Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau 5. Fortschreibung – Einzeldarstellung

Teil B-IV – Landkreis Zwickau

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis ... 3
Tabellenverzeichnis ... 4
Abkürzungsverzeichnis ... 5
Vorwort ... 7
0 Rechtliche Rahmenbedingungen ... 7
0.1 Ziele der Raumordnung ... 7
0.1.1 Allgemeine Vorgaben mit Relevanz für die ÖPNV-Planung ... 7
0.1.2 Vorgaben der Regionalplanung zur Nahverkehrsplanung ... 8
1 Raumstrukturanalyse ... 9
1.1 Raumstruktur, Zentrale Orte und räumliche Verflechtungen ... 9
1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur ... 11
1.2.1 Siedlungsstruktur ... 11
1.2.2 Bevölkerungsstruktur und demografische Entwicklung ... 12
1.2.3 Gebietsänderungen – Eingliederungen und Zusammenschlüsse ... 14
1.3 Schüler und Schulstandorte ... 14
1.3.1 Bestandsaufnahme ... 14
1.3.2 Prognose ... 15
1.3.3 Fahrschüler ... 16
1.3.4 Studenten ... 17
1.4 Motorisierung ... 17
1.5 Pendlerbeziehungen ... 17
1.6 Standorte und Einrichtungen mit ÖPNV-Relevanz ... 20
1.6.1 Gewerbegebiete ... 21
1.6.2 Einzelhandelsstandorte ... 21
1.6.3 Krankenhäuser ... 21
1.6.4 Touristische Schwerpunkte ... 22
2 Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr ... 24
2.1 Wesentliche Änderungen im Angebot ... 24
2.2 Verkehrsunternehmen ... 25
2.3 Linien und Leistungen ... 26
2.3.1 Linien im Landkreis Zwickau ... 26
2.3.2 Linienleistungen im Landkreis Zwickau ... 26
2.4 Angebot, Erreichbarkeit und Erschließungsqualität ... 26

2.4.1 Regionalverkehr ... 26
2.4.2 Stadtverkehr ... 29
2.5 Verknüpfungspunkte ... 29
2.6 Nachfrage/Fahrgastaufkommen ... 31
2.6.1 Nachfrage Regionalverkehr ... 31
2.6.2 Nachfrage Stadtverkehr ... 31
2.6.3 Nachfrage Verknüpfungspunkte ... 32
2.7 Ergänzende Verkehrsangebote ... 33
3 Infrastruktur ... 34
3.1 Fahrzeuge ... 34
3.2 Haltestellen ... 35
4 Verkehrsprognose ... 36
5 Bewertung ... 38
6 Ziele und Maßnahmen ... 40
6.1 Etablierung einer systematischen Linienkennzeichnung ... 40
6.2 Einführung eines ITF-Netzes im gesamten Landkreis ... 41
6.3 Einführung systematischer Bedienstandards ... 41
6.4 Integration von Stadt- und Regionalverkehrsleistungen ... 43
6.5 Teilelektrifizierung des Fuhrparks ... 43
6.6 Schnittstellen und Verknüpfungspunkte ... 43
6.7 Besondere Berücksichtigung von Wirtschafts- und Gewerbestandorten ... 43
6.8 Maßnahmen zur Barrierefreiheit ... 44
7 Finanzierung ... 45
7.1 Finanzierung Leistungserbringung ... 45
7.2 Finanzierung Plus- und TaktBus-Netz ... 45
Anlagenverzeichnis ... 46

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Raumstrukturelle Gliederung und Zentrale Orte 10
Abbildung 2: Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur im Landkreis Zwickau (Aufgabenträgerbereich) 2024 11
Abbildung 3: Bevölkerungsfortschreibung Landkreis Zwickau (ohne Stadt Zwickau) 12
Abbildung 4: Gemeindekonkrete Bevölkerungsentwicklung 13
Abbildung 5: Entwicklungsprognose der Altersgruppen im Landkreis Zwickau (inkl. Stadt Zwickau) 14
Abbildung 6: Entwicklung der Schülerzahlen an allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Zwickau (ohne Stadt Zwickau) 15
Abbildung 7: Entwicklung der Schülerzahlen an allgemeinbildenden Schulen in der Stadt Zwickau 15
Abbildung 8: Entwicklungsprognose der Schülerzahlen im Landkreis Zwickau (inkl. Stadt Zwickau) 15
Abbildung 9: Pendlerbeziehungen im Aufgabenträgergebiet Landkreis Zwickau 2024 19
Abbildung 10: Gemeindekonkrete Ein- und Auspendler 2024 20
Abbildung 11: Deutsches Landwirtschaftsmuseum Schloss Blankenhain 23
Abbildung 12: Koberbachtalsperre 23
Abbildung 13: Miniwelt Lichtenstein 23
Abbildung 14: Sachsenring Moto-GP 23
Abbildung 15: Schloss Waldenburg 23
Abbildung 16: Steile Wand Meerane 23
Abbildung 17: Fahrgastaufkommen pro Linie (Datenbasis 2025) 31
Abbildung 18: Fahrgastaufkommen pro Stadtverkehrslinie (Datenbasis 2025) 32
Abbildung 19: Ein- und Aussteiger Bus an Verknüpfungspunkten im Landkreis Zwickau 33
Abbildung 20: Geplante Liniennummern-Bereiche 40
Abbildung 21: Netzhierarchie 41
Abbildung 22: Bestehende Taktverbindungen im Landkreis Zwickau 42

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Fahrschüler nach Beförderungsart..... **Fehler! Textmarke nicht definiert.**

Tabelle 2: Fahrschüler Beförderungsart Spezialverkehr/FSV 2025..... **Fehler! Textmarke nicht definiert.**

Tabelle 3: Relationen Spezialverkehr/FSV größer 10 Schüler (ohne Förderschulen)**Fehler! Textmarke nicht definiert.**

Tabelle 4: Fahrschüler nach Beförderungsart..... 16

Tabelle 5: Fahrschüler Beförderungsart Spezialverkehr/FSV 2025 im Landkreis Zwickau (mit Stadt) 16

Tabelle 6: Motorisierungsgrad im Landkreis Zwickau 17

Tabelle 7: Pendlerbeziehung zu angrenzenden Regionen 18

Tabelle 8: Krankenhäuser im Landkreis Zwickau 21

Tabelle 9: Übersicht zu Veränderungen im Angebot Fahrplan 2024/2025 24

Tabelle 10: Verkehrsunternehmen mit Leistungen im Landkreis Zwickau 25

Tabelle 11: Anzahl Linien im Landkreis Zwickau nach Aufgabenträgern (Fahrplanjahr 2025/26) 26

Tabelle 12: Buslinien mit Taktverkehr (Mo-Fr) – Fahrplan 2025/26..... 27

Tabelle 13: Geltende allgemeine Bedienungsstandards im VMS (Auszug Nahverkehrsplan 2021)..... 28

Tabelle 14 Verknüpfungspunkte im Landkreis Zwickau..... 29

Tabelle 15: Fahrgastentwicklung Stadtverkehre im Vergleich zu 2018 32

Tabelle 16: Fuhrpark des RVW im Linienbündel 1 34

Tabelle 17: Fuhrpark des RVW im Linienbündel 2 34

Tabelle 18: Haltestellenausstattung..... 35

Tabelle 19: Auswirkung der Prognosewerte auf die ÖPNV Nachfrage..... 36

Abkürzungsverzeichnis

ALiTa	Anruflinientaxi
AP	Angebotsrelevanter Prüfauftrag (aus NVP 2016)
AT	Aufgabenträger
BAB	Bundesautobahn
BAG	Bundesarbeitsgemeinschaft
BEV	Bahnersatzverkehr
Bf	Bahnhof
BHW	Busbetrieb Maik Wendler
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BO-Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BO-Strab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
CBC	City-Bahn GmbH
CVAG	Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
E	Abgasnorm (Euro-Norm)
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle, ein europäischer Abgasstandard
EW	Einwohner
EW/km²	Einwohner je Quadratkilometer
Fpl-Jahr	Fahrplanjahr
Fplkm	Fahrplankilometer
FRI	Fritzsche GmbH Reisedienst
FSV	Freigestellter Schülerverkehr
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
gGmbH	gemeinnützige Gesellschaft mit beschränkter Haftung
ha	Hektar
Hp	Haltepunkt
i.d.R.	in der Regel
KAI	Reisedienst Gerhart Kaiser GmbH
KBS	Kursbuchstrecke
Kfz	Kraftfahrzeug
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
LVP	Landesverkehrsplan
Mio.	Million(en)

MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVR	Nahverkehrsraum
NVR C/Z	Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFinVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehr
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
OT	Ortsteil
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PIE	Busbetrieb Piehler GmbH & Co. KG
Pkw	Personenkraftwagen
POB	Plauener Omnibusbetrieb GmbH
PRG	Personen- und Reiseverkehrs GmbH Greiz
RB	Regionalbahn
RBM	REGIOBUS Mittelsachsen GmbH
RL Verkehrs-infrastruktur	Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
ROG	Raumordnungsgesetzes
RV	Regionalverkehrslinie
RVE	Regionalverkehr Erzgebirge GmbH
RVW	Regionalverkehr Westsachsen GmbH
SächsLPIG	Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaats Sachsen
SMWA	Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SV	Stadtverkehrslinien
sv-pfl.	sozialversicherungspflichtig
SVZ	Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH
THÜSAC	Thüringisch-Sächsische Personennahverkehrsgesellschaft mbH
VMS	Verkehrsverbund Mittelsachsen
VU	Verkehrsunternehmen
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
ZVV	Zweckverband ÖPNV Vogtland

Vorwort

Der Nahverkehrsplan (NVP) für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau wurde letztmalig im Jahr 2021 fortgeschrieben. Gemäß der Festlegung des SMWA zur Periodizität der Fortschreibung steht nunmehr die nächste Fortschreibung des NVP an.

Der vorliegende Teilplan B-IV enthält die Vorgaben zur Ausgestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Zwickau.

0 Rechtliche Rahmenbedingungen

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

Der Nahverkehrsplan wird als gesetzlich vorgesehene Planungsgrundlage gemäß §5 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (SächsÖPNVG) in Verbindung mit der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen (Sächsische Nahverkehrsplanverordnung – SächsNVPVO) sowie unter Beachtung der bundesrechtlichen Vorgaben, insbesondere §8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), erstellt und fortgeschrieben.

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

0.1 Ziele der Raumordnung

Der Regionalplan Region Chemnitz 2024 legt raumplanerische Aspekte fest, welche im vorliegenden NVP berücksichtigt wurden. Die Ziele der Raumordnung im Landkreis Zwickau basieren auf den Vorgaben des Raumordnungsgesetzes (ROG) sowie dem Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaats Sachsen (SächsLPIG). Die Rahmensetzung der landesrechtlichen Grundsätze und Ziele für die Regionalplanung erfolgt im Landesentwicklungsplan des Freistaats Sachsen (LEP). Zum Zeitpunkt der Bearbeitung des NVP befindet sich die Neufassung des LEP in der Entwurfsbearbeitung. Es werden daher die raumordnerischen Festlegung der Fassung von 2013 berücksichtigt.

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

0.1.1 Allgemeine Vorgaben mit Relevanz für die ÖPNV-Planung

Im Regionalplan Region Chemnitz 2024 sind raumplanerisch relevante Sachverhalte dargelegt, die bei raumbedeutsamen Planungen – dazu zählt die Nahverkehrsplanung – zu berücksichtigen sind. Diese Sachverhalte umfassen zum einen die Durchdringung des Betrachtungsraums mit regionalen sowie überregional bedeutsamen Verbindungsachsen zur internen Verknüpfung sowie externen Anbindung an Nachbarräume und überregionale Zentren. Zum anderen beinhalten sie die Vorgaben der „Regionalen Siedlungsentwicklung“ und „Raumkategorien“, der Raumordnung nach dem Modell der „Zentralen Orte“ sowie der „Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion“.

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

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

Auch ein Ziel des Regionalplanes Region Chemnitz 2024 ist es, bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne für die Nahverkehrsräume Chemnitz/Zwickau und Vogtland, Parallelverkehre zwischen schienen- und straßengebundenem ÖPNV zu vermeiden und eine bestmögliche Verknüpfung des schienen- und straßengebundenen ÖPNV zu erreichen. Eine enge Kooperation der jeweiligen Verkehrsträger ist anzustreben. Zwischen den Nahverkehrsräumen Chemnitz/Zwickau und Vogtland sowie mit den angrenzenden

Nahverkehrsräumen sollen Übergangs- und Anschlusstarife zur Sicherung attraktiver durchgehender Verkehrsangebote geschaffen werden.

In Abbildung 1 werden diese raumspezifischen Sachverhalte zusammenfassend dargestellt. Die jeweilige Ausprägung der o. g. im Regionalplan Region Chemnitz 2024 dargelegten raumbedeutsamen Sachverhalte, egal ob von regionaler oder überregionaler Bedeutung, ist relevant für die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Zwickau.

0.1.2 Vorgaben der Regionalplanung zur Nahverkehrsplanung

Im Regionalplan Region Chemnitz 2024 sind unter landes- und regionalplanerischen Gesichtspunkten relevante Rahmenbedingungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV für den Planungsraum Landkreis Zwickau dargestellt. Wesentliche rahmensetzende Grundsätze und Ziele werden folgend zusammengefasst dargelegt.

Der ÖPNV soll als Aufgabe der Daseinsvorsorge unter Anpassung an demografisch bedingte Veränderungen der Nachfragestrukturen als flächendeckendes Verkehrsangebot gesichert und optimiert werden und unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit als konkurrenzfähige Alternativen zum motorisierten Individualverkehr weiter miteinander vernetzt und optimiert werden.[1]

Der zuständige Aufgabenträger soll, entsprechend den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, gewährleisten, dass in den Verdichtungsräumen, den verdichteten Bereichen des ländlichen Raums und den zentralen Orten sowie Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion sowie entlang der Verbindungs- und Entwicklungsachsen attraktive, auf das Nachfragepotenzial ausgerichtete, öffentliche Verkehrsangebote zur Verfügung stehen. Auf den Erhalt und die weitere Entwicklung der Stadtverkehrslinien ist hinzuwirken.[2]

Bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne für die Nahverkehrsräume Chemnitz/Zwickau und Vogtland sollen Parallelverkehre zwischen schienen- und straßen-gebundenem ÖPNV vermieden und eine bestmögliche Verknüpfung des schienen- und straßengebundenen ÖPNV erreicht werden. Eine enge Kooperation der jeweiligen Verkehrsträger ist anzustreben.[3]

Für den ländlichen Raum ist in allen Gemeinden durch die zuständigen Aufgabenträger unter Einbeziehung neuer, flexibler Angebotsformen ein passfähiges Grundangebot im ÖPNV sowie bei der Schülerbeförderung sicherzustellen und eine Mindestbedienung im Sinne der Daseinsvorsorge zu gewährleisten.[4] Dabei stellt das Plus- und TaktBus-System eine qualitative Bereicherung des Angebotsportfolios dar.

Weiterhin sollen durch den Zweckverband ÖPNV Vogtland und den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen die Voraussetzungen für den Erhalt und den weiteren Ausbau des Euroregionalen Nahverkehrssystems EgroNet geschaffen[5] sowie Nachfragepotenziale im grenzüberschreitenden ÖPNV mit der Tschechischen Republik berücksichtigt und ausgebaut werden.[6]

Die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs sollen gut erreichbar sein durch ihre Lage und Ausstattung dazu beitragen, dass die Nachfrage zugunsten des ÖPNV/SPNV erhalten und weiter erhöht werden kann. Soweit ein Erfordernis besteht, soll das Netz der Haltepunkte verdichtet oder deren Lage geändert und an den Nachfragebedarf angepasst werden.[7]

Die Schaffung sowie der weitere Ausbau von SPNV-Verknüpfungsstellen sind bedarfsgerecht fortzuführen. Dabei sind die Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste so zu berücksichtigen, dass eine barrierefreie Nutzung des ÖPNV/SPNV erreicht wird.[8]

[1] RP Region Chemnitz 2024, Grundsatz 3.1.2.1
[2] RP Region Chemnitz 2024, Ziel 3.1.2.2
[3] RP Region Chemnitz 2024, Ziel 3.1.2.4
[4] RP Region Chemnitz 2024, Ziel 3.1.2.3
[5] RP Region Chemnitz 2024, Ziel 3.1.2.10
[6] RP Region Chemnitz 2024, Grundsatz 3.1.2.1
[7] RP Region Chemnitz 2024, Grundsatz 3.1.2.6
[8] RP Region Chemnitz 2024, Ziel 3.1.2.5

1 Raumstrukturanalyse

1.1 Raumstruktur, Zentrale Orte und räumliche Verflechtungen

Der Landkreis Zwickau liegt im Westen des Freistaates Sachsen. Er ist mit Inkrafttreten der Kreisgebietsreform im August 2008 aus dem Zusammenschluss der Altkreise Zwickauer Land und Chemnitzer Land sowie der Kreisfreien Stadt Zwickau entstanden. Der Landkreis umfasst 33 Gemeinden, von denen 14 die Bezeichnung Stadt verliehen ist.

Kreisstadt und Sitz der Kreisverwaltung ist die Stadt Zwickau. Sie ist mit ca. 87.410[9] Einwohnern die bevölkerungsreichste Stadt des Landkreises. In ihrer Funktion als Oberzentrum besitzt sie neben Wirtschafts- und Verwaltungsaufgaben, eine überregionale infrastrukturelle, soziale, kulturelle und Bildungsfunktion. Die Region um Zwickau ist neben Chemnitz der Hauptwirtschaftsschwerpunkt im Nahverkehrsraum. In einem Radius von 15 km um das Zwickauer Zentrum leben ca. 249.000 Menschen[10]. Die Stadt Zwickau hat die Aufgabenträgerschaft über den Stadtverkehr Zwickau inne und ist nicht Teil des Aufgabenträgerbereiches Landkreis Zwickau.

Neben dem Oberzentrum Zwickau gibt es vier Mittelzentren im Landkreis, die Städte Crimmitschau, Glauchau, Limbach-Oberfrohna und Werdau, sowie einen mittelzentralen Städteverbund „Sachsenring“ bestehend aus den Städten Hohenstein-Ernstthal, Lichtenstein und Oberlungwitz. Des Weiteren wurden in den Regionalplänen drei Grundzentren und ein grundzentraler Städteverbund definiert (siehe Anlage 1).

Nördlich des Landkreises Zwickau liegt der Landkreis Mittelsachsen. Die Stadt Chemnitz mit dem Verbundraumsitz schließt im Osten an den Landkreis an. Der Erzgebirgskreis befindet sich im Südosten und der Vogtlandkreis im Südwesten. Im Westen bis Nordwesten grenzt an den Landkreis Zwickau der Freistaat Thüringen.

Naturräumlich ist der Landkreis Zwickau geprägt durch die Flüsse Zwickauer Mulde und Pleiße und der durch sie gebildeten Täler und Seitentäler. Der Großteil des Landkreises gehört zum Erzgebirgsvorland, nur ein kleiner Teil im Südwesten zählt zum Vogtland.

Raumstrukturell ist der Landkreis eindeutig gegliedert. Alle Gemeinden, die im Einzugsbereich des Oberzentrums und der Mittelzentren liegen, sind der Raumkategorie Verdichtungsraum zugeordnet. Die im Süden daran anschließenden Gemeinden und die Gemeinden zwischen den Städten Glauchau, Hohenstein-Ernstthal und Limbach-Oberfrohna zählen zur Kategorie des verdichteten Bereichs im ländlichen Raum. Der Kategorie des ländlichen Raumes gehören nur wenige Gemeinden im Süden sowie eine bzw. zwei Gemeinden im Westen und Norden des Landkreises an.

In Bezug auf die zentralörtliche Gliederung weist der Landkreis Zwickau ein punktaxiales zentralörtliches System gemäß gewachsener dezentraler Siedlungsstruktur auf. Die Mittelzentren binden die angrenzenden Gemeinden und bilden entsprechend ihrer hierarchischen Einordnung ein wirtschaftliches wie administratives Zentrum. Die verdichteten Bereiche bilden mit dem Oberzentrum Chemnitz und den verdichteten Räumen der angrenzenden Landkreise den Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau, einer der am stärksten besiedelten Räume im Osten Deutschlands.

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

[9] Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen. Stichtag 31.12.2024
[10] Bevölkerungsstand 31.12.2024

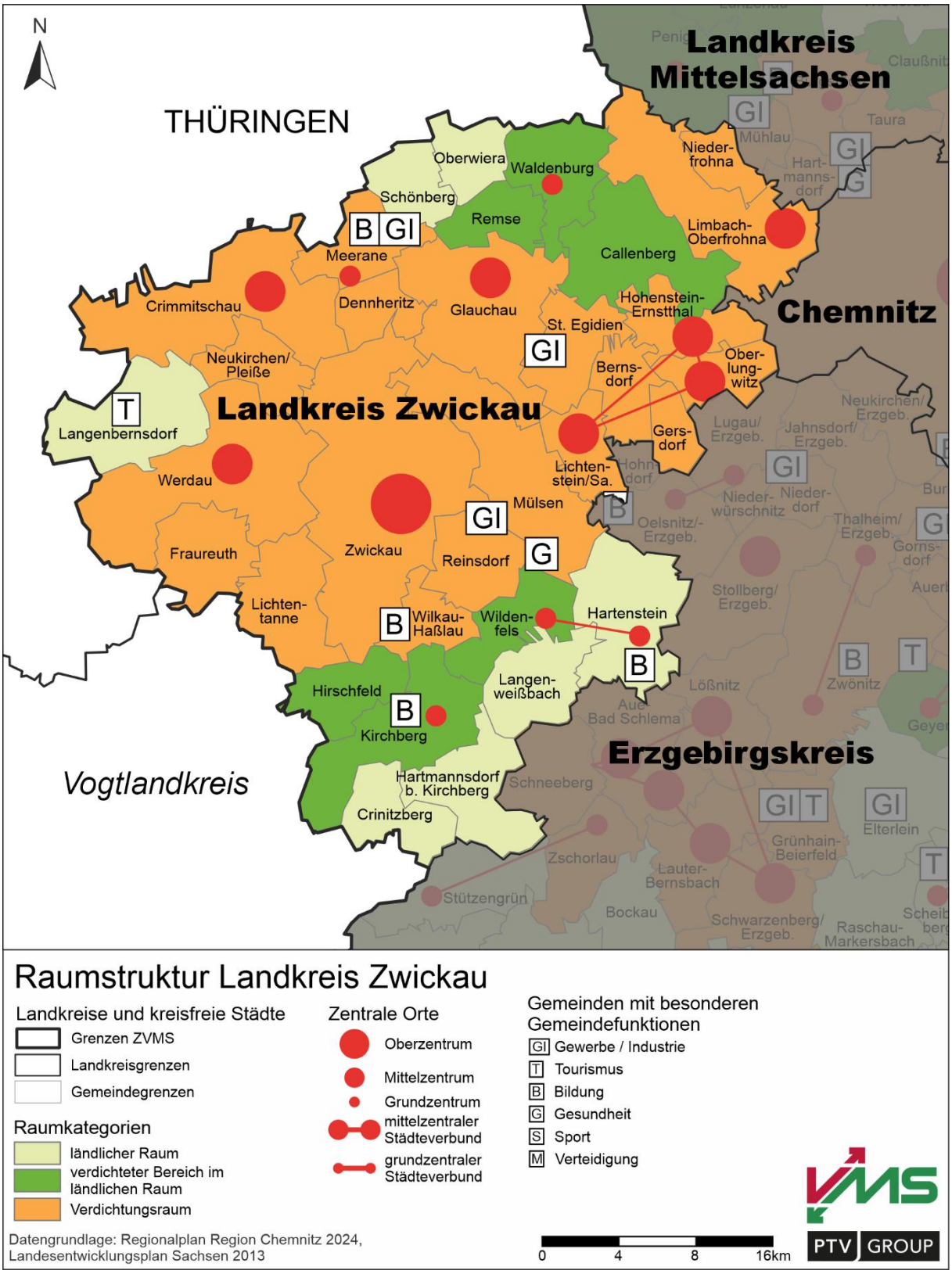


Abbildung 1: Raumstrukturelle Gliederung und Zentrale Orte

1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

1.2.1 Siedlungsstruktur

Der Landkreis Zwickau hat ca. 306,793[11] Einwohner, die Aufgabenträgerregion ca. 220.000 (ohne Stadt Zwickau). Mit einer Fläche von 949,8 km² ist er der flächenmäßig kleinste Landkreis im Nahverkehrsraum. Die Fläche der Aufgabenträgerregion umfasst 847,3 km². Die Bevölkerungsdichte des Landkreises beträgt 323 EW/km², der Landkreis Zwickau hat damit die höchste Einwohnerdichte aller Landkreise der ostdeutschen Länder. Dies gilt auch bei ausschließlicher Betrachtung der Aufgabeträgerregion (260 EW/km²).

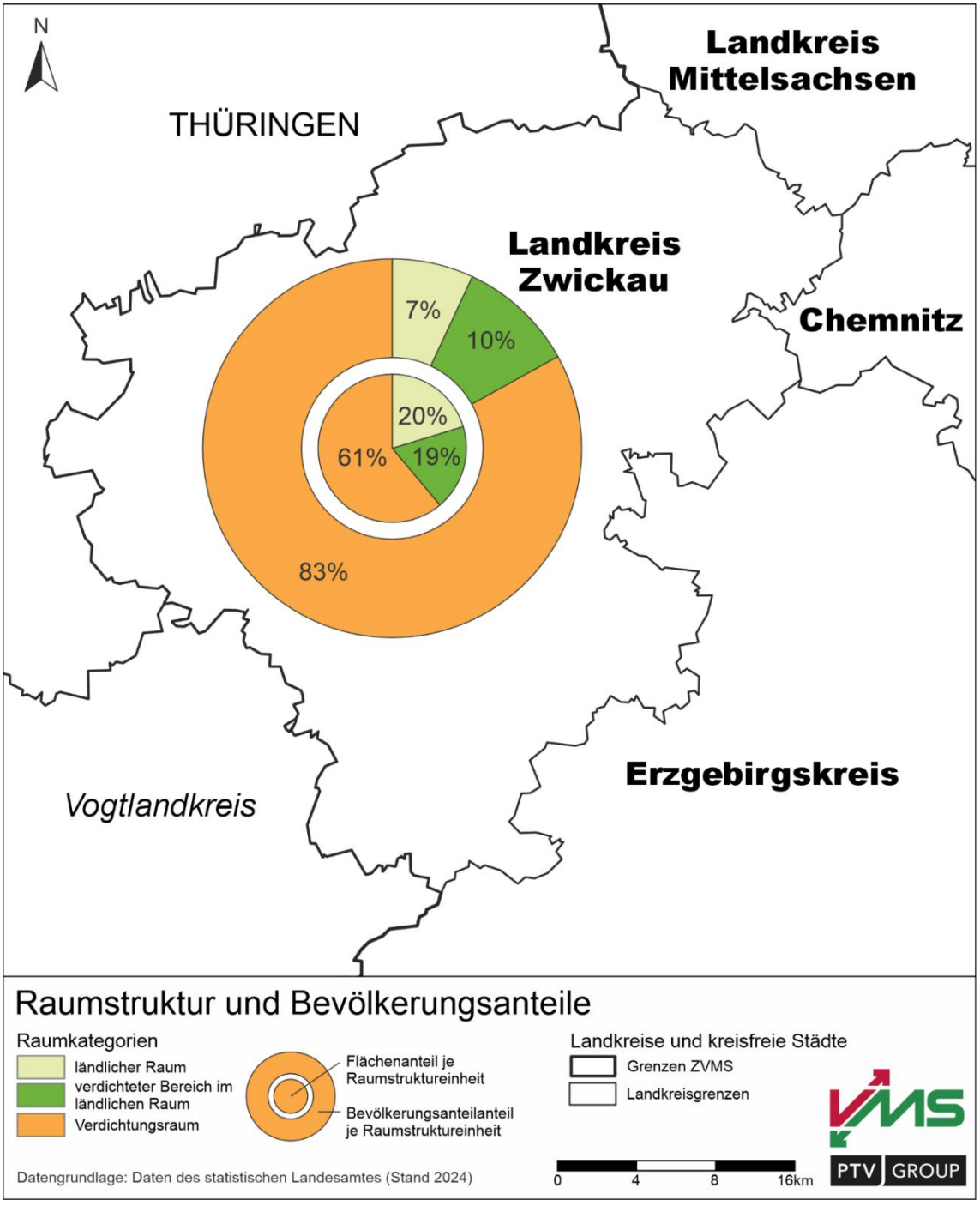


Abbildung 2: Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur im Landkreis Zwickau (Aufgabenträgerbereich) 2024

[11] Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen. Stichtag 31.12.2024.

