Nahverkehrsplan[1] für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau 5. Fortschreibung – Einzeldarstellung

Teil A – Allgemeine Rahmenbedingungen

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 1
Abbildungsverzeichnis 3
Tabellenverzeichnis 4
Abkürzungsverzeichnis 5
1 Bestandsaufnahme 8
1.1 Planerische und rechtliche Rahmenbedingungen 8
1.1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen 8
1.1.2 Übergeordnete Rahmenpläne 10
1.1.3 Strategische Umweltprüfung (SUP) 11
1.2 Raumstrukturentwicklung 12
1.2.1 Raumstruktur und Zentrale Orte 12
1.3 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung 14
1.3.1 Bevölkerungsdichte 14
1.3.2 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung 15
1.3.3 Demografische Entwicklung 17
1.3.4 Schüler 19
1.4 Verkehrsangebot und Nachfrage 21
1.4.1 Fernverkehr 21
1.4.2 Schienenpersonennahverkehr 21
1.4.3 Öffentlicher Straßengebundener Personennahverkehr 32
1.4.4 Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Regionen 35
1.5 Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen 38
1.5.1 Organisationsstruktur 38
1.5.2 Beteiligungen/Gesellschaften 39
1.5.3 Verbundtarif 40
1.5.4 Information und Service 41
2 Verkehrsprognose 45
3 Ziele und Leitbild 46
3.1 Nachhaltigkeit 48
3.2 Interoperabilität 50

[1] *Hinweis: In diesem Dokument (Nahverkehrsplan) wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit ausschließlich die männliche Form verwendet. Sie bezieht sich in der Regel auf Personen aller Geschlechter (männlich/weiblich/divers).*

4 Rahmenplanung 51
4.1 Barrierefreiheit im ÖSPV 51
4.1.1 Vorgaben des PBefG 51
4.1.2 Voraussetzungen und Zielstellungen 52
4.2 Bedienstandards im Nahverkehrsraum Chemnitz/ Zwickau 56
4.2.1 ÖPNV-Netzebenen 56
4.2.2 Bedienzeiträume 63
4.2.3 Mindestbedienstandards 64
4.2.4 Mindesterschließung 66
4.2.5 Verbindungsqualität 67
4.2.6 Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten 68
4.2.7 Kommunikation/ Information 73
4.2.8 Ausblick Digitalisierung 74
4.2.9 Ergänzende Verkehrsangebote im VMS 75
4.2.10 Intermodale Schnittstellen 78
4.3 Schülerbeförderung 78
4.4 SPNV-Konzeption und Maßnahmen 79
4.4.1 Übergeordnete Vorgaben der Regionalplanung zum SPNV 79
4.4.2 Chemnitzer Modell – Innovation, Investition, Wettbewerb 80
4.4.3 Elektronetz Mittelsachsen 89
4.4.4 Mitteldeutsches S-Bahn-Netz 92
4.4.5 Chemnitz – Leipzig 94
4.4.6 Regionale Erschließungslinien 95
4.4.7 Reaktivierung Bahnstrecken 98
4.4.8 Fernverkehr – Deutschlandtakt 99
4.5 Haltestelleninfrastruktur 101
4.5.1 SPNV-Haltepunkte – Barrierefreier Ausbau 101
4.5.2 SPNV-Haltepunkte – Neubaumaßnahmen 102
4.6 Fahrzeuge 102
4.6.1 Neubau Betriebshof 103
5 Finanzierung 105
5.1 Finanzierungsquellen des ZVMS 105
5.2 Kostenermittlung 107
5.2.1 Barrierefreier Ausbau – Haltestelleninfrastruktur 107
5.2.2 Fahrzeugbeschaffung 108
5.2.3 Telematiksystem des VMS 109
Anlagenverzeichnis 110

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vergabe und Finanzierung öffentlicher Personenverkehrsleistungen (gemäß VO (EG) 1370/2007).. 9
Abbildung 2: Raumstruktur und zentrale Orte..... 13
Abbildung 3: Raum- und Bevölkerungsstruktur und deren Bevölkerungsanteile 31.12.2024 15
Abbildung 4: Altersstruktur im Verbundraum und Freistaat Sachsen (2019 innen, 2024 außen) 18
Abbildung 5: Demografische Entwicklung nach Altersgruppen 19
Abbildung 6: Entwicklung der durchschnittlichen Schülerzahl mit Besitz eines Bildungstickets (*Einführung des Bildungstickets im August 2021)..... 20
Abbildung 7: Verkehrsverträge ab Dezember 2026..... 25
Abbildung 8: Leistungsanteile der im Verbundraum verkehrenden EVU (Fpl 2024)..... 26
Abbildung 9: SPNV-Nachfrage (werktags, abschnittskonkret)..... 31
Abbildung 10: PlusBus- und TaktBus-Linien im VMS-Gebiet (Stand 12/2025)..... 33
Abbildung 11: Verkehrswege im Verbundgebiet und zu benachbarten Regionen (Stand 2025) 35
Abbildung 12: EgroNet – Kooperationsverbund..... 36
Abbildung 13: Tarifzonenplan des VMS-Verbundgebietes (Stand 2025)..... 41
Abbildung 14: Verteilung der Vertriebsstellen im Gebiet des VMS (Stand Dez. 2025) 43
Abbildung 15: Übersicht Mobilitätseinschränkungen 52
Abbildung 16: Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei Aufstellung des Nahverkehrsplanes 53
Abbildung 17: ÖPNV-Netzebenen im Verbundraum Chemnitz/Zwickau 56
Abbildung 18: PlusBus 60
Abbildung 19: Aktuelle Zeitschiene der schrittweisen Umsetzung des Chemnitzer Modell 81
Abbildung 20: Chemnitzer Modell – Stufe 3 – einbezogene Linien..... 82
Abbildung 21: geplanter Streckenverlauf; Chemnitzer Modell – Stufe 3..... 84
Abbildung 22: Chemnitzer Modell – Stufe 4 84
Abbildung 23: Planfeststellungsabschnitte (PFA) Chemnitzer Modell Stufe 4 Chemnitz – Limbach-Oberfrohna . 85
Abbildung 24: Chemnitzer Modell – Stufe 5 87
Abbildung 25: geplanter Streckenverlauf; Chemnitzer Modell – Stufe 5..... 88
Abbildung 26: Ausschnitt Sachsen-Franken-Magistrale im Bereich des ZVMS..... 90
Abbildung 27: Linienverlauf RB 45 91
Abbildung 28: S 5 / S 5X – Einbindung des ZVMS in das MDSB-Netz..... 92
Abbildung 29: Linienverlauf RE6 im VMS..... 94
Abbildung 30: Regionale Erschließungslinien im ZVMS..... 96
Abbildung 31: Ausschnitt Netzgrafik Deutschlandtakt (Stand 10. Juni 2025, Quelle: BMVI) 100
Abbildung 32: Citylink im Einsatz (Bildquelle: VMS)..... 103

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Raumstrukturdaten ZVMS-Gebiet ... 14
Tabelle 2: Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung Verbundraum Chemnitz/Zwickau 2019 - 2025 ... 16
Tabelle 3: Bevölkerungsprognose für den Verbundraum Chemnitz/Zwickau bis 2035 ... 17
Tabelle 4: Entwicklung Anzahl Schulen und Schüler für den Verbundraum Chemnitz/Zwickau 2019 zu 2025 ... 19
Tabelle 5: Übersicht Schüler mit Bildungsticket im VMS inkl. Berufsschüler ... 20
Tabelle 6: Zuordnung der im SPNV bedienten Strecken (Stand 2025) ... 21
Tabelle 7: Detaillierte Angebotsdarstellung (Stand: Jahresfahrplan 2024) ... 26
Tabelle 8: Übersicht SPNV-Fahrzeuge ab 2025 ... 29
Tabelle 9: Mindestens einzuhaltende Kriterien für vorgesehene PlusBus- und TaktBus-Linien des Grundnetzes gemäß Anlage 6 der ÖPNVFinVO (Fassung vom 06.07.2019) ... 32
Tabelle 10: Übersicht der größten ÖSPV-Unternehmen im Verbund ... 34
Tabelle 11: Verbundgrenzen überschreitende ÖSPV-Linien mit Aufgabenträger im VMS (Stand 2024/25) ... 37
Tabelle 12: Servicezentren des VMS und seiner Partnerunternehmen ... 44
Tabelle 13: Prognosegrundlage für die Verkehrsprognose ... 45
Tabelle 14: Angebotskriterien PlusBus und TaktBus ... 59
Tabelle 15: Kriterien zur Fahrgastinformation und Kommunikation für PlusBus und TaktBus ... 60
Tabelle 16: Bedienzeiträume im Verkehrsverbund ... 63
Tabelle 17: Haltestelleneinzugsbereiche nach zentralörtlicher Gliederung und Netzebenen ... 66
Tabelle 18: Verbindungsqualität im Verkehrsverbund ... 67
Tabelle 19: Liste des barrierefreien Ausbaus kleiner und mittlerer SPNV-Stationen ... 101
Tabelle 20: Neubaumaßnahmen – Zugangsstellen ... 102
Tabelle 21: Förderung von Fahrzeugneuanschaffungen (Bus) ... 108
Tabelle 22: Kosten – Aufbau Echtzeitsystem im VMS ... 109

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ALiTa	Anruflinientaxi
AT	Aufgabenträger
BAG ÖPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Bf.	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BITV	Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BO-Kraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BRD	Bundesrepublik Deutschland
CBC	City-Bahn Chemnitz GmbH
CM	Chemnitzer Modell
CVD	Clean Vehicle Directive
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EFRE	Europäische Fonds für Regionale Entwicklung
EGB	DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn
EMS	Elektronetz Mittelsachsen
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen
ERZ	Erzgebirgskreis
EW	Einwohner
EW/km²	Einwohner je Quadratkilometer
FEG	Freiberger Eisenbahngesellschaft
Fpl	Fahrplan
Fpl-km	Fahrplankilometer
FSV	Freigestellter Schülerverkehr
Ftg	Feiertag
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GZ	Grundzentrum
Hbf	Hauptbahnhof
HOAI	Honorarordnung für Architekten und Ingenieure

Hp	Haltepunkt
HST	Haltestelle
HVZ	Hauptverkehrszeit
IC	Intercity
ICE	Intercity-Express
ITCS	Intermodal Transport Control System
km²	Quadratkilometer
KMU	Klein-und mittelständische Unternehmen
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
Lph	Leistungsphase
LVP	Landesverkehrsplan
MIV	Motorisierter Individualverkehr
min	Minuten
MRB	Mitteldeutsche Regiobahn
MSN	Mittelsachsen (Landkreis)
MZ	Mittelzentrum
NFC	Near-Field-Communication-Technologie
NSN	Nordsachsen (Landkreis)
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFinAusG	Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr
ÖPNVFinVO	Verordnung zur Finanzierung des ÖPNV im Freistaat Sachsen
ÖPNVG	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
OZ	Oberzentrum
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PFA	Planfeststellungsabschnitt
Pkm	Personenkilometer
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regional-Express
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
RegioRBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem für den Regionalverkehr
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung

RL ÖPNV	Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr
ROG	Raumordnungsgesetz
RP	Regionalplan
SächsKomZG	Sächsisches Gesetz über kommunale Zusammenarbeit
SächsUVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen
SBS	Schülerbeförderungssatzung
SMIL	Sächsisches Staatsministerium für Infrastruktur und Landesentwicklung
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SPV	Schienenpersonenverkehr
SSB	Schmalspurbahn
SSOE	Sächsische Schweiz - Osterzgebirge (Landkreis)
Strab	Straßenbahn
Strkm	Streckenkilometer
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SUP	Strategische Umweltprüfung
sv-pfl.	sozialversicherungspflichtig
SVZ	Schwachverkehrszeit
TSI PRM	Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
TU	Technische Universität
UN-BRK	UN-Behindertenrechtskonvention
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VKS VMS	Verbundkommunikationssystem des VMS
VMZ	Verkehrsmanagementzentrale
WAI	Web Accessibility Initiative
WCAG	Web Content Accessibility Guidelines
Z	Zwickau
Zkm bzw. Zug-km	Zugkilometer
ZVMS	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen
ZVNL	Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig
ZVVO	Zweckverband Verkehrsverbund Ostsachsen
ZVV	Zweckverband ÖPNV Vogtland

1 Bestandsaufnahme

1.1 Planerische und rechtliche Rahmenbedingungen

1.1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen (NVP) unterliegt dem geltenden rechtlichen Rahmen und soll relevante übergeordnete Planungen berücksichtigen. Dabei sind vorranging das sächsische ÖPNV-Gesetz und die Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den Öffentlichen Personennahverkehr (VO Nahverkehrspläne für ÖPNV, Stand 2. März 2012) zu beachten. Die folgenden Rechtsnormen wirken ebenso auf die Erstellung des NVP:

- Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (Regelung von Vergabe und Finanzierung öffentlicher Personenverkehrsleistungen)
- Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) sowie UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK)
- Raumordnungsgesetz (ROG)
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG)
- Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG)
- Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG)
- Sächsisches Schulgesetz
- Verordnung zur Finanzierung des ÖPNV im Freistaat Sachsen (ÖPNVFinVO)
- Vorgaben auf Ebene der Zweckverbände beziehungsweise Aufgabenträger

Die VO (EG) 1370/2007 schafft den Rechtsrahmen für die Vergabe und Finanzierung öffentlicher Personenverkehrsleistungen. Möglich sind die Direktvergabe an einen internen Betreiber, die Beibehaltung der Eigenwirtschaftlichkeit über allgemeine Vorschrift oder eine EU-weite öffentliche Ausschreibung. Eine klare Trennung zwischen der zuständigen Administration und dem Dienstleister wird in der Praxis vorgeschrieben. Darüber hinaus regelt die VO (EG) 1370/2007 die Gewährung von Ausgleichsleistungen und von ausschließlichen Rechten für die Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen im ÖPNV im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (siehe Abbildung 1).

