wodurch nach den Erfahrungen in anderen Städten (siehe auch Neuordnung des Stadtverkehrs Burgstädt, Landkreis Mittelsachsen), nachfragewirksame Verbesserungen gegenüber der heutigen Schleifenführung generiert werden können.



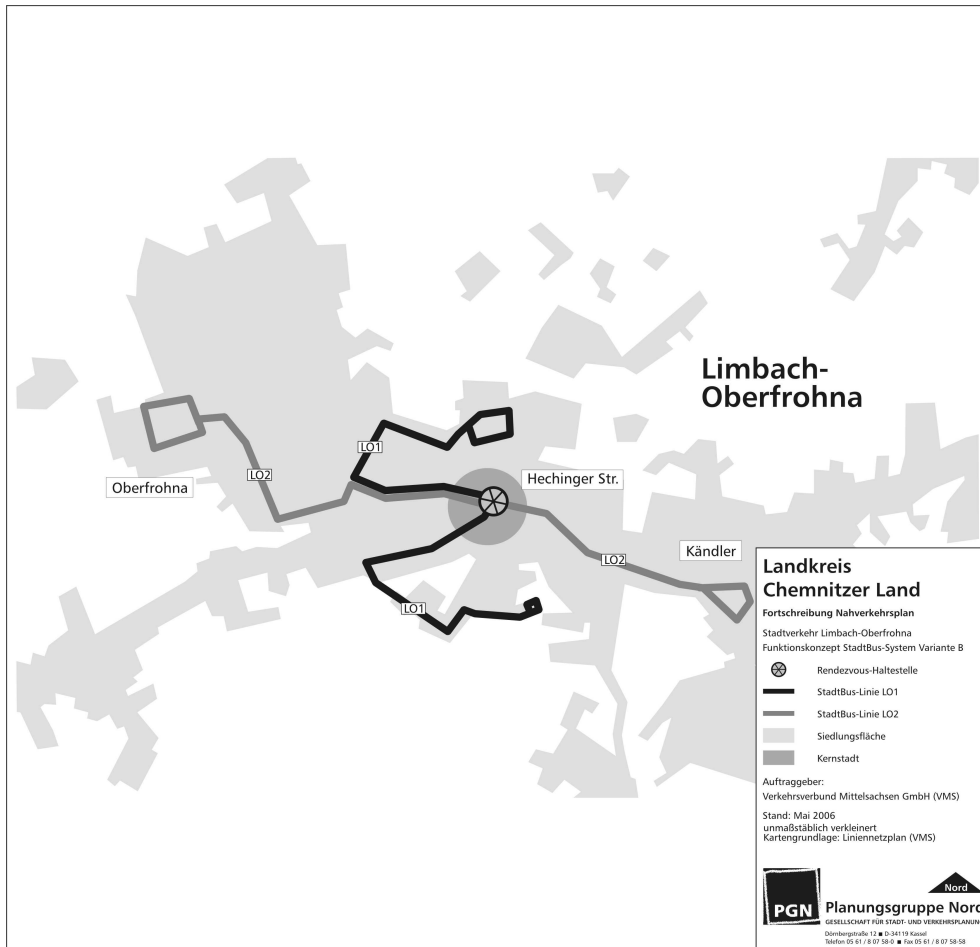


Abbildung 23: Planungsvorschlag für Neuordnung des Stadtverkehrs Limbach-Oberfrohna (Nahverkehrsplan 2006)

## Teilraum „Altkreis Zwickauer Land“

### **P1: Neuordnung des Stadtverkehrs Crimmitschau**

(Realisierung vorbehaltlich Finanzierung)

Der Stadtverkehr Crimmitschau ist aus Sicht der Nahverkehrsplanung als Stadtverkehr „modernen Typs“ weiterzuentwickeln. Das Projekt P1 ist im Hinblick auf das Auslaufen des Verkehrsvertrages zum 31.07.2014 verbindlich bis Ende 2013 abzuschließen.

Mit der Neustrukturierung des Stadtverkehrs Crimmitschau werden die folgenden Anforderungen und Zielsetzungen verfolgt:

- Einrichtung eines durchgehenden Taktverkehrs (mind. 60-Minuten-Takt); Prüfung 30-Minuten-Takt,
- Vereinheitlichung der Linienführung und Verbesserung der Übersichtlichkeit des Stadtverkehrsangebotes,
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs,
- direkte Anbindung des Stadtverkehrs an den Schienenverkehr.

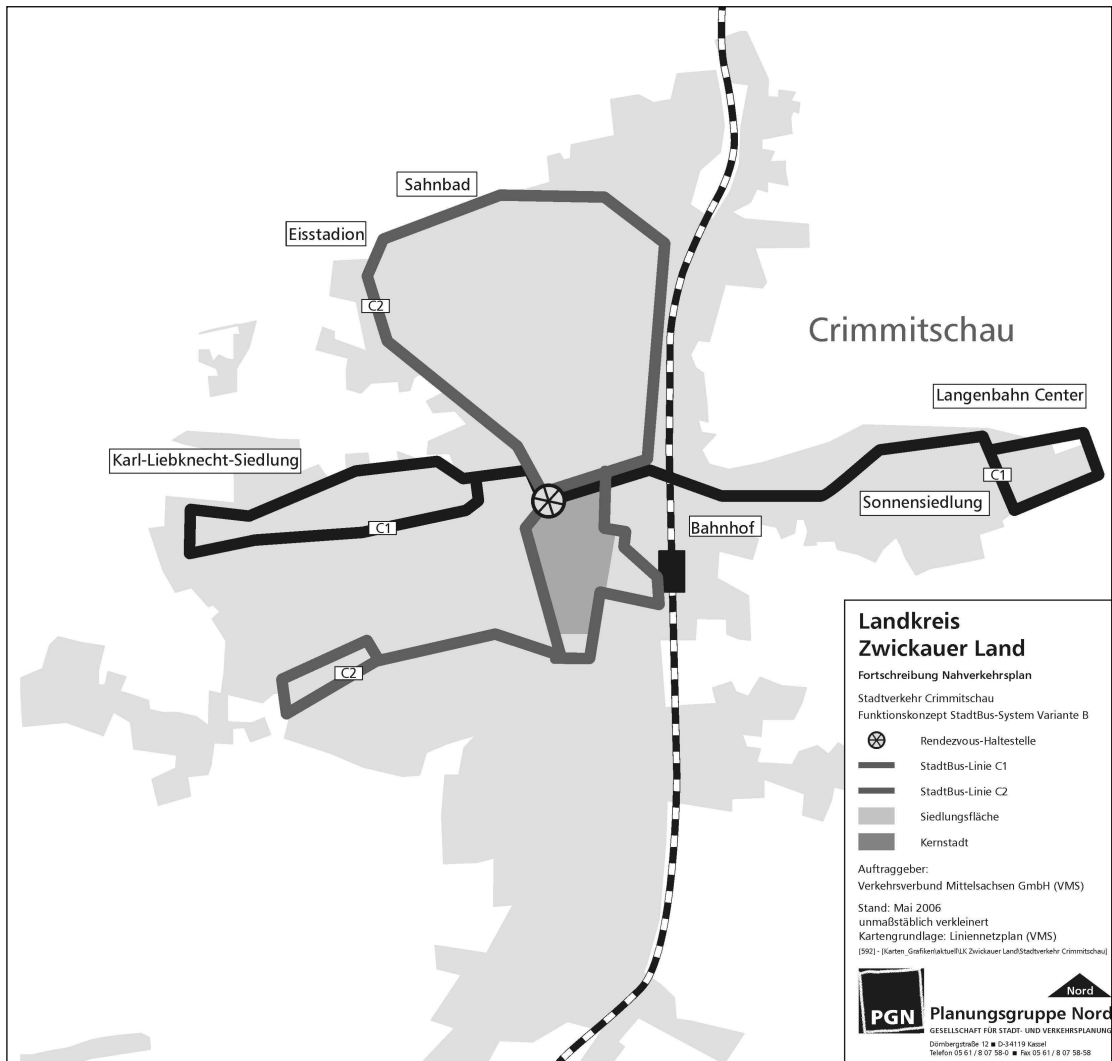


Abbildung 24: Planungsvorschlag für Neuordnung des Stadtverkehrs Crimmitschau (Nahverkehrsplan 2006)

Die Vereinheitlichung der Linienwegführung sowie die Einführung eines Taktverkehrs tragen erfahrungsgemäß zu einer wirksamen Verbesserung der Systemqualität mit der Folge einer besseren Ausschöpfung der Fahrgastpotenziale bei.