Die Bevölkerungsdichte liegt auch über der durchschnittlichen der Bundesrepublik Deutschland (BRD) und des Freistaat Sachsens mit 233[12] bzw. 221 EW/km². Bei Betrachtung der drei Raumkategorien zeigt sich die Ambivalenz der Bevölkerungsverteilung im Landkreis. Während die ländlich geprägten Bereiche mit 89 EW/km² weit unterhalb und in den verdichten Bereichen im ländlichen Raum (141 EW/km²) unterhalb des sächsischen und bundesdeutschen Durchschnitts liegen, ist in den Verdichtungsräumen des Kreises eine Bevölkerungskonzentration von ca. 457 EW/km² vorhanden.

Damit einhergehend stellt sich auch die Bevölkerungsverteilung im Landkreis Zwickau dar. Wie im Abschnitt Raumstruktur beschrieben, wird der Untersuchungsraum zum größten Teil der Raumkategorie Verdichtungsraum zugeschrieben, während die beiden weiteren Raumkategorien im Gegensatz zu anderen Landkreisen nur zu einem geringen Teil vorhanden sind (siehe Abbildung 2).

1.2.2 Bevölkerungsstruktur und demografische Entwicklung

Im Verlauf des Gültigkeitszeitraums der letzten Fortschreibung des NVP waren die Bevölkerungszahlen weiter rückläufig. Betrug die Bevölkerung in der Aufgabenträgerregion Landkreis Zwickau 2018[13] noch ca. 228.000 Einwohner, ging diese bis 2024 um 4,5% auf ca. 218.000[14] Einwohner zurück. Damit stimmt die aktuelle Einwohnerzahl mit der Prognose der Variante 1 der 8. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaats Sachsen überein. Die Prognose geht davon aus, dass die Bevölkerung in den Kommunen des in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Zwickau befindlichen Gebiets bis 2030 auf 212.700 Einwohner[15] zurückgeht. Das entspricht einem Rückgang gegenüber dem aktuellen Stand von 2,4 %[16]. Der für den Freistaat Sachsen prognostizierte Bevölkerungsrückgang beträgt im Zeitraum von 2024 bis 2040 in Variante 1 rund 11,2 % und in Variante 3 etwa 14,4 %.

In der 9. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung werden die Schrumpfungsprozesse bestätigt. Für den Landkreis Zwickau (mit Stadt Zwickau) wird in der mittleren Entwicklung (Variante 2) bis 2030 ein Rückgang gegenüber 2024 von rund 19.000 Personen (-6 %), bis 2035 von knapp 33.000 Personen (-11 %) und bis 2045 von rund 58.000 Personen (-19 %) prognostiziert[17].

Die am 15. Juni 2023 veröffentlichte 8. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung prognostiziert für den Landkreis bis 2035 einen Rückgang von 7,7 bis 13,0 %.

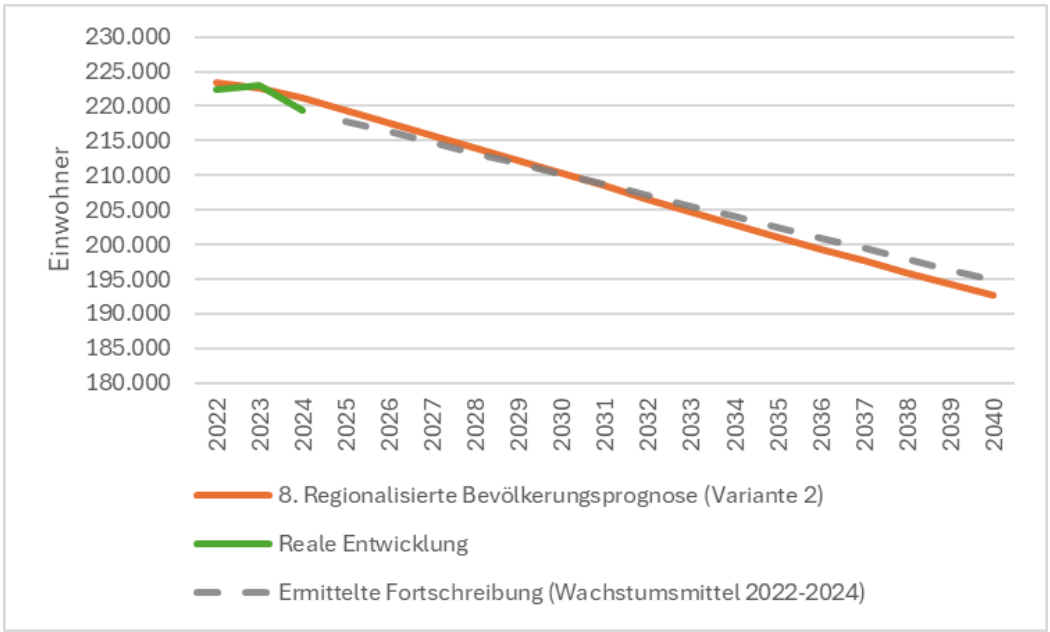


Abbildung 3: Bevölkerungsfortschreibung Landkreis Zwickau (ohne Stadt Zwickau)

[12] Statistisches Bundesamt (Destatis), Bevölkerungsstand 2023
[13] Statistisches Landesamt des Freistaat Sachsen. Stichtag 31.12.2018
[14] Statistisches Bundesamt (Destatis), Bevölkerungsstand 2023
[15] 6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2030, Variante 1
[16] Stichtag 31.12.2018
[17] Quelle: https://www.bevoelkerungsmonitor.sachsen.de/regionalisierte-ergebnisse.html (28.09.2026)

Eine vergleichende Betrachtung der unterschiedlichen Teilräume des Landkreises Zwickau – Verdichtungsraum, verdichteter Bereich im ländlichen Raum sowie ländlicher Raum – ergab keine signifikanten Unterschiede. Bei der Betrachtung auf Gemeindeebene zeigt sich allerdings ein sehr differenziertes Bild der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung. Die Rückgänge liegen im Vergleichszeitraum (2018-2024) -1,3% bis -12,3% (siehe Abbildung 4). Lediglich die Gemeinde Oberwiera konnte in obigem Zeitraum einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen (+3,0%).

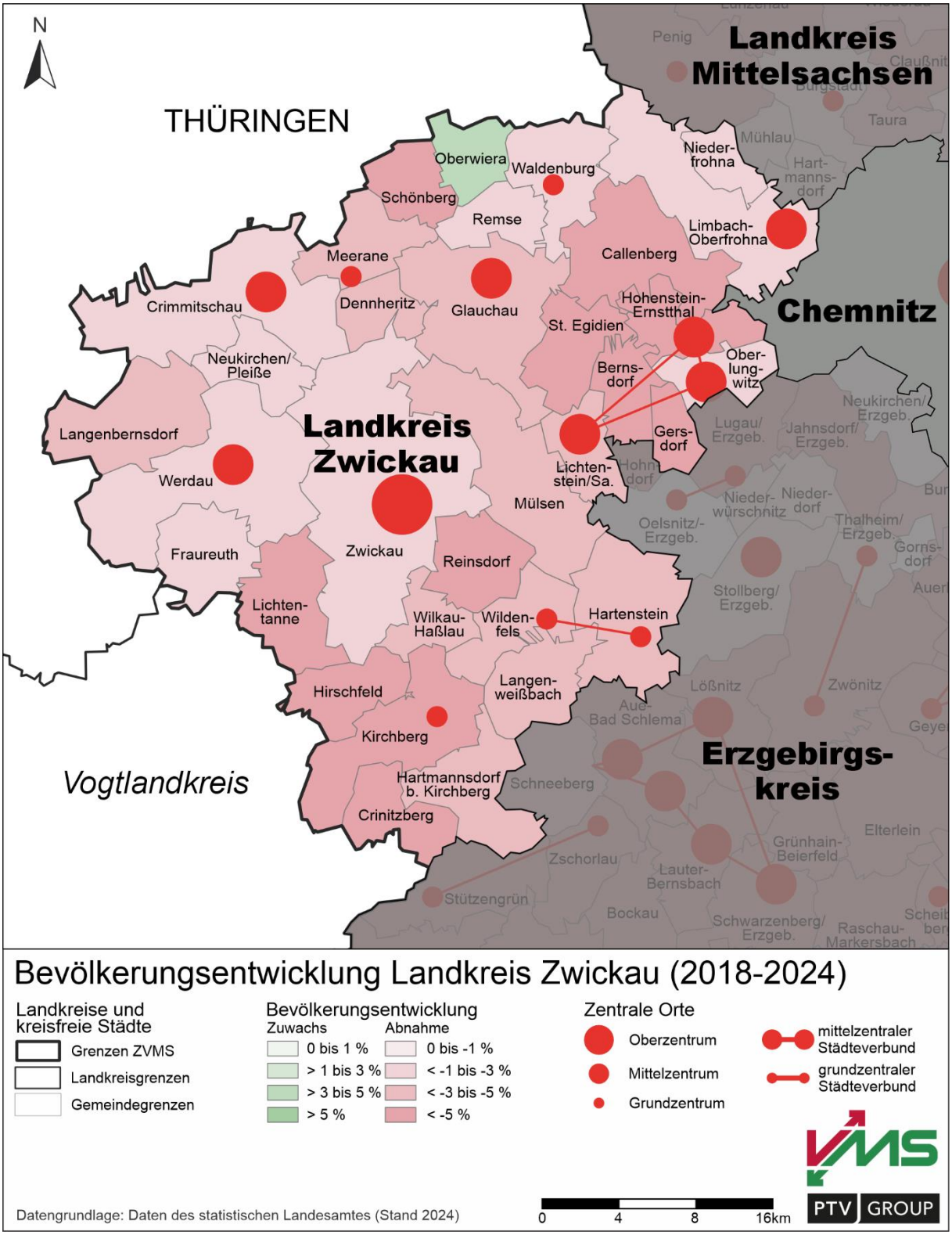


Abbildung 4: Gemeindekonkrete Bevölkerungsentwicklung

Die demografische Entwicklung im Untersuchungsraum bildet sich nicht nur durch einen Rückgang der absoluten Bevölkerungszahl ab (siehe Abbildung 4). Es erfolgt zudem eine Verschiebung der Bevölkerungsanteile in den Altersgruppen. So steigt zum Ende des Prognosehorizontes der 8. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung der Anteil der Altersgruppe der über 65-Jährigen. Diese Veränderung erfolgt zunächst zum Großteil zu Lasten der Erwerbstätigenanteile. Die Überalterung der Bevölkerung ist auch in der Bevölkerungsgruppe unter 25 Jahre sichtbar, dieser Rückgang wird aber erst mit Verzögerung ab dem Jahr 2025 spürbar. Die Betrachtung dieser Altersgruppe erfolgt im Abschnitt Schüler noch einmal detailliert.

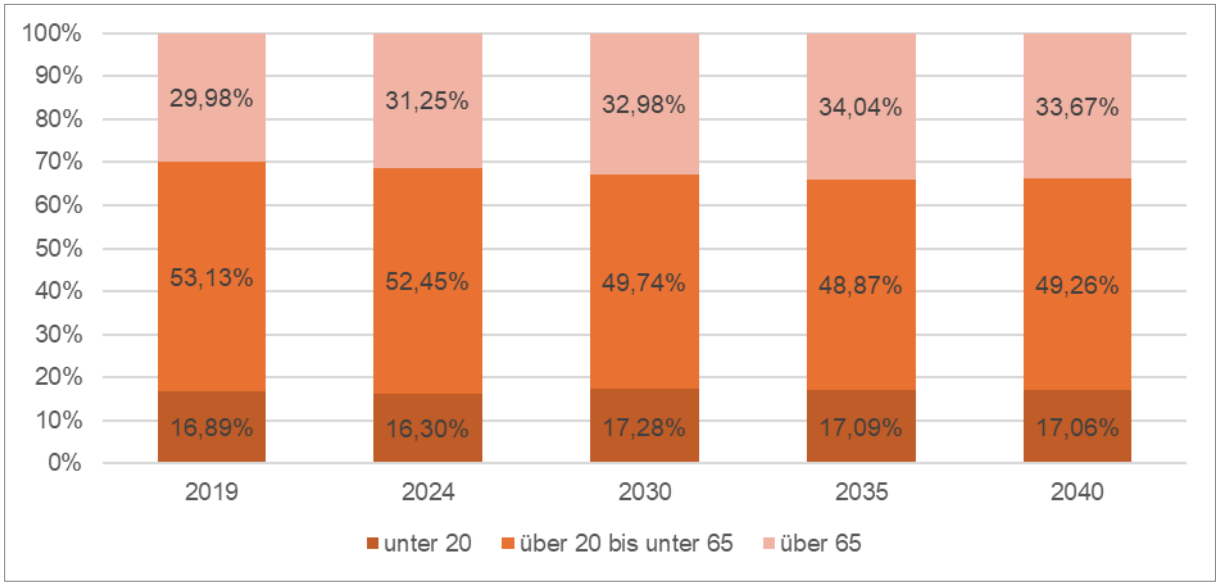


Abbildung 5: Entwicklungsprognose der Altersgruppen im Landkreis Zwickau (inkl. Stadt Zwickau)

Die demografische Entwicklung zeigt sich sowohl im Rückgang der Gesamtbevölkerung als auch in einer veränderten relativen Verteilung der Altersgruppen. Die Prozentwerte, die den Anteil eines Jahres an der Summe aller Prognosejahre innerhalb einer Altersgruppe darstellen, verdeutlichen eine zunehmende Gewichtung der über 65-Jährigen bei gleichzeitigem Rückgang der erwerbsfähigen Bevölkerung. Auch die unter 25-Jährigen verzeichnen einen verzögert einsetzenden, jedoch deutlich erkennbaren Rückgang.[18]

1.2.3 Gebietsänderungen – Eingliederungen und Zusammenschlüsse

Im Gültigkeitszeitraum des NVP Chemnitz/Zwickau 2021 erfolgten keine Gebietsstandsänderungen im Aufgabenträgergebiet des Landkreises Zwickau.

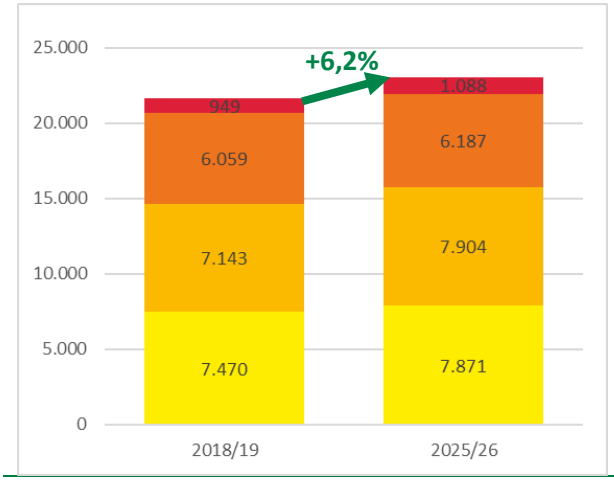
1.3 Schüler und Schulstandorte

1.3.1 Bestandsaufnahme

Im Landkreis Zwickau zeigt sich im Bereich der allgemeinbildenden Schulen eine positive Entwicklung. Zwischen 2018 und 2025 stieg die Zahl der Schülerinnen und Schüler im Landkreis ohne die Stadt Zwickau von 21.621 auf 23.050an, was einem Zuwachs von rund 6 % entspricht. In der Stadt Zwickau erhöhte sich die Schülerzahl im gleichen Zeitraum von 6.794 auf 7.423 und damit um etwa 9 % (siehe Abbildung 6).

Für den Landkreis Zwickau sind im Schuljahr 2025/26 7.566 Schülerinnen und Schüler an Berufsschulen gemeldet, wovon 3.927 auf die Stadt Zwickau selbst entfallen.[19]

[18] Bevölkerungsprognose: Geborene, Gestorbene, Überschuss, Geborene/Gestorbene, Überschuss Zu-/Fortzüge; 8. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2030 - Variante 2
[19] Statistisches Landesamt Sachsen 20226 – Schülerzahlen 2025/26



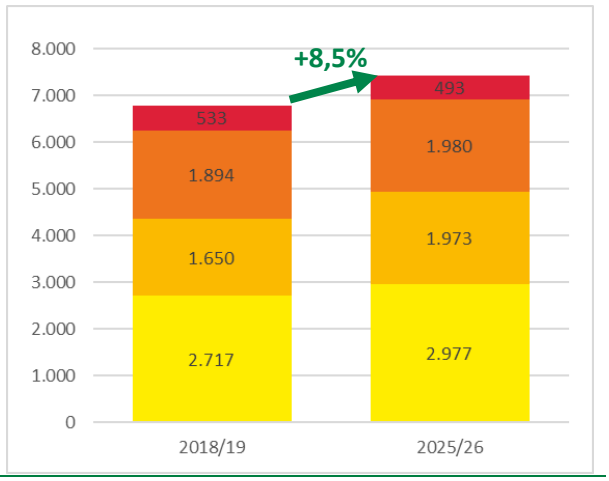




Abbildung 6: Entwicklung der Schülerzahlen an allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Zwickau (ohne Stadt Zwickau)

Abbildung 7: Entwicklung der Schülerzahlen an allgemeinbildenden Schulen in der Stadt Zwickau

Eine kartografische Darstellung mit den Schulstandorten im Landkreis Zwickau sowie eine tabellarische Aufstellung der Schüler je Gemeinde auf Basis der Schülerzahlen 2024/25 sind der Anlage 3 und der Anlage 4 zu entnehmen.

1.3.2 Prognose

Im Abschnitt Bevölkerungsentwicklung wurde dargelegt, dass der demografische Wandel – im Speziellen der Aspekt der Überalterung – in der gesamten Altersgruppe der Schüler erst ab dem Jahr 2025 spürbar wird. Wie auch in Abbildung 8 deutlich, wird in den kommenden Jahren die Zahl der Schüler sinken. Während die Zahl der Grundschüler (6-10 Jahre) schon bis 2030 sinkt, wird die Zahl der Schüler weiterführender Schulen erst ab 2030 bis 2035 signifikant sinken.

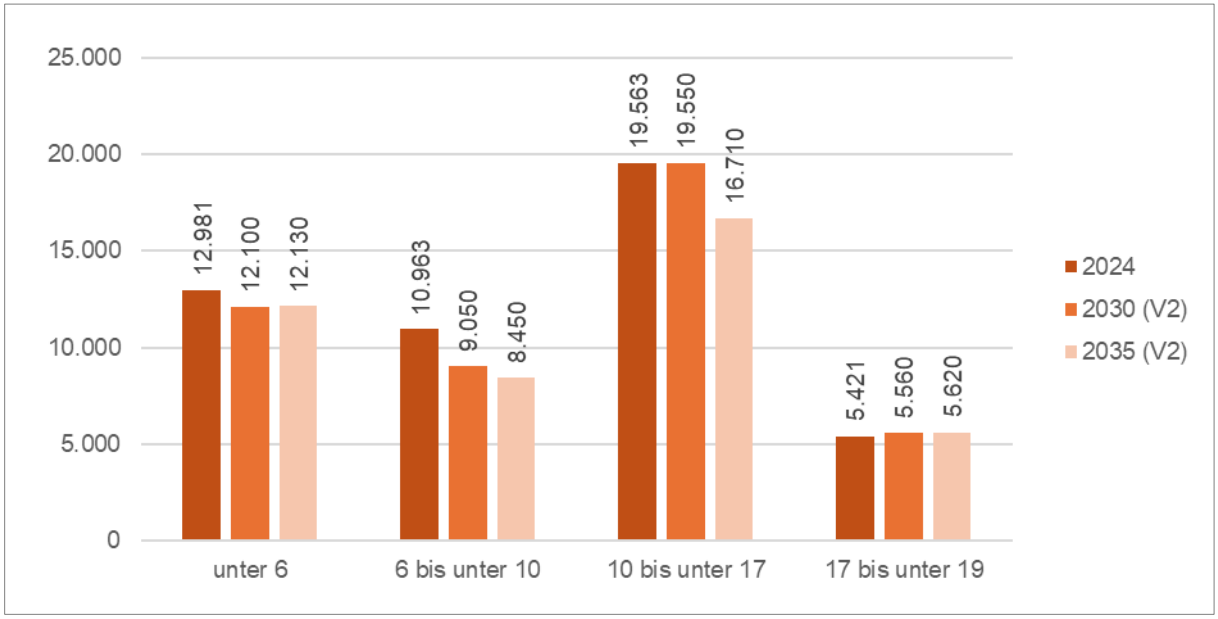


Abbildung 8: Entwicklungsprognose der Schülerzahlen im Landkreis Zwickau (inkl. Stadt Zwickau)

1.3.3 Fahrschüler

Im Landkreis Zwickau besuchten im Schuljahr 2025/26 rund 26.700 Schüler die allgemeinbildenden Schulen in öffentlicher wie privater Trägerschaft sowie Berufsschulen. Davon besaßen 13.849 Schüler ein Bildungsticket.[20] Das entspricht einem Anteil von rund 52 % an den Gesamtschülern des Landkreises. Das Bildungsticket wurde im Jahr 2021 eingeführt.

Gegenüber dem letzten Nahverkehrsplan ist der Anteil der Fahrschüler damit leicht gestiegen: Im Schuljahr 2018/19 lag er bei rund 40,8 % (ohne Spezialverkehr/FSV). Bei den Inhabern eines Bildungstickets wird davon ausgegangen, dass sie den Schulweg mit dem ÖPNV zurücklegen.

Mit der Einführung des Bildungstickets im August 2021 wurden die relationsbezogenen Schülertickets weitgehend abgelöst. Eine Auswertung der Schülerströme auf dieser Datenbasis ist daher nicht mehr möglich.

Tabelle 1: Fahrschüler[21] nach Beförderungsart

Beförderungsart	Anzahl Fahrschüler	Anteil
ÖPNV (Bildungsticket)	13.849	51,9 %
Spezialverkehr/ FSV	1.523	5,4 %
Erstattung	332	1,2 %

Die Gesamtverteilung je Beförderungsart ergibt, dass rund 52 % der betrachteten Schüler über ein Bildungsticket verfügen. Es ist davon auszugehen, dass ein Großteil davon dieses auch für den Schulweg nutzt. 5,4 % der Schüler werden im freigestellten Schülerverkehr befördert und 1,2 % erhalten aufgrund der privaten Beförderung Fahrtkostenerstattung.

Insbesondere die Fahrschüler der Beförderungsart Spezialverkehr/FSV sollen weiter betrachtet werden, um mögliche Potenziale für die Beförderung mit dem ÖPNV zu ermitteln.

Tabelle 2: Fahrschüler Beförderungsart Spezialverkehr/FSV 2025 im Landkreis Zwickau (mit Stadt)

Beförderungsart Spezialverkehr/FSV	Anzahl Fahrschüler	Anteil
GESAMT	*1.523*	*100 %*
Grundschule	330	21,7 %
Oberschule	55	3,6 %
Gymnasium	208	13,7 %
Förderschule	922	60,5 %
Berufsschule	8	0,5 %

Von den 1.523 Fahrschülern der Beförderungsart Spezialverkehr/FSV gehen über 60 % an Förderschulen. Hier wird weitgehend von der dringenden Fahrtnotwendigkeit ausgegangen.

Für die weiteren 601 Fahrschüler muss diese Notwendigkeit oder Alternativen geprüft werden. Die dazugehörigen Relationen (>10 Personen) sind in Anlage 5 zu finden.

[20] Durchschnittliche Anzahl der Schüler mit Bildungsticket im Jahr 2025
[21] Zuarbeit Landratsamt Erzgebirgskreis

1.3.4 Studenten

In der großen Kreisstadt Glauchau befindet sich ein Standort der Berufsakademie Sachsen. Im dualen Studium kann in den Bereichen Wirtschaft – Bank, Baubetriebsmanagement, Mittelständische Wirtschaft, Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik, Wirtschaftsinformatik – sowie Technik – Automobilmanagement, Bauingenieurwesen, Industrielle Produktion, Technische Informatik, Versorgungs- und Umwelttechnik – ein dem Fachhochschulabschluss gleichgestellter Abschluss erlangt werden.

An der Staatlichen Studienakademie Glauchau, die seit dem 1. Januar 2025 als Teil der Dualen Hochschule Sachsen geführt wird, waren im Wintersemester 2024/25 rund 1.051 Studierende eingeschrieben, womit sie weiterhin einen der bedeutenden tertiären Bildungsstandorte im Landkreis darstellt.[22]

An der Westsächsischen Hochschule Zwickau waren im Wintersemester 2023/24 rund 2 893 und im Wintersemester 2024/25 etwa 2 824 Studierende eingeschrieben, womit der Standort aktuell eine Studierendenzahl von knapp 3 000 aufweist.[23]

1.4 Motorisierung

Der Motorisierungsgrad im Landkreis Zwickau ist zwischen den Jahren 2019 und 2025 um 4,6% auf 610 Pkw je 1.000 Einwohner angestiegen. Es ist nicht nur der Motorisierungsgrad, sondern auch die Gesamtanzahl der zugelassenen Pkw gestiegen. Die anteilige Entwicklung des Motorisierungsgrads liegt mehr als zwei Prozentpunkte über dem sächsischen Durchschnitt.