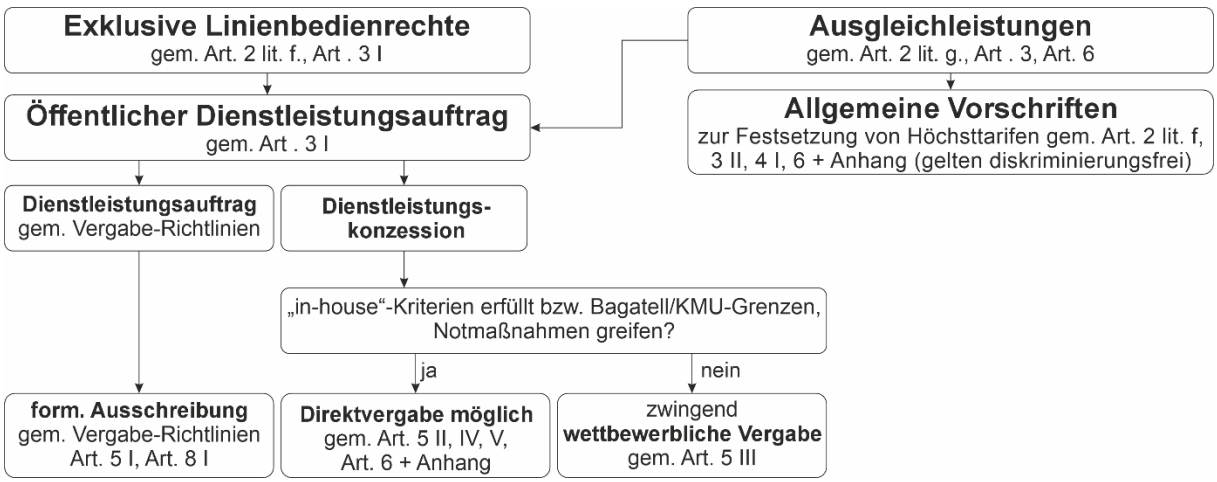


Abbildung 1: Vergabe und Finanzierung öffentlicher Personenverkehrsleistungen (gemäß VO (EG) 1370/2007)

Das BGG legt Mindestbedingungen darüber fest, wie Lebensbereiche (unter anderem das Nahverkehrssystem) zukünftig anzupassen sind, um die Teilhabe behinderter Menschen zu gewährleisten. Im PBefG wird als Ziel definiert, eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen. Den erreichten Sachstand, erforderliche Ausnahmen davon und das weitere Vorgehen sind im Nahverkehrsplan im Kapitel 4.1 dargestellt.

Die Ziele der raumordnerischen Planung (gemäß ROG) sind unter anderem die Vermeidung der Zersiedlung der Landschaft, die Aufrechterhaltung einer effektiven Infrastruktur, die Entwicklung der ländlichen Räume und eine Förderung der Erholungsgebiete. Diese Ziele sind durch den Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

Das RegG regelt den Finanzausgleich für die Kostenübernahme der Länder im SPNV. Mit den Regionalisierungsmitteln ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren. Die Finanzierungsmittel aus dem Regionalisierungsgesetz sind dynamisiert und bis 2031 festgeschrieben. Nachdem die Regionalisierungsmittel in Sachsen zwischen 2016 und 2021 um insgesamt 5,2 Prozent gesunken sind, erfolgt seit 2023 eine jährliche Dynamisierung um 1,4 Prozent bis 1,6 Prozent. Diese Dynamisierung liegt deutlich unterhalb der Kostenentwicklung im ÖPNV. Im SPNV sind die Kostensätze je Zugkilometer im Bereich des VMS zwischen 2019 und 2025 um 45 Prozent gestiegen. Dies liegt beispielsweise an Personal- und Energiekosten. Der Personalkostenindex SPNV des Bundesverbandes Schienennahverkehr verzeichnet zwischen 2020 und 2024 eine Steigerung von 15,5 Prozent. Der Preis für Bahnstrom stieg zwischen 2025 und 2021 um 76 Prozent, mit teilweise deutlich höheren zwischenzeitlichen Steigerungen in den Jahren 2022 und 2023 mit Preisen von bis zu 237 Prozent zu 2021[2]. Auch im Busverkehr sind deutliche Preissteigerungen zu verzeichnen. Diese betragen für veröffentliche Indizes etwa 27 Prozent bis 32 Prozent zwischen 2020 und 2024/25[3].

Gemäß GVFG gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Der Freistaat Sachsen stellt auf Basis dieser Mittel sein ÖPNV-Landesinvestitionsprogramm auf, für welches ein Teil der GVFG-Mittel verwendet wird. Für Großprojekte mit einem Investitionsvolumen über 50 Millionen Euro stellt der Bund ein besonderes ergänzendes Programm auf. Dieses beinhaltet ausschließlich Vorhaben zum Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart und nichtbundeseigenen Eisenbahnen, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und auf besonderem Bahnkörper geführt werden. Eine Fördervoraussetzung ist, dass das Vorhaben in einem Nahverkehrsplan oder einem gleichwertigen Plan vorgesehen ist.

Im PBefG wird ÖPNV an sich definiert, Genehmigungsverfahren beschrieben und Linienverkehre sowie Ausgleichsleistungen abgegrenzt. Das PBefG wirkt dabei auch als Rahmen für die nachstehende Landesgesetzgebung. Im § 8 erfolgt die Abgrenzung des ÖPNV. Dort wird auch die ausreichende Bedienung weitergehend mit Zielen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit verknüpft (§ 8, Abs. 3, Satz 1). Ebenso wird die Bereitstellung von Mobilitätsdaten (siehe § 3a) vorgeschrieben, deren Verfahren in der Mobilitätsdatenverordnung spezifiziert wird.

Im Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) werden Vorgaben der Clean Vehicle Directive (CVD) in nationales Recht überführt. Ab 1. Januar 2026 ist bei Beschaffungen von Bussen der Fahrzeugklasse M3, Klasse I (Stadtbusse mit hohem Stehplatzanteil) sowie A (Midibusse für maximal 22 Fahrgäste), ein Anteil von 65 Prozent sauberer Fahrzeuge (davon die Hälfte emissionsfreie Fahrzeuge) einzuhalten. Für kleinere Fahrzeuge zur Personenbeförderung wird ein Anteil von 38,5 Prozent als Ziel vorgegeben. Diese Quotierungen sind bis zunächst 2030 befristet und gelten weiter, sofern keine anderen Quoten beschlossen werden.

Im ÖPNV-Gesetz des Freistaates Sachsen werden Aufgabenträgerschaften, Vorgaben zum Nahverkehrsplan und Grundsätze der Finanzierung geregelt. Dieses wird durch weitere Verordnungen ergänzt. Im § 2 wird das Ziel definiert, dass „in verdichteten Räumen […] ein nachfrageorientierter Bedienungstakt vorzusehen“ ist, „dem öffentlichen Personennahverkehr […] in verdichteten Räumen der Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden“ soll und „die Bedienungsstandards für die verdichteten Räume […] im Rahmen der finanziellen

[2] DESTATIS Index GP19-3511154002
[3] BW-Index ÖPNV Straße (Verkehrsministerium Baden-Württemberg) und LBO-Index (Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen)

Leistungsfähigkeit mit abgestuften Bedienungskonzepten auch in den ländlichen Räumen angeboten werden“ sollen.

Gesetzliche Grundlage für die Schülerbeförderung ist § 23 Abs. 3 Sächsisches Schulgesetz. Träger der notwendigen Beförderung der Schüler auf dem Schulweg bei öffentlichen und staatlich genehmigten Ersatzschulen freier Träger sind der Landkreis oder die Kreisfreie Stadt, in deren Gebiet sich die Schule befindet. Einzelheiten sind durch Satzung zu regeln. Diese Pflichtaufgabe wurde am 1. Januar 2011 von den Landkreisen im Verkehrsverbund Mittelsachsen auf den ZVMS übertragen. Die kreisfreie Stadt Chemnitz nimmt die Aufgabe der Schülerbeförderung nach wie vor selbst wahr.

Die ÖPNVFinVO regelt die Aufteilung der durch den Freistaat Sachsen bereitgestellten finanziellen Mittel auf die Aufgabenträger des ÖPNV sowie deren Verwendung und die diesbezüglichen Nachweispflichten der Aufgabenträger. Darüber hinaus enthält sie Vorgaben zu Mindestbestellmengen im SPNV, zur Einrichtung von Plus- und TaktBus-Linien in den einzelnen Nahverkehrsräumen und Voraussetzungen für die Förderung von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur. Bis zur Vollendung des Chemnitzer Modells gelten die Voraussetzungen für die Förderung von Infrastruktur (mindestens 300.000 Personenkilometer je Streckenkilometer) nicht.

Der Nahverkehrsplan gibt die Rahmenbedingungen für eine Liniengenehmigung vor, welche nur im Einklang mit dem Nahverkehrsplan erteilt werden darf. Er trifft Aussagen zu Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes sowie zu den Anforderungen an die Umweltqualität und die Intermodalität der Verkehrsleistungen. Die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen sind im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.

Der Nahverkehrsplan berücksichtigt darüber hinaus die Ziele der raumordnerischen Planung gemäß ROG. Hervorzuheben sind dabei die Entwicklung des ländlichen Raums, die Vermeidung der Zersiedlung der Landschaft, die Aufrechterhaltung einer effektiven Infrastruktur und eine Förderung der Erholungsgebiete.

Die den Finanzierungsrahmen im Nahverkehrsraum (Verbundraum) bestimmenden Rahmenbedingungen sind im Kapitel 5 detailliert beschrieben.

Durch den Zweckverband selbst zugrunde gelegte Rahmenvorgaben finden sich unter anderem

- in der Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (Verbandssatzung), Stand 18. Juni 2024
- in der Satzung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen über die Schülerbeförderung und die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten (Schülerbeförderungssatzung – SBS), zuletzt geändert durch Satzung vom 26. März 2026.

1.1.2 Übergeordnete Rahmenpläne

Bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans waren raumplanerische Aspekte und deren Konsequenzen für den ÖPNV aus dem übergeordneten Regionalplan für die Region Chemnitz 2024 zu entnehmen.

Die übergeordnete Verkehrsplanung ist insbesondere dem Bundesverkehrswegeplan 2030 und dem Landesverkehrsplan (LVP) Sachsen 2030 zu entnehmen. Darin sind die verkehrspolitischen Ziele und zu fördernden Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr und die relevante Infrastruktur festgehalten.

Für den Verbundraum des VMS relevante Maßnahmen des Schienenverkehrs im „Vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans sind:

- Ausbau der Knotenpunkte Chemnitz und Zwickau,
- ABS Weimar – Gera – Gößnitz (Elektrifizierung) und
- ABS Leipzig – Chemnitz (Elektrifizierung Geithain – Chemnitz und Geithain – Bad Lausick - Leipzig).

Weiter konkretisiert werden diese Planungen durch den Deutschlandtakt (Zielfahrplan 2030 zum BVWP 2030[4]), der den übergeordneten planerischen Rahmen für den schienengebundenen Personenfern- und Nahverkehr definiert.

Der LVP Sachsen 2030 formuliert fünf Leitbilder:

[4] https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/BVWP/bundesverkehrswegeplan-2030-deutschlandtakt.html

- zukunftsweisende und an den Bedürfnissen der Menschen in allen Landesteilen orientierte Mobilität,
- leistungsfähiges, effizientes, sicheres, einfach zugängliches und multimodales Gesamtverkehrssystem,
- Nutzung von Digitalisierung und modernster Technik zur Vernetzung von Verkehrsmitteln und Verkehrsträgern,
- Umweltverträglichkeit und Ressourceneffizienz,
- stärkere Fokussierung auf die Lebensqualität in Stadt und Land sowie auf die Nahmobilität.

Durch die Verknüpfung und Koordinierung der Verkehrsträger und moderne Informations- und Kommunikationsmittel sollen mehr Flexibilität in der Mobilität erreicht und weitere Potenziale für den ÖPNV erschlossen werden. Im Vordergrund stehen der Erhalt der Infrastruktur und die intelligente Vernetzung der vorhandenen Strukturen und Technologien (z. B. Verkehrstelematik).