## 8.5 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV“

Der Landkreis Zwickau verfolgt als Aufgabenträger in seinem Verantwortungsbereich langfristig die Entwicklung und Etablierung eines umfassend für Mobilitätseingeschränkte „barrierefrei“ nutzbaren ÖPNV.

Seite | 123

Unter „Barrierefreiheit“ wird im Verkehrsbereich in der Außendarstellung nicht selten ausschließlich auf die Nutzergruppen der Gehbehinderten und der Rollstuhlfahrer fokussiert. In der konsequenten Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (§ 4) umfasst die Forderung nach „Barrierefreiheit im ÖPNV“ alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. hochbetagte Benutzer, gehörlose Benutzer, greifbehinderte Benutzer, Benutzer mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung).<sup>94</sup> Eine vollständige Barrierefreiheit für alle Haltestellen im Kreisgebiet wäre somit nur sehr langfristig und mit hohem Investitionsaufwand zu erreichen.

Der Landkreis Zwickau definiert vor diesem Hintergrund für den mittelfristigen Planungshorizont das Ziel der Schaffung eines „weitgehend barrierefreien ÖPNV“ im Kreisgebiet. Es wird der Anspruch definiert, für Benutzer mit Gehbehinderung, mit Rollstuhl und/ oder mit Sehbehinderung (Blinde) langfristig eine Barrierefreiheit im Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten.

### Fahrzeuge

Auf den Hauptlinien des Regionalverkehrs (insbesondere *TaktBus*-Linien) und in den Stadtverkehren sind, soweit betrieblich in einem angemessenen ökonomischen Verhältnis realisierbar, durchgängig Fahrzeuge mit Niederflurtechnik einzusetzen. Ausnahmen sind für Verdichter im Schülerverkehr zulässig.

Neufahrzeuge sind grundsätzlich mit folgenden Elementen zur Gewährleistung eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit auszustatten (Ausnahme Kleinbusse):

- Niederflurbauweise mit Kneeling (Absenkung um ca. 70 mm),
- Klapprampe,
- niveaugleiche Ein- und Ausstiege ohne Stufen und Geländer,
- vier gesondert gekennzeichnete Behindertenplätze mit besonderen Haltegriffen; Ein-/ Ausstieg niveaufrei im Bus möglich,
- Aufstellflächen mind. 1.300 x 750 mm für Rollstühle und Kinderwagen (Sondernutzungsfläche),

<sup>94</sup> Siehe: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008

- Vollmatrixanzeige; Zielanzeige an der Frontseite und an der Einstiegsseite, Liniennummern Front, Einstiegsseite und Heck,
- digitale Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle.

Für vorhandene Hochflurfahrzeuge ist die Nachrüstung mit Hubliften zu prüfen.

In nachfragegesteuerten Verkehren (TaxiBus, Anruf-Linien-Taxi usw.) sind Fahrzeuge vorzuhalten, die nach entsprechender Anforderungen der Verkehrsleistung durch den Fahrgast („Abruf“) eine Beförderung von Personen mit Mobilitätseinschränkung mit Hilfestellung ermöglicht und die Mitnahme von Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen gewährleisten.

### **Haltestellen**

Die Bus-Haltestellen im Kreisgebiet sind bei Neubau bzw. grundhaftem Ausbau zwingend niederflurgerecht und barrierefrei entsprechend der relevanten Vorschriften auszubauen. Bei Haltestellen mit weniger als 50 Ein- und Aussteigern pro Tag ist im Einzelfall über einen Ausbau zu entscheiden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen von den Straßenbauasträgern im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel sukzessive angepasst werden.

Folgende Kriterien sind beim Ausbau von Haltestellen zu erfüllen:

- stufenfreier Zugang zum Bussteig,
- Hochbord als Formstein (Buskapstein, „Kasseler Bord“ oder gleichwertig)<sup>95</sup> (Bordhöhen: 18 cm; bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche; im Falle unebener bzw. gewölbter Fahrbahnoberflächen im Ausnahmefall an Busbuchten 14 cm),
- 2,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m (Bewegungsräume für Benutzer mit Mobilitätsbehinderung)<sup>96</sup>,
- hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2 x 2 m)<sup>97</sup>,
- rutschfester Belag (Kopfsteinpflaster nur bei Anforderung aus dem städtebaulichen Umfeld),
- Auffangstreifen (inkl. Einstiegsfeld in Höhe der ersten Bustür),

---

<sup>95</sup> Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

<sup>96</sup> Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden (jedoch Mindestbreite 90 cm), wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

<sup>97</sup> für 180-Grad-Wende von Rollstuhlfahrern



- Busbahnhöfe und verkehrswichtige, aufkommensstarke Haltestellen: vollständiges taktilen/ optisches Leitsystem als „geschlossene Kette“ im Haltestellenbereich (Aufmerksamkeitsfelder/ Einstiegsfeld, einheitliches System von Auffangstreifen, farblich kontrastierend),
- transparente Gestaltung der Wartehallen mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung einer Wartehalle); Werbeflächen in Fahrtrichtung.
- Haltestellen-Schild (in Höhe der ersten oder der zweiten Tür; Kombination mit Auffangstreifen)



*Abbildung 25: Beispiel für Haltestellenausbau mit niederflurgerechtem Hochbord und taktilen Leitsystem (ZOB Hohenstein-Ernstthal)*



*Abbildung 26: Beispiel für nicht bus- und fahrgastgerechten Haltestellenausbau (Gefährdungspotential für Fahrgäste beim Kneeling, Beschädigungsrisiko für Busse beim Anfahren der Bordsteinkante, Bordhöhe nicht niederflurgerecht)*



## **9 Definition des Bedienungsangebotes (Festsetzungen)**

### **9.1 Linien und Bedienung**

Im Anhang A sind die Buslinien mit ihrem jeweiligen Bedienungsangebot für den Zielhorizont 2015 definiert. Das dargestellte Angebot beinhaltet die Umsetzung der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Maßnahmen (AM). Die Auswirkungen der Prüfaufträge (AP) können zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden und sind somit in den Tabellen im Anhang nicht berücksichtigt.

Die Festlegung der „ausreichenden Bedienung“ nach PBefG hat besondere Bedeutung für die Genehmigung der Linien, insbesondere bei der Bewertung von mehreren Anträgen von verschiedenen Verkehrsunternehmen beim Auslaufen der heutigen Genehmigungen. In diesem Fall ist der Nahverkehrsplan von der Genehmigungsbehörde bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen (vgl. §8, Abs. 2 PBefG). Der Nahverkehrsplan dokumentiert somit die aus Sicht des „öffentlichen Verkehrsinteresses“ erforderliche Bedienung.