Tabelle 3: Motorisierungsgrad im Landkreis Zwickau

Motorisierungsgrad (Pkw/1.000 EW)	**2019**	**2025**	**Entwicklung**
Freistaat Sachsen	527	542	+2,8%
Landkreis Zwickau	583	**610**	+4,6%
Stadt Zwickau	538	550	+2,2%
Erzgebirgskreis	599	*638*	+6,5%
Landkreis Mittelsachsen	585	*609*	+4,1%
Chemnitz, Stadt	507	*515*	+1,6%

Der hohe Motorisierungsgrad des Landkreises Zwickau, verglichen mit dem ebenfalls verdichteten Gebiet des Oberzentrums Chemnitz, resultiert aus der Fläche und der sich daraus ergebenden Einwohnerverteilung. Der Landkreis weist trotz der starken Verdichtung eine dezentrale Siedlungsstruktur auf, sodass die Wegstrecken länger sind als im städtischen Verdichtungsraum. Dies geht meist einher mit einem höheren Anteil MIV gegenüber dem ÖPNV. Ohne die Stadt Zwickau steigt der Wert sogar auf 798 Pkw/1.000 EW und damit auf den höchsten Motorisierungsgrad im gesamten Nahverkehrsraum.

1.5 Pendlerbeziehungen

Im Jahr 2024[24] waren ca. 72.200 Personen als sozialversicherungspflichtig Beschäftigte mit Arbeitsort im Landkreis Zwickau gemeldet. Bezogen auf den Erhebungszeitpunkt 2018 des letzten NVP bedeutet dies einen Rückgang von 2,2 %.

Etwa die Hälfte der sv-pflichtig Beschäftigten sind sogenannte Binnenpendler, ihr Wohn- und Arbeitsort befindet sich im Landkreis (ohne Stadt Zwickau). Etwa ein Fünftel der sv-pflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Zwickau pendelt in die Stadt Zwickau. Der Vergleich der Ein- und Auspendlerzahlen macht primär einen Auspendlerüberschuss von rund 7.100 Pendlern deutlich. Zum anderen wird jedoch ersichtlich, dass ca. 70 % der

[22] Staatliche Studienakademie Glauchau / Duale Hochschule Sachsen, Studierendenzahl WS 2024/25
[23] Westsächsische Hochschule Zwickau (WHZ): Hochschulbericht 2023/2024, Zwickau 2024.
[24] Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Ein- und Auspendlern, Stichtag 30.06.2024, GS 01.01.19; Bundesagentur für Arbeit

ein- bzw. ausfahrenden sv-pflichtig Beschäftigten im Aufgabenträgergebiet des Landkreises Zwickau innerhalb des Verbundgebiets des VMS pendeln.

Die Betrachtung der Ein- und Auspendlerbeziehungen des Landkreises Zwickau verdeutlicht zudem die starke Sogwirkung der an den Landkreis angrenzenden Oberzentren (siehe Tabelle 4). Insbesondere die Auspendlerzahlen in die Städte Zwickau und Chemnitz verdeutlichen diesen Effekt. Die Tabelle stellt zudem dar, dass obwohl der Landkreis einen eindeutigen Auspendlerüberschuss verzeichnet, in mehreren Fällen – Erzgebirgskreis sowie schwach Landkreis Mittelsachsen – Einpendlerüberschüsse bestehen.

Tabelle 4: Pendlerbeziehung[25] zu angrenzenden Regionen

Ziel-/Quellgebiet	Auspendler (inkl. Auszubildende)	Einpendler (inkl. Auszubildende)
Altenburger Land	10.223	2.841
Chemnitz, Stadt	4.111	5.986
Dresden, Stadt	3.740	456
Erzgebirgskreis	2.523	7.634
Gera, Stadt	1.954	713
Greiz	1.263	1.346
Leipzig	1.108	561
Leipzig, Stadt	1.000	627
Mittelsachsen	805	2.972
Vogtlandkreis	309	4.679

Innerhalb des Landkreises ist die Anzahl der Einpendler wie dargelegt ca. 2 % höher als die Zahl der Auspendler. Im Gegensatz zu den Erwartungen spiegelt sich der Grad der Zentralität der Städte und Gemeinden jedoch nicht im Pendlersaldo selbiger wider (siehe Abbildung 10 und Anlage 6).

Die Mittelzentren des Landkreises Zwickau stellen sich in dieser Hinsicht ambivalent dar. Während die Stadt Glauchau einen ausgewiesen positiven Pendlersaldo hat, verzeichnen die Städte Crimmitschau, Werdau und Limbach-Oberfrohna negative Salden. Insbesondere die Region um Limbach-Oberfrohna ist schon immer auf das Oberzentrum Chemnitz ausgerichtet, wo sich ein großer Teil der Arbeitsplätze befindet. Die Einpendlerzahlen sind jedoch aufgrund vieler neu angesiedelter oder erweiterter Industriebetriebe in den letzten Jahren gestiegen. Allerdings kann der Einbruch der Automobilzulieferindustrie hier das Negativsaldo verstärken.

[25] Bundesagentur für Arbeit: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohn- und Arbeitsort nach Gemeinden mit Angaben zu den Auspendlern; Stichtag 30.06.2024

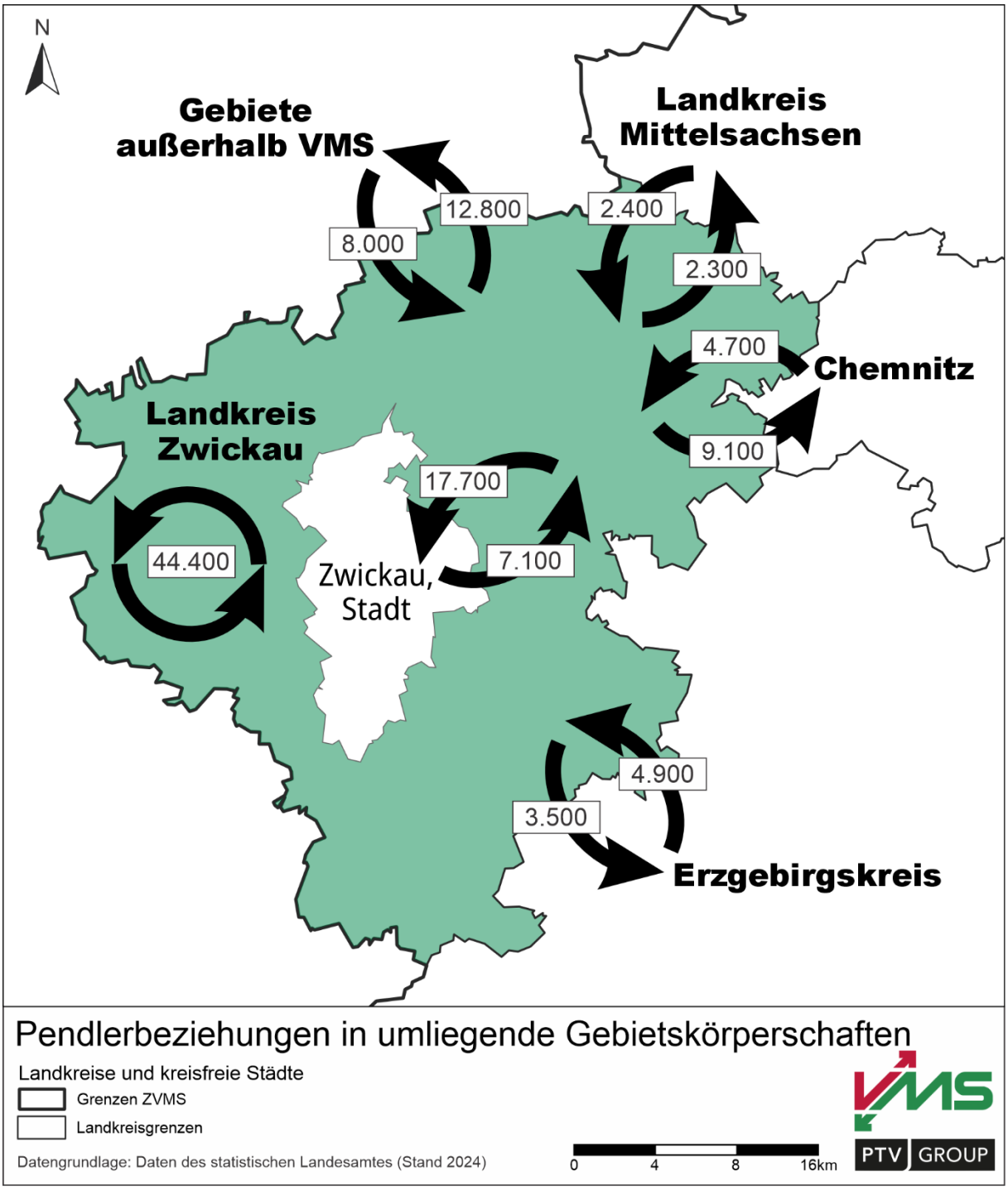


Abbildung 9: Pendlerbeziehungen im Aufgabenträgergebiet Landkreis Zwickau 2024

Die Städte des mittelzentralen Verbunds verdeutlichen die o. g. Feststellung der Ambivalenz. Die Stadt Oberlungwitz verzeichnet einen leichten Überschuss an Einpendlern, die Städte Lichtenstein/Sa. und Hohenstein-Ernstthal hingegen jeweils einen deutlichen Auspendlerüberschuss.

Auf der Ebene der Grundzentren und aller nicht zentralörtlich hierarchisierten Städte und Gemeinden sind bis auf die Gemeinde St. Egidien (+ 1.201) und Reinsdorf (+83) negative Pendlersalden zu verzeichnen.

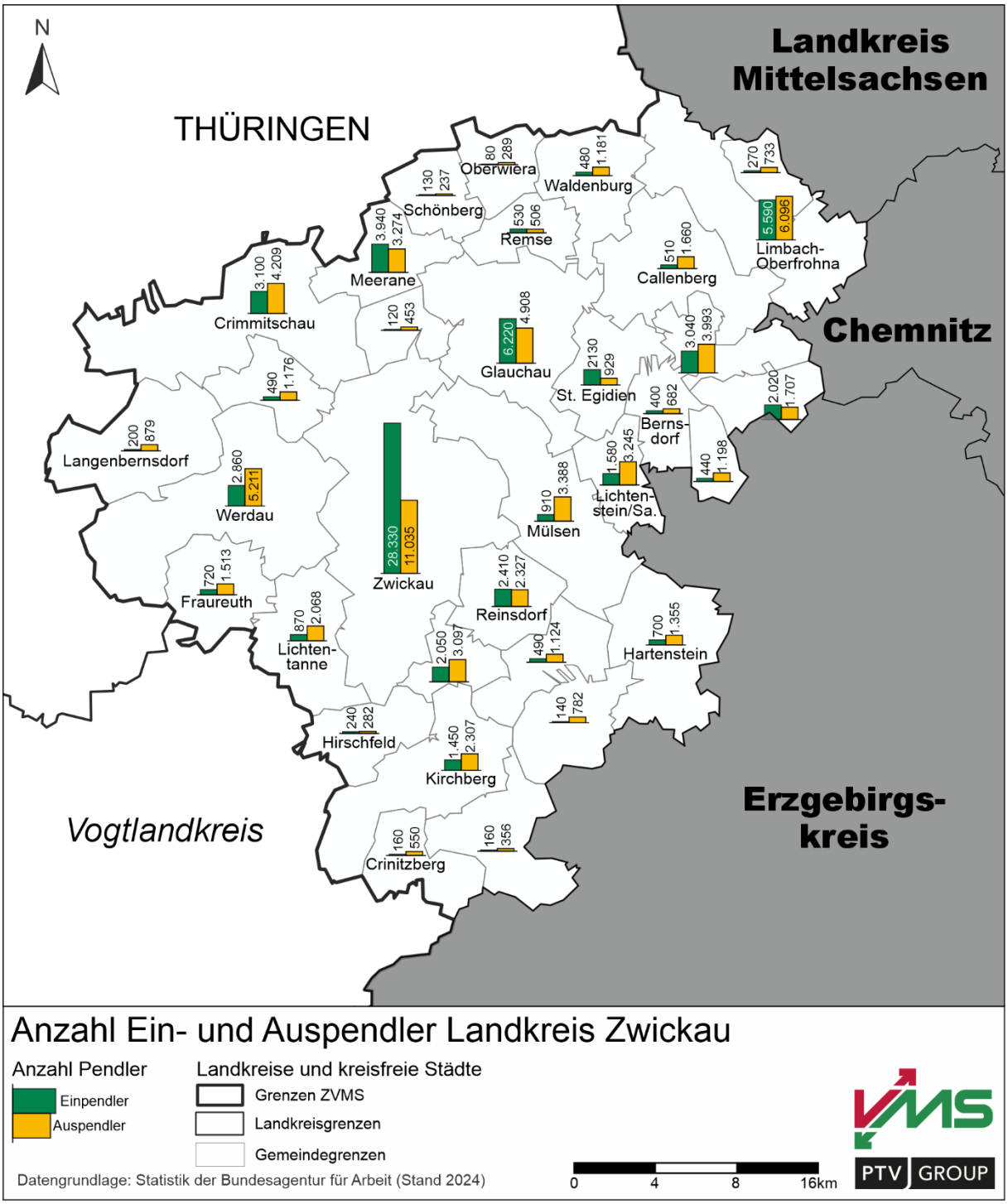


Abbildung 10: Gemeindekonkrete Ein- und Auspendler 2024

1.6 Standorte und Einrichtungen mit ÖPNV-Relevanz

Neben der beschriebenen Schüler- und Pendleranzahl gibt es weitere relevante Einflussfaktoren auf die Ausgestaltung von ÖPNV-Angeboten. Insbesondere stehen dabei Einrichtungen mit spezifischer Relevanz im Vordergrund. Im Folgenden soll darauf Bezug genommen werden.

Eine Karte mit ausgewiesenen ÖPNV-relevanten Standorten und Einrichtungen kann Anlage 7 sowie den themenspezifischen kartografischen Darstellungen der Regionalplanung entnommen werden.

1.6.1 Gewerbegebiete

Gewerbestandorte stellen besondere Punkte für den Quell-/Zielverkehr im ÖPNV dar. Gemäß Regionalplanung sollen regionale Vorsorgestandorte für Industrie und produzierendes Gewerbe an den ÖPNV angeschlossen werden. Als Standorte des produzierenden Gewerbes haben sie im Vor- sowie im Nachlauf der Arbeitsschichten erhebliche Potenziale an Beförderungsleistung mit prägnanten Nachfragespitzen, welche entweder im Linienverkehr oder im Werksverkehr angeboten werden können.

Im Aufgabenträgergebiet des Landkreises Zwickau befinden sich zahlreiche Gewerbegebietsstandorte, die insbesondere die Gewerbezweige Automobilindustrie, Zulieferindustrie und verarbeitendes Gewerbe beinhalten.

Prinzipiell weisen Gewerbegebiete mit ihrer Konzentration an Arbeitsplätzen ein ÖPNV-relevantes Nachfragepotenzial auf, insofern sie entsprechend ausgelastet sind und genutzt werden. In Zeiten des Fachkräftemangels besteht seitens der Unternehmen besonderes Interesse, eine ÖPNV-Anbindung der Gewerbestandorte zu sichern.

Schwerpunkte sind Crimmitschau, Glauchau, Meerane, Mülsen, Reinsdorf, St. Egidien, Limbach-Oberfrohna und Zwickau. Im Dreieck Glauchau – Meerane – Crimmitschau sind in den letzten Jahren zahlreiche neue Gewerbeflächen entstanden.

1.6.2 Einzelhandelsstandorte

Im Gegensatz zur potenziellen ÖPNV-Verkehrsnachfrage der o. g. Produktionsstandorte ist diese bei Standorten des Einzelhandels gleichmäßiger über den Tag verteilt und kann somit nicht mittels werksverkehrsähnlicher Angebote abgedeckt werden.

Aufgrund ihrer Lage im Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau nehmen die beiden Oberzentren Zwickau und Chemnitz eine übergeordnete Bedeutung bei der Versorgung mit Waren für den mittel- und langfristigen Bedarf ein.

Insgesamt gibt es im Landkreis Zwickau (ohne Stadt Zwickau) ca. 320.000 m² Einzelhandelsfläche, davon zählen 161.000 m² an 90 Standorten zum großflächigen Einzelhandel mit Verkaufsflächen von jeweils mindestens 800 m².[26]

Die 90 Standorte verteilen sich auf alle Mittelzentren bzw. den Mittelzentralen Städteverbund „Sachsenring“, auf alle Grundzentren mit Ausnahme von Wildenfels sowie auf weitere elf Gemeinden im Landkreis. Von besonderer Relevanz für eine attraktive ÖPNV-Anbindung sind die Einkaufszentren, die eine Verkaufsfläche von mindestens 3.000 m² aufweisen. Derer gibt es im Landkreis Zwickau acht, zwei in Glauchau und je eins in Werdau, Hohenstein-Ernstthal und Meerane, sowie je eins in den nicht zentralen Orten Fraureuth, Lichtenstein und St. Egidien. [26]

1.6.3 Krankenhäuser

Im Landkreis Zwickau befinden sich sechs Krankenhäuser, die auf 7 Standorte verteilt sind. Die Gesamtkapazität beträgt 2.024 Betten. In der Stadt Zwickau befindet sich davon knapp die Hälfte.

Tabelle 5: Krankenhäuser im Landkreis Zwickau

Krankenhäuser	Betten[27]
Asklepios Fachklinikum Wiesen, Wildenfels	166
DRK-Krankenhaus Lichtenstein, Lichtenstein/ Sa.	155
Heinrich-Braun-Klinikum gGmbH, Kirchberg/Glauchau	80
Heinrich-Braun-Klinikum gGmbH, Zwickau	1.063
Pleißental-Klinik GmbH, Werdau	240
Rudolf Virchow Klinikum Glauchau gGmbH, Glauchau	320

[26] Handelsatlas für den Freistaat Sachsen (Region Chemnitz) Ausgabe 2022
[27] www.krankenhausregister-sachsen.de; Stand 15.04.2020

1.6.4 Touristische Schwerpunkte

Der Tourismus im Landkreis Zwickau (Aufgabenträgerbereich) ist von Ausflugs-/Tagestourismus geprägt und daher als Wirtschaftsfaktor von weniger vordergründiger Bedeutung. Mit etwa 487.000 Übernachtungen in Beherbergungsbetrieben im Jahr 2024 verzeichnete der Landkreis die geringsten Übernachtungszahlen im Vergleich zu den übrigen Landkreisen. Insgesamt sind die Übernachtungszahlen noch etwas unter dem Niveau der Jahre vor Corona. So liegt die Zahl der Übernachtungen von 2024 noch etwa 5 Prozent unter der Zahl von 2018.

Die höchsten Übernachtungszahlen weisen die Städte Meerane mit 33.800 Übernachtungen auf, gefolgt von Hohenstein-Ernstthal (16.700 Übernachtungen in 2024) und Limbach-Oberfrohna (ca. 16.400 Übernachtungen in 2024). Es ist jedoch auch anzunehmen, dass die Übernachtungen nicht komplett dem Tourismus zuzuordnen sind, sondern sich eher aus Dienstreisenden begründen. In der Region befindet sich viel Automobilzulieferindustrie mit Werken von deutschen und internationalen Konzernen.

Der Sachsenring sowie das dazugehörige Verkehrssicherheitszentrum aggregieren für die Stadt Hohenstein-Ernstthal temporär hohe Tourismusspitzen an den Veranstaltungstagen.

Ausgewiesene Tourismus- und Erholungsgebiete sind das Muldental und seine Schlösser sowie der Stausee Oberwald und die Koberbachtalsperre. Wichtige Freizeitziele im Landkreis sind die Tierparkanlagen Hirschfeld und Limbach-Oberfrohna, die Badelandschaften in Werdau, Limbach-Oberfrohna und Hohenstein-Ernstthal sowie das Deutsche Landwirtschaftsmuseum Schloss Blankenhain, die Burg Schönfels und der Schlösserkomplex Glauchau und Waldenburg.

Im Juli 2019 wurde die Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří in die Liste des UNESCO-Welterbes aufgenommen. Die UNESCO-Welterbe-Nominierung "Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří" umfasst 22 komplexe Bestandteile auf sächsischer und tschechischer Seite mit unterschiedlichen Sachzeugen des Bergbaus. Dazu gehört die Bergbaulandschaft Hoher Forst, die sich im Landkreis Zwickau im Gebiet Hartmannsdorf, Langweißenbach und Kirchberg befindet.

Das ÖPNV-Potenzial im touristischen Bereich ist sehr von äußeren Einflüssen wie Witterung, Wochentagen und Schul- bzw. Ferienzeit abhängig.

Mangels Angebots bietet der ÖSPV derzeit keine oder kaum Alternativen zum Auto. Im Busverkehr bestehen größere Angebotslücken insbesondere an Ferien- und Wochenendtagen.



Abbildung 11: Deutsches Landwirtschaftsmuseum Schloss Blankenhain
Foto: Oliver Göhler



Abbildung 12: Koberbachtalsperre
Foto: Oliver Göhler



Abbildung 13: Miniwelt Lichtenstein
Foto: Oliver Göhler



Abbildung 14: Sachsenring Moto-GP
Foto: ADAC



Abbildung 15: Schloss Waldenburg
Foto: Oliver Göhler



Abbildung 16: Steile Wand Meerane
Foto: Oliver Göhler

2 Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

Der Landkreis Zwickau ist Aufgabenträger für den ÖSPV im Landkreis Zwickau außerhalb der Stadt Zwickau. Im Weiteren wird zur Vereinfachung der Begriff Landkreis Zwickau verwendet.

Die Aufgabenträgerschaft für den Stadtverkehr im Oberzentrum Zwickau liegt bei der Stadt Zwickau. Für die Stadt Zwickau liegt ein separater Teil-Nahverkehrsplan (B-V – Stadt Zwickau) vor.

2.1 Wesentliche Änderungen im Angebot

Mit der vorangegangenen Fortschreibung des NVP 2021 wurden mehrere Maßnahmen für das ÖSPV-Angebot vorgesehen. Das gegenwärtige Angebot weist, auch in Anlehnung an diese Maßnahmen, verschiedene Änderungen auf. Die wesentlichen Einzelmaßnahmen sind in Tabelle 6 dokumentiert.

Tabelle 6: Übersicht zu Veränderungen im Angebot Fahrplan 2024/2025

Veränderungen zum Nahverkehrsplan 2021
Linie 141 (Zwickau - Wildenfels - Hartenstein - Langenbach) Entfall der Anbindung an Linie 23 am Wochenende, Entfall Bedienung Oberhohndorf, zusätzliche Fahrten am Wochenende (seit 12/2023)
Linie 166 (Werdau – Fraureuth) nach Greiz verlängert und in Linie 19 umbenannt (seit 12/2023); gemeinsame Konzession von RVW und PRG
Linie 116 (Hohenstein-Ernstthal – Oberlungwitz – Gersdorf – Oelsnitz) Aufwertung zum PlusBus mit Anschlüssen zum SPNV in Hohenstein-Ernstthal (seit 12/2024)
Linie 125 entfallen; Leistung in Linie 252 integriert (seit 12/2024)
Linie 137 (Stadtverkehr Wilkau-Haßlau) Aufteilung der Ringverkehre in fünf Teillinien mit konstantem Linienweg (seit 02/2026)
Linie 139 entfallen, Leistung in Linie 152 integriert (seit 12/2024)
Linie 152 (Zwickau - Lichtenstein - Oberlungwitz - Hohenstein-Ernstthal) Aufwertung zum PlusBus mit Anschluss zum SPNV in Hohenstein-Ernstthal (seit 12/2024)
Linie 251 (Chemnitz-Schönau - Oberlungwitz - Hohenstein-Ernstthal) Aufwertung zum PlusBus (seit 12/2024)
Linie 252 (Chemnitz-Schönau - Wüstenbrand - Oberlungwitz - Gersdorf - Lichtenstein) neue Linie
Linie 256 (Hohenstein-Ernstthal - Pleißa - Limbach-Oberfrohna - Bräunsdorf) Aufwertung zum TaktBus (seit 12/2024)

2.2 Verkehrsunternehmen

Im Landkreis Zwickau verkehren 12 Verkehrsunternehmen (siehe Tabelle 7).

Tabelle 7: Verkehrsunternehmen mit Leistungen im Landkreis Zwickau

Verkehrsunternehmen mit Linien im Landkreis Zwickau	Anzahl Linien im LK
Regionalverkehr Westsachsen GmbH, Zwickau (RVW)	90
Regionalverkehr Erzgebirge GmbH, Annaberg-Buchholz (RVE)	4
Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH, Zwickau (SVZ)	5
REGIOBUS Mittelsachsen GmbH, Mittweida (RBM)	2
Chemnitzer Verkehrs-Aktiengesellschaft, Chemnitz (CVAG)	2
Fritzsche Personenverkehr GmbH Reisedienst, Burgstädt (FRI)	2
Maik Wendler, Wendler-Reisen, Werdau (BHW)	1
THÜSAC PNV GmbH, Altenburg (THÜSAC)	2
Reisedienst Gerhart Kaiser GmbH, Zwickau (KAI)	1
Plauener Omnibusbetrieb GmbH (POB)	1
Personen-Reiseverkehrs GmbH, Greiz (PRG)	1
Busbetrieb Piehler GmbH & Co. KG, Seelingstädt (PIE)	1

Die Regionalverkehr Westsachsen GmbH ist mit 64 öffentlichen und 26 Schülerverkehrslinien der Hauptträger des ÖPNV im Landkreis Zwickau. Die Mehrheit der Regionalverkehrslinien wird durch die RVW betrieben, die ihren Betriebssitz im Landkreis Zwickau hat und nach Ausschreibung des Linienbündels Nordost im Raum Hohenstein-Ernstthal und Limbach-Oberfrohna zum 01. Januar 2019 Linien der RVE übernommen hat.

Durch die Städtische Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH werden fünf Stadtverkehrslinien bis außerhalb der Stadtgrenzen geführt. Zwei Linien des Stadtverkehrs Chemnitz führen bis in den Landkreis Zwickau, nach Limbach-Oberfrohna bzw. Hohenstein-Ernstthal.

Neben RVW und SVZ (Aufgabenträger: Stadt Zwickau) sind zwei weitere Unternehmen im Landkreis ansässig. Diese bedienen jeweils eine Linie. Von außerhalb des Landkreises fahren sieben Unternehmen mit insgesamt 11 Linien ein. RVE mit vier Linien und RBM mit zwei Linien sind hiervon die bedeutendsten. Die einfahrenden Linien aus dem Freistaat Thüringen sind für den Binnenverkehr des Landkreises eher von geringerer Bedeutung.

Von den 113 im Landkreis Zwickau verkehrenden Linien befinden sich 90 Linien in der Aufgabenträgerschaft[28] des Landkreises Zwickau. Die übrigen Linien liegen in der Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise bzw. des ZVMS (siehe Tabelle 8).