Zentrale Zielstellungen des LVPs zur Weiterentwicklung des ÖPNV sind

- die Sicherung der Daseinsvorsorge durch ein angemessenes ÖPNV-Angebot insbesondere im ländlichen Raum;
- die Sicherung der Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten und touristisch relevanten Standorten,
- die Gewährleistung einer bezahlbaren und barrierefreien Mobilität,
- die Nutzung von Innovationen und Potenzialen der Digitalisierung,
- die Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Gesamtpersonenverkehr und
- die Reduzierung von Umweltbelastungen, insbesondere in den Ballungszentren.

Das „Chemnitzer Modell“ ist weiterhin Investitionsschwerpunkt des Freistaates Sachsen im Verbundraum des VMS.

Handlungsempfehlungen der LVP Sachsen 2030 sind zum Teil im aktuellen Koalitionsvertrag 2024 – 2029 enthalten und wurden den aktuellen Rahmenbedingungen (zum Beispiel dem Deutschlandticket) angepasst:

- Gründung einer Landesnahverkehrsgesellschaft als Aufgabenträger für den SPNV und Träger eines sachsenweiten Verbundtarifes
- Schaffen eines Zugangs zum Taktverkehr für 80 Prozent der sächsischen Bevölkerung (Evaluation der Plus- und TaktBus-Linien, Ergänzung durch On-Demand-Zubringer)
- Weiterentwicklung des Bildungstickets für alle Schüler im Freistaat Sachsen
- Schaffen eines Rechtsrahmens für Drittnutzerfinanzierung des ÖPNV
- Weiterentwicklung des Landesinvestitionsprogrammes zu einem überjährigen „Förderinstrument ÖPNV“
- Vereinfachung des Sächsischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
- Fortsetzung der laufenden Umsetzungen zur SPNV-Reaktivierung (im Verbundgebiet: Marienberg-Pockau-Lengefeld)
- Erprobung des autonomen Fahrens

Der BVWP, der LVP und die im Koalitionsvertrag beschriebenen Vorhaben der Staatsregierung spiegeln die planerischen Rahmenbedingungen im ÖPNV für die Gültigkeitsdauer der Fortschreibung wider.

1.1.3 Strategische Umweltprüfung (SUP)

Die Pflicht der Strategischen Umweltprüfung (SUP) bei der Nahverkehrsplanerstellung ist durch das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen (SächsUVPG) gegeben und stellt eine Ergänzung des Bundesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) dar.

Die SUP ist demnach ein integrativer Bestandteil von öffentlichen Verfahren zur Aufstellung und Änderung von bestimmten Plänen und Programmen. Ziel der SUP ist es, auch für die planerische Entscheidungsebene durch eine frühzeitige Berücksichtigung von Umweltbelangen ein hohes Umweltschutzniveau sicherzustellen und mögliche Auswirkungen von Planungsansätzen auf die Umwelt aufzuzeigen.

Voraussetzung für die Durchführung einer SUP im Rahmen der Nahverkehrsplanung ist, dass der NVP für die jeweiligen Maßnahmen als „Rahmen setzend“ im Sinne der EU-Richtlinie 2001/42/EG anzusehen ist. Eine entsprechende Rahmensetzung ist allerdings nur auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) gegeben, denn nur hier entfaltet der NVP eine unmittelbare Bindungswirkung. Dementsprechend ist eine SUP nur für solche Maßnahmen durchzuführen, die unter den Anwendungsbereich des PBefG fallen.

1.2 Raumstrukturentwicklung

1.2.1 Raumstruktur und Zentrale Orte

Das Gebiet des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) befindet sich im Zentrum des Freistaats Sachsen. Die angrenzenden Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Freistaat sind der Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL) im Nordwesten, der Zweckverband Verkehrsverbund Ostsachsen (ZVVO, Zusammenschluss des ZVON mit dem ZVOE ab 1. Januar 2026) im Nordosten und Osten sowie der südwestlich gelegene Zweckverband ÖPNV Vogtland (ZVV). Über die Landesgrenzen Sachsens hinaus schließt der Verbundraum im Süden an die Tschechische Republik und im Westen an den Freistaat Thüringen an.

Als Zusammenschluss kommunaler Gebietskörperschaften setzt sich der ZVMS seit der Funktional- und Verwaltungsreform vom 1. August 2008 aus der kreisfreien Stadt Chemnitz und der Stadt Zwickau sowie den Landkreisen Erzgebirgskreis, Mittelsachsen und Zwickau zusammen.

Der Verbandssitz befindet sich in der Stadt Chemnitz. Sie ist die einwohnerstärkste Stadt im Verbundraum und befindet sich im Zentrum des Verbandsgebiets. In der raumplanerischen Hierarchisierung des Verbundraum übernimmt die Stadt ebenso wie die südwestlich gelegene Stadt Zwickau die Funktion eines Oberzentrums. Beide Städte sind zusammen mit Leipzig, Halle (Saale) und Dessau-Roßlau sowie Gera und Jena Kernstädte der europäischen „Metropolregion Mitteldeutschland“, die nachhaltige Mobilität als einen zentralen Schwerpunkt in ihrer Strategie nennt.

Die raumstrukturelle und raumordnerische Gliederung des Verbundraum ist in Abbildung 2 dargestellt sowie aufgabenträgerkonkret den Anlagen der Teilpläne zu entnehmen.

Der Raum zwischen beiden Städten – der hochverdichtete Landkreis Zwickau sowie der nördliche Teil des Erzgebirgskreises – bilden den gemeinsamen Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau. Unmittelbar daran schließt auch der Verdichtungsraum um den Städteverbund Silberberg mit den Städten Aue-Bad Schlema, Lauter-Bernsbach, Lößnitz, Schneeberg, Schwarzenberg an.

Der nördliche Teil des Verbundraum im Bereich der Städte Mittweida und Döbeln ist zum einen geprägt durch einen Raum mit starken urbanen Verdichtungsansätzen als Ausläufer zum Verdichtungsraum Chemnitz-Zwickau, zum anderen durch eine stark zersplitterte ländliche Siedlungsstruktur mit starker landwirtschaftlicher Nutzung auf ertragreichen Böden. Das Gebiet ist zudem durch seine engen Verflechtungsbeziehungen in die Räume Chemnitz sowie Dresden und Leipzig gekennzeichnet.

Der Bereich um die Stadt Freiberg im östlichen Teil des Zweckverbandgebiets ist ebenfalls durch Verdichtungsansätze, sowie eine günstige Lage mittig zwischen den Verdichtungsgebieten Chemnitz-Zwickau und der Landeshauptstadt Dresden gekennzeichnet. Die raumstrukturellen Entwicklungspotenziale aus dieser wirtschaftlich günstigen Lage sollen in Zukunft Ausstrahlung in weite Teile des Osterzgebirges finden und zur Entwicklung weiterer touristischer Potenziale beitragen.

Die südlichen Teile des Erzgebirgskreises sowie des Landkreises Mittelsachsen sind besonders durch ausgedehnte Wälder und ein bergiges Relief geprägt. Zudem ist das Erzgebirge als Welterbe „Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří“ auch ein wichtiger Anker der Industriekultur. Die Region bildet damit ein wichtiges Ziel für den Tourismus.

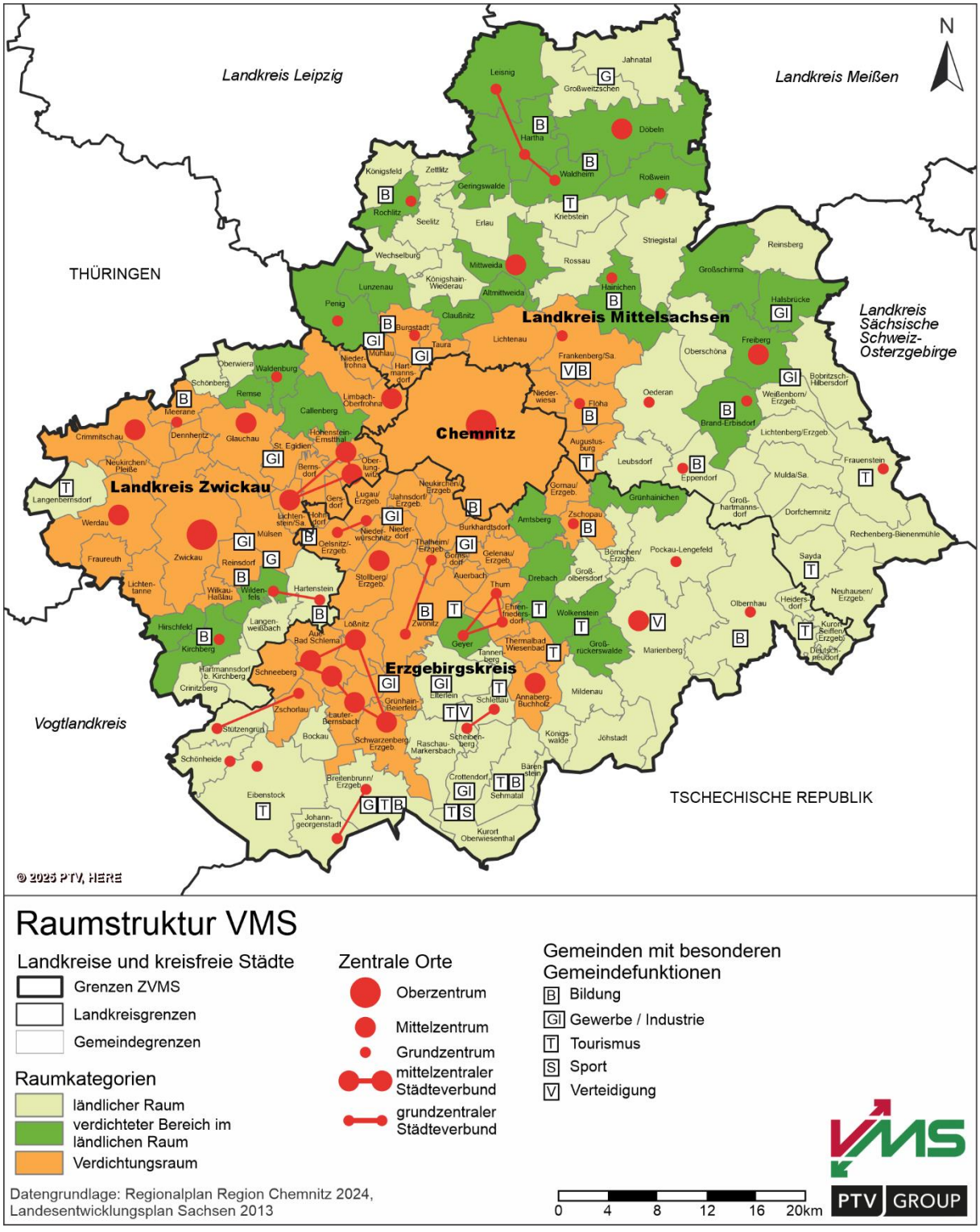


Abbildung 2: Raumstruktur und zentrale Orte

Die naturräumliche Gliederung des Verbundraumes spiegelt sich in der Trassierung der Verkehrswege wider. In der Erzgebirgsregion folgt diese den durch die Flüsse in weitestgehender Nord-Süd-Ausrichtung vorgegebenen Tälern. In den Tallagen verlaufen vor allem die Hauptverbindungsstraßen sowie das Schienennetz, die Ortschaften hingegen reichen hinauf bis in die Kammlagen und sind durch ein dichtes Straßennetz erschlossen.

1.3 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

1.3.1 Bevölkerungsdichte

Aus der dargelegten raumstrukturellen Gliederung im Verbundraum ergibt sich eine differenzierte Verteilung und Dichte der Bevölkerung.

Tabelle 1: Raumstrukturdaten ZVMS-Gebiet[5]

	Einwohner Stand: 31.12.2024	Fläche km²	Einwohnerdichte EW/ km²
Freistaat Sachsen	4.042.422	18.450	219
ZVMS	**1.167.236**	**5.116**	**228**
Chemnitz, Stadt	245.618	221,0	1.111
Erzgebirgskreis, LK	318.394	1.827,9	174
Mittelsachsen, LK	296.431	2.116,8	140
Zwickau, LK	306.793	949,8	323
Zwickau, LK[1]	219.383	847,2	259
Zwickau, Stadt	87.410	102,6	852

[1] *ohne Zwickau, Stadt*

In den Verdichtungsräumen des ZVMS leben 67 % der Einwohner des Verbundraum, die durchschnittliche Bevölkerungsdichte beträgt dort 456 Einwohner je Quadratkilometer (EW/km²) und liegt deutlich höher als der Durchschnitt des Verbundgebietes (228 EW/km²). Im hochverdichteten Bereich Chemnitz-Zwickau liegen diese Zahlen in den Oberzentren bei ca. 852 EW/km² in der Stadt Zwickau und bei ca. 1.111 EW/km² in Chemnitz. In den verdichteten Bereichen der Landkreise liegt die Einwohnerdichte zwischen 248 EW/km² im entsprechenden Teil des Landkreis Mittelsachsen und 435 EW/km² im Landkreis Zwickau. Der Verdichtungsraum des Erzgebirgskreises ordnet sich mit 314 EW/km² dazwischen ein.