Aus der Festlegung der „ausreichenden Bedienung“ ist keine Finanzierungsverpflichtung durch den Aufgabenträger abzuleiten. Die Realisierung der Bedienung ist im Einzelfall festzulegen. Die Bedienung durch den Genehmigungsinhaber (Verkehrsunternehmen) kann in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und der Genehmigungsbehörde, ggf. auch zeitlich begrenzt, unter der festgelegten „ausreichenden Bedienung“ bleiben, wenn die Finanzierung nicht möglich ist.

Die Stadtverkehre werden vorbehaltlich der Ergebnisse der Projekte (siehe Kapitel 8.4.4) mit der bestehenden Bedienung festgesetzt. Bei Beschlussfassung von neuen Bedienungskonzepten für die beiden Stadtverkehre ist der Nahverkehrsplan ggf. für die Teilbereiche fortzuschreiben.

## 9.2 Verknüpfungspunkte

Im Landkreis Zwickau werden folgende Verknüpfungspunkte definiert:

- Glauchau, Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Hohenstein-Ernstthal, Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Limbach-Oberfrohna, Innenstadt (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Crimmitschau, Bahnhof (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Werdau, Bahnhof und Innenstadt<sup>98</sup> (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Wilkau-Haßlau, Stadtzentrum (Verknüpfungspunkt 1. Ordnung)
- Meerane, Bahnhof (Verknüpfungspunkt 2. Ordnung)
- Meerane, Markt (Verknüpfungspunkt 2. Ordnung)
- Lichtenstein, Bahnhof (Verknüpfungspunkt 2. Ordnung)
- Oberlungwitz, Rathaus (Verknüpfungspunkt 2. Ordnung)
- Kirchberg, Wartehalle/ Post (Verknüpfungspunkt 2. Ordnung)

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Linien, zwischen denen an den Verknüpfungspunkten regelmäßige Umsteigeverbindungen gegeben sind. Weitere Anschlüsse, insbesondere von und zu „Schulverkehrslinien“, sind darüber hinaus zu beachten.

---

<sup>98</sup> genaue Standortfestlegung offen.



Tabelle 25: Verknüpfungssituation (Zielkonzept 2015)

<b>Verknüpfungspunkt</b>	<b>regelmäßig verknüpfte Linien</b>
<b>Verknüpfungspunkt 1. Ordnung</b>	
Glauchau, Bahnhof	Stadtverkehrslinien, 105, 629, KBS 523, KBS 510
Hohenstein-Ernstthal, Bahnhof	Stadtverkehrslinien, 125, 126, 116, KBS 510
Limbach-Oberfrohna, Rathaus	Stadtverkehrslinien, 656, 657, 253, 254
Crimmitschau, Bahnhof	Stadtverkehrslinie, 158, 159, 160, 171, KBS 530
Werdau, Bahnhof	Stadtverkehrslinie, 129, 160, 162, 163, 164, 165, KBS 530
Werdau, Innenstadt	Stadtverkehrslinie, 129, 160, 162, 163, 164, 165
Wilkau-Haßlau, Stadtzentrum	13, 135, 136, 137, KBS 535
<b>Verknüpfungspunkt 2. Ordnung</b>	
Meerane, Bahnhof	105, 133, KBS 540
Meerane, Markt	105, 106, 110, 170
Lichtenstein, Bahnhof	139, 152/251; KBS 523
Oberlungwitz, Rathaus	116, 125, 152/251
Kirchberg, Wartehalle/ Post	136, 132, 149, 177

### 9.3 Anforderungen an die Angebotskoordination im Stadt-Umland-Verkehr der Stadt Zwickau

Im Stadtgebiet Zwickau besteht auf folgenden Korridoren eine Angebotskoordination zwischen Stadt- und Regionalverkehr mit abgestimmten Fahrplänen:

- Linien 13/ 136: Korridor Schedewitzer Brücke – Muldenstraße – Wilkau-Haßlau (- Cunersdorf – Kirchberg – Hartmannsdorf – Bärenwalde – Rothenkirchen) (Anmerkung: die Linie 136 ist eine vergleichsweise langlaufende Regionalverkehrslinie; sechs Fahrten werden bis Rothenkirchen im Vogtlandkreis geführt)
- Linien 17/ 159: Korridor Crimmitschauer Straße – Weißenborn – (-Neukirchen – Crimmitschau)
- Linien 29/ 181: Korridor Reichenbacher Straße – Lichtentanne – Stenn (- Schönfels – Neumark – Reichenbach)
- Linien 23/ 141: Korridor Schedewitzer Brücke – Wildenfeser Straße – Oberhohndorf (- Reinsdorf – Vielau – Wildenfels – Hartenstein – Langenbach)

Die Koordination der Leistungen im Stadt- und Regionalbusverkehr zu abgestimmten (ansatzweise vertakteten) Fahrplänen generiert wesentliche Synergieeffekte in der Betriebsdurchführung mit Minimierung des Fahrzeugeinsatzes.

Aus Sicht des Aufgabenträgers Stadt Zwickau bestehen nachfolgende Anforderungen an die Verkehrsdurchführung auf den genannten Regionalbus-Linien zur nachhaltigen Sicherung der Angebotskoordination<sup>99</sup>, die vom Aufgabenträger Landkreis Zwickau unterstützt werden.

#### **Anforderungen:**

- Einsatz von Niederflurbussen (Klapprampe bei Neuanschaffung)
- Ausstattung der Fahrzeuge mit betrieblicher Kommunikationstechnik
- permanente Kommunikation der Betriebsleitstellen im Stadtverkehr und im Regionalverkehr zur Anschlusssicherung sowie im Versätungs- und Störungsmanagement
- Schaffung der technischen Voraussetzungen zur Ansteuerung der optional geplanten Fahrgastinformationstechnik (DFI) im Stadtgebiet Zwickau
- Ausstattung der Fahrzeuge mit digitaler visueller Fahrgastinformation außen (Matrixanzeige) sowie visueller und akustischer Fahrgastinformation innen
- Koordinierung der Fahrpläne des Regionalverkehrs mit den Fahrplänen des Stadtverkehrs zu abgestimmten Fahrplänen (Grundlage: Fahrplan Stand Juni 2009)

<sup>99</sup> Stadt Zwickau: Fortschreibung Nahverkehrsplan 2010 – 2015; Beschluss Stadtrat 17.12.2009; Bearbeiter: Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult, Kassel 2009

## 10 Finanzierung

Die „Näherungsweise Abschätzung der zukünftigen ÖPNV-Nachfrage“ zeigt, dass im Landkreis Zwickau die ÖPNV-Nachfrage im Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans bis zum Jahr 2015 weiter zurückgehen wird. Mit den Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Stadtverkehre und der Einführung der *TaktBus*-Linien können neue Fahrgäste gewonnen werden, die allgemeinen Rückgänge jedoch nur zum Teil kompensiert werden.

Seite | 131

In der Finanzplanung müssen somit die entsprechenden Rückgänge in der Einnahmensituation berücksichtigt werden. Die im vorliegenden Nahverkehrsplan dargestellten Prüfaufträge sind im Sinne einer „budgetorientierten Nahverkehrsplanung“ Grundlage für weitere Leistungseinsparungen. Bedienungsangebote, die durch eine geringe Auslastung (< 5 Fahrgäste pro Fahrt) gekennzeichnet sind, stehen in diesem Zusammenhang zur Umstellung auf *TaxiBus* (1. Handlungspriorität) oder zum Auslegen (2. Handlungspriorität) zur Disposition.

Zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar sind weitere Rückgänge bei den gesetzlichen Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung (nach §45a PBefG) und für die Schwerbehindertenbeförderung. Hier sind weitere Anpassungen nicht auszuschließen.

Inwieweit Fahrpreiserhöhungen (ggf. eingegrenzt für bestimmte Kundengruppen) die absehbaren Einnahmerückgänge kompensieren können, kann im Rahmen der Nahverkehrsplanung nicht eingeschätzt werden. Deutlich wird anhand der Entwicklung der Rahmenbedingungen (Bevölkerungsrückgang), dass ein hoher Handlungsbedarf

- zur weiteren Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Bedienungsangebotes,
- zur gezielten Ausrichtung der Angebote (Produkte) auf den veränderten Fahrgastmarkt (absehbar größere Potenziale im Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr; demografische Entwicklung),
- zur nachhaltigen weiteren Verbesserung der Produktivität in der Betriebsdurchführung (z. B. bedarfsgesteuerte Bedienung)

besteht.

## **11 Linienbündelungskonzept**

### **11.1 Grundlagen der Linienbündelung**

#### **11.1.1 Rahmenbedingungen**

Seite | 132

Unter dem Begriff „Linienbündelung“ wird die Möglichkeit verstanden, eine Genehmigung für mehrere Linien zusammenfassend zu erteilen. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht diese Zusammenfassung in § 9 Absatz 2 als eine besondere Form der Genehmigungserteilung vor. In diesem Fall umfasst ein Genehmigungsverfahren mehrere Linien und mündet in einer Genehmigungsentscheidung<sup>100</sup>.

Die gebündelte Genehmigung muss auf einer planerischen und ökonomischen Bewertung der relevanten Linienverkehre basieren. Mit der Linienbündelung sollen insbesondere sog. „verbundene Verkehre“ genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden und eine gesamtwirtschaftliche Wirksamkeit verbundener Linienverkehre ermöglichen (Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken).

Wesentliches Ziel der Linienbündelung ist aus Sicht eines Aufgabenträgers im Hinblick auf einen möglichen Genehmigungswettbewerb nach dem noch gültigen PBefG die Vermeidung des Herausbrechens ertragsstarker, wirtschaftlich guter Linien aus dem Gesamtzusammenhang des jeweiligen Teilnetzes („Rosinenpickerei“). Damit soll die Gewährleistung eines den örtlichen Gegebenheiten angemessenen ÖPNV-Angebotes (Kriterium „ausreichende Verkehrsbedienung“) zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit (Kriterium „wirtschaftliche Verkehrsgestaltung“) sichergestellt werden.

#### **11.1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen**

Genehmigungsrechtlich wird anstelle von Genehmigungen einzelner Linien eine gebündelte Genehmigung nach § 9 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erteilt. Voraussetzung für die gebündelte Genehmigung von Linien ist nach den Zielsetzungen von § 8 Abs. 3 PBefG

- die Integration der Nahverkehrsbedienung,
- die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsdurchführung sowie
- das öffentliche Verkehrsinteresse für die erforderliche Bedienung.

---

<sup>100</sup> Siehe: Dr. Sibylle Barth und Harald Blome: Linienbündelung im ÖSPV; in Handbuch „Recht des öffentlichen Personennahverkehrs“; Luchterhand Köln; 10. AL Dezember 2008



### 11.1.3 Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln

Für die Festlegung von Linienbündeln und deren Größe können folgende Kriterien herangezogen werden:

- Verkehrsintegration (einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV hinsichtlich abgestimmter Fahrpläne und Tarife),
- Verkehrsverflechtungen (komplexe Nachfragebeziehungen im Teilnetz),
- wirtschaftliche Verflechtungen (Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung) sowie
- betriebliche Optimierungspotenziale.

## 11.2 Festlegung der Linienbündel im Landkreis Zwickau

Der Aufgabenträger Landkreis Zwickau legt für seinen Nahverkehrsraum (ohne Stadtgebiet Zwickau) **drei Linienbündel** zur Gewährleistung des „öffentlichen Verkehrsinteresses“ (Sicherstellung der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ zu geringstem Zuschussbedarf des Aufgabenträgers) fest. Die Linienbündel entsprechen den im Landkreis abgrenzbaren drei Verkehrsräumen.

Tabelle 26: Linienbündel im Landkreis Zwickau

<b>Linienbündel 1 „Landkreis Zwickau Nordost“</b>
<b>Relevante Verknüpfungspunkte für die Linienbündelung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Limbach-Oberfrohna, Rathaus</li> <li>• Hohenstein-Ernstthal, Bahnhof</li> <li>• Lichtenstein, Bahnhof</li> </ul>
<b>Begründung der Zuschneidung des Linienbündels</b>
<p>Das Teilnetz ist hinsichtlich der großräumigen verkehrlichen Verflechtungen stark auf Chemnitz orientiert (im Raum Lichtenstein auch auf die Kreisstadt Zwickau).</p> <p>Das zugeschnittene Teilnetz ist in seiner Struktur prägend auf die Städte Limbach-Oberfrohna, Hohenstein-Ernstthal und Lichtenstein ausgerichtet. Es lässt sich transparent von den beiden anderen Teilnetzen abgrenzen (erkennbare „Brüche“ in den Verkehrsverflechtungen). Die Verknüpfungspunkte in Limbach-Oberfrohna, Hohenstein-Ernstthal und Lichtenstein sind die linienbündelungsrelevanten Systemknoten im Teilnetz. Im Bereich Waldenburg bestehen leichte Verflechtungen mit dem Linienbündel „Nord“.</p>
<b>Linie</b>
Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal Linie 1 und 2
Stadtverkehr Limbach-Oberfrohna Linie C1 und C2
113 Hohenstein-Ernstthal – Falken - Langenchursdorf
115 Hohenstein-Ernstthal – St. Egidien/ Bernsdorf - Lichtenstein

116 Hohenstein-Ernstthal – Oberlungwitz – Gersdorf - Oelsnitz
117 Lichtenstein – Heinrichsort – Rödlitz - Lichtenstein
118 Lichtenstein - Lobsdorf
120 Hohenstein-Ernstthal – Waldenburg
122 Hohenstein-Ernstthal – Limbach-Oberfrohna
123 Waldenburg – Langenchursdorf – Falken – Limbach-Oberfrohna
124 Hohenstein-Ernstthal – Reichenbach – Grumbach – Callenberg - Langenchursdorf
125 Hohenstein-Ernstthal – Wüstenbrand – Oberlungwitz - Hohenstein-Ernstthal
126 Hohenstein-Ernstthal – Chemnitz, Schönau
139 Zwickau – Lichtenstein – Oelsnitz – Lugau/ Stollberg
152 Zwickau – Lichtenstein – Oberlungwitz – Chemnitz, Schönau
191 Hohenstein-Ernstthal – Oberlungwitz - Lugau
251 Lichtenstein – Gersdorf - Oberlungwitz – Chemnitz, Schönau
253 Limbach–Oberfrohna – Chemnitz, Schönau
254 Limbach–Oberfrohna – Chemnitz
256 Hohenstein-Ernstthal – Pleiße – Limbach-Oberfrohna - Bräunsdorf
656 Limbach-Oberfrohna – Niederfrohna – Kaufungen – Wolkenburg – Kaufungen – Niederfrohna – Limbach-Oberfrohna
<b>Linienbündel 2 „Landkreis Zwickau Nord“</b>
<b>Relevante Verknüpfungspunkte für die Linienbündelung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Glauchau, Bahnhof</li> <li>• Meerane, Bahnhof und Markt</li> <li>• Waldenburg, Markt</li> </ul>
<b>Begründung der Zuschneidung des Linienbündels</b>
<p>Das Teilnetz, welches dem westlichen Teil des Altkreises Chemnitzer Land entspricht, ist durch verkehrliche Verflechtungen auf die Kreisstadt Zwickau sowie auf das Mittelzentrum Glauchau geprägt.</p> <p>Es besteht eine erkennbare Abgrenzung von den anderen beiden Teilnetzen. Der Verknüpfungspunkt Glauchau, Bahnhof ist der herausragende „System-Pol“ im Teilnetz. Linienbündelungsrelevant sind die weiterhin die Verknüpfungspunkte bzw. -haltestellen in Meerane und Waldenburg. Im Bereich Lichtenstein und im Bereich Waldenburg bestehen leichte Verflechtungen mit dem Linienbündel „Nordost“.</p>
<b>Linie</b>
101 Glauchau – Schönbrönnchen
102 Glauchau
105 Glauchau - Meerane
106 Meerane - Waldsachsen
107 Glauchau - Thurm