[28] Quelle: Landesamt für Straßenbau und Verkehr, Linienbestandsliste vom 01.07.2025

Tabelle 8: Anzahl Linien im Landkreis Zwickau nach Aufgabenträgern (Fahrplanjahr 2025/26)

Anzahl ÖSPV-Linien im Landkreis Zwickau nach Aufgabenträgern										
Aufgabenträger			Abweichende Aufgabenträgerschaft							
Landkreis Zwickau			Stadt Zwickau	Stadt Chemnitz	Landkreis Mittelsachsen		Erz-gebirgs-kreis	ZVMS	außerhalb Verbundraum	
RV-Linien	Stadt-verkehrs-linien	Schüler-linien nach § 43 PBefG	Stadt-verkehrs-linien	Stadt-verkehrs-linien	RV-Linien	Schüler-linien nach § 43 PBefG	RV-Linien	RV-Linien	RV-Linien	Schüler-linien nach § 43 PBefG
56	9	25	5	2	1	1	4	1	4	1
SUMME 109										

2.3 Linien und Leistungen

2.3.1 Linien im Landkreis Zwickau

Von den regionalen Buslinien bedienen über die Hälfte ausschließlich den Landkreis Zwickau. 14 Regionalbuslinien und fünf Stadtverkehrslinien (Stadt Zwickau) stellen die Verbindung zum Oberzentrum Zwickau aus dem Umland sicher. Weitere Linien verlaufen grenzüberschreitend in die benachbarten Kreise sowie in das Oberzentrum Chemnitz und in den benachbarten Verkehrsverbund Vogtland bzw. in den Freistaat Thüringen. Ergänzend erfolgt im Regionalverkehr auf 27 Linien die Schülerbeförderung nach § 43 PBefG. In fünf Städten des Landkreises (außer Stadt Zwickau) werden Stadtbuslinien betrieben.

Die Struktur des Liniennetzes zeigt im Wesentlichen eine Ausrichtung auf die Zentren Zwickau, Chemnitz, Glauchau, Werdau und Limbach-Oberfrohna sowie den mittelzentralen Städteverbund um Hohenstein-Ernstthal. Im nordöstlichen Kreisgebiet ist das Netz vorrangig auf die Mittelzentren Limbach-Oberfrohna und Hohenstein-Ernstthal sowie auf das Oberzentrum Chemnitz ausgerichtet. Die Ausrichtung des westlichen und südlichen Kreisgebietes erfolgt weitgehend auf das Oberzentrum Zwickau. Weiterhin bestehen Verflechtungen zwischen den Mittelzentren Crimmitschau und Glauchau und zwischen den Städten des mittelzentralen Städteverbundes Hohenstein-Ernstthal, Lichtenstein und Oberlungwitz.

2.3.2 Linienleistungen im Landkreis Zwickau

Die ÖPNV-Bedienung im Auftrag des Landkreises erfolgt im Wesentlichen durch die Regionalverkehr Westsachsen GmbH (RVW). Zwei Stadtverkehrslinien in Limbach-Oberfrohna (C 1 und C 2) werden durch das Unternehmen Fritzsche GmbH Reisedienst und die Stadtverkehrslinie in Werdau (168) durch Wendler-Reisen betrieben. Das Leistungsvolumen der RVW umfasst ca. 5,8 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr. Der Anlage 8 können die Fahrplankilometer je Linie entnommen werden.

2.4 Angebot, Erreichbarkeit und Erschließungsqualität

2.4.1 Regionalverkehr

Angebot

Im Landkreis besitzen 15 Regionalverkehrslinien sowie zwei einfahrende Stadtverkehrslinien der CVAG eine wesentliche Bedeutung bei der ÖPNV-Erschließung in Ergänzung zum Schienenverkehr. Insbesondere auf den Zentren verbindenden Linien sowie auf Linien der einwohnerstarken Achsen wird überwiegend ein regelmäßiges, meist taktorientiertes Angebot vorgehalten (siehe Tabelle 9 sowie Anlage 9)

Tabelle 9: Buslinien mit Taktverkehr (Mo-Fr) – Fahrplan 2025/26

Linie/ VU	Linienverlauf	Takt in Minuten	Fahrgäste/Jahr (Datenbasis 2025)
19/ PRG, RVW	Werdau - Fraureuth	60	---
105/ RVW	Glauchau – Meerane	30	482.900
116+/ RVW	Hohenstein-Ernstthal – Oberlungwitz – Gersdorf - Oelsnitz	60	97.900
129+/ RVW	Zwickau – Werdau – Steinpleis – Zwickau	60	271.300
135/ RVW	Zwickau – Reinsdorf – Friedrichsgrün – Wilkau-Haßlau	60	141.800
136+/ RVW	Zwickau – Wilkau-Haßlau – Kirchberg – Bärenwalde	60	302.000
137A/ RVW	Wilkau-Haßlau – Culitzsch	60	k.A.
137B/ RVW	Wilkau-Haßlau – Silberstraße	60	k.A.
137C/ RVW	Wilkau-Haßlau – Am Schmelzbach	60	k.A.
137D/ RVW	Wilkau-Haßlau – Haara	120	k.A.
137E/ RVW	Wilkau-Haßlau – Rosenthal	60	k.A.
138/ RVW	Zwickau – Mülsen – Neuschönburg – Marienau	60	93.700
141/23[29]/ RVW, SVZ	Zwickau Hbf. – Vielau – Wildenfels – Hartenstein – Langenbach	60[30]	164.200 (Linie 141)
152+/ RVW	Zwickau - Lichtenstein - Oberlungwitz - Hohenstein-Ernstthal	60	203.000
160/ RVW	Werdau – Crimmitschau – Gösau	60	95.800
29/181[31]/ SVZ, RVW	Zwickau – Lichtentanne/- Schönfels – Neumark – Reichenbach	30 (Einzelfahrten: Li 181)	Li 29: k.A. Li. 181: 61.300
251+/ RVW,	Chemnitz-Schönau – Mittelbach – Oberlungwitz – Gersdorf – Lichtenstein	60	157.000
252/ RVW	(Chemnitz -) Wüstenbrand - Oberlungwitz - Gersdorf (- Lichtenstein)	60	87.400
253/ RVW	Chemnitz-Schönau – Rabenstein – Limbach-Oberfrohna	60	222.000
256/ RVW	Hohenstein-Ernstthal - Pleißa - Limbach-Oberfrohna - Bräunsdorf	60	126.100

[29] Stadtverkehrslinie 23 ergänzende Funktion im unmittelbaren Stadtgebiet
[30] Im Stadtgebiet Zwickau annähernder 60-min-Takt mit Taktlücken
[31] Regionalverkehrslinie 181 fügt sich ins Fahrplangefüge der Stadtverkehrslinie 29 ein

Linie/ VU	Linienverlauf	Takt in Minuten	Fahrgäste/Jahr (Datenbasis 2025)
526+/ RVW	Chemnitz - Limbach-Oberfrohna PlusBus	60[32]	k.A.
21/ CVAG	Limbach-Oberfrohna – Chemnitz - Ebersdorf	60	k.A.
41/ CVAG	Chemnitz-Schönau - Chemnitz-Reichenbrand - Chemnitz-Grüna - Hohenstein-Ernstthal	60	k.A.
629/ RBM	Glauchau –Penig – Narsdorf – Rochlitz – Geithain	120	195.400 (RBM)
657+/ RBM	Mittweida – Burgstädt – Limbach-Oberfrohna	60/30[33]	499.900 (RBM)

Die Linie 629 Glauchau – Penig – Geithain ist in zwei Abschnitte aufgeteilt, die in Penig Umsteigemöglichkeiten zueinander aufweisen: Glauchau – Penig – Narsdorf und Penig – Rochlitz – Geithain. In Narsdorf und Geithain besteht jeweils Anschluss zum RE 6, in Glauchau wird der Anschluss zum RE 3 Richtung Zwickau knapp verfehlt.

Die Linie 256 der RVW, welche die Verbindung zwischen den beiden Mittelzentren Limbach-Oberfrohna und Hohenstein-Ernstthal herstellt, ist die einzige Linie, die den Raum Limbach-Oberfrohna mit dem großen Teil des Kreises und dem SPNV Richtung Zwickau/Hof verbindet. Um dieser Bedeutung Rechnung zu tragen, wurde die Linie zum 18.12.2024 zur TaktBus-Linie aufgewertet und verkehrt seither täglich.

Alle weiteren Linien haben ergänzende Funktion bzw. konnte auf ihnen noch kein Taktangebot umgesetzt werden. Auf einzelnen Linien wird ein ergänzendes Angebot in Form von Rufbus oder Anruflinientaxi (ALiTa) vorgehalten. Das Gesamtangebot im Landkreis Zwickau betrachtet, ist dieser Anteil jedoch sehr gering und wird hauptsächlich in den Schwachverkehrszeiten (Abendstunden, Wochenende) angeboten.

Erreichbarkeit und Erschließungsqualität

Entsprechend der Mindestbedienstandards aus dem NVP 2021 (siehe Tabelle 10) wurde die Erreichbarkeit der Zentralen Orte analysiert.

Tabelle 10: Geltende allgemeine Bedienungsstandards im VMS (Auszug Nahverkehrsplan 2021)

Relationen	Bedienungshäufigkeit	Beförderungszeit maximal
Oberzentrum – Mittelzentrum	15 Fahrtenpaare	60 Minuten
Mittelzentrum – Mittelzentrum	10 Fahrtenpaare	60 Minuten
Oberzentrum – Grundzentrum	7 Fahrtenpaare	90 Minuten
Mittelzentrum – Grundzentrum	7 Fahrtenpaare	45 Minuten

Die Standards der Erreichbarkeit von den **Grundzentren** zu den nächstgelegenen **Mittelzentren** bzw. dem nächstgelegenen **Oberzentrum** werden in allen Fällen erfüllt. Durch ihre Lage sind die **Grundzentren** Wildenfels und Kirchberg auf das Oberzentrum Zwickau orientiert. Das nächstgelegene Mittelzentrum (mittelzentraler Städteverbund Silberberg/Aue) liegt im Nachbarkreis Erzgebirge und ist nicht mit den Vorgaben des NVP zu erreichen.

Von den Städten des **mittelzentralen Städteverbundes** Hohenstein-Ernstthal, Lichtenstein und Oberlungwitz sowie den drei weiteren Mittelzentren wird das **Oberzentrum** Zwickau in angemessener Zeit und Häufigkeit entsprechend den Vorgaben des NVP 2021 erreicht. Vom **Mittelzentrum** Limbach-Oberfrohna wird die maximal zulässige Beförderungszeit in das **Oberzentrum** Zwickau überschritten. Das Oberzentrum Zwickau und damit die zuständige Kreisstadt sind von Limbach-Oberfrohna aus i.d.R. nicht in angemessener Zeit (nur 2x knapp unter 60 min am Tag) erreichbar. Zwischen dem Raum Limbach-Oberfrohna und dem „Restkreis“ Zwickau wirkt immer

[32] Halbstundentakt im Berufsverkehr zwischen 5 und 8 Uhr sowie 15 und 19 Uhr
[33] teilweise 30-min-Takt zwischen Burgstädt und Limbach-Oberfrohna

noch die alte Kreisstruktur im ÖPNV nach. Da mittlerweile die meisten Behörden in Zwickau konzentriert sind, ist eine gute ÖPNV-Anbindung dorthin unabdingbar.

Das **Oberzentrum** Chemnitz wird vom **Oberzentrum** Zwickau im Rahmen der Vorgaben erreicht.

In Anlage 10 sind diese zentralörtlichen Beziehungen in einer Matrix dargestellt.

Die zentralen Siedlungsbereiche im Landkreis Zwickau sind gut durch den ÖPNV erschlossen. Die Teilgebiete in räumlicher Nähe zum Oberzentrum Zwickau zeigen ebenfalls eine nahezu durchgängig gute Erschließung. Die weniger dicht besiedelten Teile des Landkreises weisen hingegen eine sehr unterschiedliche Erschließungsqualität auf. Es existieren wenige Ortsteile, in denen keine öffentliche Linie nach § 42 PBefG verkehrt. An Schulwerktagen bestehen Fahrtmöglichkeiten mit Schülerlinien nach § 43 PBefG, welche öffentlich zugänglich sind. Die Angebote der Schülerlinien sind in die dynamische Fahrplanauskunft integriert und die Fahrpläne über die elektronischen Fahrplanbücher des VMS bzw. ZVV abrufbar. In den Ferien und am Wochenende bieten diese Linien kein Angebot.

2.4.2 Stadtverkehr

Neben regionalen Verkehrsbedürfnissen zwischen Kommunen bestehen auch innerhalb von Städten und Gemeinden Verkehrsbedürfnisse. Diese werden in der Regel durch ein- und ausfahrende Regionalbuslinien mit abgedeckt. Durch den Halt der Regionalbuslinien im Stadtgebiet an wesentlichen Quell- und Zielorten (Wohngebiete, Einkaufsmärkte, Ärztehäuser, Schulen usw.) sind die Regionalbuslinien auch für solche Fahrgäste nutzbar, deren Verkehrsbedürfnis sich innerhalb eines Stadtgebiets befindet.

In den Städten Limbach-Oberfrohna, Hohenstein-Ernstthal, Glauchau, Crimmitschau, Wilkau-Haßlau und Werdau werden zudem gesonderte Linien angeboten, die als „Stadtverkehr“ oder „Stadtbus“ beworben werden. Sie ermöglichen eine über die Regionalbuslinien hinausgehende Feinerschließung von Wohngebieten oder der Innenstadt. Teilweise werden sie durch regional ansässige Verkehrsunternehmen bedient und teils durch die Städte mitfinanziert.

Ziel ist es, Stadt- und Regionalbusverkehre nicht parallel und unkoordiniert verkehren zu lassen, sondern sowohl innerstädtische wie auch regionale Verkehrsbedürfnisse durch ein abgestimmtes Liniennetz zu befriedigen.

2.5 Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte des ÖPNV sind in der Regel durch eine Bedienung mit mindestens zwei regelmäßig verkehrenden Linien des ÖPNV, die ein verkehrlich sinnvolles räumliches und zeitliches Umsteigen ermöglichen, gekennzeichnet. Im erweiterten Sinne werden darunter auch Zugangsstellen zum SPNV oder Zugangsstellen mit attraktiven Übergängen zum MIV und zum Radverkehr bezeichnet.[34]

Im Landkreis Zwickau wurden im NVP 2016 Verknüpfungspunkte definiert. Diese Verknüpfungspunkte bilden verkehrliche sowie raumstrukturelle Eckpunkte, auf die das Liniennetz und der Fahrplan aufgebaut sind. In nachfolgender Tabelle 11 sind die Verknüpfungspunkte und die derzeit dort verkehrenden Linien aufgeführt. Eine kartografische Darstellung der Verknüpfungspunkte findet sich in Anlage 11.

Tabelle 11 Verknüpfungspunkte im Landkreis Zwickau

Verknüpfungspunkt	Verkehrsträger
Glauchau, Bahnhof	SPNV und Bus (Stadtverkehr, Regionalverkehr)
Hohenstein-Ernstthal, Bahnhof	SPNV und Bus (Stadtverkehr, Regionalverkehr)
Limbach-Oberfrohna, Rathaus	Bus (Stadtverkehr, Regionalverkehr)

[34] http://www.landesentwicklung.sachsen.de/2375.htm

Verknüpfungspunkt	Verkehrsträger
Crimmitschau, Bahnhof	SPNV und Bus (Stadtverkehr, Regionalverkehr)
Werdau, Bahnhof	SPNV und Bus (Regionalverkehr)
Werdau, (Zwickauer Str./Johannisplatz) Innenstadt	Bus (Stadtverkehr, Regionalverkehr)
Wilkau-Haßlau, Stadtzentrum	SPNV und Bus (Stadtverkehr, Regionalverkehr)
Meerane, Bahnhof	SPNV und Bus (Regionalverkehr)
Meerane, Markt	Bus (Regionalverkehr)
Lichtenstein, Bahnhof	SPNV und Bus (Regionalverkehr)
Oberlungwitz, Rathaus	Bus (Regionalverkehr)
Kirchberg, Wartehalle/Post	Bus (Regionalverkehr)
Langenchursdorf, Wolfsschlucht	Bus (Regionalverkehr)

Die Linie 213 aus Gera hat keinen Zugang zu den Haltestellen des Stadtzentrums Werdau (Haltestellen Zwickauer Straße und A.-Bebel-Straße). Das bedienende Unternehmen darf nur die historisch seit vielen Jahren bedienten Haltestellen anfahren. Hier ist eine Änderung zu prüfen, um auch den Berufsschulpendlern aus Thüringen ein zentrums- und schulnahes Ein- und Aussteigen zu ermöglichen.

Die Splittung der zentralen Haltestelle in der Innenstadt von Werdau auf zwei Haltestellen (Zwickauer Straße und A.-Bebel-Straße) ist zu überdenken. Hier ist eine kundenfreundlichere Variante anzustreben.

2.6 Nachfrage/Fahrgastaufkommen

Eine Einschätzung der Nachfrage erfolgt auf Basis der Belegungsdaten aus dem Jahr 2025.

2.6.1 Nachfrage Regionalverkehr

Für die Betrachtung der Nachfrage auf den Regionalverkehrslinien wurden die Schülerlinien nach § 43 PBefG mit einbezogen. In Abbildung 17 sind die 50 stärksten Linien dargestellt.

Die nachfragestärkste Linie – mit etwa 480.000 Fahrgästen pro Jahr – im Regionalverkehr ist die Line 105 (Glauchau – Meerane). Sie verbindet mit einem attraktiven Angebot das Mittelzentrum Glauchau mit den Wohngebieten und den Einkaufszentren in Meerane. Die Nachfrage auf dieser Linie ist jedoch seit 2018 um 4 % gesunken.

Mit etwa 302.000 Fahrgästen pro Jahr weist die PlusBus-Linie 136 (Zwickau – Wilkau-Haßlau – Kirchberg – Bärenwalde) ebenfalls sehr hohe Nachfragewerte aus. Die Entwicklung der Nachfrage seit 2018 weist bei der Linie 136 einen Anstieg um ca. 6 % auf. Dies ist auf die Aufwertung zum PlusBus im Jahr 2019 zurückgeführt werden. Auch die Linie 129 (Zwickau - Werdau - Steinpleis – Zwickau) hat seit ihrer Aufwertung zur PlusBus-Linie 2019 einen deutlichen Zuwachs an Fahrgästen verzeichnet.

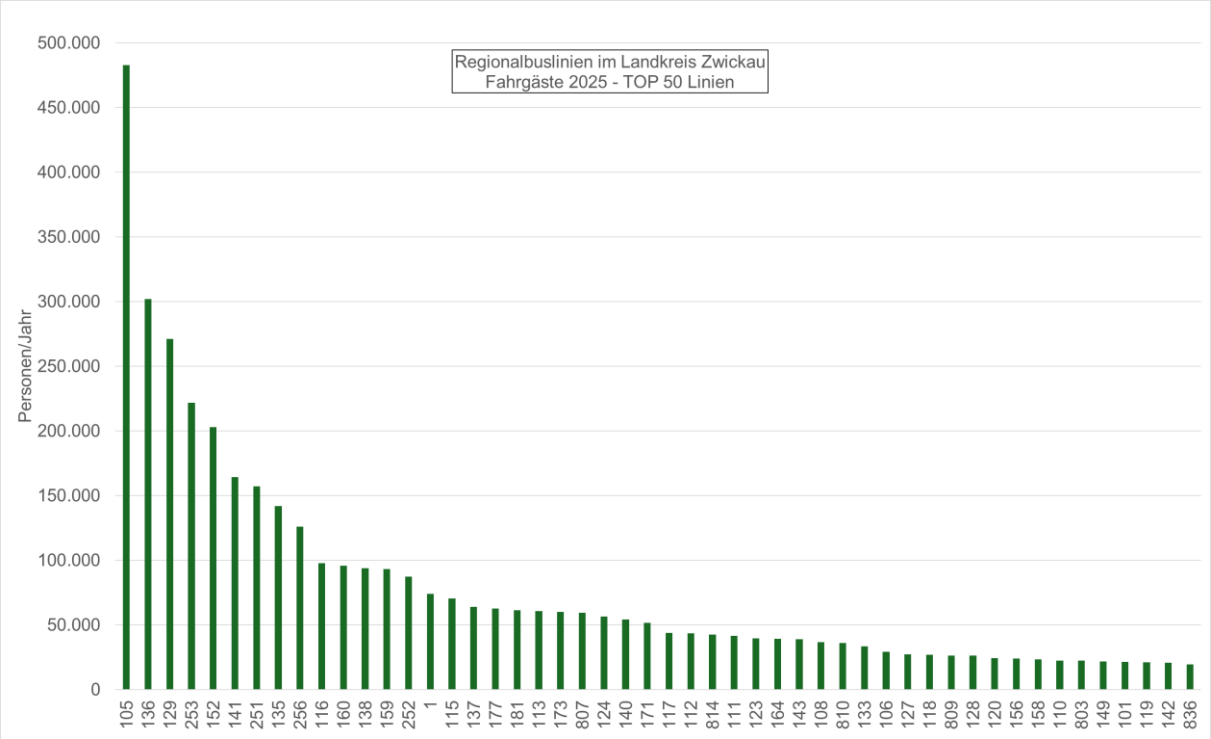


Abbildung 17: Fahrgastaufkommen pro Linie (Datenbasis 2025)

2.6.2 Nachfrage Stadtverkehr

Die höchste Nachfrage im Stadtverkehr hat mit knapp 100.000 Fahrgästen die Stadt Hohenstein-Ernstthal verteilt auf die drei Linien 1,2 und 3. Über 70.000 Fahrgäste entfallen davon auf Linie 1, die damit auch die nachfragestärkste Stadtbuslinie des Landkreises darstellt. Mit fast 80.000 Fahrgästen pro Jahr ist die Nachfrage im Stadtverkehr Limbach-Oberfrohna auf den Linien C1 (38.850 Fahrgäste) und C2 (40.770) die zweithöchste im Landkreis.

Die Nachfrage in den übrigen Städten beläuft sich auf:

- Werdau ca. 38.250 Fahrgäste pro Jahr (Linie 168)
- Crimmitschau ca. 26.220 Fahrgäste pro Jahr (Linie 128)
- Glauchau ca. 21.880 Fahrgäste pro Jahr (Linien 101 und 102)

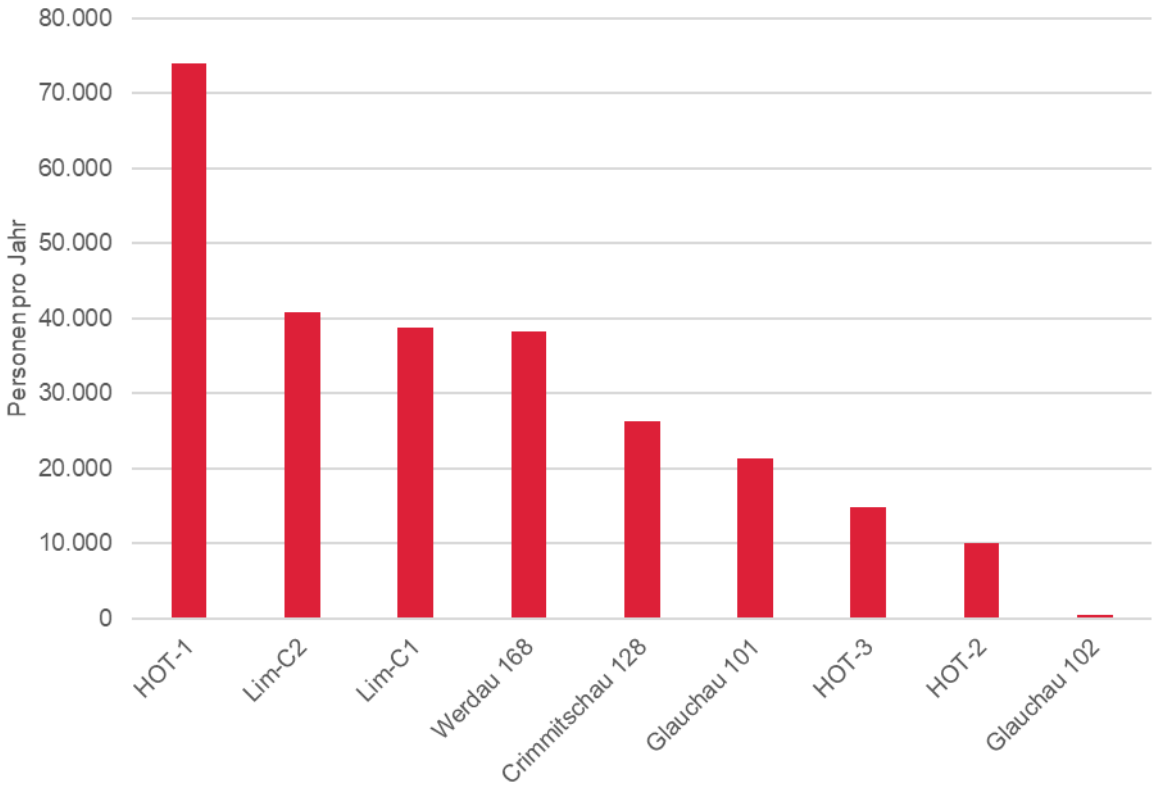


Abbildung 18: Fahrgastaufkommen pro Stadtverkehrslinie (Datenbasis 2025)

Abbildung 18 zeigt das Fahrgastaufkommen linienweise für alle Stadtverkehre des Landkreises. In Tabelle 12 wird die Fahrgastentwicklung im Vergleich zum Datenstand des letzten Nahverkehrsplans (2019) beschrieben.

Tabelle 12: Fahrgastentwicklung Stadtverkehre im Vergleich zu 2018

Stadtverkehre	Fahrgäste pro Jahr 2018	Fahrgäste pro Jahr 2025	Entwicklung
Limbach-Oberfrohna	200.500	80.600	- 60 %[35]
Hohenstein-Ernstthal	109.000	99.000	-9 %
Werdau	52.000	38.300	- 27 %
Crimmitschau	33.700	26.200	- 22 %
Glauchau	26.100	21.900	- 16 %

Insgesamt muss für alle Stadtverkehre ein Rückgang verzeichnet werden. Der stärkste Rückgang ist mir knapp 60 % in Limbach-Oberfrohna zu verzeichnen. Der Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal hat die geringsten Fahrgastverluste im Vergleich zu 2018.

2.6.3 Nachfrage Verknüpfungspunkte

Im Landkreis Zwickau stechen vor allem die Busbahnhöfe bzw. zentralen Umsteigestationen der größeren Orte mit einem hohen Fahrgastwechsel hervor. Die höchste Nachfrage unter den untersuchten Verknüpfungspunkten weist der Bahnhof in Hohenstein-Ernstthal auf.

Abbildung 25 zeigt eine Übersicht des Ein- und Aussteigeraufkommens der untersuchten Verknüpfungspunkte im Landkreis Zwickau.

[35] Der Rückgang der Fahrgastzahlen wird aufgrund anderer Rückmeldungen in Frage gestellt. Hier ist ein erhebungstechnischer Fehler der vergangenen Erhebungsperiode wahrscheinlich.