Die Bevölkerungsanteile der verdichteten Bereiche im ländlichen Raum und des ländlichen Raums umfassen 16 % bzw. 18 % des Verbundraums. Die Teilräume mit urbanen Verdichtungsansätzen haben dabei eine durchschnittliche Bevölkerungsdichte von ca. 190 EW/km², in den zersiedelten ländlichen Bereichen liegt dieser Wert im Mittel bei etwas über 80 EW/km².

[5] Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen 2025

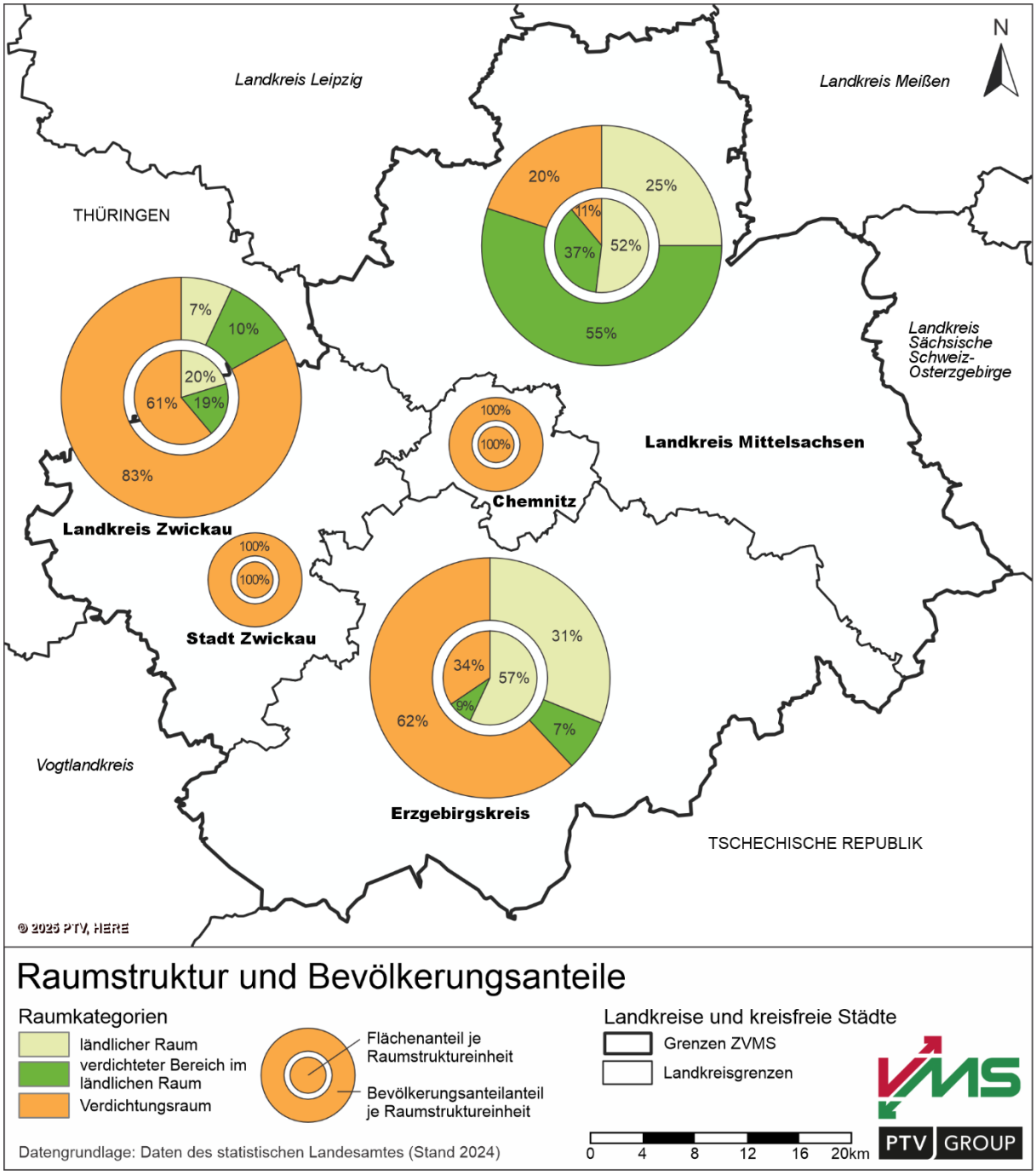


Abbildung 3: Raum- und Bevölkerungsstruktur und deren Bevölkerungsanteile 31.12.2024

Die besondere Verdichtung des Verbundraums wird noch einmal durch den Vergleich mit anderen Bezugsebenen deutlich. Im gesamten Verbundraum Mittelsachsen leben durchschnittlich 228 EW/km², im Freistaat Sachsen liegt die durchschnittliche Einwohnerdichte bei 219 EW/km² und auf Bundesebene bei 234 EW/km².

1.3.2 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung

Die Einwohnerzahl im Verbundraum des ZVMS entspricht mit gut 1,17 Mio.[6] knapp 29 % der Bevölkerung des Freistaates Sachsen. Vergleichend zu den vorangegangenen Fortschreibungen muss auch bei der aktuellen Betrachtung ein weiterer Rückgang der Einwohnerzahlen konstatiert werden. Der Anteil der Einwohner des

[6] Statistischen Landesamt des Freistaates Sachsen; Stand 31.12.2024

Verbundraum Chemnitz/Zwickau an allen Einwohnern des Freistaates Sachsen ist dabei ebenfalls rückläufig, gegenüber 2019 sank er um 0,8 Prozentpunkte.

In allen Teilen des Verbundraumes lässt sich ein Einwohnerrückgang verzeichnen. Während sich die Bevölkerung des Oberzentrums Chemnitz im vergangenen Zeitraum 2014 – 2019 noch positiv entwickelt hat, ist jetzt ein geringer Rückgang von -0,65 % zwischen 2019 und 2025 zu verzeichnen. Der größte Bevölkerungsschwund fand im Erzgebirgskreis statt. Insgesamt sank die Einwohnerzahl im Verbundraum um rund 41.400 Personen oder 3,4 % (Vergleichszeitraum 2014 – 2019: -2,1%)[7].

Die detaillierte Betrachtung der Entwicklung in einzelnen Gemeinden erfolgt in den Einzeldarstellungen für die ÖPNV-Aufgabenträger (Teil B).

Tabelle 2: Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung Verbundraum Chemnitz/Zwickau 2019 - 2025

Bezugsebene	Einwohner		Einwohnerentwicklung	
	2025 (31.12.2024)	2019 (31.12.2018)	absolut	anteilig
Freistaat Sachsen	4.042.422	4.077.937	-35.515	-0,87%
ZVMS	**1.167.236**	**1.208.649**	**-41.413**	**-3,43%**
Chemnitz, Stadt	245.618	247.237	-1.619	-0,65%
Erzgebirgskreis, LK	318.394	337.696	-19.302	-5,72%
Mittelsachsen, LK	296.431	306.185	-9.754	-3,19%
Zwickau, LK	306.793	317.531	-10.738	-3,38%
Zwickau, LK[1]	219.383	227.991	-8.608	-3,78%
Zwickau, Stadt	87.410	89.540	-2.130	-2,38%

[1] *ohne Zwickau, Stadt*

In den Landkreisen des Verbundraums haben die Bevölkerungsrückgänge weiter zugenommen. Lediglich der Landkreis Zwickau hat im Vergleich zum letzten Zeitraum (2014-2019) etwas weniger Einwohner verloren.

Auch die Entwicklung des gesamten Freistaates Sachsen ist in eine ähnliche Richtung verlaufen. Im Vergleichszeitraum konnte noch ein Bevölkerungswachstum von 0,8 % verzeichnet werden, was insbesondere den starken Zuwächsen in den Oberzentren Dresden und Leipzig zu verdanken war. Auch wenn für Dresden und Leipzig der Wachstumstrend anhielt, überstiegen im aktuellen Zeitraum die sinkenden Einwohnerzahlen des übrigen Freistaates die Gewinne.

Für den Gültigkeitszeitraum des NVP und darüber hinaus zeigt die aktuelle 8. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (RBV) für den Freistaat Sachsen einen steigenden Bevölkerungsrückgang. Die zugrunde gelegte RBV für den Vergleichszeitraum zeichnete ein optimistischeres Bild mit geringerem Rückgang. Für die Zeiträume 2025 – 2030 und 2030 – 2035 wird nun jeweils eine negative Entwicklung der Einwohnerzahlen von über 3 % im Verbundraum prognostiziert. Bei aktuell rund 1,17 Millionen Einwohnern im Verbundraum entspricht das in fünf Jahren einem Rückgang von etwa 35.000 Einwohnern, sodass für 2035 eine Einwohnerzahl von 1,13 Millionen Einwohnern prognostiziert wird.

[7] Hinweis: Der Vergleichszeitraum 2014 – 2019 umfasst 5 Jahre, während die Bevölkerungsentwicklung im Rahmen des aktuellen Nahverkehrsplans den Zeitraum 2019 – 2025 und damit 6 Jahre betrachtet.

Tabelle 3: Bevölkerungsprognose für den Verbundraum Chemnitz/Zwickau bis 2035

Bezugsebene	Entwicklung 2025 - 2030 Var. 2		Entwicklung 2030 - 2035 Var. 2	
	absolut	anteilig	absolut	anteilig
Freistaat Sachsen	-47.442	-1,2%	-96.840	-2,4%
ZVMS	**-42.866**	**-3,7%**	**-47.890**	**-4,3%**
Chemnitz, Stadt	-2.708	-1,1%	-8.340	-3,4%
Erzgebirgskreis, LK	-13.834	-4,3%	-15.570	-5,1%
Mittelsachsen, LK	-11.671	-3,9%	-11.150	-3,9%
Zwickau, LK	-14.653	-4,8%	-12.830	-4,4%

Die Stadt Chemnitz geht in ihrer eigenen Bevölkerungsvorausberechnung von einem Bevölkerungsstand zwischen 227.500 und 242.500 Personen im Jahr 2035 aus. Die Berechnung auf Landesebene trifft mit ihrer Prognose von 234.570 (Variante 2) den Wert damit etwa in der Mitte.

1.3.3 Demografische Entwicklung

Für Bewertungen und Prognosen im öffentlichen Nahverkehr ist die Altersstruktur der Bevölkerung eines der wesentlichen Merkmale.

Der Anteil der Gruppe der über 65-Jährigen (annähernd gleichzusetzen mit der Gruppe der Rentner) ist im Freistaat Sachsen im Vergleichszeitraum 2019 bis 2024 von 26,3 % auf 26,8 % leicht gestiegen. Im Verbundraum beträgt der Anstieg 0,2 Prozentpunkte auf 29,7 %. Der Anteil älterer Menschen liegt im Verbundraum über dem sächsischen Durchschnitt. Die fortschreitenden demografischen Veränderungen sind im Verbundraum des VMS etwas stärker ausgeprägt und entsprechend zu berücksichtigen. Insbesondere die ländlichen Gebiete außerhalb der großen Zentren stehen hierbei im Fokus.

Ein positiver Trend ist die Entwicklung der Bevölkerung in der Altersgruppe der Kinder (unter 6 Jahre) und Schüler (6 bis unter 18 Jahre): Der Anteil dieser Altersgruppe stieg im Betrachtungszeitraum 2019 bis 2024 sowohl im Freistaat Sachsen und in leicht abgeschwächter Form auch im VMS (von 15,7 % auf 16,1 % im Freistaat Sachsen sowie von 15,4 % auf 15,6 % im VMS). Deren Lebensbedingungen sollten so attraktiv gestaltet werden, dass eine Abwanderung junger Menschen aus dem Verbundraum vermieden und die Überalterung gebremst werden kann.

Die Abbildung 4 zeigt die Bevölkerungsentwicklung im Freistaat Sachsen insgesamt sowie speziell im Gebiet des VMS. Die Altersgruppen sind nach ÖPNV-relevanten Aspekten wie folgt gewählt:

- unter 6 Jahre:
  Kinder – Mobilität ausschließlich zusammen mit Bezugspersonen
- 6 bis unter 18 Jahre:
  Schüler und Azubis – mit zunehmendem Alter zunehmende Mobilität, Ausbildungs- und Freizeitverkehr
- 18 bis unter 25 Jahre:
  junge Leute (Azubis, Studierende, Erwerbstätige, Erwerbslose) – hohe Mobilität, Ausbildungs-, Berufspendel- und Freizeitverkehr
- 25 bis unter 65 Jahre:
  „Erwerbsalter“ (Erwerbstätige, Erwerbslose) – hohe Mobilität, Berufspendel- und Freizeitverkehr
- 65 bis unter 85 Jahre:
  mobile Ruheständler – abnehmende Mobilität, Freizeitverkehr
- 85 Jahre und älter:
  Hochbetagte – weiter abnehmende Mobilität, Freizeitverkehr

Die Aussagen zur Zuordnung zu Bevölkerungsgruppen beziehen sich auf die im Allgemeinen zu beobachtenden Aspekte und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Selbstverständlich kann auch ein über 85-Jähriger seine Zeit noch sehr mobil gestalten oder ein 35-Jähriger noch studieren usw.