108 Glauchau - Lichtenstein
109 Glauchau – Wernsdorf/ Rothenbach - Voigtlaide
110 Waldenburg – Oberwiera - Meerane
111 Glauchau – Mosel - Zwickau
112 Glauchau – Waldenburg - Langenchursdorf
119 Glauchau – Meerane - Crimmitschau
133 Zwickau – Dennheritz – Meerane - Gößnitz
138 Zwickau – Mülsen – Neuschönburg - Marienau
140 Zwickau – Mülsen - Thurm
170 Meerane - Crimmitschau
173 Zwickau – Crossen - Thurm
174 Thurm – Mülsen - Neuschönburg
<b>Linienbündel 3 „Landkreis Zwickau Nordwest-Süd“</b>
<b>Relevante Verknüpfungspunkte für die Linienbündelung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crimmitschau, Bahnhof</li> <li>• Werdau, Bahnhof</li> <li>• Wilkau-Haßlau, Stadtzentrum</li> <li>• Kirchberg, Wartehalle/ Post</li> </ul>
<b>Begründung der Zuschneidung des Linienbündels</b>
Das Teilnetz entspricht weitgehend dem Teilgebiet „Altkreises Zwickauer Land“ und ist hinsichtlich der großräumigen verkehrlichen Verflechtungen stark auf die Kreisstadt Zwickau ausgerichtet. Das Linienbündel ist nachvollziehbar gegenüber den beiden anderen Teilnetzen abgrenzbar. Die Verknüpfungspunkte in Crimmitschau, Werdau, Wilkau-Haßlau und Kirchberg sind die linienbündelungsrelevanten Systemknoten des Teilnetzes.
<b>Linie</b>
128 Crimmitschau
129 Zwickau – Werdau – Steinpleis - Zwickau
130 Zwickau – Steinpleis - Fraureuth
132 Wilkau-Haßlau – Cunersdorf – Niedercrinitz - Kirchberg
135 Zwickau – Reinsdorf – Friedrichsgrün – Vielau - Wilkau-Haßlau
136 Zwickau – Kirchberg - Bärenwalde - Rothenkirchen
137 Wilkau-Haßlau – Cainsdorf – Wilkau-Haßlau
141 Zwickau – Reinsdorf – Vielau – Wildenfels – Hartenstein - Langenbach
142 Wildenfels – Zschocken – Thierfeld - Hartenstein
143 Zwickau – Hüttelsgrün – Ebersbrunn - Hirschfeld
147 Kirchberg – Bärenwalde - Obercrinitz
148 Wilkau-Haßlau - Culitzsch

149 Kirchberg – Burkersdorf - Wildenfels
154 Kirchberg - Giegengrün
156 Zwickau – Wilkau-Haßlau – Weißbach – Burkersdorf - Kirchberg
157 Wilkau-Haßlau – Wildenfels - Hartenstein
158 Zwickau – Mosel - Crimmitschau
159 Zwickau – Dänkriz – Neukirchen – Crimmitschau - Frankenhausen
160 Fraureuth – Werdau – Crimmitschau - Gösau
161 Werdau – Königswalde - Hartmannsdorf
162 Werdau – Beiersdorf - Neumark
163 Werdau - Leubnitz
164 Werdau – Langenbernsdorf – Trünzig - Langenbernsdorf – Werdau
165 Werdau – Langenhessen – Langenbernsdorf - Großpilligsdorf
167 Werdau
168 Stadtverkehr Werdau
169 Werdau – Leubnitz-Forst
171 Crimmitschau – Langenreinsdorf – Blankenhain – Großpillingsdorf - Seelingstädt
177 Kirchberg – Hirschfelde - Bärenwalde
181 Zwickau – Lichtentanne/ Schönfels – Neumark - Reichenbach
182 Schönau – Wildenfels – Grünau - Langenbach

Für das Zusammenführen der jeweiligen Genehmigungen in einem der drei Bündel sind insbesondere folgende Aspekte relevant:

- Sicherstellung eines einheitlichen Marktauftritts in den jeweiligen Verkehrsräumen mit jeweils einer hinsichtlich des Bedienungsangebotes und des Tarifsystems integrierten Verkehrsbedienung (Marketing, Fahrgastinformation),
- intensive Nachfrageverflechtungen im jeweiligen Netz der Teilräume,
- betriebsplanerische Aspekte (Gewährleistung der Rahmenbedingungen für optimierte Umlaufbildungen).

Die Linienbündelung wird mit nachfolgenden Einzelpunkten begründet.

- Die Buslinien treten unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsintegration sowie der Fahrgastinformation in einem einheitlichen Marktauftritt als ein System im jeweiligen Linienbündel auf.
- Es bestehen an mehreren Haltestellen im jeweiligen Linienbündel Verknüpfungsmöglichkeiten.



- Es existiert im Status Quo im jeweiligen Linienbündel eine einheitliche Tarifstruktur.
- Die Umläufe der Fahrzeuge können aufgrund der Verflechtungen im Netz des jeweiligen Linienbündels sinnvoll miteinander verknüpft werden, so dass eine Optimierung des notwendigen Fahrzeugeinsatzes und der bereitzustellenden Reservekapazitäten gewährleistet werden kann.
- Das im Status Quo bestehende Verbundkommunikationssystem (VKS) kann mit seinen Komponenten weiterhin „aus einer Hand“ gewährleistet werden.

Die linienweise Begründung der Zuordnung der Linien zu den drei Linienbündeln ist im Anhang zu finden.