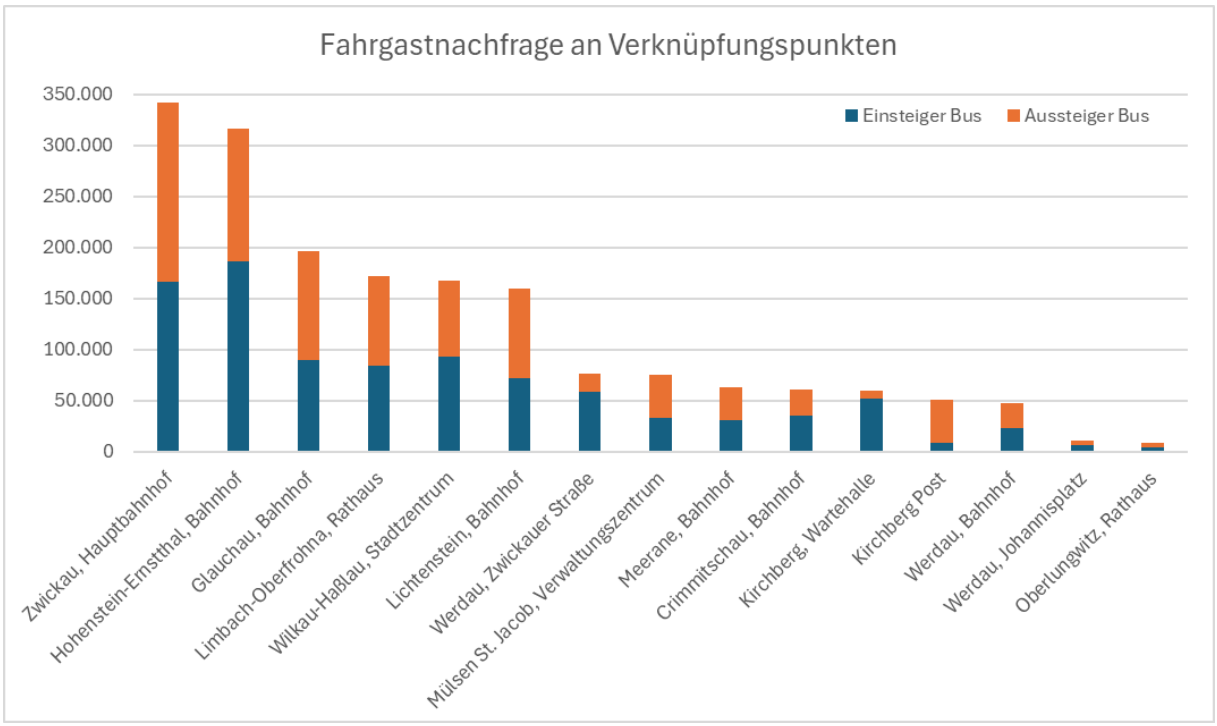


Abbildung 19: Ein- und Aussteiger Bus an Verknüpfungspunkten im Landkreis Zwickau

2.7 Ergänzende Verkehrsangebote

Aufgrund der hohen Einwohnerzahl und Einwohnerdichte im Landkreis Zwickau sowie der Ausrichtung der Besiedlung entlang der Täler und Straßen bieten sich sehr günstige Rahmenbedingungen für „regulären“ Buslinienverkehr. Es gibt eine hohe Nachfrage insbesondere auf Hauptachsen, starke Nachfrageverflechtungen mit den Oberzentren Zwickau und Chemnitz, die für „klassischen“ Busverkehr sprechen. Ein Ersatz von klassischem ÖPNV durch On-Demand-Verkehre erscheint nur in sehr dünn und flächig besiedelten Räumen (Kirchberger Land, Schönberger Land) sinnvoll; allerdings sind die zu erwartenden hohen Einführungskosten (Beschaffung und Betrieb der Fahrzeuge und Dispositionstechnik, Kompensation durch Entfall der meisten Regelfahrten außerhalb des Schülerverkehrs, dennoch Bereithaltung einer größeren Busflotte für Einsatz im Schülerverkehr) nicht durch große Einsparungen kompensierbar.

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

Im Aufgabenträgergebiet des Landkreises Zwickau werden laut Fahrplan 2025/2026 punktuelle Rufbus-Angebote vorgehalten.

3 Infrastruktur

3.1 Fahrzeuge

Den Großteil des ÖSPV-Angebots im Landkreis Zwickau außerhalb des Oberzentrum Zwickau erbringt das Unternehmen RVW in zwei Verkehrsverträgen.

Folgende Fahrzeuge werden im Linienbündel 1 (Raum Hohenstein-Ernstthal / Limbach-Oberfrohna) eingesetzt:

Tabelle 13: Fuhrpark des RVW im Linienbündel 1

	Bustyp	Anzahl	Anteil Niederflur
Gesamt		36	100 %
davon	10-m-Bus Diesel	2	100 %
	12-m-Bus Diesel	26	100 %
	15-m-Bus Diesel	2	100 %
	18-m-Bus Diesel	6	100 %

Folgende Fahrzeuge werden im Linienbündel 2 (Raum Zwickau / Werdau / Glauchau) eingesetzt:

Tabelle 14: Fuhrpark des RVW im Linienbündel 2

	Bustyp	Anzahl	Anteil Niederflur
Gesamt		94	100 %
davon	9-m-Bus Elektro	9	100 %
	12-m-Bus Elektro	37	100 %
	12-m-Bus Diesel	31	100 %
	18-m-Bus Elektro	10	100 %
	18-m-Bus Diesel	7	100 %

Alle Busse haben eine barrierefreier Niederflurbauweise. Alle Fahrzeuge sind mit Fahrgastinformationssystemen (Linie, Ziel, akustische und optische Haltestellenanzeige) ausgestattet. Alle Fahrzeuge ab Baujahr 2020 weisen zudem eine Fahrgastklimaanlage auf. Ziel ist es, künftig alle Fahrzeuge mit Fahrgastklimaanlage auszustatten und im Innenraum ein Infotainment (Linienverlauf, Anschlüsse) vorzuhalten. Fahrzeugaußenwerbung soll auf der Front der Fahrzeuge (zur Markenerkennbarkeit) und auf den Seitenscheiben (für die Aussicht und das Raumgefühl der Fahrgäste) nicht zulässig sein.

3.2 Haltestellen

Im Landkreis Zwickau befinden sich ca. 1.656 Haltestellensteige (ohne Stadt Zwickau) für den ÖSPV. Die Anteile der Haltestellensteige mit Ausstattungsmerkmalen der Barrierefreiheit sind in folgender Tabelle aufgelistet.

Tabelle 15: Haltestellenausstattung

Ausstattungsmerkmal	Anteil Steige
Beleuchtung vorhanden	76 %
Fahrgastunterstand bzw. Witterungsschutz, inkl. Sitzmöglichkeit	44 %
Bodenindikatoren (nach DIN 32984)	11 %
Steigkante kontrastierend zu angrenzenden Bodenbelägen	20 %
Bordhöhe	20 %
barrierearmer Zugang (max. 3 cm)	63 %
Hindernisfreie Erreichbarkeit der Fahrgastinformationen	81 %
gesicherte Fahrbahnquerung	6 %
Längsneigung Wartefläche <3%	78 %
Wartefläche rutschfest und griffig	85%
Gehweg vorhanden	64 %

Im Landkreis Zwickau gibt es eine Vielzahl von Haltestellen, welche sich an Straßen ohne Gehweg befinden. Dies stellt für den barrierefreien Ausbau aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse eine große Herausforderung dar. Zudem ist darauf zu achten, dass keine barrierefreien Inseln entstehen. Dennoch darf die Herstellung der Barrierefreiheit nicht verhindert werden, sondern es müssen modifizierte Lösungen gefunden werden. Haltestellen ohne Warteflächen stellen auch immer eine latente Unfallgefahr dar, wenn z. B. Schüler am Rand warten müssen oder Fahrzeuge keinen Platz zum auszuweichen haben.

Positiv hervorzuheben ist die Haltestelle Glauchau Klinikum, welche im Jahr 2017 ausgebaut wurde. Diese barrierefreie Haltestelle entspricht den Ausbaustandards und kann als Gradmesser betrachtet werden.

Zuständig für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen sind die Straßenbaulastträger. Neben den örtlichen Gegebenheiten sind auch die Finanzierung und limitierten Arbeitsressourcen Probleme, die den barrierefreien Ausbau hemmen.

4 Verkehrsprognose

Verkehrsprognosen dienen der Abschätzung der zukünftigen Nachfrageentwicklung und bilden eine zentrale Grundlage für die mittel- bis langfristige Planung des ÖPNV-Angebots im Landkreis Zwickau. Sie geben Orientierung darüber, unter welchen Rahmenbedingungen sich das Verkehrsgeschehen in den kommenden Jahren voraussichtlich entwickeln wird und welche Handlungsbedarfe sich daraus für die Angebotsgestaltung ergeben.

Die Verkehrsprognose im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2025 bis 2030 ist als indikative Vorausschätzung angelegt. Sie basiert auf einer qualitativen Expertenprognose unter Berücksichtigung demografischer, sozioökonomischer und verkehrsstruktureller Einflussfaktoren sowie auf landes- und bundesweiten Planungsgrundlagen und aktuellen verbund- und landkreisspezifischen Daten.

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und veränderter Mobilitätsmuster ist insgesamt von einer räumlich differenzierten Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage auszugehen. Flächendeckende Nachfragezuwächse sind nicht zu erwarten; vielmehr stehen die Sicherung und Bündelung von Nachfragepotenzialen auf leistungsfähigen Achsen sowie bedarfsgerechte Angebotslösungen in ländlich geprägten Teilräumen im Fokus der weiteren Planung.

Tabelle 16: Auswirkung der Prognosewerte auf die ÖPNV Nachfrage

Einflussfaktor	Prognose bis 2030	Auswirkung auf ÖPNV-Nachfrage	
Sozioökonomische Entwicklung			
Kinder	leicht sinkend	Nachfragerückgang	↘
Schüler, Azubi, Studenten	leicht sinkend	Nachfragerückgang	↘
Erwerbspersonen	demografisch bedingter Rückgang	Nachfragerückgang; Abhängigkeit von Wohn-/Arbeitsort und ÖPNV-Angebot	↘
Nichterwerbs-personen	demografisch bedingter Anstieg der Altersgruppe > 65 Jahre	Potenzial vorhanden; Abhängigkeit von Wohnort, ÖPNV-Angebot und Attraktivität	↗
Tourismus (Übernachtungen)	leicht steigend	Potenzial vorhanden; Abhängigkeit vom ÖPNV-Angebot	↗
Motorisierungsgrad	steigend	Negativer Trend, aber Abhängigkeit von ÖPNV-Attraktivität Potenzial vorhanden	↘
Nutzerkosten			
ÖSPV	steigend	reale Konstanz	→
SPNV	steigend		
MIV	steigend		

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

Im Prognosezeitraum ist mit einem Rückgang der Bevölkerung im erwerbstätigen Alter und einem Anstieg der älteren Bevölkerung zu rechnen. Ältere Menschen, die nicht mehr in der Lage sind, einen Pkw zu führen oder bewusst darauf verzichten, sind für eine aktive Teilhabe am Leben auf den ÖPNV angewiesen. Aus diesem Grund wird der ÖPNV mit steigendem Durchschnittsalter der Bevölkerung an Bedeutung gewinnen und die Fahrgastzahlen trotz sinkender Bevölkerungszahlen steigen lassen.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung schneller und komfortabler Verbindungen zwischen den zentralen Orten ist zu forcieren. Darüber hinaus können auch vertaktete Angebote außerhalb der Verbindung zentraler Orte für eine Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und Nachfragesteigerungen sorgen. Aber auch Kürzungen des Verkehrsangebots auf nachfrageschwachen Linien sind nicht immer zu vermeiden. Diese gilt es jedoch durch die Etablierung nachfragegesteuerter Angebote möglichst gering zu halten.

5 Bewertung

Der Landkreis Zwickau ist aufgrund seiner internen raumstrukturellen Gliederung – einerseits ein starkes Oberzentrum, andererseits dezentral verteilte Mittelzentren – und seiner Lage im Verdichtungsraum Chemnitz/Zwickau ein anspruchsvoller Nahverkehrsraum. Er hat jedoch aufgrund seiner hohen Bevölkerungsdichte, seines größtenteils verstädterten Charakters und der zahlreichen konzentrierten Gewerbe- und Industriestandorte ein großes Potenzial, durch intelligent geplante ÖPNV-Angebote mit überschaubarem Aufwand zahlreiche Fahrgäste gewinnen zu können.

Insbesondere die Stadt-Umland-Korridore (z.B. Zwickau – Meerane, Chemnitz – Limbach-Oberfrohna, Zwickau – Werdau usw.) sowie innerstädtische Verkehre in den dicht besiedelten Mittelzentren Werdau, Crimmitschau, Meerane, Glauchau, Hohenstein-Ernstthal und Limbach-Oberfrohna versprechen Fahrgastpotenziale. Durch das DeutschlandTicket werden Stadt-Umland-Pendlerrelationen tariflich deutlich günstiger.

Im Landkreis Zwickau wurden durch die Einführung von sechs PlusBus-Linien und zwei TaktBus-Linien im August 2019 und Dezember 2024 erste Schritte zur Umsetzung zeitgemäßer Regionalbusangebote gegangen. Durch konsequente Vertaktung, einheitliche Linienführung und SPNV-Anschlüsse konnten hier Fahrgäste gewonnen werden und erste Elemente eines integralen Taktfahrplans umgesetzt werden.

Außerhalb dieser Hauptachsen beruht das Verkehrsangebot derzeit auf historisch gewachsenen, weitestgehend fortgeschriebenen und nur punktuell angepassten Fahrplänen. Das Verkehrsangebot genügt daher derzeit nicht den aktuellen Anforderungen an einen attraktiven und wirtschaftlichen ÖPNV im ländlichen Raum (Taktverkehr, Anschlussknoten, SPNV-Anschlüsse, angemessene Betriebszeiten).

Dies zeigt sich in seit Jahren kontinuierlich ansteigenden Eingaben von Bürgern, Gemeinderäten, Bürgermeistern und insbesondere auch Unternehmen sowie einer negativen Wahrnehmung in der Presseöffentlichkeit. Die einzelne Bearbeitung der Arbeitsaufgaben hat sehr lange, unbefriedigende Umsetzungszeiträume und steht einem ganzheitlichen ÖPNV-Netz entgegen (sog. „Stückwerk“).

Zudem ist das ÖPNV-Angebot aufgrund mangelnder Attraktivität und daraus resultierender fehlender Nachfrage an vielen Stellen nicht wirtschaftlich. Die Kosten werden durch höhere Kraftstoff- und Personalkosten kontinuierlich steigen und sind nur dann zu rechtfertigen, wenn das ÖPNV-Angebot auch den Bedürfnissen der Bürger und Unternehmen im Landkreis entspricht und entsprechend angenommen wird. Folgende Defizite sind derzeit zu sehen:

- Entwicklungen der Gebietsreform (stärkere Orientierung der Altkreise hin nach Zwickau) sind in den ÖPNV-Angeboten nicht berücksichtigt: So ist es beispielsweise schwer möglich, die Verwaltungssitze Zwickau oder Glauchau aus Limbach-Oberfrohna zu erreichen.
- Erschließung von Unternehmen und Gewerbestandorten: Der ÖPNV erschließt zahlreiche Gewerbegebiete und Unternehmensstandorte gar nicht oder nicht zu den Schichtzeiten passend, z.B. Gewerbegebiet Johann-Esche-Straße in Limbach-Oberfrohna, Gewerbegebiete Platanenstraße, Am Sachsenring und Am Viertel. Unternehmen und Gemeinden treten zunehmend an den Landkreis heran und fordern mit Verweis auf den Fachkräftemangel und die Nachwuchsgewinnung (z.B. minderjährige Auszubildende) auf die unbedingte Notwendigkeit einer ÖPNV-Anbindung. Der Landkreis Zwickau ist zudem auf Einpendler angewiesen, um dem Fachkräftemangel zu begegnen.
- Unterdurchschnittliche Stadtverkehrsangebote der Mittelzentren: In dichtbesiedelten Städten mit bis zu 20.000 Einwohnern wie Hohenstein-Ernstthal oder Lichtenstein gibt es früh morgens, abends und am Wochenende ein nicht zufriedenstellendes Stadtverkehrsangebot. Vom Bahnhof in die Ortsteile gibt es bis auf den Fußweg oft keine Beförderungsmöglichkeit.
- Individualisierung der Schülerverkehrsströme: Durch attraktive Schulstandorte mit besonderem Profil an verschiedenen Standorten im Landkreis ergeben sich Bedarfe, diese Schulen mit dem ÖPNV zu erreichen. Zudem erfüllen die derzeitigen ÖPNV-Angebote die Kriterien der Schülerbeförderungssatzung stellenweise nicht; so ist das landkreiseigene Berufsschulzentrum in Lichtenstein aus Richtung Hartenstein/Wildenfels nicht erreichbar.
- Fehlende Vernetzung mit dem Zugverkehr: Die Busse fahren an den Bahnhöfen „zufällig“ ab, ohne systematische Anschlüsse zum SPNV herzustellen, der in der Regel von früh morgens bis spät abends in einem Stundentakt (immer zur gleichen Minute) abfährt. Somit bleibt für Ortschaften, die in der Nähe

eines Bahnhofs liegen (z.B. Oberlungwitz in der Nähe des Bahnhofs Hohenstein-Ernstthal), Erschließungspotential ungenutzt.

- Unwirtschaftlichkeit einiger Angebote: Fahrtangebote, die nicht genutzt werden oder sehr schwach besetzt sind, werden seit Jahrzehnten dennoch ohne Überprüfung angeboten und machen das Gesamtsystem unwirtschaftlich.
- Tourismus: Touristische Punkte wie der Stausee Oberwald oder Waldenburg haben am Wochenende ein nicht zufriedenstellendes ÖPNV-Angebot, was die touristische Entwicklung des Landkreises und die Naherholung der Bürger hemmt.

Die „Optimierung und Attraktivitätssteigerung im ÖPNV“ ist gemäß dem Kreistagsbeschluss 136/2021/KT ein Baustein des Klimaschutzkonzepts, dessen Umsetzung aussteht.

Ziel bei der Planung des neuen Liniennetzes ist dabei kein Aufwuchs der Leistung, sondern eine sinnvolle und potenzialversprechende Umverteilung der Kilometerleistung. Die Umsetzung bzw. Bestellung von eventueller Mehr-Leistung steht unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit aus Haushaltsmitteln, Fahrgeldeinnahmen und Zuschüssen aus der ÖPNVFinVO und DTFinVO.

6 Ziele und Maßnahmen

Im Folgenden werden die geplanten Maßnahmen erläutert.

6.1 Etablierung einer systematischen Linienkennzeichnung

Die Kennzeichnung der Regional- und Stadtbuslinien im Landkreis Zwickau ist historisch gewachsen und wurde bei Netzänderungen punktuell angepasst. Die Linienbezeichnungen folgen derzeit keiner Logik, sodass eine räumliche Orientierung potenzieller Fahrgäste im Liniennetz schwierig erscheint.

Künftig sollen Linien eines Bediengebiets in den ersten beiden Ziffern übereinstimmen, sodass für den Fahrgast eine Nachvollziehbarkeit der Angebote gegeben ist (z.B. Nummernbereich 100 bis 109 für Raum Glauchau, Nummernbereich 170 bis 179 Crimmitschau usw.).

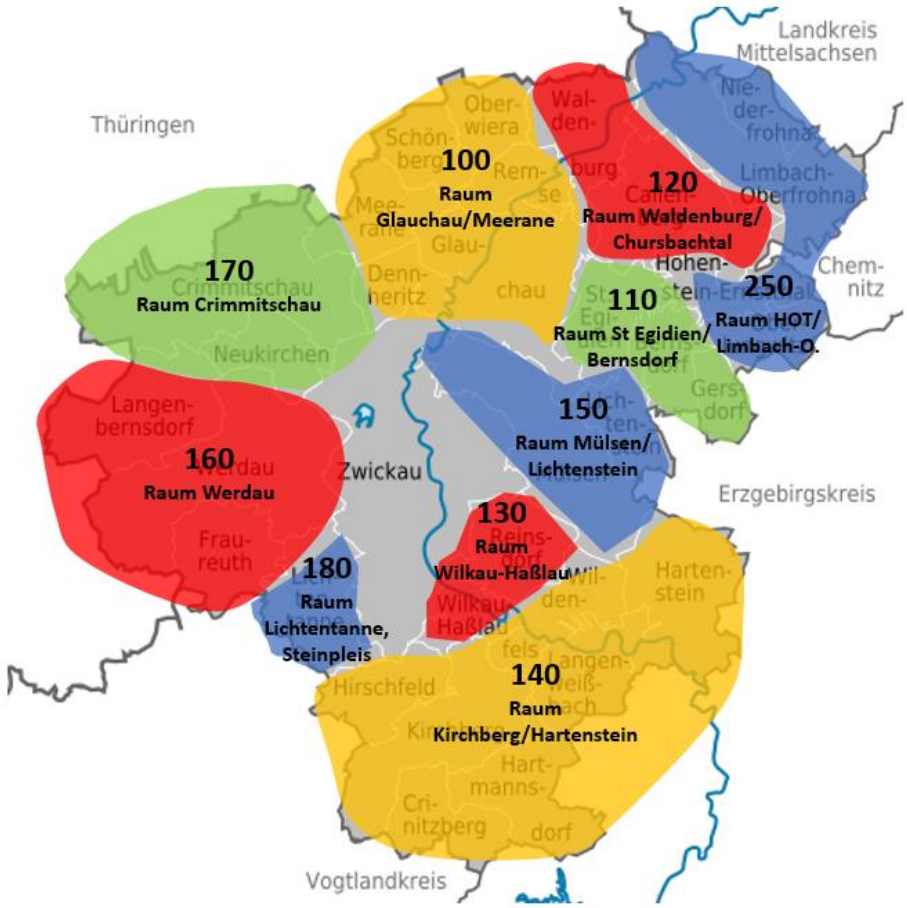


Abbildung 20: Geplante Liniennummern-Bereiche

Die Hauptlinien sollen dabei eine „0“ als Endziffer tragen (also 100, 110, 120 usw.).

Linien nach § 43 PBefG, die vorrangig der Schülerbeförderung dienen, sollen Liniennummern von 800 bis 899 erhalten, die sich in den beiden Endziffern an den Hauptlinien orientieren. So sollen ergänzende Schülerfahrten, die auf abweichendem Linienweg beispielsweise im Korridor der Hauptlinie 116 verkehren, als Linie 816 bezeichnet werden.

6.2 Einführung eines ITF-Netzes im gesamten Landkreis

Ziel ist die Einführung eines kundenorientierten und wirtschaftlichen Verkehrsangebots für den Regionalbusverkehr unter folgenden Gesichtspunkten im gesamten Landkreis:

- Taktverkehr auf Regionalbuslinien mit angemessenen Betriebszeiten
- Taktverkehr auf Stadtverkehrslinien mit angemessenen Betriebszeiten
- infrastrukturelle und fahrplanerische Etablierung von Umsteigeknoten zwischen den Regionalbuslinien, zum SPNV und übergeordneten Schnellbuslinien
- besondere Berücksichtigung der Schülerverkehrsströme und Vorhalten von Fahrplanangeboten, die den Regelungen der Schülerbeförderungssatzung entsprechen
- besondere Berücksichtigung der Bedürfnisse von Unternehmensstandorten, Gewerbegebieten, Städten/Gemeinden und touristischen Zielen
- besondere Sensibilität in Bezug auf wirtschaftliche Entwicklung (konstanter Fahrzeug- und Personalbedarf), im Wesentlichen Umverteilung und intelligente Vernetzung der Bestandsleistung
- größtmögliche Mitfinanzierung von Verkehrsleistung auf Basis der ÖPNVFinVO mittels Einführung von förderfähigen PlusBus- und TaktBus-Linien

Es wird sich zum Ziel gesetzt, merkbare und transparente Linienangebote zu schaffen:

- möglichst Abfahrt in jeder Stunde zur gleichen Abfahrtsminute („fester Takt“)
- möglichst gleiche Fahrtroute auf jeder Fahrt (keine zahlreichen Varianten)
- Umsteigemöglichkeiten, die eine echte Netzwirkung des ÖPNV ermöglichen (anstelle unsystematischer, isoliert verkehrender Einzellinien)

6.3 Einführung systematischer Bedienstandards

Derzeit sind die Fahrtenangebote und Bedienzeiten der Regionalbusangebote historisch gewachsen, sodass es angesichts der tatsächlichen Bedarfe und Fahrgastpotenziale zu einer Ungleichverteilung der bestehenden Leistung kommt. So ist es schwer begründbar, dass zwischen Glauchau und Meerane trotz paralleler SPNV-Angebote an Montagen bis Freitagen 32 Fahrtenpaare bestehen, zwischen Zwickau und Meerane jedoch nur 8 Fahrtenpaare. Ziel ist die Einführung systematischer Bedienstandards, die im Landkreis eine Gleichverteilung der Verkehrsleistung erzeugen und gemeinsam mit der Einführung eines ITF-Netzes (siehe Maßnahme 2) ein ganzheitliches und verzahntes ÖPNV-Angebot erzeugen.