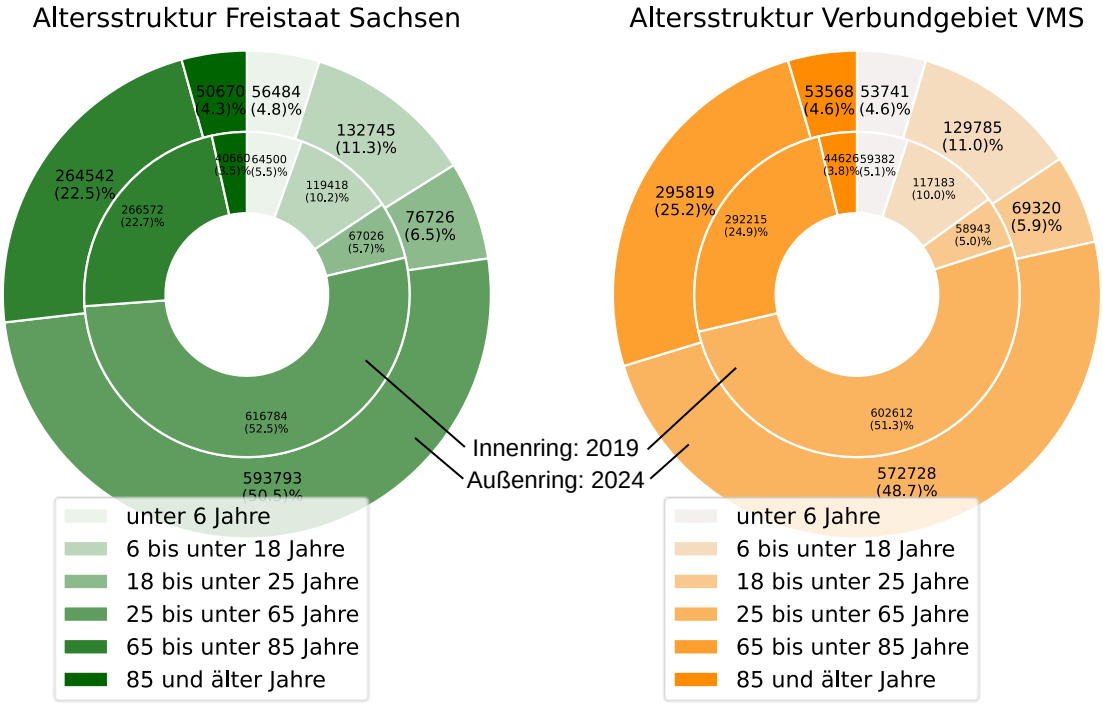


Abbildung 4: Altersstruktur im Verbundraum und Freistaat Sachsen (2019 innen, 2024 außen)

In der 8. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaates Sachsen (Stand Juni 2023) sind die voraussichtlichen Veränderungen der Bevölkerung im Raum des VMS bis 2040 aufgezeigt. Ausgangspunkt der Berechnungen war der Bevölkerungsbestand am 31. Dezember 2022.

Diese Prognose geht bis 2040 von einem gegenüber 2023 nicht weiterwachsendem Anteil Kinder und Schüler an der Gesamtbevölkerung aus. Der Anteil der Erwerbstätigen wird sich reduzieren (von 53,0 % auf 51,2 %). Entsprechend steigt der Anteil der über 64-jährigen (65 und älter) von 29,7 % auf 31,7 %. Im Gegensatz zu den Prognosen von 2019 wird in der aktuellen Vorausberechnung ein genereller Rückgang in allen Altersgruppen prognostiziert. Dieser Rückgang ist jedoch für die über 65-jährigen mit knapp 15.500 Menschen (gut vier Prozent) eindeutig geringer als für die anderen beiden Gruppen, für die jeweils über zehn Prozent Rückgang erwartet wird (über 24.000 Kinder und Jugendliche und fast 90.000 Personen im erwerbsfähigen Alter). Bei dieser dargestellten Bevölkerungsverteilung und einer weiterhin zunehmenden Verdichtung in den urbanen Bereichen lässt dies, vor allem in den ländlich geprägten Gebieten des Untersuchungsraums, eine massive Alterung erwarten.

Für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV in der Verbundraum verdeutlichen diese Zahlen die wachsende Bedeutung der Barrierefreiheit im ÖPNV.

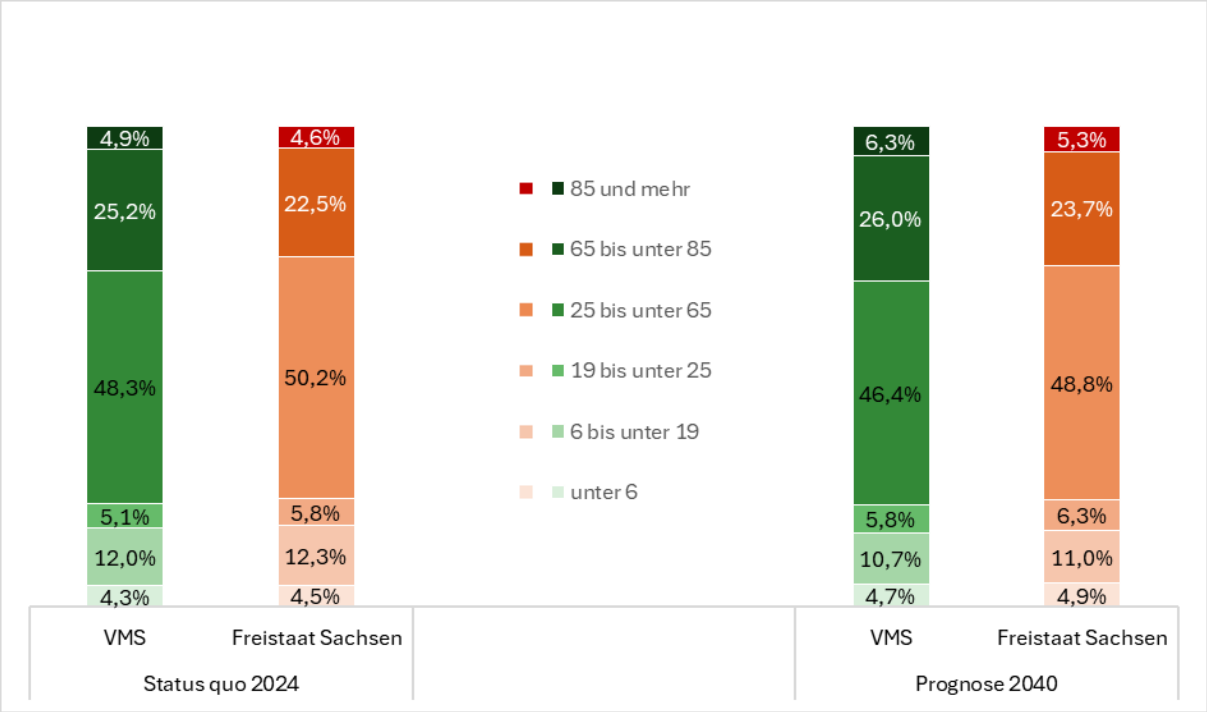


Abbildung 5: Demografische Entwicklung nach Altersgruppen

1.3.4 Schüler

Die Schülerzahl im Verbundraum stieg seit 2019 um 7,2 Prozent auf 116.344.

Tabelle 4: Entwicklung Anzahl Schulen und Schüler für den Verbundraum Chemnitz/Zwickau 2019 zu 2025[8]

Bezugsebene	Allgemeinbildende Schulen			Schüler (ohne Berufsschüler)			
	Anzahl		Entwicklung	Anzahl		Entwicklung	
	2024/25	2018/19	absolut	2024/25	2018/19	absolut	anteilig
VMS	504	488	16	116.344	107.986	8.358	**7,2%**
Chemnitz, Stadt	95	83	12	23.792	20.394	3.398	**14,3%**
Erzgebirgskreis	154	154	0	31.996	31.080	916	**2,9%**
Mittelsachsen	131	129	2	30.272	28.097	2.175	**7,2%**
Zwickau	124	122	2	30.284	28.415	1.869	**6,2%**
Zwickau, Landkreis (ohne Zwickau, Stadt)	97	95	2	22.867	21.621	1.246	**5,5%**
Zwickau, Stadt	27	27	0	7.417	6.794	623	**8,4%**

Im Verbundraum des ZVMS waren im Schuljahr 2024/2025 weiterhin rund 30.900 Berufsschüler an 73 Berufsschulen gemeldet. Damit stieg die Zahl der Berufsschüler im Vergleich zum Schuljahr 2018/2019 weiter um knapp 2,9 %.

Die Zahl der Studierenden im Verbundraum ist hingegen weiterhin rückläufig. Dabei stieg der Rückgang auf -10,4 % zwischen 2019 und 2024.

[8] Statistisches Landesamt des Freistaates Sachsen, Kamenz, Stand: 04.11.2025: Allgemeinb. Schulen, Klassen, Schüler, Voll- bzw. teilzeitbesch. Lehrpers., Schulart 3)-5), Gemeinden (GS 01.01.23) - Schuljahr 2024/2025

Mit der Einführung des Bildungstickets im August 2021 wurden die relationsbezogenen Schülertickets größtenteils ersetzt. Eine Auswertung der Schülerströme ist über diese Datengrundlage daher nicht mehr möglich.

Tabelle 5: Übersicht Schüler mit Bildungsticket im VMS inkl. Berufsschüler

Landkreis/Stadt	Gesamt Schüler 2024/2025	Schüler mit Bildungsticket (Anteil an Schülern gesamt)	Fahrschüler nach Beförderungsart
Erzgebirgskreis	37.662	36.131 (95,9%) davon Berufsschüler: 5.599	FSV: 1.250 (3,3%) Erstattung: 281 (0,7%)
Mittelsachsen	34.481	33.016 (95,8%) davon Berufsschüler: 4.202	FSV: 1.270 (3,7%) Erstattung: 195 (0,6%)
Zwickau (ohne Stadt)	26.506	24.651 (93,0%)	FSV: 1.523 (5,7%) Erstattung: 332 (1,2%)
Stadt Zwickau	11.344	k.A.	k.A.
Stadt Chemnitz	37.235	k.A.	k.A.

Abbildung 6 zeigt die Entwicklung der Anzahl von Schülern, die im Jahresdurchschnitt im Besitz eines Bildungstickets waren. Seit der Einführung 2021 stieg die Zahl der Bildungsticket-Besitzer stetig an, wobei die jährliche Zunahme zunehmend abflacht.

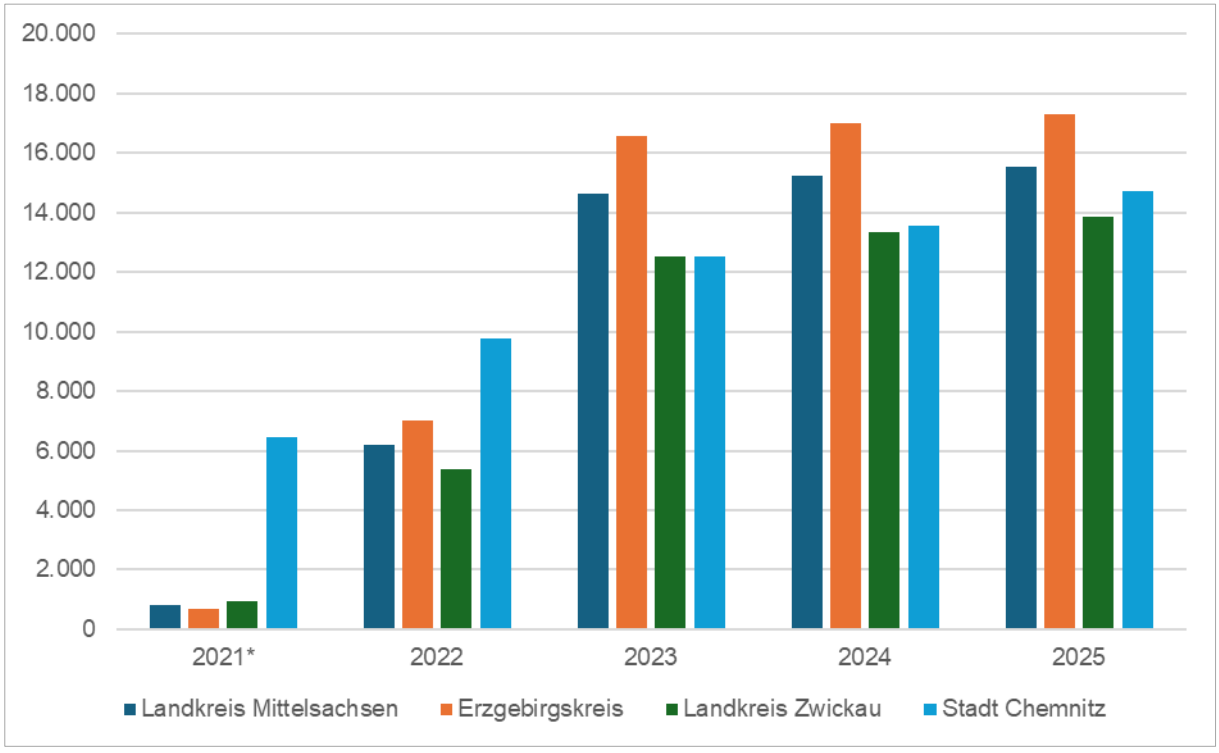


Abbildung 6: Entwicklung der durchschnittlichen Schülerzahl mit Besitz eines Bildungstickets (*Einführung des Bildungstickets im August 2021)

1.4 Verkehrsangebot und Nachfrage

1.4.1 Fernverkehr

Seit 2022 ist Chemnitz über einen IC an das Fernverkehrsnetz angeschlossen. Es verkehren täglich zwei Fahrtenpaare zwischen Chemnitz und Rostock über Dresden und Berlin. Die Finanzierung erfolgt aus für diesen Zweck zusätzlich vom Freistaat Sachsen bereitgestellten Mitteln. Darüber hinaus existiert aktuell kein qualifiziertes Angebot im Schienenpersonenfernverkehr.