Folgende Linien werden nicht für eine Integration in ein Linienbündel des Aufgabenträgers Landkreis Zwickau vorgesehen:

- 13 Zwickau – Wilkau-Haßlau
- 18 Zwickau – Königswalde
- 21 Zwickau – Brand - Steinpleis
- 29 Zwickau – Lichtentanne - Stenn
- 193 Stollberg – Lugau - Oberlungwitz
- 195 Lugau – Erlbach-Kirchberg – Gersdorf - Neuoelsnitz
- 198 Stollberg - Lugau – Gersdorf
- 325 Waldenburg - Altenburg
- 354 Crimmitschau - Thonhausen
- 360 Zwickau – Schneeberg - Aue
- 526 Limbach-Oberfrohna – Chemnitz (Bahnersatzverkehr)
- 629 Geithain – Rochlitz – Penig - Glauchau
- 657 Limbach-Oberfrohna – Hartmannsdorf - Burgstädt - Mittweida
- N 19 Fraureuth – Reudnitz - Greiz
- N 213 Zwickau – Werdau - Gera
- 66 Zwickau – Ebersbrunn – Lengenfeld - Rodewisch

## **12 Anforderungsprofil**

### **12.1 Grundsätze für die Anwendung des Anforderungsprofils**

Seite | 138

Das nachfolgende Anforderungsprofil ist verbindliche Vorgabe für die Durchführung des Busverkehrs in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Zwickau. Ausnahmen von diesen Regelungen können von den Verkehrsunternehmen (Genehmigungsinhabern bzw. Betriebsführern) mit dem Aufgabenträger im Einzelfall vereinbart werden (z.B. in Verkehrsverträgen<sup>101</sup>). Können die definierten Anforderungen vom Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebotsveränderungen oder Infrastrukturmaßnahmen aus unterschiedlichen Gründen nicht realisiert werden, ist der Aufgabenträger rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Der Aufgabenträger entscheidet über die Zulässigkeit der Qualitätsunterschreitung.

### **12.2 Einbindung in den Verkehrsverbund Mittelsachsen**

Für die Durchführung des Verkehrs sind die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (VMS-Verbundtarif) anzuwenden. Dazu ist es notwendig, dass das Verkehrsunternehmen dem Kooperationsvertrag des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (VMS) beitrifft und während der Durchführung des Verkehrs ununterbrochen Mitglied der Kooperation bleibt. Die Anwendung eines Haustarifes für Fahrten innerhalb des VMS-Gebietes ist nicht zulässig. Übergangstarife zu benachbarten Verkehrsverbänden sind unter Berücksichtigung des VMS-Verbundtarifs in Abstimmung mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen zu erstellen.

Das Verkehrsunternehmen hat dem Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen Fahrplandaten für die elektronische Fahrplanauskunft und für Printmedien (Fahrplanbücher, Faltblätter) zur Verfügung zu stellen. Diese Daten sind elektronisch aufbereitet für das System DIVA/EFA der Mentz Datenverarbeitung GmbH über die Standardschnittstelle ISA in der aktuellen Version (derzeit 2.0) bereitzustellen. Die Richtlinie des VMS über die Verwaltung, den Austausch und die Anforderungen an Daten für die Fahrplanbearbeitung (Fahrplandatenrichtlinie) in der jeweils gültigen Fassung ist anzuwenden.

Der Verkehr muss in die Leit- und Kommunikationssysteme des VMS eingebunden sein, insbesondere in das Verbundkommunikationssystem (VKS). Auf Basis dieses Systems findet die Sprach- und Datenkommunikation zwischen den Leitstellen der Verkehrsunternehmen und den Fahrzeugen statt.

---

<sup>101</sup> Sollten in Verkehrsverträgen, die vor dem Inkrafttreten des Nahverkehrsplans abgeschlossen wurden, höhere und/ oder geringere Standards enthalten sein, gelten die Regelungen des jeweiligen Verkehrsvertrages entsprechend.

Künftig ist auf dieser Basis die Realisierung einer dynamischen Fahrgastinformation an wichtigen Haltestellen und einer Anschlusssicherung an Umsteigepunkten im Verbundgebiet vorgesehen. Auf dieser Basis soll die Qualität der Beförderungsangebote für die Fahrgäste weiter erhöht werden.

Voraussetzung dafür ist die Ausrüstung der Fahrzeuge der Verkehrsunternehmen mit den für das Kommunikationssystem erforderlichen Komponenten, die Betreuung von Leitstellen in den großen Verkehrsunternehmen und Realisierung der in den Programmsystemen der Verkehrsunternehmen erforderlichen Schnittstellen für die unentgeltliche Bereitstellung der erforderlichen Soll- und Ist-Daten an das zentrale Leit- und Informationssystem des VMS.

Im VMS-Gebiet tätige Verkehrsunternehmen werden mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) ausgerüstet. Das Verkehrsunternehmen hat die dazu notwendigen Voraussetzungen für die Ausrüstung einer bestimmten Anzahl von Fahrzeugen sicherzustellen. Dazu ist es notwendig, dass das Unternehmen dem Vertrag zur Einführung und zum Betrieb von AFZS im VMS mit den Unternehmen der Unternehmensgruppe der kleinen Busunternehmen bzw. dem Vertrag zur Einführung und zum Betrieb von AFZS im VMS mit den Unternehmen außer der Unternehmensgruppe der kleinen Busunternehmen beitrifft und während der Durchführung des Verkehrs ununterbrochen Vertragspartner bleibt.

Die Bestellung von Schienenpersonennahverkehr und die Koordination kreisgrenzenüberschreitender Verkehre obliegt dem Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen. Fahrplan- und Anschlussbeziehungen zu solchen Verkehren sind mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen abzustimmen.

## 12.3 Pünktlichkeit und Anschlussbindungen an Verknüpfungspunkten

Seite | 140

<b>Pünktlichkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>als genau pünktliche Abfahrtszeit gilt verbindlich die 1. Sekunde der jeweiligen Taktminute</li> <li>Verfrühungen sind nicht zulässig</li> <li>Karenzzeit „pünktliche Abfahrt“ von drei Minuten bei Stadtbus-Verkehren</li> <li>Karenzzeit „pünktliche Abfahrt“ von fünf Minuten bei Regionalbus-Verkehren</li> </ul>
<b>Zielwert „Pünktlichkeit“</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ab 2010: Pünktlichkeit von mindestens 85%</li> </ul>
<b>Messpunkte „Pünktlichkeit“</b>	<p>Als Messpunkte für die Pünktlichkeitserfassung werden folgende Haltestellen definiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Glauchau, Bahnhof</li> <li>Hohenstein-Ernstthal, Bahnhof</li> <li>Limbach-Oberfrohna, Rathaus (bzw. Lutherkirche)</li> <li>Crimmitschau, Bahnhof</li> <li>Werdau, Bahnhof</li> <li>Werdau, Gedächtnisplatz</li> <li>Wilkau-Haßlau, Stadtzentrum</li> </ul>
<b>Pünktlichkeits- Statistik</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Verkehrsunternehmen haben eine statistisch repräsentative Pünktlichkeitsstatistik mit den o.g. Kriterien zu führen.</li> <li>Wird auf einzelnen Linien ein Pünktlichkeitsgrad von weniger als 80% innerhalb eines Quartals erreicht, ist der Aufgabenträger zu informieren.</li> </ul>
<b>Anschlussbindungen an Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>An den Verknüpfungspunkten sind, sofern betrieblich mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand realisierbar, in den Relationen mit mehr als 50 umsteigenden Fahrgästen pro Relation in beide Richtungen und Tag fahrplantechnisch direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten (kleiner 15 Minuten) zu gewährleisten.</li> <li>Bei Taktfolgen von größer 30 Minuten auf der Anschlusslinie ist für die Hauptumsteigerrelationen eine betriebliche Anschlusssicherung für die nächste Fahrplanabfahrt der Anschlusslinie zu gewährleisten.</li> </ul>



## 12.4 Anforderungen an die Fahrzeuggestaltung

<b>Außengestaltung</b> (gilt für Neuverträge mit Werbepartnern)	<ul style="list-style-type: none"><li>• einheitliche Gestaltung mindestens der Frontseite der neuangeschafften Busse (Ausnahme: Fahrzeuge, die kurzzeitig als Verstärkerwagen bzw. als Betriebsreserve zum Einsatz kommen)</li></ul>
<b>Fremdwerbung</b>	Unter Beachtung der bestehenden Werbeverträge und der Ergiebigkeit der Außenwerbung (d. h. keine Nachteile für die Wirtschaftlichkeit): <ul style="list-style-type: none"><li>• die Folien im Bereich der Fensterflächen sind so anzuordnen bzw. zu gestalten, dass die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht negativ beeinflusst werden,</li><li>• die Werbung darf nicht gegen die Interessen des Landkreises Zwickau, der kreisangehörigen Kommunen und des VMS gerichtet sein</li></ul>