Abbildung 21: Netzhierarchie

Signet	Markenname	Charakteristika
	**PlusBus**	• verbindet Oberzentrum mit Mittelzentrum und Mittelzentren untereinander • Mo-Fr stündlich von 5:30 bis 19:30 Uhr • Wochenende zweistündlich von 9:30 bis 19:30 Uhr
	**TaktBus**	• verbindet Unterzentren mit Mittel- oder Oberzentren • Mo-Fr zweistündlich von 5:30 bis 19:30 Uhr • Wochenende zweistündlich von 9:30 bis 15:30 Uhr

Signet	Markenname	Charakteristika
Regio BUS	**Regionallinie vertaktet**	• vertaktetes Grundangebot „in der Fläche“ zur Erreichbarkeit von Einkauf und Arzt im Unter- oder Mittelzentrum • Mo-Fr zweistündlich von 7:30 bis 17:30 Uhr
Stadt BUS	**StadtBus**	• ergänzender StadtBus punktuell dort, wo ein-/ausfahrende Regionalverkehre die innerstädtischen Verkehrsbedürfnisse nicht abdecken • Feinerschließung von Innenstädten, Fußgängerzonen oder Wohngebieten

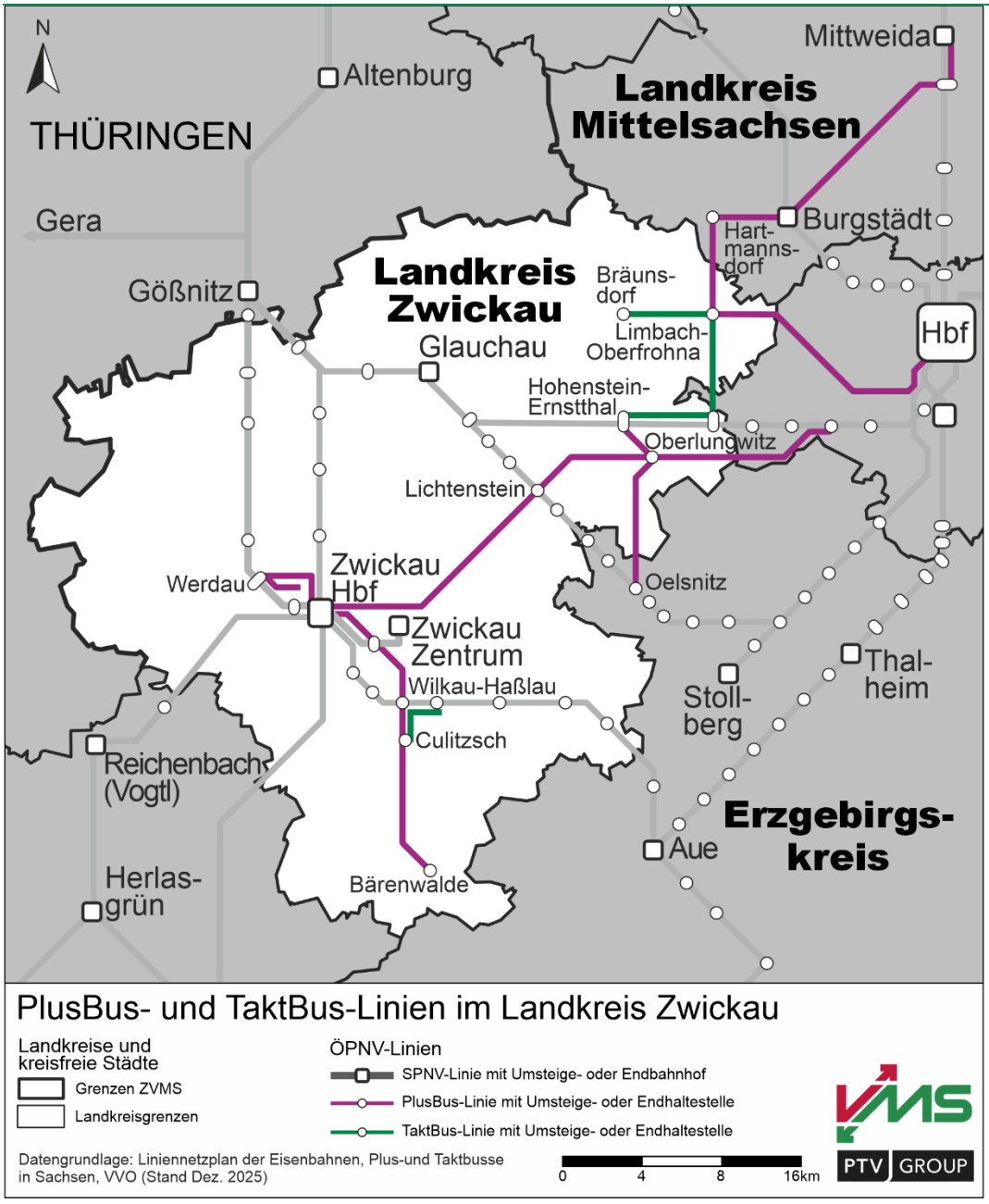


Abbildung 22: Bestehende Taktverbindungen im Landkreis Zwickau

6.4 Integration von Stadt- und Regionalverkehrsleistungen

Eine strikte Trennung zwischen Stadt- und Regionalbuslinien erscheint aufgrund der verzahnten Verkehrsströme nicht zeitgemäß. Regionallinien übernehmen bereits jetzt innerstädtische Verkehrsfunktionen (z.B. einfahrende Regionalbuslinien in Hohenstein-Ernstthal, Linie 105 sowohl in Meerane wie auch in Glauchau, Linie 129 in Werdau). Ziel des Landkreises ist es, diesem Beispiel zu folgen und Regionallinien ausdrücklich nicht mehr an einem stadtfernen Punkt zu brechen (z.B. Bahnhof) und parallel unkoordinierte Stadtverkehrsangebote vorzuhalten. Vielmehr sollten die Regionallinien in die städtischen Bereiche weiterfahren und somit durchgehende Reiseketten ermöglicht werden. Somit können unwirtschaftliche Parallelverkehre zwischen Stadt- und Regionalverkehr abgebaut werden.

6.5 Teilelektrifizierung des Fuhrparks

Seit 01.01.2026 werden im Linienbündel 2 etwa 70% der Verkehrsleistung pro Jahr mit batterieelektrischen Bussen gefahren. Im Vergabeverfahren des Linienbündels 1 (Betriebsaufnahme per 01.01.2030) wird ebenfalls ein teilweiser Einsatz von batterieelektrischen Bussen zum Ziel gesetzt.

6.6 Schnittstellen und Verknüpfungspunkte

Zur Einführung eines integralen Taktfahrplans sind Schnittstellen und Verknüpfungspunkte unerlässlich. Die Infrastruktur muss sichere, schnelle und verlässliche Umstiege für die Fahrgäste ermöglichen, die Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern (Pkw, Fahrrad, SPNV) ermöglichen und die erforderliche Zahl von Bussen gleichzeitig aufnehmen können, um bei Anschlusstreffen / Rendezvousknoten aufeinander warten zu können. Folgende Verknüpfungspunkte sind dabei zu berücksichtigen:

- SPNV <> Regionalbuslinie
- Regionalbuslinie <> Regionalbuslinie
- Regionalbuslinie <> Individualverkehr (P+R, B+R)

Im Zeitraum des Nahverkehrsplans werden folgende neue Verknüpfungspunkte (Regionalbus <> Regionalbus <> Individualverkehr) angestrebt, da die derzeitige Infrastruktur einem integralen Taktfahrplan entgegensteht:

- Mülsen St. Jacob (Kreuzung B173 / St. Jacober Hauptstraße)
- Kirchberg (im Neubaugebiet)

Für die Anbindung der Einwohner an hochwertige ÖPNV-Angebote ist zudem der Bau von zusätzlichen SPNV-Halten dort dringlich zu empfehlen, wo bestehende SPNV-Linien auf Eisenbahntrassen an Bevölkerungsschwerpunkten vorbeifahren, ohne zu halten:

- Hohenstein-Ernstthal Ost – Anbindung einer Großwohnsiedlung mit 5.000 Einwohnern, an der der SPNV (RB30) derzeit ohne Halt vorbeifährt
- Niederlungwitz – Anbindung einer Ansiedlung mit 2.000 Einwohnern, an der der SPNV (RB30, RB92) derzeit ohne Halt vorbeifährt

Diese Anpassungen im SPNV-Netz können jedoch nicht direkt vom Landkreis Zwickau beeinflusst werden.

6.7 Besondere Berücksichtigung von Wirtschafts- und Gewerbestandorten

Um die im Umbruch befindliche Automobil- und Zulieferindustrie zu unterstützen und die Ansiedlung neuer Industriezweige zu befördern, liegt ein besonderes Augenmerk der ÖPNV-Planung darin, Gewerbegebiete anzubinden. Dabei kann eine Mitfinanzierung durch die Unternehmen die Befriedigung besonderer Abfahrtszeitbedürfnisse (z.B. Spät- und Nachtschichten) ermöglichen.

6.8 Maßnahmen zur Barrierefreiheit

Der Einsatz von barrierefreien Niederflurfahrzeugen im ÖPNV wird fortgesetzt und bei künftigen Ausschreibungen der Leistungen gefordert.

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellensteige durch die jeweilig zuständigen Straßenbaulastträger wird gemäß Teil A des Nahverkehrsplans kontinuierlich fortgesetzt. Im Rahmen von Investitionsmaßnahmen im Bereich des Infrastrukturausbaus werden die Belange der Barrierefreiheit an Haltestellen berücksichtigt und unter Beachtung der technischen Umsetzbarkeit in ausschließlicher Trägerschaft der Kommunen finanziell und baulich realisiert. Die konkrete Ausgestaltung der Ausbaumaßnahmen orientiert sich dabei an den aktuellen gesetzlichen Regelungen und Normen, welche im Teil A Kapitel 4.1 Barrierefreiheit aufgeführt sind.

Wie in Teil A in Kapitel 4.1.1 Vorgaben des PBefG dargelegt, lässt § 8 Abs. 3 PBefG Ausnahmen vom barrierefreien Ausbau zu, insofern diese konkret benannt und begründet werden. Ausgenommen vom barrierefreien Ausbau sind Haltestellen, die nicht über eine barrierefreie Zuwegung verfügen und somit von einem Großteil der potenziell vom Ausbau profitierenden Fahrgäste nicht erreichbar sind. Die barrierefreie Gestaltung solcher Haltestellen würde die Schaffung barrierefreier Inseln bedeuten, welche aus kapazitiven Gründen der Planung und Finanzierung zu vermeiden sind. Die entsprechenden Haltestellen werden in der Ausbauplanung berücksichtigt, wenn mit dem barrierefreien Ausbau auch eine barrierefreie Zuwegung gewährleistet wird.

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

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

- Die Bordhöhen sollen auf Grund der örtlichen Gegebenheiten auf mindestens 18 cm festgelegt werden.
- Soweit baulich umsetzbar, sollen Sonderborde verbaut werden (bspw. Kasseler Sonderbord).
- Wo baulich möglich, sollen Haltestellenkaps oder, bei geringer Verkehrsbelastung, Haltestellen parallel zum Fahrbahnrand angelegt werden, um ein genaueres Anfahren der Fahrzeuge zu ermöglichen.

7 Finanzierung

7.1 Finanzierung Leistungserbringung

Der Landkreis Zwickau hält derzeit ein Liniennetz über rund 5,8 Mio. Fahrplankilometern vor. Die Leistung wurde in zwei getrennten Verfahren nach VO (EG) 1370/2007 vergeben. Die Erbringung der Verkehrsleistungen basiert jeweils auf einem Bruttovertrag mit einer Laufzeit von 10 Jahren, die jedoch zeitlich versetzt auslaufen. Der Verkehrsvertrag zum Linienbündel 2 „Zwickau Nord und Nordwest-Süd“ endet zum 31.12.2035, der Verkehrsvertrag zum Linienbündel 1 „Zwickau Nordost“ läuft hingegen bis 31.12.2029. Für die Vergabe der Verkehrsleistungen sieht der Landkreis Zwickau auch zukünftig ein vergaberechtliches Ausschreibungsverfahren vor.

Über diese Verkehrsverträge werden sämtliche laufende Kosten (Fahrplankilometer, Fahrplanstunden) und Investitionen (Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur) abgegolten.

Der Landkreis Zwickau finanziert die Verkehrsleistung aus Haushaltsmitteln, aus Fahrgeldeinnahmen, aus Fahrgeldsubstituten, die ihm per Gesetz zustehen (DTFinVO, ÖPNFinAusG) und aus Mitteln der ÖPNVFinVO für PlusBus- und TaktBus-Linien.

7.2 Finanzierung Plus- und TaktBus-Netz

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

Die Finanzierung dieser über den Status quo vor Einführung des Plus- bzw. TaktBus-Standards hinausgehenden Mehrleistung hat der Freistaat Sachsen den Zweckverbänden zugesichert. Mit der ÖPNVFinVO ist zu diesem Zweck ein Zuschuss in Höhe von 1,80 € pro Fahrplankilometer für die Mehrleistungen festgelegt. Für die in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Zwickau verkehrenden Linien reicht der ZVMS die entsprechenden Zuschüsse an den Landkreis weiter. Eine Dynamisierung der seit 2018 nicht erhöhten Fördersumme und eine Ausweitung der Mittel auf weitere Linien ist für eine Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots unerlässlich.

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Steckbrief Zentralörtliche Gliederung

Anlage 2: Raumstrukturdaten

Anlage 3: Karten Schulstandorte

Anlage 4: Allgemeinbildende Schulen und Schülerzahlen

Anlage 5: Relationen des Freigestellten Schülerverkehrs mit > 10 Schülern

Anlage 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Arbeits-/Wohnort sowie Pendlerstatistik

Anlage 7: Karte ÖPNV-relevante Standorte

Anlage 8: Fahrplankilometer

Anlage 9: Bedienungsangebot 2024/25

Anlage 10: Erreichbarkeit der Zentralen Orte – Fahrplan 2024/25

Anlage 11: Karte Verknüpfungspunkte

Anlage 1: Steckbrief Zentralörtliche Gliederung

Landkreis Zwickau	
Einwohner 2024	306.793
Fläche 2024	948,78 km²
Einwohnerdichte	323 EW/km²

Zentralörtliche Gliederung

Zentraler Ort	Stadt	Einwohner 2018	Einwohner 2024	Entwicklung
Oberzentrum	Zwickau	89.540	87.410	-2,38 %
Mittelzentren	Limbach-Oberfrohna	24.029	23.673	-1,48 %
	Glauchau	22.440	21.442	-4,45 %
	Werdau	20.793	20.520	-1,31 %
	Crimmitschau	18.536	18.272	-1,42 %
	Mittelzentraler Verbund Sachsenring	31.773	30.379	-4,39 %
Grundzentren	GZV Wildenfels, Hartenstein	8.146	7.863	-3,48 %
	Wildenfels	3.583	3.452	-3,66 %
	Hartenstein	4.563	4.411	-3,33 %
	Waldenburg	4.012	3.941	-1,77 %
	Meerane	14.208	13.567	-4,51 %
	Kirchberg	8.242	7.678	-6,84 %

Quellen:

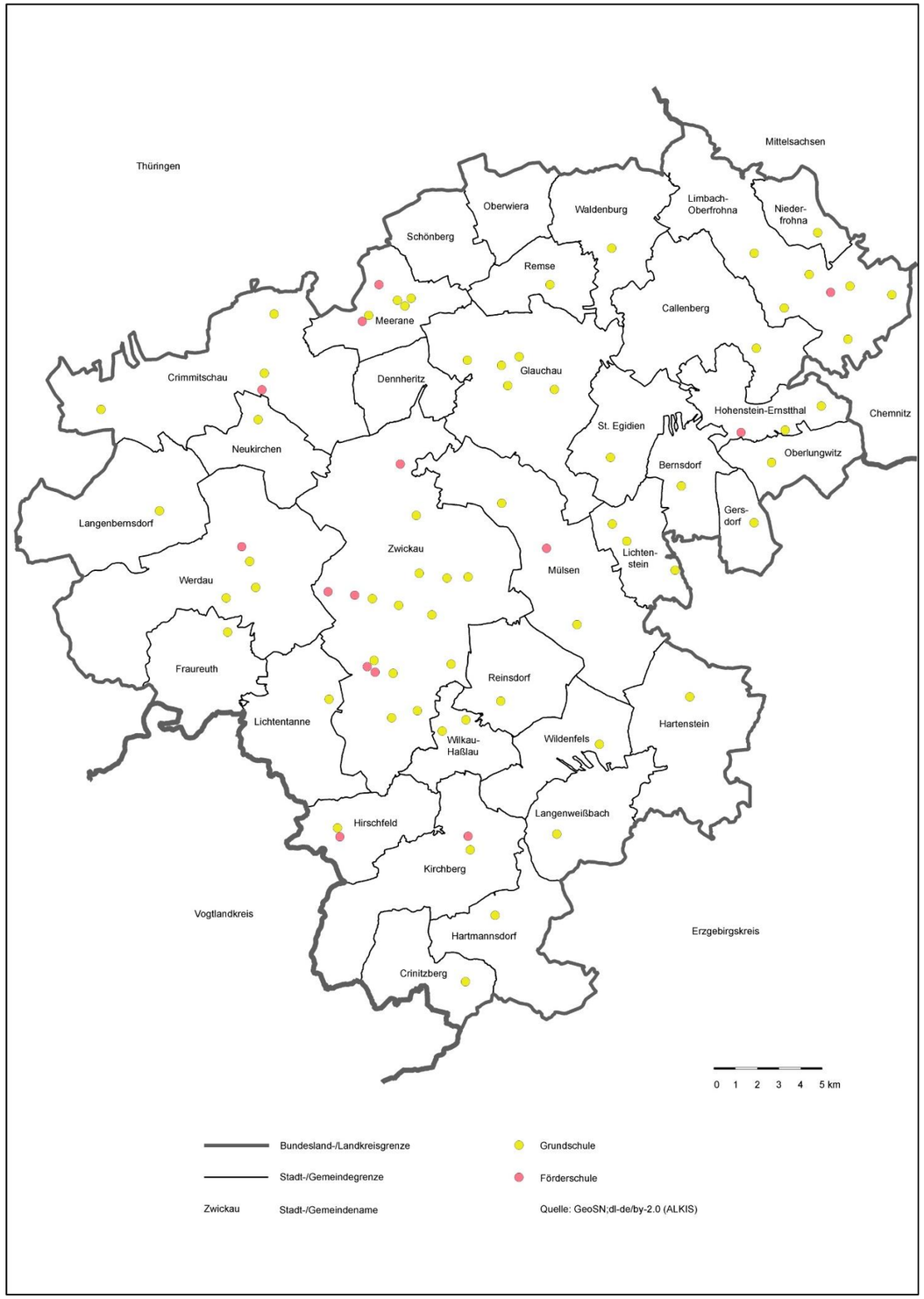
Einwohnerdaten und Fläche: Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen

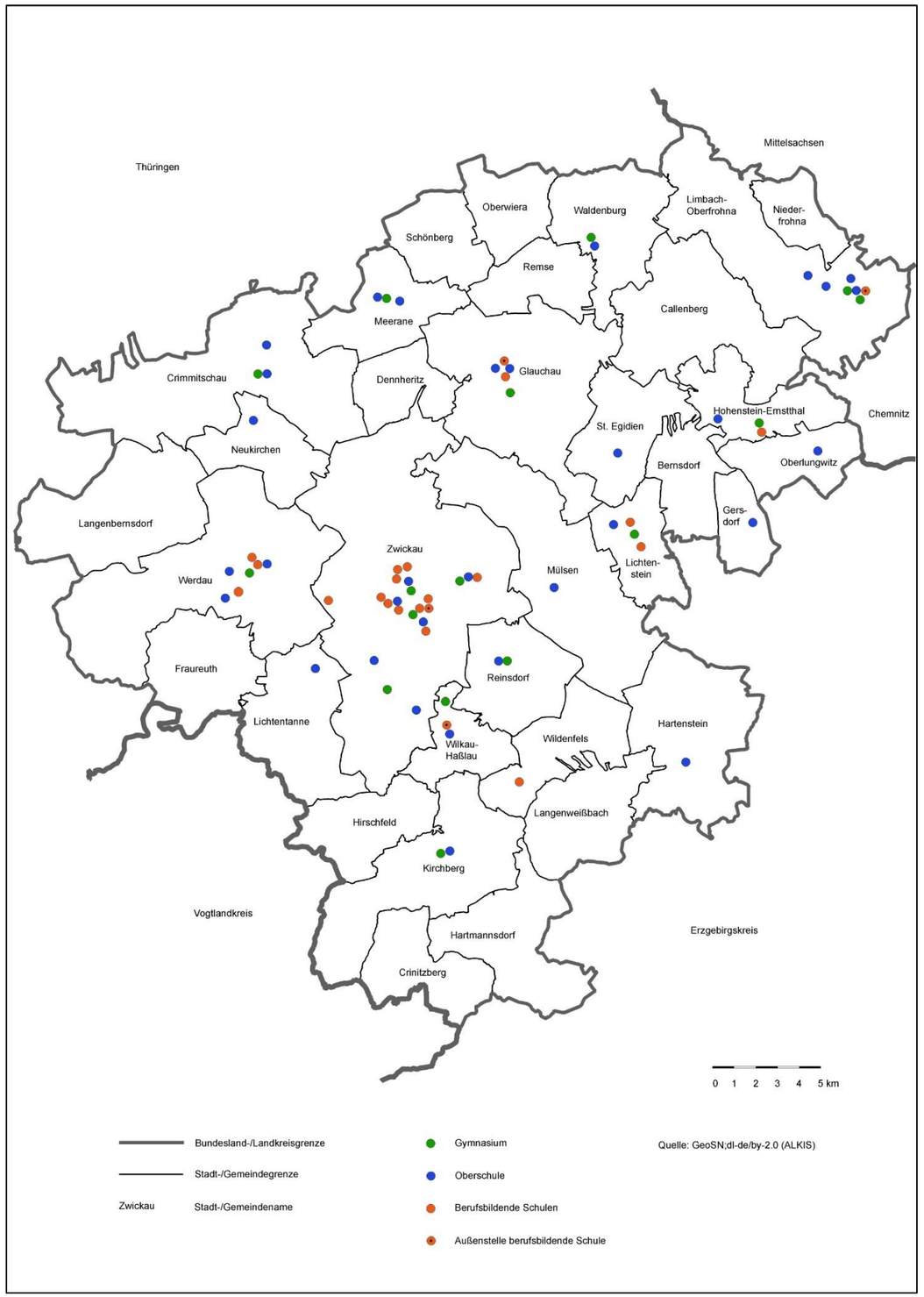
Zentralörtliche Gliederung: Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen 2013; Regionalplan Region Chemnitz 2024

Anlage 2: Raumstrukturdaten

Gemeinde-schlüssel	Gemeinde/Stadt (Gebietsstand 31.12.2024)	Bevölkerung (Stichtag 31.12.2024)	Entwicklung (Stichtag 31.12.2018)	Fläche in km²	Einwohnerdichte	Raumkategorie (gemäß LEP 2013)	Zentrale Orte (gemäß LEP 2013 bzw. RP 2024)	Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion (gemäß RP 2024)
14524010	Bernsdorf	2.083	-6,38 %	14,82	140,55	Verdichtungsraum	-	
14524020	Callenberg	4.669	-5,37 %	39,86	117,13	Verdichteter Bereich im ländlichen Raum	-	
14524030	Crimmitschau	18.272	-1,42 %	61,15	298,81	Verdichtungsraum	Mittelzentrum	
14524040	Crinitzberg	1.753	-8,51 %	18,81	93,20	Ländlicher Raum	-	
14524050	Dennheritz	1.266	-4,02 %	12,37	102,34	Verdichtungsraum	-	
14524060	Fraureuth	5.003	-2,93 %	22,60	221,37	Verdichtungsraum	-	
14524070	Gersdorf	3.659	-8,25 %	9,69	377,61	Verdichtungsraum	-	
14524080	Glauchau	21.442	-4,45 %	51,62	415,38	Verdichtungsraum	Mittelzentrum	
14524090	Hartenstein	4.411	-3,33 %	36,70	120,19	Ländlicher Raum	Grundzentrum	Bildung [B]
14524100	Hartmannsdorf b. Kirchberg	1.320	-3,65 %	27,17	48,58	Ländlicher Raum	-	
14524110	Hirschfeld	1.040	-12,31 %	18,98	54,79	Verdichteter Bereich im ländlichen Raum	-	
14524120	Hohenstein-Ernstthal	13.788	-5,61 %	18,58	742,09	Verdichtungsraum	Mittelzentraler Verbund	
14524130	Kirchberg	7.678	-6,84 %	39,56	194,08	Verdichteter Bereich im ländlichen Raum	Grundzentrum	Bildung [B]
14524140	Langenbernsdorf	3.392	-4,75 %	36,37	93,26	Ländlicher Raum	-	Tourismus [T]
14524150	Langenweißbach	2.356	-4,27 %	22,62	104,16	Ländlicher Raum	-	
14524160	Lichtenstein/Sa.	10.875	-3,63 %	15,47	702,97	Verdichtungsraum	Mittelzentraler Verbund	
14524170	Lichtentanne	5.958	-7,50 %	27,33	218,00	Verdichtungsraum	-	
14524180	Limbach-Oberfrohna	23.673	-1,48 %	50,21	471,48	Verdichtungsraum	Mittelzentrum	
14524190	Meerane	13.567	-4,51 %	19,81	684,86	Verdichtungsraum	Grundzentrum	Gewerbe [GI] Bildung [B]
14524200	Mülsen	10.613	-4,50 %	49,70	213,54	Verdichtungsraum	-	
14524210	Neukirchen/Pleiße	3.761	-2,64 %	16,89	222,68	Verdichtungsraum	-	
14524220	Niederfrohna	2.182	-1,76 %	10,13	215,40	Verdichtungsraum	-	
14524230	Oberlungwitz	5.716	-2,81 %	14,68	389,37	Verdichtungsraum	Mittelzentraler Verbund	
14524240	Oberwiera	1.025	3,02 %	14,34	71,48	Ländlicher Raum	-	
14524250	Reinsdorf	7.009	-5,82 %	21,25	329,84	Verdichtungsraum	-	Gewerbe [GI]
14524260	Remse	1.609	-1,77 %	14,79	108,79	Verdichteter Bereich im ländlichen Raum	-	
14524270	Schönberg	855	-5,32 %	15,43	55,41	Ländlicher Raum	-	
14524280	St. Egidien	3.077	-6,70 %	21,26	144,73	Verdichtungsraum	-	Gewerbe [GI]
14524290	Waldenburg	3.941	-1,77 %	25,06	157,26	Verdichteter Bereich im ländlichen Raum	Grundzentrum	
14524300	Werdau	20.520	-1,31 %	65,62	312,71	Verdichtungsraum	Mittelzentrum	
14524310	Wildenfels	3.452	-3,66 %	20,68	166,92	Verdichteter Bereich im ländlichen Raum	Grundzentrum	Gesundheit [G]
14524320	Wilkau-Haßlau	9.418	-3,74 %	12,65	744,51	Verdichtungsraum	-	Bildung [B]
14524330	Zwickau	87.410	-2,38 %	102,58	852,12	Verdichtungsraum	Oberzentrum	

Anlage 3: Karten Schulstandorte





Entwurf Stand 10.06.2026

Anlage 4: Allgemeinbildende Schulen und Schülerzahlen

	Schulen		Schüler			
	Anzahl		Anzahl		Entwicklung	
Gemeinde/Stadt	2019/20	202/26	2019/20	2025/26	absolut	anteilig
Gesamt Landkreis Zwickau	**123**	**124**	**28.476**	**30.284**	**1.808**	**6,35 %**
Bernsdorf	1	1	76	75	-1	-1,32 %
Callenberg	1	1	159	148	-11	-6,92 %
Crimmitschau	7	7	1.714	1.739	25	1,46 %
Crinitzberg	1	1	101	84	-17	-16,83 %
Dennheritz	0	0	0	0	0	0,00 %
Fraureuth	1	1	175	172	-3	-1,71 %
Gersdorf	2	2	404	413	9	2,23 %
Glauchau	8	8	2.304	2.263	-41	-1,78 %
Hartenstein	2	2	531	545	14	2,64 %
Hartmannsdorf b. Kirchberg	1	1	77	78	1	1,30 %
Hirschfeld	2	2	169	175	6	3,55 %
Hohenstein-Ernstthal	5	5	1.752	1.746	-6	-0,34 %
Kirchberg	4	4	1.365	1.414	49	3,59 %
Langenbernsdorf	1	1	125	148	23	18,40 %
Langenweißbach	1	1	88	80	-8	-9,09 %
Lichtenstein/Sa.	5	5	1.346	1.409	63	4,68 %
Lichtentanne	2	2	491	547	56	11,41 %
Limbach-Oberfrohna	13	13	2.589	2.997	408	15,76 %
Meerane	9	9	1.365	1.709	344	25,20 %
Mülsen	4	4	685	781	96	14,01 %
Neukirchen/Pleiße	2	2	372	389	17	4,57 %
Niederfrohna	1	1	89	103	14	15,73 %
Oberlungwitz	2	2	452	535	83	18,36 %
Oberwiera	0	0	0	0	0	0,00 %
Reinsdorf	3	3	532	588	56	10,53 %
Remse	1	1	98	100	2	2,04 %
Schönberg	0	0	0	0	0	0,00 %
St. Egidien	2	2	369	365	-4	-1,08 %