Da SPFV-Angebote eigenwirtschaftlich erbracht werden und die Aufnahme eines solchen Angebotes eine unternehmerische Entscheidung der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, gibt es – mit Ausnahme politischer Appelle an die DB AG – keine Einflussmöglichkeiten des ZVMS. Dennoch werden für die Zukunft im Rahmen des Möglichen die Voraussetzungen für eine Wiederbelebung des SPFV geschaffen.

Weiterhin werden im Verbandgebiet eigenwirtschaftliche Leistungen im Fernbusverkehr angeboten. Diese Angebote sind tariflich nicht in den VMS-Tarif integriert und in der Beständigkeit sehr volatil, da sie von den wirtschaftlichen Gegebenheiten der Fernbusanbieter abhängen. Folgende Verbindungen wurden zum Stand 13.03.2026 angeboten:

- Chemnitz – Berlin 2 Verbindungen am Tag
- Chemnitz – Dresden 10 Verbindungen am Tag, Richtung Prag 5 Verbindungen am Tag
- Chemnitz – Nürnberg / München sowie Richtung Erfurt je 4 Verbindungen am Tag
- Zwickau – Berlin / Dresden / Nürnberg / Prag je eine Verbindung am Tag

1.4.2 Schienenpersonennahverkehr

1.4.2.1 Kategorisierung des SPNV-Netzes

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Rückgrat des ÖPNV im Raum des Verkehrsverbundes Mittelsachsen. Er verbindet beinahe alle wichtigen Zentren der Region miteinander.

Das SPNV-Netz bzw. SPNV-Angebot lässt sich nach den folgenden Kriterien kategorisieren:

a) nach der infrastrukturellen Zuordnung gemäß Landesentwicklungsplan (LEP) des Freistaates Sachsen

b) nach der Verbindungsfunktion

c) nach der verkehrlichen Zuordnung

Die Zuordnung der einzelnen Strecken zu den genannten Kriterien ist aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich:

Tabelle 6: Zuordnung der im SPNV bedienten Strecken (Stand 2025)

	LEP	Verbindungsfunktion					verkehrliche Funktion[9]				
	überregional	regional	OZ-OZ	Anbindung an OZ	MZ-MZ	Anbindung an MZ	nicht zentren-verbindend	RE	S-Bahn (ähnlich)	RB	SSB[10]
Sachsen-Franken-Magistrale: Dresden – Chemnitz – Zwickau – Plauen – Hof – Nürnberg	x		x	x	x	x		x	x		

[9] Stand: Jahresfahrplan 2025 (ab 15.12.2024)
[10] Bahn mit touristischem Schwerpunkt

	LEP	Verbindungsfunktion					verkehrliche Funktion[9]				
	überregional	regional	OZ-OZ	Anbindung an OZ	MZ-MZ	Anbindung an MZ	nicht zentren-verbindend	RE	S-Bahn (ähnlich)	RB	SSB[10]
Zwickau – Leipzig	x		x	x	x	x		(X) 11			
Chemnitz – Leipzig	x		x	x				x		x	
(Gera -) Gößnitz – Glauchau	x			x	x	x		x		x	
Chemnitz – Mittweida – Döbeln – Riesa	x			x	x	x			x	x	
Chemnitz - Thalheim - Aue		x		x	x	x			x		
Chemnitz – Flöha – Cranzahl / Olbernhau-Grünthal		x		x	x	x				x	
Freiberg – Holzhau		x				x				x	
Leipzig – Döbeln		x		x	x	x				x	
Cranzahl – Vejprty - *Chomutov*[12]		x					x			x	
Zwickau – Falkenstein (Vogtl)		x		x						x	
Chemnitz – Hainichen		x		x					x		
Chemnitz – Stollberg		x		x		x			x		
Stollberg – St.Egidien – Glauchau		x			x	x				x	
Cranzahl – Oberwiesenthal		x				(X) 13	x				x

Neben den oben aufgeführten Strecken gibt es im Verbundraum weitere Strecken, die allerdings nicht im SPNV bedient werden. In Klammern ist jeweils das Datum der Einstellung des SPNV vermerkt:

- Freiberg – Nossen (25.09.1977)
- Berthelsdorf – Brand Erbisdorf (01.06.1997)
- Annaberg-Buchholz unt Bf – Schwarzenberg (28.09.1997)
- Rochlitz – Narsdorf (28.05.2000)
- Wittgensdorf ob Bf – Limbach-Oberfrohna (28.05.2000)[14]
- Olbernhau-Grünthal – Neuhausen (09.06.2001)
- Glauchau – Rochlitz – Großbothen „Muldentalbahn“ (15.12.2002)
- Pockau-Lengefeld – Marienberg (14.12.2013)
- Döbeln – Meißen (13.12.2015)

[11] Express-S-Bahn-Linie S 5X mit RegionalExpress-Funktion
[12] Bestellter saisonaler Ausflugsverkehr der Erzgebirgsbahn, betrieben durch Die Länderbahn
[13] Anbindung zum MZ mit einmaligem Umstieg
[14] Heute in Form der PlusBus-Linie 526 weiterlebend und im Zuge des Chemnitzer Modell Stufe 4 zur Reaktivierung vorgesehen.

1.4.2.2 SPNV-Leistungen

Zur Sicherung einer ausreichenden und qualitativ hochwertigen Bedienung im SPNV hat der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen als Aufgabenträger für den SPNV die nachfolgend beschriebenen Verkehrsverträge abgeschlossen. (vgl. auch Abbildung 7).

Verkehrsverträge mit der Transdev GmbH

- Elektronetz Mittelsachsen (EMS) für die Linien RE 3 Dresden – Chemnitz – Zwickau – Hof, RB 30 Dresden – Chemnitz – Zwickau (mit zusätzlichen Leistungen der Linie RB 30 als RB 30V) und RB 45 Chemnitz – Döbeln – Riesa – Elsterwerda mit einer Laufzeit bis 14.12.2030 und dem EVU Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB) seit Juni 2016
- RE 6 Leipzig - Bad Lausick - Geithain - Burgstädt – Chemnitz mit einer Laufzeit bis 13.12.2031 mit der Möglichkeit der Verlängerung bis 2033 und dem EVU Transdev Regio Ost GmbH seit Juni 2024
- Dieselnetz Nordwestsachsen (DNWS) Teil B für die RB 110 Leipzig – Döbeln mit einer Laufzeit bis 13.12.2025 und dem EVU Transdev Regio Ost GmbH seit Juni 2016
  Während der Laufzeit des Nachtrages (14.12.2025 bis 12.12.2026) wird das Fahrplankonzept mit den Fahrlagen der künftigen S 1 Leipzig Miltitzer Allee – Leipzig Hbf (tief) – Leipzig Stötteritz – Borsdorf – Grimma – Döbeln gefahren (gemäß Zielkonzept MDSB 2025+). Die aktuell eingesetzten Dieselfahrzeuge werden voraussichtlich ab Dezember 2026 durch batterieelektrische Fahrzeuge ersetzt und die RB 110 dann in die S 1 integriert.

Diese Netze werden unter der einheitlichen Marke Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) betrieben. Im Elektronetz Mittelsachsen werden moderne Elektrotriebwagen des Typs Alstom Coradia Continental, welche sich im Eigentum des VMS befinden, eingesetzt. Im DNWS/RE 6 hingegen kommen bis Ende 2025 dieselbetriebene Züge unterschiedlicher Baureihen zum Einsatz. Ab 2026 werden auf der RE 6 dreiteilige Akku-Triebzüge der Marke Coradia-Continental eingesetzt. Auf der Linie RB 110, welche dann in die Leistung der S1 aufgeht, werden ab Ende 2026 zweiteilige Akku-Triebwagen des Typs Siemens Mireo eingesetzt.

Verkehrsverträge mit der DB Regio AG

Mit den Linien S 5 und S 5X ist Zwickau in das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz (MDSB I federführend durch den Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig – ZVNL) eingebunden. Dementsprechend ist der ZVMS auch Vertragspartner in dem mit der DB Regio AG hierzu abgeschlossenen Verkehrsvertrag. Dieser läuft bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026. Die Leistungen werden mit Elektrotriebzügen vom Typ Talent 2 des Herstellers Bombardier Transportation erbracht. Ab Dezember 2026 sind die S5 und die S5X teil des MDSB2025plus-Netzes, dessen Verkehrsvertrag bis Dezember 2038 läuft. Die Leistung wird dann von der Länderbahn GmbH erbracht. Es werden Elektro-Triebwagen des Typs Mireo des Herstellers Siemens eingesetzt werden.

Des Weiteren bestehen Verkehrsverträge mit der DB Regio AG zur Thüringer Linie RE 1TH Göttingen – Erfurt – Gera – Gößnitz – Glauchau mit einer Laufzeit bis Dezember 2028, sowie eine Vereinbarung zwischen ZVMS und ZVVO zur Finanzierung der bis Freiberg führenden Leistungen der Dresdner S-Bahn-Linie 3 (S 3) bis Dezember 2027.

Verkehrsvertrag mit der City-Bahn Chemnitz GmbH

Ein Verkehrsvertrag mit der City-Bahn Chemnitz GmbH (CBC) umfasst die Leistungen auf der Pilotstrecke des Chemnitzer Modells (CM) C 11 Chemnitz – Stollberg, sowie den Strecken nach Aue/Thalheim, Burgstädt, Mittweida und Hainichen. Zudem bedient die CBC im Vorlaufbetrieb die Linien RB 92 Stollberg – St. Egidien – Glauchau und RB 37 Glauchau – Gößnitz mit Dieseltriebwagen des Typs Regio-Shuttle RS 1 des Herstellers Stadler Rail. Diese Leistungen wurden zum 24. Februar 2020 werktags stündlich von St. Egidien zum Umsteigeknoten Glauchau verlängert.

Auf den weiteren Linien kommen sowohl Elektro-, als auch Zweikraftfahrzeuge[15] zum Einsatz: Auf der CM-Pilotstrecke werden Elektrofahrzeuge vom Typ Variobahn (Hersteller Adtranz und Bombardier Transportation) aus

[15] Zweikraftfahrzeuge sind Fzg., die über 2 Antriebssysteme verfügen. Im Gegensatz zu Hybridfzg. (wo beide Antriebssysteme auch zusammen genutzt werden können) gilt hier aber nur entweder-/oder.

dem Jahr 2002 eingesetzt. Die übrigen Strecken werden seit 2016 von modernen Zweikraftfahrzeugen des Typs ET/VT 690 Stadler Citylink bedient. Diese fahren im Straßenbahnnetz elektrisch und darüber hinaus mit Dieselantrieb.

Im Jahr 2016 wurden die Linienbezeichnungen des Chemnitzer Modells einheitlich mit „C“ benannt und durchnummeriert. Damit können in Zukunft bei der stufenweisen Erweiterung des Chemnitzer Modells einheitliche Bezeichnungen genutzt und ein Netzcharakter erzeugt werden. Bereits seit 2017 verkehren die Chemnitz Bahn-Linien C 13-15 bis zum Technopark und verbinden so den Campus der TU Chemnitz mit der Region. Mit der Inbetriebnahme der Stufe 2 des Chemnitzer Modells im Januar 2022 wurden die Linien C13 (Burgstädt – Aue) und C14 (Mittweida – Thalheim) über Chemnitz hinaus in Richtung Erzgebirge verlängert. Bis Thalheim ergeben beide Linien einen attraktiven Halbstunden-Takt, die C 13 fährt darüber hinaus stündlich bis nach Aue.

Der Verkehrsvertrag läuft bis Ende 2030 und beinhaltet Leistungen im Umfang von 2,59 Mio. Zug-km pro Jahr. Etwas mehr als 10 Prozent der Leistungen werden auf Straßenbahnstrecken nach BOStrab im Stadtgebiet Chemnitz erbracht.