## 12.5 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

### 12.5.1 Busse für Regionalverkehr

<b>Technische Standards</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchschnittsalter 8 Jahre</li> <li>• Höchstalter 12 Jahre (Ausnahmen für kurzzeitig eingesetzte Fahrzeuge)</li> <li>• ausreichende Motorisierung für die topografische Situation</li> <li>• max. Einstiegshöhe 0,34 m</li> <li>• mind. zwei Türen für den Fahrgastwechsel, davon mind. eine Doppeltür mit zweiflügeligen Innenschwenktüren oder Außenschwenktüren und Durchgangsmaß mind. 1.200 mm</li> </ul>
<b>Standards Fahrgastkomfort/ Barrierefreiheit</b>	<p>Mindestens 75% der Fahrten im Regionalverkehr müssen mit Fahrzeugen mit folgenden Standards gefahren werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 % niederflurig</li> <li>• Kneeling und mechanische Rampe</li> <li>• niveaugleiche Ein- und Ausstiege ohne Stufen und Geländer</li> <li>• vier gesondert gekennzeichnete Behindertenplätze mit besonderen Haltegriffen; Ein-/ Ausstieg niveaufrei im Bus möglich</li> <li>• Aufstellflächen mind. 1.300 x 750 mm für Rollstühle und Kinderwagen</li> <li>• Klimaanlage</li> </ul> <p>Fahrzeuge mit Hochflurboden müssen über einen Lift verfügen (Ausnahmen für kurzzeitig eingesetzte Fahrzeuge)</p>
<b>Betriebliche Kommunikation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausrüstung mit VKS</li> </ul>
<b>Fahrgastinformation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vollmatrixanzeige; Zielanzeige Front und an der Einstiegsseite, Liniennummern Front, Einstiegsseite und Heck</li> <li>• die nächste Haltestelle ist akustisch, möglichst digital, anzukündigen</li> </ul>





## 12.5.2 Busse für Stadtverkehre

<b>Technische Standards</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchschnittsalter 8 Jahre (Ausnahmen für kurzzeitig eingesetzte Fahrzeuge)</li> <li>• Standardlinienbus bzw. Midibus in Niederflurbauweise mit Kneeling (Absenkung um ca. 70 mm)</li> <li>• ausreichende Motorisierung für die topografische Situation</li> <li>• max. Einstiegshöhe 0,34 m</li> <li>• mind. zwei Türen für den Fahrgastwechsel, davon mind. eine Doppeltür mit zweiflügeligen Innenschwenktüren oder Außenschwenktüren und Durchgangsmaß mind. 1.200 mm</li> <li>• ab 2010 dürfen Fahrzeuge, die nicht mindestens der Euro-III-Norm entsprechen in den Stadtbusverkehren im Landkreis Zwickau nicht mehr eingesetzt werden; mindestens 50 % der Fahrzeuge müssen 2010 der Euro-IV-Norm</li> </ul>
<b>Standards Fahrgastkomfort/ Barrierefreiheit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 % niederflurig</li> <li>• niveaugleiche Ein- und Ausstiege ohne Stufen und Geländer</li> <li>• vier gesondert gekennzeichnete Behindertenplätze mit besonderen Haltegriffen; Ein-/ Ausstieg niveaufrei im Bus möglich</li> <li>• Aufstellflächen mind. 1.300 x 750 mm für Rollstühle und Kinderwagen</li> </ul>
<b>Betriebliche Kommunikation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausrüstung mit VKS</li> </ul>
<b>Fahrgastinformation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vollmatrixanzeige; Zielanzeige Front und an der Einstiegsseite, Liniennummern Front, Einstiegsseite und Heck</li> <li>• die nächste Haltestelle ist akustisch, möglichst digital, anzukündigen</li> </ul>

## 12.6 Qualitätsanforderungen Betriebsdurchführung

### 12.6.1 Fahrpersonal

<b>Erscheinungsbild/ Ausstattung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• weitgehend einheitliche Fahrerbekleidung (Abstimmung mit Aufgabenträger); Ausnahmen sind für Verstärkerverkehre mit kurzzeitigem Einsatz zulässig</li> <li>• gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild des Fahrpersonals</li> </ul>
<b>Fahrerschulung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mindestens eine Fahrerschulung pro Jahr zu Orts-, Verkehrs-, Tarifkenntnissen sowie zum Umgang mit Notfall- bzw. Krisensituationen mit einer Zeitdauer von vier Stunden</li> <li>• namentlicher Nachweis der durchgeführten Schulungen</li> </ul>
<b>Orts- und Fahrplan- kenntnisse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift (für Fahrscheinverkauf, Haltestellendurchsagen bei Ausfall der digitalen Haltestellenansage, Erteilung von Auskünften sowie für Kommunikation mit der Betriebsleitstelle)</li> <li>• bei Neueinstellung von Fahrpersonalen sind ausreichende Kenntnisse hinsichtlich der Netz- und Tarifstruktur sowie Mindestkenntnisse hinsichtlich der Ortskunde (wichtige Ziele, Schulen) notwendig; nach spätestens sechs Monaten sind die oben formulierten Anforderungen zu erfüllen</li> </ul>
<b>Verschwiegenheits- pflichten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherstellung der Verschwiegenheit aller Personale gegenüber Dritten (insbesondere Fahrgäste) zu allen Entscheidungen/ Maßnahmen des Aufgabenträgers bzw. des Verkehrsunternehmens, soweit nicht andere Einzelregelungen vereinbart werden</li> </ul>
<b>Verhalten gegenüber den Fahrgästen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gegenüber Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundliches, zuvorkommendes und hilfsbereites Verhalten, insbesondere in Stresssituationen</li> <li>• Unterstützen von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen beim Ein- und Ausstieg, soweit es die verkehrliche Lage zulässt</li> </ul>



<b>Tätigkeiten des Fahrpersonals</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aufrechterhalten der Ordnung und Sicherheit im Bus</li><li>• Annahme von Beschwerden/ Kundenresonanzen (Übergabe eines Formblattes bzw. Kontakt-Visitenkarte)</li><li>• Auffüllen der Dispenser mit Fahrgastinformationen, z. B. während der Wendezeiten</li><li>• Fahrscheinverkauf (inkl. Beratung)</li><li>• Entfernen von Grobmüll und groben Verschmutzungen, spätestens während der nächsten Wendepause</li><li>• unverzügliches Entfernen von gravierenden Verunreinigungen, welche die Nutzbarkeit des Fahrzeuges spürbar beeinträchtigen</li><li>• unverzügliche Meldung von wesentlichen Schäden oder Nutzungsbeeinträchtigungen an den Haltestellen (z. B. Glatteis/ Schnee, parkende Fahrzeuge; Vandalismusschäden)</li></ul>
<b>Verhalten in Störsituationen/ Sondersituationen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gewährleistung eines permanenten Kontaktes mit der Betriebsleitstelle (Betriebsfunk oder Mobilfunk)</li><li>• rechtzeitiges und deutliches Ankündigen der jeweils nächsten Haltestelle über Bordlautsprecher im Falle des Ausfalls der digitalen Haltestellenansage</li><li>• ausführliche Information der Fahrgäste (auch an Haltestellen) über Änderungen im Betriebsablauf</li><li>• Einleiten von Maßnahmen im Falle der Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste (Information der Leitstelle, Aufforderung zum Verlassen des Busses, ggf. Hinzuziehung der Polizei)</li></ul>