Waldenburg	3	3	884	767	-117	-13,24 %
Werdau	7	8	1.780	1.995	215	12,08 %
Wildenfels	1	1	158	194	36	22,78 %
Wilkau-Haßlau	4	4	1.325	1.308	-17	-1,28 %
Zwickau	27	27	6.901	7.417	516	7,48 %

Anlage 5: Relationen des Freigestellten Schülerverkehrs mit > 10 Schülern

Wohnort	Besuchte Schule	Anzahl Schüler fSV
Zwickau	GS Crossen Zwickau	12
Fraureuth	GS Fraureuth	11
Meerane	GS Glauchau Sachsenallee	11
Hirschfeld	GS Hirschfeld	16
Callenberg	GS Limbach-Oberfrohna Goethe	13
Wildenfels	GS Wildenfels	13
Kirchberg	GS Wilkau-Haßlau Comenius	15
Zwickau	GS Zwickau Adam Ries	27
Zwickau	GS Zwickau Scheffelberg	30
Lengenfeld	GY Kirchberg	25
Stützengrün	GY Kirchberg	11
Werdau	GY Kirchberg	14
Fraureuth	GY Werdau	15

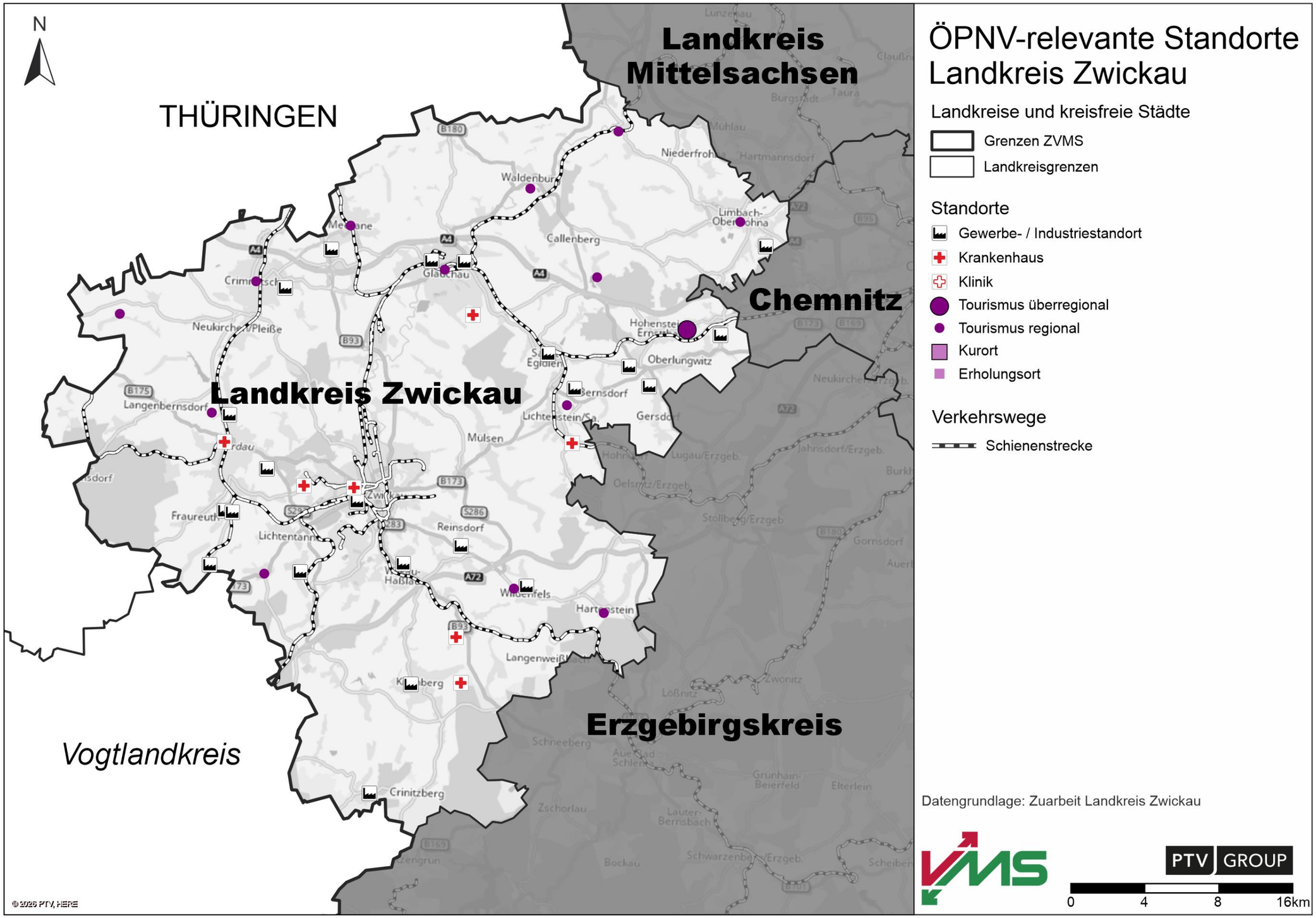
Entwurf Stand 10.06.2026

Anlage 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Arbeits-/Wohnort sowie Pendlerstatistik

Gemeinde	sv-pflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	am Wohnort	Ein-pendler	Aus-pendler	Binnen-pendler	Saldo
Gesamt Landkreis Zwickau	**124.100**	**125.136**	**80.660**	**80.780**	**43.440**	**-120**
Bernsdorf	547	867	470	790	77	-320
Callenberg	912	2.036	660	1.780	252	-1.120
Crimmitschau	6.665	7.533	4.240	5.110	2.425	-870
Crinitzberg	250	744	170	670	80	-500
Dennheritz	177	580	140	550	37	-410
Fraureuth	1.233	2.056	880	1.700	353	-820
Gersdorf	655	1.552	460	1.350	195	-890
Glauchau	10.436	8.843	6.980	5.390	3.456	1.590
Hartenstein	962	1.797	710	1.540	252	-830
Hartmannsdorf b. Kirchberg	220	551	150	490	70	-340
Hirschfeld	314	449	260	400	54	-140
Hohenstein-Ernstthal	4.354	5.381	3.220	4.250	1.134	-1.030
Kirchberg	1.770	3.086	150	490	1.620	-340
Langenbernsdorf	545	1.425	300	1.180	245	-880
Langenweißbach	266	1.015	160	910	106	-750
Lichtenstein/Sa.	2.501	4.251	1.670	3.430	831	-1.760
Lichtentanne	1.180	2.438	920	2.180	260	-1.260
Limbach-Oberfrohna	8.841	9.589	5.800	6.540	3.041	-740
Meerane	6.628	5.861	4.810	4.040	1.818	770
Mülsen	1.863	4.292	1.200	3.630	663	-2.430
Neukirchen/Pleiße	786	1.600	570	1.390	216	-820
Niederfrohna	311	867	250	810	61	-560
Oberlungwitz	2.785	2.315	2.310	1.840	475	470
Oberwiera	139	441	100	410	39	-310
Reinsdorf	3.060	2.968	2.590	2.500	470	90
Remse	691	706	610	630	81	-20
Schönberg	185	401	150	370	35	-220

St. Egidien	2.685	1.322	2.440	1.080	245	1.360
Waldenburg	731	1.578	500	1.350	231	-850
Werdau	6.990	8.072	4.670	5.750	2.320	-1.080
Wildenfels	722	1.438	540	1.260	182	-720
Wilkau-Haßlau	2.779	3.804	2.200	3.220	579	-1.020
Zwickau	51.917	35.278	30.380	13.750	21.537	16.630

Anlage 7: Karte ÖPNV-relevante Standorte



Anlage 8: Fahrplankilometer

Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Zwickau (Genehmigungslaufzeit Bündel 1 bis 31.12.2029, Bündel 2 bis 31.12.2035)

Linie	Linienverlauf	Fahrplan-km 2025	Linienbündel	Bemerkung
19	Greiz – Frauenreuth - Werdau	79.846	2	Zusammenlegung mit Linie 166 in 12/2023
101	Glauchau, Bahnhof – Schönbörnchen, Südhang	41.853	2	
102	Glauchau, Friedenshöhe – Glauchau, Bahnhof	1.973	2	
105	Glauchau – Meerane	334.167	2	
106	Crimmitschau – Waldsachsen – Meerane – Crotenlaide	51.666	2	
107	Glauchau – Thurm	44.394	2	
108	Glauchau – Lichtenstein	80.593	2	
109	Glauchau – Wernsdorf – Voigtlaide – Rothenbach – Glauchau	15.224	2	
110	Waldenburg – Oberwiera – Meerane	71.397	2	
111	Glauchau – Mosel – Zwickau	97.097	2	
112	Glauchau – Waldenburg – Langenchursdorf	128.979	2	
113	Hohenstein-Ernstthal – Falken – Langenchursdorf	53.691	1	
114	Gersdorf – Bernsdorf – Oberlungwitz	5.042	1	
115	Hohenstein-Ernstthal – St. Egidien – Lichtenstein	135.316	1	
116	Hohenstein-Ernstthal – Oberlungwitz – Gersdorf – Oelsnitz	124.035	1	PlusBus seit 12/2024
117	Lichtenstein – Heinrichsort – Rödlitz – Lichtenstein	68.457	1	
118	Lichtenstein – St. Egidien – Lobsdorf	34.590	1	
119	Crimmitschau – Meerane – Glauchau	79.487	2	

Linie	Linienverlauf	Fahrplan-km 2025	Linienbündel	Bemerkung
120	Hohenstein-Ernstthal – Waldenburg	49.660	1	
122	Hohenstein-Ernstthal – Limbach-Oberfrohna	16.081	1	
123	Waldenburg – Langenchursdorf – Falken – Limbach-Oberfrohna	42.584	1	
124	Hohenstein-Ernstthal – Reichenbach – Callenberg – Langenchursdorf	55.153	1	
127	Limbach-Oberfrohna – Niederfrohna – Kaufungen – Wolkenburg – Kaufungen	69.042	1	
128	Crimmitschau, Bahnhof – Frankenhauser Siedlung – Gewerbegebiet – Crimmitschau, Bahnhof	43.601	2	
129	Zwickau – Werdau – Steinpleis – Zwickau	187.237	2	
132	Wilkau-Haßlau – Cunersdorf– Niedercrinitz – Kirchberg	6.503	2	
133	Zwickau – Dennheritz – Meerane – Gößnitz	80.627	2	
135	Zwickau – Reinsdorf – Friedrichsgrün – Wilkau-Haßlau	219.393	2	
136	Zwickau – Wilkau-Haßlau	342.615	2	
137 A-E	Stadtverkehr Wilkau-Haßlau	k.A.	2	Einführung 02/2026
138	Zwickau – Mülsen – Neuschönburg (Marienau)	171.125	2	
140	Zwickau – Mülsen – Thurm	73.111	2	
141	Zwickau Neumarkt – Reinsdorf – Vielau – Wildenfels – Hartenstein – Langenbach	238.159	2	zusätzliche Fahrten am Wochenende seit 12/2023
142	Wildenfels – Zschocken – Thierfeld – Hartenstein	57.982	2	
143	Zwickau – Ebersbrunn – Hirschfeld	100.617	2	
146	Bärenwalde – Rothenkirchen	25.549	2	
147	Kirchberg – Bärenwalde – Obercrinitz	9.053	2	
149	Wildenfels – Burkersdorf – Kirchberg	47.358	2	

Linie	Linienverlauf	Fahrplan-km 2025	Linienbündel	Bemerkung
152	Zwickau – Lichtenstein – Oberlungwitz – Chemnitz-Schönau	295.573	1	PlusBus seit 12/2024, Integration von Leistung Linie 139
154	Kirchberg – Giegenrün	18.289	2	
156	Zwickau – Wilkau-Haßlau – Silberstraße – Weißbach – Burkersdorf – Kirchberg	69.719	2	
157	Wilkau-Haßlau – Wildenfels – Hartenstein	11.898	2	
158	Crimmitschau – Lauenhain – Crimmitschau	31.175	2	
159	Zwickau – Dänkritz – Crimmitschau (Frankenhausen)	114.280	2	
160	Werdau – Crimmitschau – Frankenhausen – Gößau	157.408	2	
161	Werdau Bf – Friedenssiedlung – Königswalde – Hartmannsdorf	36.941	2	
162	Werdau – Beiersdorf – Neumark	51.038	2	
163	Werdau – Leubnitz (– Forst – Werdau)	30.585	2	
164	Werdau – Langenbernsdorf – Trünzig – Langenbernsdorf – Werdau	89.137	2	
165	Werdau – Langenhessen – Langenbernsdorf – Großpillingsdorf	77.316	2	
170	Meerane – Ponitz – Crimmitschau	30.261	2	
171	Crimmitschau – Blankenhain – Großpillingsdorf – Seelingstädt	73.283	2	
173	Zwickau – Crossen – Thurm	78.513	2	
177	Kirchberg – Hirschberg – Bärenwalde	135.636	2	
181	Zwickau – Lichtenstein – Schönfels – Neumark – Reichenbach	144.495	2	
182	Schönau – Wildenfels – Grünau – Langenbach	13.447	2	
191	Lugau – Oberlungwitz – Hohenstein-Ernstthal	30.642	1	
251	Chemnitz-Schönau – Mittelbach – Oberlungwitz – Hohenstein-Ernstthal	169.020	1	PlusBus seit 12/2024

Linie	Linienverlauf	Fahrplan-km 2025	Linienbündel	Bemerkung
252	Chemnitz-Schönau – Wüstenbrand – Oberlungwitz – Gersdorf – Lichtenstein	132.038	1	neue Linie seit 12/2024, Leistung Linie 125 integriert
253	Chemnitz-Schönau – Rabenstein – Limbach-Oberfrohna	155.039	1	
256	Hohenstein-Ernstthal – Pleißa – Limbach-Oberfrohna – Bräunsdorf	140.952	1	TaktBus seit 12/2024
801	Zwickau–Marienthal, Lindenhof – Weißenbrunn – Lichtentanne, Schule	3.435	2	
804	Wilkau-Haßlau, Gymnasium – Reinsdorf – Mülsen – Ortmannsdorf – Marienau, Wendestelle	3.487	2	
805	Reinsdorf, Wendestelle Oberdorf – Vielau, Grundschule	3.629	2	
807	Silberstraße – Weißenburg – Reinsdorf – Wildenfels – Hartenstein	28.090	2	
808	Thurm, Wendestelle – Mülsen – Reinsdorf – Wilkau-Haßlau	18.158	2	
809	Grünau, Steinbruch – Langenbach – Weißbach – Burkersdorf – Niedercrinitz – Kirchberg, Gymnasium	14.550	2	
812	Weißenbrunn – Steinpleis – Werdau – Langenhessen – Neukirchen – Crimmitschau	14.337	2	
813	Hartmannsdorf, Gerätehaus – Königswalde – Langenhessen – Werdau, Bahnhof	8.782	2	
814	Crimmitschau, Schulstraße – Frankenhausen – Blankenhain	9.297	2	
815	Langenbernsdorf – Trünzig – Leubnitz – Werdau, Gedächtnisplatz	5.479	2	
821	Lobsdorf, Wendestelle – Niederlungwitz – Glauchau, Robert-Koch-Siedlung	3.931	2	
822	Ebersbach, Wartehalle– Reinholdshain – Niederlungwitz – Glauchau, Robert-Koch-Siedlung	16.510	2	
823	Glauchau – Wernsdorf – Thurm – Glauchau	5.203	2	
825	Waldenburg – Oberwiera – Schönberg – Pfaffroda – Meerane	17.404	2	
826	Meerane, Neue Apotheke – Pfaffroda, Wendeplatz	2.145	2	
828	Dennheritz – Niederschindmaas – Schönbörnchen – Glauchau	10.815	2	

Linie	Linienverlauf	Fahrplan-km 2025	Linienbündel	Bemerkung
829	Waldenburg – Remse – Weidensdorf – Lipprandis – Meerane – Glauchau	15.025	2	
830	Waldenburg – Schlagwitz – Schwaben – Dürrenuhlsdorf– Franken – Niederwinkel	19.762	2	
831	Niederwinkel – Waldenburg, Eurogymnasium	2.084	2	
832	Limbach-Oberfrohna, Uhlsdorf – Wolkenburg – Waldenburg	2.517	2	
836	Waldenburg – Oberwiera – Schönberg – Pfaffroda – Weidensdorf – Remse	22.996	2	
838	Glauchau, Bahnhof – Reinholdshain – Kleinchursdorf – Remse, Colosseum	1.156	2	
840	Wolkenburg – Kaufungen – Rußdorf	11.868	1	
841	Langenchursdorf – Callenberg – Reichenbach – Gersdorf	7.378	1	
842	Chemnitz, Rottluff – Rabenstein – Limbach-Oberfrohna	416	1	
1	Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal: Bahnhof – Sonnenstraße – Wüstenbrand – Bahnhof	44.920	1	
2	Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal: Bahnhof - Ernst-Thälmann-Siedlung - Fritz-Heckert-Siedlung - Bahnhof	13.566	1	
3	Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal: Bahnhof - Hüttengrund - Am Viertel - Bahnhof	19.772	1	

Anlage 9: Bedienungsangebot 2025/2026

						verkehrt in				Takt bzw. Fahrten im Landkreis				
Linie	Linienverlauf	AT	Genehmigungslaufzeit	VU1	VU2	Landkreise/Städte	Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Bemerkungen	Veränderungen zu 2019
105	Glauchau – Meerane	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	30-min Takt	60-min Takt	120-min Takt	5:00–23:00	5:00–23:00	9:00–21:00		
106	Crimmitschau – Waldsachsen – Meerane – Crotenlaide	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	25 Fahrten	–	–	6:30–16:30	–	–	Fast komplett Einsatz Kleinbus	
107	Glauchau – Thurm	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	15 Fahrten	–	–	5:30–18:00	–	–		
108	Glauchau – Lichtenstein	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	22 Fahrten	–	–	5:00–18:00	–	–		
109	Glauchau – Wernsdorf – Vogtlaide – Rothenbach – Glauchau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	4 Fp.	–	–	11:00–17:30	–	–	In den Ferien komplett Rufbus	
110	Waldenburg – Oberwiera – Meerane	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	16 Fahrten	–	–	5:00–18:00	–	–		
111	Glauchau – Mosel – Zwickau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ Z	24 Fahrten	1 Fp.	–	4:30–23:00	6:00–7:00	–	samstags Einsatz Kleinbus	
112	Glauchau – Waldenburg – Langenchursdorf	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	13 Fahrten	–	–	4:30–17:30	–	–		
	Glauchau – Waldenburg	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	16 Fahrten	120-min Takt	–	4:30–22:30	8:30–19:30	–	samstags & 24.+31.12. Einsatz Kleinbus	
113	Hohenstein-Ernstthal – Falken – Langenchursdorf	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	30 Fahrten	–	–	6:00–18:00	–	–	vorrangig Schülerverkehr	
115	Hohenstein-Ernstthal – St. Egidien – Lichtenstein	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	21 Fahrten	–	–	5:00–19:30	–	–		
115	Hohenstein-Ernstthal – Bernsdorf – Lichtenstein	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	19 Fahrten	–	–	5:30–18:00	–	–		
116	Hohenstein-Ernstthal – Oberlungwitz – Gersdorf – Oelsnitz	LZ	31.12.2028	RVW		LZ ERZ	60-min Takt	ca.120-min	ca.120-min	5:00–20:00	8:30–19:30	10:00–20:00		PlusBus/Bessere Anschlüsse Richtung Erzgebirgskreis und Hohenstein-Ernstthal
117	Lichtenstein – Heinrichsort – Rödlitz – Lichtenstein	LZ	31.12.2028	RVW		LZ ERZ	16 Fahrten	–	–	5:30–18:30	–	–		
112	Lichtenstein – St. Egidien – Lobsdorf	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	9 Fahrten	–	–	6:00–16:00	–	–	nur an Schultage	
	Lichtenstein Bf – Heinrich-von-Kleist-Schule	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	22 Fahrten	–	–	5:00–17:30	–	–		
119	Crimmitschau – Meerane – Glauchau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	16 Fahrten	–	–	5:00–18:30	–	–	Fast komplett Einsatz Kleinbus	
120	Hohenstein-Ernstthal – Waldenburg	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	14 Fahrten	–	–	5:30–18:30	–	–		
122	Hohenstein-Ernstthal – Limbach-Oberfrohna	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	7 Fahrten	–	–	7:30–17:00	–	–	nur an Schultage	
123	Waldenburg – Langenchursdorf – Falken – Limbach-Oberfrohna	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	2 Fp.	–	–	8:00–14:00	–	–		
	Langenchursdorf – Falken – Limbach-Oberfrohna	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	15 Fahrten	–	–	5:30–17:00	–	–		
124	Hohenstein-Ernstthal – Reichenbach – Callenberg – Langenchursdorf	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	20 Fahrten	–	–	6:00–17:00	–	–	Vorrangig Schülerverkehr	
125	Hohenstein-Ernstthal – Wüstenbrand – Oberlungwitz – Hohenstein-Ernstthal	LZ	31.12.2028	RVW		LZ C	23 Fahrten	–	–	5:30–17:00	–	–		
127	Limbach-Oberfrohna – Niederfrohna – Kaufungen – Wokelburg – Kaufungen	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	10 Fahrten	–	–	5:00–19:30	–	–		

Linie	Linienverlauf	AT	Genehmigungslaufzeit	verkehrt in VU1	VU2	Landkreise/Städte		Takt bzw. Fahrten im Landkreis Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Bemerkungen	Veränderungen zu 2019
129	Zwickau – Werdau – Steinpleis – Zwickau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	60-min Takt	120-min	120-min	4:30–21:30	6:30–20:30	6:30–20:30		
132	Wilkau-Haßlau – Cunsdorf – Niedercrinitz – Kirchberg	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		4 Fahrten	–	–	6:00–7:00 & 12:30–14:00	–	–	nur an Schultagen	
133	Zwickau – Dennheritz – Meerane – Gößnitz	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z, TH	4 Fp.	–	–	6:00–18:00	–	–	Einsatz Kleinbus	
	Zwickau – Dennheritz – Meerane	LZ	31.12.2035	RVW		LZ, Z	Z	5 Fp.	–	–	5:00–19:00	–	–	Einsatz Kleinbus	
135	Zwickau – Reinsdorf – Friedrichsgrün – Wilkau-Haßlau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	60-min Takt	120-min	120-min	4:30–21:30	9:00–21:00	9:00–21:00	samstags, sonntags & 24.+31.12. Einsatz Kleinbus	
136	Zwickau – Wilkau-Haßlau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	60-min Takt	–	–	6:00–24:00	–	–	PlusBus	
	Zwickau – Wilkau-Haßlau – Kirchberg – Bärenwalde	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	60-min Takt	120-min	120-min	4:30–21:30	6:30–22:30	7:30–21:30	PlusBus	
137A	Wilkau-Haßlau – Culitzsch	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		60-min Takt	120-min	120-min	6:00–20:00	8:00–16:30	8:00–16:30	TaktBus	ehem. Linie 137 in Äste aufgeteilt
137B	Wilkau-Haßlau – Silberstraße	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		60-min Takt	120-min	120-min	5:30–19:30	8:00–16:30	8:00–16:30	TaktBus	ehem. Linie 137 in Äste aufgeteilt
137C	Wilkau-Haßlau – Am Schmelzbach	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		60-min Takt	120-min	–	5:30–20:00	7:30–16:00	–	TaktBus	ehem. Linie 137 in Äste aufgeteilt
137D	Wilkau-Haßlau – Haara	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		60-min Takt	120-min	–	6:30–19:00	7:30–14:00	–	TaktBus	ehem. Linie 137 in Äste aufgeteilt
137E	Wilkau-Haßlau – Rosenthal	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		60-min Takt	120-min	–	6:30–19:30	7:30–14:30	–	TaktBus	ehem. Linie 137 in Äste aufgeteilt
138	Zwickau – Mülsen – Neuschönburg (Marienau)	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	ca.60-min Takt	–	–	5:00–19:00	–	–		
	Zwickau – Mülsen – Neuschönburg	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	–	6 Fp.	–	–	6:30–17:30	–		
140	Zwickau – Mülsen – Thurm	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	10 Fahrten	–	–	6:00–19:00	–	–		
	Mülsen – Thurm	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	19 Fahrten	–	–	5:00–17:00	–	–		
141	Zwickau Neumarkt – Reinsdorf – Vielau – Wildenfels – Hartenstein – Langenbach	LZ	31.12.2035	RVW		LZ,	Z	ca. 30-min Takt	6 Fp.	4 Fp.	4:30–20:00	–	–		mehr Fahrten, Oberhohndorf entfällt
	Zwickau Neumarkt – Oberhohndorf – Reinsdorf – Vielau – Wildenfels – Hartenstein	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	–	120-min Takt	120-min Takt	–	7:00–20:30	9:30–19:00	sonntags Einsatz Kleinbus	
142	Wildenfels – Zschocken – Thierfeld – Hartenstein	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		19 Fahrten	–	–	5:30–17:00	–	–	vorrangig Schülerverkehr	
143	Zwickau – Ebersbrunn – Hirschfeld	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	ca. 120-min Takt	–	–	5:00–20:00	–	–		
146	Bärenwalde – Rothenkirchen	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	V	120-min Takt	–	–	5:00–18:30	–	–		
147	Kirchberg – Bärenwalde – Obercrinitz	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		3 Fahrten	–	–	7:00–14:30	–	–	nur an Schultagen	
149	Wildenfels – Burkersdorf – Kirchberg	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		11 Fahrten	–	–	6:00–16:00	–	–		
	Burkersdorf – Kirchberg	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		16 Fahrten	–	–	5:30–19:30	–	–		
152	Zwickau – Lichtenstein – Oberlungwitz – Chemnitz-Schönau	LZ	31.12.2028	RVW		LZ,	Z, C	7 Fp.	3 Fp.	3 Fp.	5:30–21:00	9:30–21:00	9:00–21:30	In den Sommerferien Mo-Fr Sonderfahrplan	