Verkehrsverträge mit der DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn

Die Erzgebirgsbahn (EGB) ist eines von deutschlandweit sechs sogenannten RegioNetzen, die aus der im Jahr 2000 gestarteten Mittelstandsoffensive der DB AG hervorgegangen sind. Diese wirtschaften innerhalb des DB-Konzerns als mittelständische Unternehmen.

Der zwischen ZVMS und der DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn im Juni 2024 mit einer Laufzeit bis Dezember 2032 abgeschlossene Verkehrsvertrag umfasst folgende Linien:

- RB 80 Chemnitz – Annaberg-Buchholz – Cranzahl
- RB 81 Chemnitz – Pockau-Lengefeld – Olbernhau-Grünthal
- RB 95 Zwickau – Aue – Johanngeorgenstadt

Die im Jahresfahrplan 2024 bestellte Leistung beträgt 1,95 Mio. Zug-km.

Die bis 2017 ebenfalls zum Erzgebirgsnetz gehörende Linie RB 89 Chemnitz – Thalheim – Aue wurde aus dem Erzgebirgsnetz herausgelöst. Diese Strecke ist nach umfangreichen Modernisierungsmaßnahmen und der Schaffung einer Verbindung zum Chemnitzer Straßenbahnnetz als C 13/14-Linie in den Vertrag Chemnitzer Modell integriert worden.

Außerdem wurde die Erzgebirgsbahn mit saisonalen Verkehrsleistungen zwischen Cranzahl und dem tschechischen Vejprty beauftragt, diese werden allerdings durch Die Länderbahn GmbH als Subunternehmer im Rahmen einer Durchbindung nach Chomutov im Zuge der tschechischen Linie T 7 erbracht.

Die Erzgebirgsbahn erbringt alle Leistungen mit Dieseltriebwagen vom Typ Siemens Desiro (VT 642).

Leistungen der Die Länderbahn GmbH

Die Leistungen der RB 1 Zwickau – Falkenstein/Vogtl. – Klingenthal – Kraslice werden vollständig durch den Zweckverband ÖPNV Vogtland (ZVV) bestellt und finanziert. Die Finanzierung der auf dem Gebiet des ZVMS verkehrenden Leistungen der RB 2 Zwickau – Werdau – Plauen erfolgt teilweise durch den ZVV und teilweise – gemäß einer Vereinbarung zwischen ZVMS und ZVV – durch den ZVMS.

Die Leistungen der Linien RB 1 und 2 werden durch Die Länderbahn GmbH (DLB) unter ihrer Marke Vogtlandbahn mit Dieseltriebwagen des Typs Stadler Regio-Shuttle RS1 erbracht. Der Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit bis Dezember 2027.

Ab Dezember 2026 werden auch die Leistungen auf der S5 und die S5X von der Länderbahn erbracht. Diese, bis Ende 2026 noch von der DB Regio AG im „MDSB I“-Netz erbrachten Leistungen, sind dann Teil des MDSB2025plus-Netzes, dessen Verkehrsvertrag bis Dezember 2038 läuft. Es werden Elektro-Triebwagen des Typs Mireo des Herstellers Siemens eingesetzt werden.

Weitere Verträge

Weitere Verkehrsverträge bestehen mit der Freiberger Eisenbahngesellschaft (FEG) über die Erbringung von SPNV-Leistungen auf der Strecke Freiberg – Holzhau (Laufzeit bis Dezember 2036) und mit der Sächsischen

Dampfeisenbahngesellschaft (SDG) (Laufzeit bis Dezember 2037), deren Miteigentümer der VMS ist, über die Erbringung von SPNV-Leistungen auf der touristisch wichtigen Schmalspurbahn Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal. Darüber hinaus betreibt der VMS GmbH die etwa 1,2 km lange Drahtseilbahn Augustusburg, die den Bahnhof Erdmannsdorf-Augustusburg mit der Stadt Augustusburg verbindet.

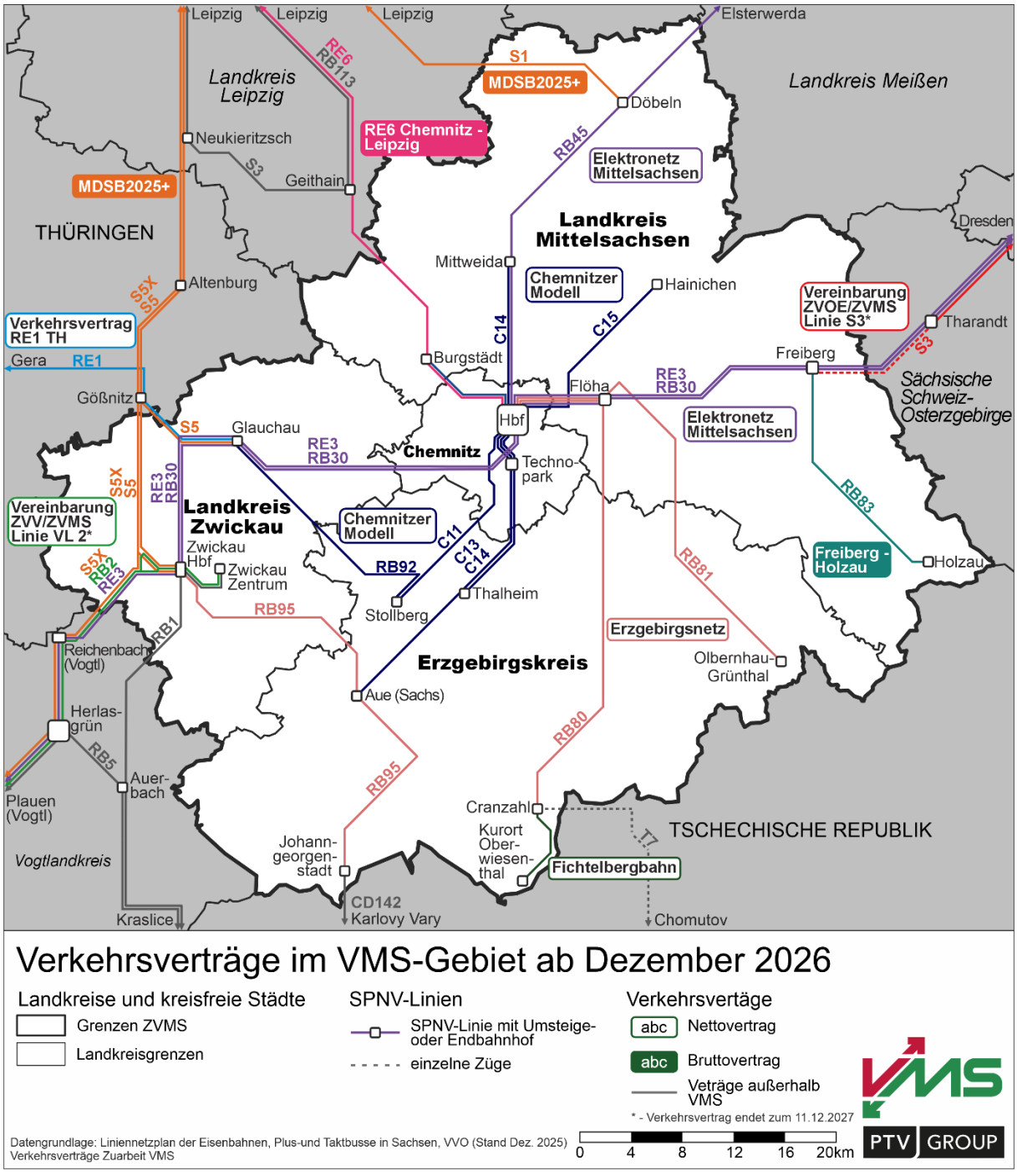


Abbildung 7: Verkehrsverträge ab Dezember 2026[16]

Details zu den Verkehrsverträgen und den Leistungsumfängen können der Anlage 1 entnommen werden.

[16] **Bruttovertrag**: Einnahmerisiko liegt beim Aufgabenträger; das Verkehrsunternehmen erhält eine feste Vergütung.
Nettovertrag: Einnahmerisiko liegt beim Verkehrsunternehmen; Einnahmen verbleiben beim Unternehmen.

Insgesamt werden durch den ZVMS fast 10 Mio. Fahrplankilometer pro Jahr bestellt. Die Leistungserbringung erfolgt durch 8 Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Den größten Anteil (37%) an der Leistungserbringung hat die Bayerische Oberlandbahn GmbH (BOB) im Verkehrsvertrag E-Netz Mittelsachsen mit den Linien RE 3, RB 30 und RB 45. Dies ergibt sich im Wesentlichen durch die langlaufenden Linien der RE 3 und RB 30.

Die City-Bahn auf den Chemnitz Bahn-Linien folgt mit 26% (2,59 Mio. Fahrplan-km in 2024), davon rund 293.000 Kilometer im Straßenbahnnetz der Stadt Chemnitz. Die Erzgebirgsbahn (EGB) erbringt 20% Leistungsanteil im Erzgebirgsnetz.

Weitere Anteile der verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen können der Abbildung 8 entnommen werden.

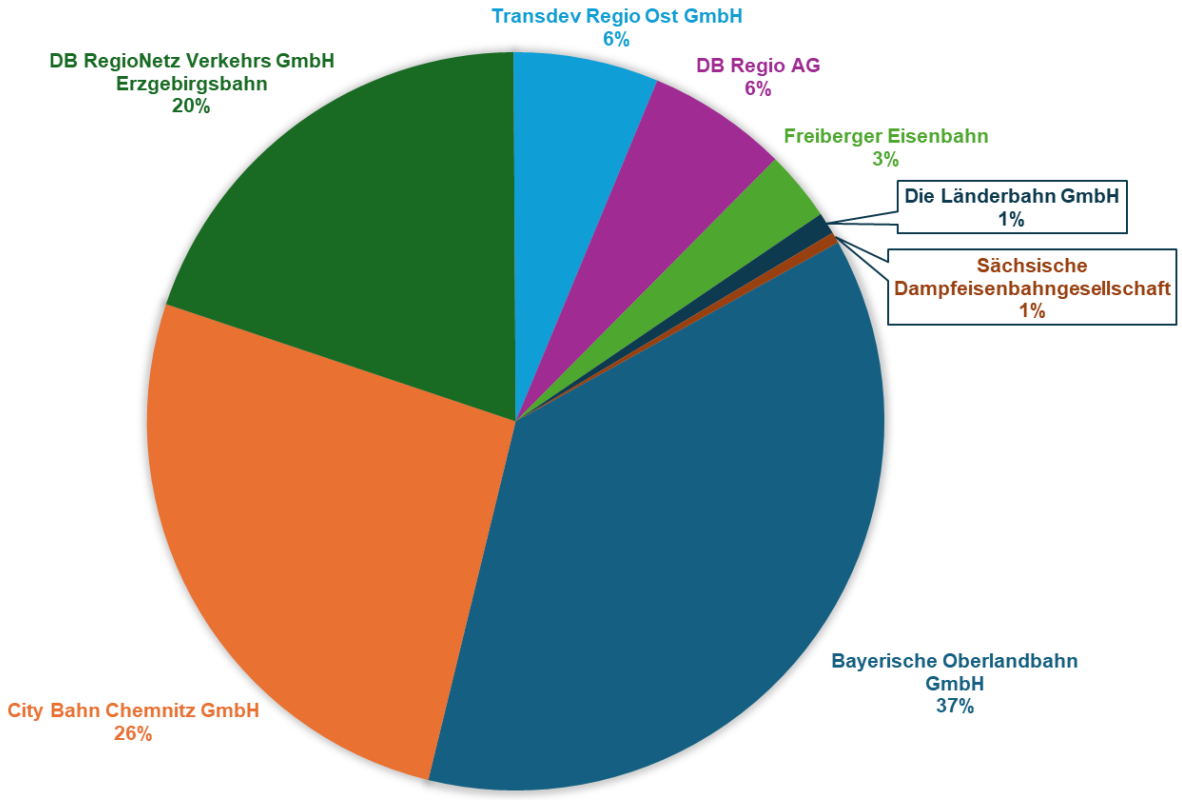


Abbildung 8: Leistungsanteile der im Verbundraum verkehrenden EVU (Fpl 2024)

Detaillierte Angebotsdarstellung

Die folgende Tabelle zeigt eine Einzeldarstellung der einzelnen Angebote im Verbundraum gegliedert nach Eisenbahnverkehrsunternehmen, Liniennummer, Kursbuchstreckennummer, Relation mit Angabe der Zuganzahl und Takt sowie nach jährlichem Leistungsumfang.