## 12.6.2 Verkehrsdurchführung

<b>Betriebssteuerung und -überwachung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betriebsleitstelle im Kreisgebiet mit ausreichender Entscheidungskompetenz zur Gewährleistung eines störungsfreien Betriebes und einer permanenten Kommunikation zu allen eingesetzten Fahrzeugen</li> <li>• weitgehend durchgängige Besetzung der Betriebsleitstelle zu den Verkehrszeiten (in Zeiten mit geringem Fahrzeugeinsatz kann auf die Besetzung der Betriebsleitstelle verzichtet werden, wenn ein reaktionsfähiges Bereitschaftssystem gewährleistet wird)</li> <li>• im Kreisgebiet muss eine weitgehend flächendeckende und permanente Betriebskommunikation zu allen eingesetzten Fahrzeugen gesichert sein (Betriebsfunk und Mobilfunk)</li> </ul>
<b>Störungs- und Pünktlichkeitsmanagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• unverzügliche Gewährleistung von Ersatzverkehren bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen (spätestens nach 60 Minuten) zur Aufrechterhaltung einer möglichst ausreichenden Verkehrsbedienung</li> <li>• unverzügliche Information der Fahrgäste über eingetretene bzw. absehbare Störungen, Fahrplanabweichungen und Fahrtausfälle mit Hilfe der vorhandenen Kommunikationsmöglichkeiten (DFI, Lautsprecheransagen, Fahrpersonal, Servicekräfte)</li> </ul> <p>Anmerkung: In Sondersituationen (z. B. Naturkatastrophen) gelten die Anforderungen nicht.</p>
<b>Zustand und Einsatzbereitschaft der Fahrzeug-Ausstattungs-elemente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vollständige Funktionstüchtigkeit der Funkanlage, der Fahrgastinformationstechnik, der Verkaufstechnik, der Rampe (Einstieghilfe) und der Kneeling-Funktion zum Betriebsbeginn</li> </ul>
<b>Einsatz der Fahrzeug-Ausstattungs-elemente</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsatz der Kneeling-Technik bei Bedarf (Ein- und Aussteigen von erkennbar mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen an nicht niederflurgerechten Haltestellen)</li> <li>• Einschalten der Klimaanlage (sofern vorhanden) bei sommerlicher und bei feuchter Witterung</li> <li>• Einsatz der Rampen beim gewünschten Ein- oder Ausstieg von mobilitätsbeeinträchtigten Personen, die auf diese Ein-/ Ausstiegshilfe angewiesen sind</li> </ul>
<b>Fahrzeugzustand- und Reinigung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• optisch sauberer und gepflegt wirkender Zustand der Fahrzeuge innen und außen bei Betriebsbeginn</li> <li>• jederzeit Gewährleistung von angemessenen klima-</li> </ul>



	<p>tischen Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, in den Fahrzeugen</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Reinigung nach Betriebsende täglich innen (besenrein) und mindestens zweimal wöchentlich außen und innen (Unterhaltsreinigung) (in trockenen Witterungsperioden sind längere Zyklen der Außenreinigung zulässig, mindestens jedoch wöchentlich); bei stärkerem Verschmutzungsgrad ist der Reinigungszyklus zu intensivieren</li></ul>
<b>Beseitigung von Zustands- und Ausstattungsmängeln bzw. technischen Störungen</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Entfernen von groben Verunreinigungen zur nächstmöglichen Gelegenheit</li><li>• unverzügliches Entfernen von erheblichen, nutzungseinschränkenden Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes oder schnellstmöglicher Fahrzeugtausch</li><li>• direkte, unverzügliche Beseitigung von groben Vandalismusschäden (z.B. aufgeschlitzte Sitzpolster)</li><li>• Fahrzeuge mit großflächigen Graffiti-Beschmierungen dürfen nicht im Linienverkehr eingesetzt werden (Ausnahme im Einzelfall: keine Verfügbarkeit von Ersatzfahrzeugen)</li></ul>

### 12.6.3 Beschwerdemanagement

<b>Verantwortlichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen</li> </ul>
<b>Verfahren</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>als Kundenresonanzen sind alle eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen</li> <li>für die Annahme von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) sind grundsätzlich alle Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens zuständig, soweit bzw. sobald es die Betriebslage zulässt (z. B. durch Weitergabe und Annahme von Vordrucken)</li> <li>die Fahrer sind in ausreichender Anzahl mit entsprechenden Vordrucken auszustatten, die ggf. an Fahrgäste im Zusammenhang mit der Annahme von Kundenresonanzen übergeben werden können</li> <li>alle eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise sind EDV-gestützt zu dokumentieren</li> </ul>
<b>Bearbeitungsfristen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reaktion auf Beschwerden und Hinweise spätestens innerhalb von 7 Tagen in Form einer Beantwortung oder eines Zwischenbescheides</li> <li>Kundenresonanzen sind spätestens innerhalb von zwei Wochen abschließend zu bearbeiten</li> </ul>

### 12.6.4 Ticketvertrieb

<b>Vertriebsarten</b>	<p>der Vertrieb der Fahrscheine des VMS ist vom Verkehrsunternehmen über folgende Kanäle sicherzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrscheindrucker beim Fahrer</li> <li>Verkauf über private oder öffentliche Vertriebsstellen (Vorverkaufsstellen)</li> <li>an ausgewählten Plätzen ist durch Fahrscheinautomaten das Vertriebssystem zu ergänzen</li> </ul>
<b>Vertriebsstellen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sicherstellung des Verkaufs von Mehrfahrtenkarten, Wochenkarten und Monatskarten in privaten oder öffentlichen Vertriebsstellen, in anderen zusätzlichen Verkaufsstellen ist der Verkauf eines eingeschränkten Sortiments zulässig</li> </ul>



## 12.7 Status-Berichte des Verkehrsunternehmens an den Aufgabenträger

<b>Hintergrund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>regelmäßige Sachstandsberichte des Aufgabenträgers an die politischen Gremien (Berichtspflichten der „zuständigen Behörde“ entsprechend Artikel 7, Abs. 1 der EU-VO 1370/ 2007)</li> </ul>
<b>Inhalt des Status-Berichtes des Verkehrsunternehmens an den Aufgabenträger</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Leistungsdaten;</li> <li>betriebliche und betriebswirtschaftliche Kenndaten</li> <li>Fahrgastzahlen (Status-Bericht Februar Hochrechnung aus Verkaufszahlen)</li> <li>Leistungserfüllung/ Meldung von Schlecht- und/ oder Minderleistungen</li> </ul>
<b>Termin</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>halbjährlich zum Ende der Monate Mai und November</li> </ul>
<b>Fahrgastzählungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>zweijährlich sind die Ergebnisse von Fahrgastzählungen vorzulegen (linienweise Vollerhebung für alle Verkehrstage einer Woche; ggf. gestaffelt über mehrere Wochen in repräsentativen Jahreszeiten; Fahrgastzahlen linien-, kurs- und haltestellenweise); ggf. sind dazu elektronische Zählsysteme zu nutzen; Fahrgastzählungen des VMS sowie Fahrgastzählungen zur Ermittlung des Schwerbehindertenquotienten können dabei verwendet werden</li> </ul>