Linie	Linienverlauf	AT	Genehmigungslaufzeit	VU1	VU2	verkehrt in Landkreise/Städte		Takt bzw. Fahrten im Landkreis Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Bemerkungen	Veränderungen zu 2019
	Zwickau, Mülsen St Jacob, Lichtenstein	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	25 Fp.	15 Fahrten	7 Fp.	5:00–21:00	8:00–20:00	10:00–21:30		PlusBus 152 ersetzt Linie 139
154	Kirchberg – Giegenrün	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		13 Fahrten	–	–	6:30–17:00	–	–		
156	Zwickau – Wilkau-Haßlau – Silberstraße – Weißbach – Burkersdorf – Kirchberg	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	16 Fahrten	–	–	–	–	–		
	Silberstraße – Weißbach – Burkersdorf – Kirchberg	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	–	120-min Takt	120-min Takt	–	11:00–16:00	11:00–16:00		
157	Wilkau-Haßlau – Wildenfels – Hartenstein	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		5 Fahrten	–	–	5:30–14:30	–	–	nur an Schultagen	
158	Crimmitschau – Lauenhain – Crimmitschau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		13 Fahrten	–	–	6:30–19:00	–	–		
159	Zwickau – Dänkritz – Crimmitschau (Frankenhausen)	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	22 Fahrten	–	–	5:30–19:00	–	–		
160	Werdau – Crimmitschau – Frankenhausen – Gößau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		ca. 60-min Takt	3 Fp.	3 Fp.	4:00–19:30	8:00–18:30	8:00–18:30	nach Gößau nur Einzelfahrten	
	Werdau – Crimmitschau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		–	3 Fp.	3 Fp.	7:30–19:30	7:30–19:30	7:30–19:30		
161	Werdau Bf – Friedenssiedlung – Königswalde – Hartmannsdorf	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	19 Fahrten	–	–	6:00–18:00	–	–		
162	Werdau – Beiersdorf – Neumark	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	V	18 Fahrten	–	–	5:30–17:30	–	–	teilweise Einsatz Kleinbus	
163	Werdau – Leubnitz (– Forst – Werdau)	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		13 Fahrten	–	–	6:00–17:30	–	–		
164	Werdau – Langenbernsdorf – Trünzig – Langenbernsdorf – Werdau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		12 Fahrten	–	–	4:30–18:30	–	–		
165	Werdau – Langenhessen – Langenbernsdorf – Großpillingsdorf	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		15 Fahrten	–	–	5:30–17:30	–	–	teilweise Einsatz Kleinbus	
166	Werdau – Fraureuth – Greiz	LZ	31.12.2035	RVW	PRG	LZ	TH	ca. 60-min Takt mit Verstärkern	4 Fp.	4 Fp.	4:30–18:30	10:00–19:00	10:00–19:00	neue Linie	ehem. 166, grenzüberschreitend bis Greiz. PRG als VU2
170	Meerane – Ponitz – Crimmitschau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	TH	5,5 Fp.	–	–	5:30–18:30	–	–	Einsatz Kleinbus	
171	Crimmitschau – Blankenhain – Großpillingsdorf – Seelingstädt	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	TH	21 Fahrten	–	–	5:30–18:30	–	–		
173	Zwickau – Crossen – Thurm	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	26 Fahrten	6 Fp.	120-min Takt	5:00–21:30	8:00–19:00	11:00–17:30	teilweise Einsatz Rufbus, Z Pölbitz - Z HBF an Schultagen	
177	Kirchberg – Hirschberg – Bärenwalde	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		52 Fahrten (teilweise im Takt)	–	–	5:00–19:00	–	–	immer Teilstreckenbedienung, keine Geamtstrecke	
181	Zwickau – Lichtenstein – Schönfels – Neumark – Reichenbach	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z, V	26 Fahrten	–	–	5:00–21:00	–	–	Ergänzt durch Linie 29 der SVZ, teilweise Einsatz Rufbus	
182	Schönau – Wildenfels – Grünau – Langenbach	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		9 Fahrten	–	–	5:30–15:00	–	–	nur an Schultagen	
191	Lugau – Oberlungwitz – Hohenstein-Ernstthal	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	ERZ	5 Fp.	–	–	6:00–16:30	–	–		
251	Chemnitz-Schönau – Mittelbach – Oberlungwitz – Hohenstein-Ernstthal	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	C	Fahrten + Verstärker Schulzeit	6 Fp.	5 Fp.	4:30–19:30	8:00–19:00	13:30–19:30	In den Sommerferien Mo-Fr Sonderfahrplan/ALiTa	PlusBus mit Bahnanschluss am Bf

Linie	Linienverlauf	AT	Genehmigungslaufzeit	VU1	VU2	verkehrt in Landkreise/Städte		Takt bzw. Fahrten im Landkreis Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Bemerkungen	Veränderungen zu 2019
															Hohenstein-Ernstthal
	Chemnitz-Schönau – Mittelbach	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	C	3 Fp.	ca. 60-min Takt	ca. 60-min Takt	20:00–23:00	5:00–23:30	5:00–23:30	Einsatz Rufbus	
252	Chemnitz, Schönau – Wüstenbrand – Oberlungwitz – Gersdorf – Lichtenstein	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	C	27 Fahrten	–	–	5:30–17:00	–	–		ehem. 125
253	Chemnitz-Schönau – Rabensdorf – Limbach-Oberfrohna	LZ	31.12.2028	RVW		LZ	C	ca. 60-min Takt	ca. 120-min Takt	ca. 120-min Takt	5:00–20:30	8:00–20:30	10:00–20:00	In den Sommerferien Mo-Fr Sonderfahrplan	
256	Hohenstein-Ernstthal – Pleißa – Limbach-Oberfrohna – Bräunsdorf	LZ	31.12.2028	RVW		LZ		Ca. 60-min Takt in HVZ	ca. 120-min Takt	120-min Takt mit einer Lücke	5:00–21:00	7:00–17:00	9:00–7:00		neu/TaktBus, neu auch Wochenendverkehr
101	Glauchau, Bahnhof – Schönbörnchen, Südhang	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		ca. 60-min Takt	–	–	8:00–18:00	–	–	Einsatz Kleinbus	
102	Glauchau, Friedenshöhe – Glauchau, Bahnhof	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		2 Fp.	–	–	8:30–10:30	–	–	Einsatz Kleinbus, nur Montag, Mittwoch & Freitag	
128	Crimmitschau, Bahnhof – Frankenhauser Siedlung – Gewerbegebiet – Crimmitschau, Bahnhof	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		13 Fahrten (teilweise im 60/120-min Takt)	–	–	5:30–18:30	–	–	3 Fp. über Sonnensiedlung	
168	Stadtverkehr Werdau	LZ	31.12.2030	BHW		LZ		10 Fahrten (8–11 & 14–17 Uhr ca. 60-min Takt)	–	–	8:00–17:30	–	–		
526	Bahnersatzverkehr Chemnitz – Limbach-Oberfrohna	ZVMS	29.11.2029	RVW		LZ	C	60-min Takt (abends Taktlücke)	120-min Takt	120-min Takt	5:00–23:30	5:00–23:30	5:00–23:30		
Linie 1	Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal: Bahnhof – Hüttengrund – Bahnhof – Sonnenstraße – Wüstenbrand – Bahnhof	LZ	21.12.2028	RVW		LZ		17 Fahrten	2 Fahrten	2 Fahrten	6:00–18:30	12:30–16:00	12:30–16:00	unterschiedliche Linienverläufe	
Linie 2	Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal: Bahnhof – Ernst-Thälmann-Siedlung – Fritz-Heckert-Siedlung – Bahnhof	LZ	21.12.2028	RVW		LZ		6 Fahrten	–	–	8:30–17:30	–	–		
Linie 3	Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal: Bahnhof - Hüttengrund - Am Viertel - Bahnhof	LZ	21.12.2028	RVW		LZ		8 Fahrten	2 Fahrten	2Fahrten	7:00 – 18:00	12:00-15:00	12:00-15:00		
Linie C1	Stadtverkehr Limbach-Oberfrohna: Citybus	LZ	21.12.2028	FRI		LZ		30-min Takt (9–13 Uhr 15-min Takt)	60-min Takt	–	8:00–18:30	9:00–17:00	–		
Linie C2	Stadtverkehr Limbach-Oberfrohna: Citybus	LZ	21.12.2028	FRI		LZ		30-min Takt	60-min Takt	–	8:00–18:30	8:30–15:30	–		
Stadtverkehr Zwickau, Linie 10	Stadtverkehr Zwickau Wilkau-Haßlau – Cainsdorf, Gemeindeverwaltung	Z	30.11.2029	SVZ		Z	LZ	30-min Takt HVZ, sonst 60-min	60-min	60-min	4:30–20:00	5:00–21:00	5:00–21:00		
	Stadtverkehr Zwickau Cainsdorf, Gemeindeverwaltung – Planitz, Markt	Z	30.11.2029	SVZ		Z		30-min Takt HVZ	30–60-min	60-min	4:00–0:00	5:00–0:00	5:00–0:00		
	Stadtverkehr Zwickau Planitz, Markt – Hauptbahnhof	Z	30.11.2029	SVZ		Z		10-min Takt HVZ	15–30-min	30-min	3:00–0:30	4:30–0:30	5:30–23:30		

Linie	Linienverlauf	AT	Genehmigungslaufzeit	VU1	VU2	verkehrt in Landkreise/Städte		Takt bzw. Fahrten im Landkreis Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Bemerkungen	Veränderungen zu 2019
	Stadtverkehr Zwickau Hauptbahnhof – Neumarkt	Z	30.11.2029	SVZ		Z		10-min Takt HVZ	15-min	30-min	3:30–0:00	4:30–0:00	5:00–23:30		
	Stadtverkehr Zwickau Neumarkt – Weißenborn	Z	30.11.2029	SVZ		Z		40-min Takt HVZ	60-min	60-min	4:30–23:00	6:00–23:00	7:00–23:00		
	Stadtverkehr Zwickau Neumarkt – Frühlingsstraße	Z	30.11.2029	SVZ		Z		40-min Takt HVZ	60-min	60-min	5:00–23:30	5:30–23:30	6:30–23:00		
	Stadtverkehr Zwickau Frühlingsstraße – Niederhohndorf	Z	30.11.2029	SVZ		Z		40-min Takt HVZ	60-min	60-min	5:00–23:30	5:30–23:30	6:30–23:00	Sa, So & Ftg Einsatz Rufbus	
Stadtverkehr Zwickau, Linie 13	Stadtverkehr Zwickau Neumarkt – Wilkau-Haßlau	Z	30.11.2029	SVZ		Z	LZ	60-min Takt	60-min	60-min	–	5:00–24:00	5:00–24:00		
Stadtverkehr Zwickau, Linie 18	Stadtverkehr Zwickau Neumarkt – Georgplatz (Fernblick) – Königswalde	Z	30.11.2029	SVZ		Z	LZ	ca. 60-min	ca. 120-min	ca. 120-min	5:00–23:00	7:30–23:00	8:00–23:00	Sa + So abends Einsatz Kleinbus	
	Stadtverkehr Zwickau Königswalde – Hartmannsdorf	Z	30.11.2029	SVZ		Z		ca. 60-min	–	–	6:00–19:30	–	–	Einsatz Rufbus	
Stadtverkehr Zwickau, Linie 21	Stadtverkehr Zwickau Neumarkt – Georgplatz – Brand	Z	30.11.2029	SVZ		Z		60-min Takt	120-min	120-min	5:00–22:30	6:30–22:00	7:00–22:00	teilweise Einsatz ALiTA	
	Stadtverkehr Zwickau Brand – Steinpleis – Weißenbrunn – Mühlensteig	Z	30.11.2029	SVZ		Z,	LZ	60-min Takt mit Lücken	–	–	6:00–18:00	–	–		
Stadtverkehr Zwickau, Linie 26	Stadtverkehr Zwickau, Baikal – Lichtentanne, Kirche	Z	30.11.2029	SVZ		Z	LZ	4 Fahrten	–	–	6:30–16:00	–	–	nur an Schultagen	
Stadtverkehr Zwickau, Linie 29	Zwickau – Neumarkt – Lichtentanne – Stern	Z	30.11.2029	SVZ		Z	LZ	30-min Takt	60-min	60-min	4:00–23:00	7:00–23:00	7:00–23:00	Ergänzt durch Linie 181 der RVW	
Stadtverkehr Zwickau ,Linie A	Stadtverkehr Zwickau Marienthal – Neuplanitz – Cainsdorf – Wilkau-Haßlau – Hauptmarkt	Z	30.11.2029	SVZ		Z	LZ	–	60-min	60-min	–	0:30–4:30	0:30–4:30	nicht 25.12.2019, 1.1., 10.4. & 18.11.2020	
801	Zwickau–Marienthal, Lindenhof – Weißenbrunn – Lichtentanne, Schule	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	2/2	–	–	–	–	–		
802	Zwickau, Planitz – Ebersbrunn – Cainsdorf – Wilkau-Haßlau	LZ	08.08.2028	KAI		LZ	Z	3/3	–	–	–	–	–		
803	Thurm, Wende – Niedermülsen – Schlunzig – Mosel – Oberrothenbach – Crossen, Haus der Freundschaft	LZ	31.12.2035	RVW*		LZ		1/3	–	–	–	–	–		
804	Wilkau-Haßlau, Gymnasium – Reinsdorf – Mülsen – Ortmannsdorf – Marienau, Wendestelle	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	0/1	–	–	–	–	–		
805	Reinsdorf, Wendestelle Oberdorf – Vielau, Grundschule	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		1/1	–	–	–	–	–		
807	Silberstraße – Weißenburg – Reinsdorf – Wildenfels – Hartenstein	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		9/4	–	–	–	–	–		

Linie	Linienverlauf	AT	Genehmigungslaufzeit	VU1	VU2	verkehrt in Landkreise/Städte		Takt bzw. Fahrten im Landkreis Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Bemerkungen	Veränderungen zu 2019
808	Thurm, Wendestelle – Mülsen – Reinsdorf – Wilkau-Haßlau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	4/3	–	–	–	–	–		
809	Grünau, Steinbruch – Langenbach – Weißbach – Burkersdorf – Niedercrinitz – Kirchberg, Gymnasium	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		1/4	–	–	–	–	–		
810	Fraureuth – Beiersdorf – Altrottmannsdorf – Schönfels – Lichtenstein – Stern	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		1/2	–	–	–	–	–		
812	Weißenbrunn – Steinpleis – Werdau – Langenhessen – Neukirchen – Crimmitschau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		1/2	–	–	–	–	–		
813	Hartmannsdorf, Gerätehaus – Königswalde – Langenhessen – Werdau, Bahnhof	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	0/3	–	–	–	–	–		
814	Crimmitschau, Schulstraße – Frankenhausen – Blankenhain	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		9/8	–	–	–	–	–	teilweise Einsatz Taxi/Kleinbus	
815	Langenbernsdorf – Trünzig – Leubnitz – Werdau, Gedächtnisplatz	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		1/2	–	–	–	–	–		
821	Lobsdorf, Wendestelle – Niederlungwitz – Glauchau, Robert-Koch-Siedlung	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		1/0	–	–	–	–	–		
822	Ebersbach, Warthestraße – Reinholdshain – Niederlungwitz – Glauchau, Robert-Koch-Siedlung	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		2/4	–	–	–	–	–		
823	Glauchau – Wernsdorf – Thurm – Glauchau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ	Z	2/3	–	–	–	–	–		
825	Waldenburg – Oberwiera – Schönberg – Pfaffroda – Meerane	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		2/4	–	–	–	–	–		
826	Meerane, Neue Apotheke – Pfaffroda, Wendeplatz	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		3/0	–	–	–	–	–		
828	Dennheritz – Niederschindmaas – Schönbörnchen – Glauchau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		½	–	–	–	–	–		
829	Waldenburg – Remse – Weidensdorf – Lipprandis – Meerane – Glauchau	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		2/3	–	–	–	–	–		
830	Waldenburg – Schlagwitz – Schwaben – Dürrensdorf – Franken – Niederwinkel	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		2/6	–	–	–	–	–		
831	Niederwinkel – Waldenburg, Eurogymnasium	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		1/1	–	–	–	–	–		
832	Limbach-Oberfrohna, Uhlandstr. – Wolkenburg – Waldenburg	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		2/0	–	–	–	–	–		
836	Waldenburg – Oberwiera – Schönberg – Pfaffroda – Weidensdorf – Remse	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		3/4	–	–	–	–	–		
838	Glauchau, Bahnhof – Reinholdshain – Kleinschindorf – Remse, Colosseum	LZ	31.12.2035	RVW		LZ		1/0	–	–	–	–	–		
840	Wolkenburg – Kaufungen – Rußdorf	LZ	31.12.2028	RVW		LZ		3/4	–	–	–	–	–		
20	Greiz – Teichwolframsdorf – Seelingstädt	Greiz	–	PRG		LZ	TH	25 Fahrten	–	–	6:00–9:00 & 12:00–18:00	–	–		
21	Chemnitz-Center – Zentralhaltestelle – Chemnitz Center – Röhrsdorf – Löbenhainer Str. – Limbach-Oberfrohna	C	31.12.2029	CVAG		LZ	C	ca. 60-min Takt	ca. 60-min Takt mit Lücken	ca. 120-min Takt	5:30–23:00	7:30–21:30	7:30–21:30	in den Sommerferien Mo–Fr Sonderfahrplan	
	Chemnitz-Borna – Chemnitz Center – Röhrsdorf – Löbenhainer Str.	C	31.12.2029	CVAG		LZ	C	12 Fp. (ohne Schülerverkehr 2 Fp.)	ca. 60-min Takt mit Lücken	ca. 120-min Takt mit Lücken	6:30–23:30	6:00–23:30	6:00–23:30	Stadtverkehr, in den Sommerferien Mo–Fr Sonderfahrplan	

Linie	Linienverlauf	AT	Genehmigungslaufzeit	VU1	VU2	verkehrt in Landkreise/Städte		Takt bzw. Fahrten im Landkreis Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Bemerkungen	Veränderungen zu 2019
	Chemnitz-Ebersdorf – Zentralhaltestelle – Chemnitz Center	C	31.12.2029	CVAG		LZ	C	insgesamt ca. 10-min Takt	insgesamt ca. 15-min Takt	insgesamt ca. 20-min Takt	4:30–23:30	4:30–23:30	4:30–23:30	Stadtverkehr, in den Sommerferien Mo–Fr Sonderfahrplan	
41	Chemnitz-Schönau – Chemnitz-Reichenbrand – Chemnitz-Grüna – Hohenstein-Ernstthal	C	31.12.2029	CVAG		LZ	C	ca. 60-min Takt mit Verstärkern	ca. 120-min Takt	ca. 120-min Takt	5:00–20:30	9:00–20:30	10:00–20:30	in den Sommerferien Mo–Fr Sonderfahrplan	
	Chemnitz-Schönau – Chemnitz-Reichenbrand – Chemnitz-Grüna	C	31.12.2029	CVAG		LZ	C	ca. 60-min Takt mit Verstärkern	ca. 120-min Takt mit Verstärkern	ca. 120-min Takt mit Verstärkern	4:00–23:30	5:00–23:30	6:00–23:30	Stadtverkehr, in den Sommerferien Mo–Fr Sonderfahrplan	
	Chemnitz-Schönau – Chemnitz-Reichenbrand	C	31.12.2029	CVAG		LZ	C	insgesamt ca. 10-min Takt	insgesamt ca. 20-min Takt	insgesamt ca. 30-min Takt	4:00–24:00	4:00–24:00	4:00–24:00	Stadtverkehr, in den Sommerferien Mo- Fr Sonderfahrplan	
193	Oberlungwitz – Lugau – Stollberg	ERZ	31.12.2029	RVE		LZ	ERZ	5 Fp.	–	–	5:00–17:00	–	–		
	Lugau – Stollberg	ERZ	31.12.2029	RVE		LZ	ERZ	12 Fahrten	1 Fp.	1 Fp.	5:00–21:30	10:00–19:00 & 18:30–19:00	8:00 – 8:30 & 18:30 – 19:00		
195	Lugau – Erlbach-Kirchberg – Oelsnitz	ERZ	31.12.2029	RVE		LZ	ERZ	11 Fahrten	–	–	6:00–9:00 & 13:00–17:00	–	–	vorrangig Schülerverkehr	
198	(Hohndorf) – Gersdorf – Lugau – Stollberg	ERZ	31.12.2029	RVE		LZ	ERZ	23 Fahrten	–	–	5:00–9:00 & 13:00–20:00	–	–		
199	(Mülsen St. Jacob) – Lichtenstein – Oelsnitz (Erzgeb) – Stollberg	ERZ	31.12.2029	RVE		LZ	ERZ	19 Fahrten (gemeinsamer Abschnitt ca. 60-min Takt)	–	–	5:00–20:00	–	–		
	Lichtenstein – Oelsnitz (Erzgeb) – Lugau	ERZ	31.12.2029	RVE		LZ	ERZ	14 Fahrten (gemeinsamer Abschnitt ca. 60-min Takt)	ca. 120-min Takt mit Taktwechsel	ca. 120-min Takt	5:00–20:00	8:00–18:30	10:30–20:00		
213	Gera – Werdau – (Zwickau)	Greiz	–	PIE		LZ	Z, TH	8 Fp.	2 Fp.	–	6:00–19:00	7:30–13:00	–		
325	Altenburg – Waldenburg	ABG	–	THS		LZ	TH	2 Fp.	–	–	9:00–10:30 & 17:30–18:30	–	–	Einsatz Kleinbus	
354	Crimmitschau – Heyersdorf – Thonhausen	ABG	–	THS		LZ	TH	1 Fp.	–	–	8:30–9:30 & 11:30–12:00	–	–	Einsatz Kleinbus, nur Mittwoch & Freitag	
360	Aue – Schneeberg – Zwickau	ERZ	31.12.2029	RVE		LZ	ERZ	6 Fp.	–	–	5:30–19:00	–	–		
629	Busbahn Penig – Narsdorf – Rochlitz – Geithain	MSN	31.07.2030	RBM		MSN	LL	120-min Takt	120-min Takt	120-min Takt	5:00–22:00	5:00–22:00	5:00–22:00	Bahnersatzverkehr	
629	Busbahn Glauchau – Narsdorf	MSN	31.07.2030	RBM		LZ	MSN, LL	120-min Takt	120-min Takt	120-min Takt	5:30–21:00	5:30–21:00	5:30–21:00	Bahnersatzverkehr	
629	Busbahn Wechselburg – Penig	MSN	31.07.2030	RBM		MSN		2 Fp.	–	–	13:00–17:00	–	–	Bahnersatzverkehr	
629	Lunzenau – Narsdorf – Penig	MSN	31.07.2030	RBM		MSN	LL	Einzelfahrten	Einzelfahrten	Einzelfahrten	4:00–5:00	4:00–5:00	4:00–5:00	Bahnersatzverkehr	
657	Mittweida – Burgstädt – Limbach-Oberfrohna	MSN	31.07.2030	RBM		LZ	MSN	60-min Takt mit Verstärkern	120-min Takt	120-min Takt	4:30–19:30	7:30–19:00	7:30–19:00		
657	Burgstädt – Limbach-Oberfrohna	MSN	31.07.2030	RBM		LZ	MSN	60-min Takt mit Lücken	–	–	5:00–8:00 & 13:30–20:30	–	–		

Linie	Linienverlauf	AT	Genehmigungslaufzeit	VU1	VU2	verkehrt in Landkreise/Städte		Takt bzw. Fahrten im Landkreis Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Mo-Fr	Sa	So/Ftg	Bemerkungen	Veränderungen zu 2019
611	Niederfrohna – Tauscha – Chursdorf – Burgstädt – Mohsdorf	MSN	31.07.2030	RBM		LZ	MSN	01-Mar	–	–	–	–	–		
824	Neumark – Cunsdorf/Schönbach – Brunn – Reuth – Gospersgrün – Neumark	ZVV	12.10.2029	POB		LZ	V	02-Feb	–	–	–	–	–		

Anlage 10: Erreichbarkeit der Zentralen Orte – Fahrplan 2024/25

GZV – Grundzentraler Verbund
GZ – Grundzentrum
MZV – Mittelzentraler Verbund
MZ – Mittelzentrum
FP – Fahrtenpaare
Bef.-Zeit – Beförderungszeit in Minuten

Zentralität	Gemeinde/ Stadt		MZV-Silberberg Aue-Bad Schlema	Oberzentrum Chemnitz	Oberzentrum Zwickau	Mittelzentrum Crimmitschau	Mittelzentrum Glauchau	Mittelzentrum Limbach-Oberfrohna	Mittelzentrum Werdau	Mittelzentraler Verbund (Hohenstein-E., Lichtenstein, Oberlungwitz)
MZ	Crimmitschau	Linie			S5/S5X				S5/S5X	
		FP (Mo-Fr)			17				17	
		Bef.-Zeit			21/14				10/6	
MZ	Glauchau	Linie		RE3/RB30	RE3/RB30 /S5/S5X					RE3/RB30
		FP (Mo-Fr)		43	43/3					43
		Bef.-Zeit		21/30	10/16					8/9
GZ	Hartenstein	Linie	141 u. RB 95	141	RB 95				RB95 u. S5X	
		FP (Mo-Fr)	18	21	18				8	
		Bef.-Zeit	13-37	41	23				37	
MZV	Hohenstein-Ernstthal	Linie		RE3/RB30	RE3/RB30		RE3/RB 30			
		FP (Mo-Fr)		43	43		43			
		Bef.-Zeit		12/20	19/27		9/10			
GZ	Kirchberg	Linie			136					
		FP (Mo-Fr)			23					
		Bef.-Zeit			35					
MZV	Lichtenstein/Sa.	Linie			152					152/115
		FP (Mo-Fr)			23					27
		Bef.-Zeit			24					22/29
MZ	Limbach-Oberfrohna	Linie		526						256/122
		FP (Mo-Fr)		23						11/2
		Bef.-Zeit		34						33/40
GZ	Meerane	Linie			RE1 od. RB 37 u. RB 30/133	RB37 u. S5 od. u. S5X/170 /106	RE1/RB 37/105			RE1 od. RB37 u. RB30
		FP (Mo-Fr)			8/9/5	10/5/3	8/10/24			8/9
		Bef.-Zeit			36/40/34	27	8/10/28			22/26
MZV	Oberlungwitz	Linie		251 od. 152 u. RB30 od.RE3/116 od. 119 u. RE3	152/251 u. RE3					116/251
		FP (Mo-Fr)		22/11	16/16					16/18
		Bef.-Zeit		42/47	57/41					19/14

GZ	Walden-burg	Linie			112/629	629 u. RB30 od. u. S5
		FP (Mo-Fr)			14/18	17
		Bef.-Zeit			32/19	78/60
MZ	Werdau	Linie		129 od. S5/S5X	S5/S5X	RB2/S5/S5X
		FP (Mo-Fr)		17/28	7/8	10/9/8
		Bef.-Zeit		28/10	10/6	9/11/8
GZ	Wildenfels	Linie		141		
		FP (Mo-Fr)		20		
		Bef.-Zeit		42		
OZ	Zwickau	Linie	RE3/RB30			
		FP (Mo-Fr)	17/25			
		Bef.-Zeit	31/46			

Anlage 11: Karte Verknüpfungspunkte