Tabelle 7: Detaillierte Angebotsdarstellung (Stand: Jahresfahrplan 2024)

EVU/ Linie (KBS)	Relation	Zuganzahl			Takt in Min	Bestellung p. a. [Zugkm] im ZVMS
		Mo-Fr	Sa	So+F	Mo-Fr	
CBC / C 11 (KBS 522)	**Chemnitz Hbf – Stollberg**	66	50	38	30	**496.500** (davon 144.000 km BO-Strab)
CBC/ C 13 (KBS 525)	**Aue – Thalheim – Chemnitz Technopark – Chemnitz Hbf – Burgstädt**	38	36	36	60	**894.700** (davon 59.400 km BO-Strab)

EVU/ Linie (KBS)	Relation	Zuganzahl Mo-Fr	Sa	So+F	Takt in Min Mo-Fr	Bestellung p. a. [Zugkm] im ZVMS
CBC/ C 14 (KB 520)	**Thalheim – Chemnitz Technopark – Chemnitz Hbf – Mittweida**					**473.200** (davon 51.200 km BO-Strab)
	Thalheim – Chemnitz	29	13	-	60	
	Chemnitz – Mittweida	36	36	34	60	
CBC/ C 15 (KB 516)	**Chemnitz Technopark – Chemnitz Hbf – Hainichen**					**374.200** (davon 37.400 km BO-Strab)
	C Technopark – C Zentralhaltestelle	28	-	-	60	
	C Zentralhaltestelle – Hainichen	36	36	36	60	
CBC/ RB 92 (KBS 523)	**Stollberg – Glauchau (Sachs)**					**250.000**
	Stollberg – St. Egidien	32	14	14	60	
	St. Egidien – Glauchau (Sachs)	29	13	13	60	
DB Regio/ S 3 (DD) (KB 510)	**Dresden Hbf – Freiberg**					**37.300**
	Dresden Hbf – Tharandt	42	40	40	60	
	Tharandt – Freiberg	14	0	0	-	
BOB/ RB 30 + RB 30V (KBS 510)	**Dresden Hbf – Freiberg – Chemnitz Hbf – Zwickau (Sachs) Hbf**					**1.587.000**
	Dresden Hbf – Freiberg	40	40	40	60	
	Freiberg – Chemnitz Hbf	40	40	40	60	
	Chemnitz Hbf – Zwickau (Sachs) Hbf	50	38	38	60 +V	
EGB/ RB 37 (KBS 540)	**Glauchau (Sachs) – Gößnitz**	18	16	16	120	**79.400**
BOB/ RB 45 (KBS 520)	**Chemnitz Hbf – Mittweida – Elsterwerda**					**662.600**
	Chemnitz Hbf – Mittweida – Riesa	38	22	24	60	
	Riesa – Elsterwerda	29	20	20	60 Lücken	
EGB/ RB 80 (KBS 517)	**Chemnitz Hbf – Cranzahl**					**704.600**
	Chemnitz Hbf – Annaberg-B. Süd	34	26	26	60	
	Annaberg-B. Süd – Cranzahl	12	14	14	-	
EGB/ RB 81 (KBS 519)	**Chemnitz Hbf – Olbernhau-Grünthal**					**524.600**
	Chemnitz Hbf – Olbernhau	32	18	18	60	
	Olbernhau – Olbernhau-Grünthal	24	12	12	60	
EGB/ T 7 (KBS 517)	Cranzahl – Vejprty: Saisonaler Ausflugsverkehr, Subunternehmer Die Länderbahn, Durchbindung nach Chomutov	0	6	6	-	3.800
EGB/ RB 95 (KBS 535)	**Zwickau (Sachs) Hbf – Johanngeorgenstadt**					**716.300**
	Zwickau (Sachs) Hbf – Schwarzenberg (Erzgeb)	36 (Fr 38)	34	34	60	
	Schwarzenberg (Erzgeb) – Johanngeorgenstadt	34	32	32	60	
Transdev Regio Ost / RB 110 (KBS 506)	**Leipzig Hbf – Döbeln Hbf**					**201.200**
	Leipzig Hbf – Grimma ob Bf	58	40	40	30	
	Grimma ob Bf – Döbeln Hbf	34	17	17	60	
DB Regio/ RE1 TH (KBS 540.1)	**Glauchau (Sachs) – Gößnitz – Gera – Göttingen**	16	15	15	120	**71.700**

EVU/ Linie (KBS)	Relation	Zuganzahl Mo-Fr	Sa	So+F	Takt in Min Mo-Fr	Bestellung p. a. [Zugkm] im ZVMS
BOB/ RE 3 (KBS 510)	**Dresden Hbf – Freiberg – Chemnitz Hbf – Zwickau (Sachs) Hbf – Hof Hbf**					**1.379.200**
	Dresden Hbf – Zwickau (Sachs) Hbf	34	34	34	60	
	Zwickau (Sachs) Hbf – Plauen (Vogtl) ob Bf	34	34	34	60	
	Plauen (Vogtl) ob Bf – Hof Hbf	35	35	35	60	
Transdev Regio Ost / RE 6 (KBS 525)	**Chemnitz Hbf– Leipzig Hbf**	38	38	36	60	**425.400**
DB Regio[17]/ S 5/ S 5X (KBS 501.5)	**Zwickau (Sachs) Hbf – Werdau – Leipzig Hbf – Leipzig/Halle Flughafen – Halle (Saale) Hbf**					**497.500**
	Zwickau (Sachs) Hbf – Altenburg	56	52	52	60+ 120[18]	
	Altenburg – Leipzig Hbf (tief)	77	80	80	30	
	Leipzig Hbf (tief) – Leipzig/Halle Flughafen	83	82	82	30	
	Leipzig/Halle Flughafen – Halle (Saale) Hbf	77	73	73	30	
FEG/ RB83 (KBS 514)	**Freiberg (Sachs) – Holzhau**	32	26	26	60	**302.500**
DLB/ RB 1 (KBS 539)	**Zwickau Zentrum – Kraslice**					**Bestellung und Finanzierung durch ZVV**
	Zwickau Zentrum – Falkenstein	32	29	29	60	
	Falkenstein – Kraslice	30	29	29	60	
DLB/ RB 2 (KBS 544)	**Zwickau Zentrum – Werdau – Plauen – Hof/Cheb**					**94.200**
	Zwickau Zentrum – Werdau	38	36	34	60	**(anteilige Finanzierung ZVMS)**
	Werdau – Plauen ob Bf	39	38	36	60	
	Plauen ob Bf – Adorf	34	17	17	60	
	Adorf – Bad Brambach	15	13	13	120	
	Bad Brambach – Cheb	10	10	10	-	
SDG/ SDG1 (KBS 518)	**Kurort Oberwiesenthal – Cranzahl Schmalspurbahn**	8	8*	8*	-	**47.000**
		*Sonderfahrplan (z. B. Advent-Wochenenden) mit 12 Zügen Sa/So				

[17] bis Dezember 2026, dann Die Länderbahn GmbH (DLB)
[18] Linie S 5X im 1-Stunden-Takt, ergänzt durch Linie S 5 im 2-Stunden-Takt

Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. zeigt eine Übersicht der i m Bediengebiet des VMS eingesetzten SPNV-Fahrzeuge und die jeweils durch die Fahrzeuge bedienten Linien.

Ein Großteil der Strecken wird auf Grund fehlender Elektrifizierung mit Dieselfahrzeugen bedient.

Baureihe	Linie	Sitzplätze	Antrieb	Einstiegs-höhe	Barriere-freies WC
		SPNV			
ET 1440 (Coradia Continental) 3- und 5-Teiler	RE3, RB30, RB45	150/248	Elektro	600 mm	Ja
ET 1440.4 (Coradia Continental BEMU) 3-Teiler (ab 2026)	RE6	150	Elektro	600 mm	Ja
ET 1442 (Talent 2) 3- und 4-Teiler (bis 2026)	S5/S5X	150/224	Elektro	570 mm	Ja
ET 1463 (Mireo) 3-Teiler (ab 2027)	S5/S5X	150	Elektro	600 mm	Ja
ET 1463 (Mireo BEMU) 2-Teiler (ab 2027)	S1 (ex RB110)	100	Elektro	600 mm	Ja
ET 1440 (Coradia Continental) 3- und 5-Teiler	RE3, RB30, RB45	150/248	Elektro	600 mm	Ja
ET 1440.4 (Coradia Continental BEMU) 3-Teiler (ab 2026)	RE6	150	Elektro	600 mm	Ja
E-Lok BR 143/146 + 2 Doppelstockwagen	S3 (DD)		Elektro	600 mm	Ja
ET Vario-Bahn	C11	73	Elektro	300 mm	Nein
ET 451 (eCitylink)	C14, C15	88	Elektro	380/550 mm	Nein
VT/ET 690 (Citylink)	C13, C14, C15	87	Elektro/Diesel	380/550 mm	Nein
VT 648 (Lint) (bis 2026)	RE6	129	Diesel	600 mm	Ja
VT 643 (Talent) (bis 2026)	RB110	142	Diesel	590 mm	Ja
VT 650 (Regio-Shuttle RS 1)	RB1, RB2, RB37, RB83, RB92	71	Diesel	600 mm	Ja
VT 642 (Desiro)	RB80, RB81, RB95	122	Diesel	600 mm	Ja
V-Lok BR 223 + 3 Doppelstockwagen DBpza 751.1/751.3 (bis 2026)	RE6	340	Diesel	600 mm	ja
VT 612	RE1 TH	146	Diesel	Stufen	Nein
Dampflok BR 99 + Wagen (Schmalspur 750mm)	SDG		Dampf	Stufen	Nein
		Sonstiges			
Drahtseilbahn Augustusburg		36	Elektro	Barrierefrei	

Tabelle 8: Übersicht SPNV-Fahrzeuge ab 2025

Auf den Hauptachsen Dresden – Hof und Zwickau – Leipzig kommen Elektrofahrzeuge zum Einsatz. Auf Ersterer kommen Züge des Typs Coradia Continental zum Einsatz. Die Züge sowie die Instandhaltungswerkstatt am Chemnitzer Hauptbahnhof sind im Besitz des VMS, während der Betrieb durch die Bayerische Oberlandbahn GmbH und die Wartung durch Alstom, dem Hersteller der Züge, geleistet wird.

Eine Besonderheit stellen die Zweikraftfahrzeuge CITYLINK in Eigentum des VMS dar, welche im Rahmen des Chemnitzer Modells durch die City-Bahn Chemnitz innerstädtisch als Straßenbahn gemäß BOStrab sowie aus der Stadt heraus im Eisenbahnnetz gemäß EBO betrieben werden.

Darüber hinaus kommen auf der Strecke Cranzahl – Oberwiesenthal planmäßig Dampflokomotiven mit historischem Wagenmaterial zum Einsatz.

Die Einstiegshöhen der eingesetzten Fahrzeuge liegen in der Regel zwischen 57 cm und 60 cm, sodass diese Fahrzeuge bei einer Bahnsteighöhe von 55 cm barrierefrei zugänglich sind. Die Züge des Typs Vario-Bahn sowie

CITYLINK weisen (teilweise) niedrigere Einstiegshöhen auf, die auf die Haltestellen des Straßenbahnverkehrs ausgerichtet sind. Die Fahrzeuge besitzen kein barrierefreies WC.

Die Drahtseilbahn Augustusburg ist eine elektrisch betriebene Standseilbahn mit zwei Wagen zu je 36 Sitzplätzen. Durch die auf die Wagen der Drahtseilbahn ausgerichteten Bahnsteige der beiden Stationen kann ein barrierefreier Zustieg erreicht werden. Ein WC ist für die achtminütige Fahrt nicht verbaut.

1.4.2.3 SPNV-Nachfrage

Seit der Einführung des SPNV-Monitors des Freistaates Sachsen 2012 werden jährlich alle für die Erfolgskontrolle gemäß ÖPNVFinVO erforderlichen SPNV-Daten erfasst. Dazu gehören auch die SPNV-Nachfragedaten, die für 2024 für den Nahverkehrsraum komplett vorliegen. Aus den vorliegenden Nachfragedaten des Verbundraumes wurde die Verkehrsleistung pro Linie (Personenkilometer/Jahr) den Werten von 2018 gegenübergestellt (siehe Anlage 2).

In Anlage 3 sind die Belegungswerte 2024[19] für die Streckenabschnitte mit den jeweils dort verkehrenden Linien detailliert dargestellt. Auf den nachfragestärksten Abschnitten verkehren in der Regel mehrere Linien. Diese befinden sich auf der Achse Dresden – Chemnitz – Zwickau – Hof (Sachsen-Franken-Magistrale) und auf den Oberzentren verbindenden Achsen nach Leipzig.

Mit der Erweiterung des Chemnitzer Modells bis nach Aue konnten die Fahrgastzahlen auf dem Abschnitt Thalheim – Aue gesteigert werden. Auf den meisten Abschnitten zeigen sich nur geringe Veränderungen der Fahrgastzahlen.

Die Abbildung 9 zeigt eine auf die einzelnen Abschnitte bezogene und in Nachfragekategorien zusammengefasste Darstellung der werktäglichen durchschnittlichen Querschnittsbelegung. Die Grafik belegt die stark nachgefragten Abschnitte auf der Sachsen-Franken-Magistrale sowie auf den Oberzentren verbindenden Achsen zwischen Chemnitz/ Zwickau und Leipzig.

Auf den peripheren Strecken ins Erzgebirge verringert sich die Nachfrage naturgemäß, jedoch sind diese Angebote zur Erschließung und regionalen Verbindung bedeutsam.

[19] abschnittsweise Querschnittsdaten basieren auf den SPNV-Monitordaten 2024

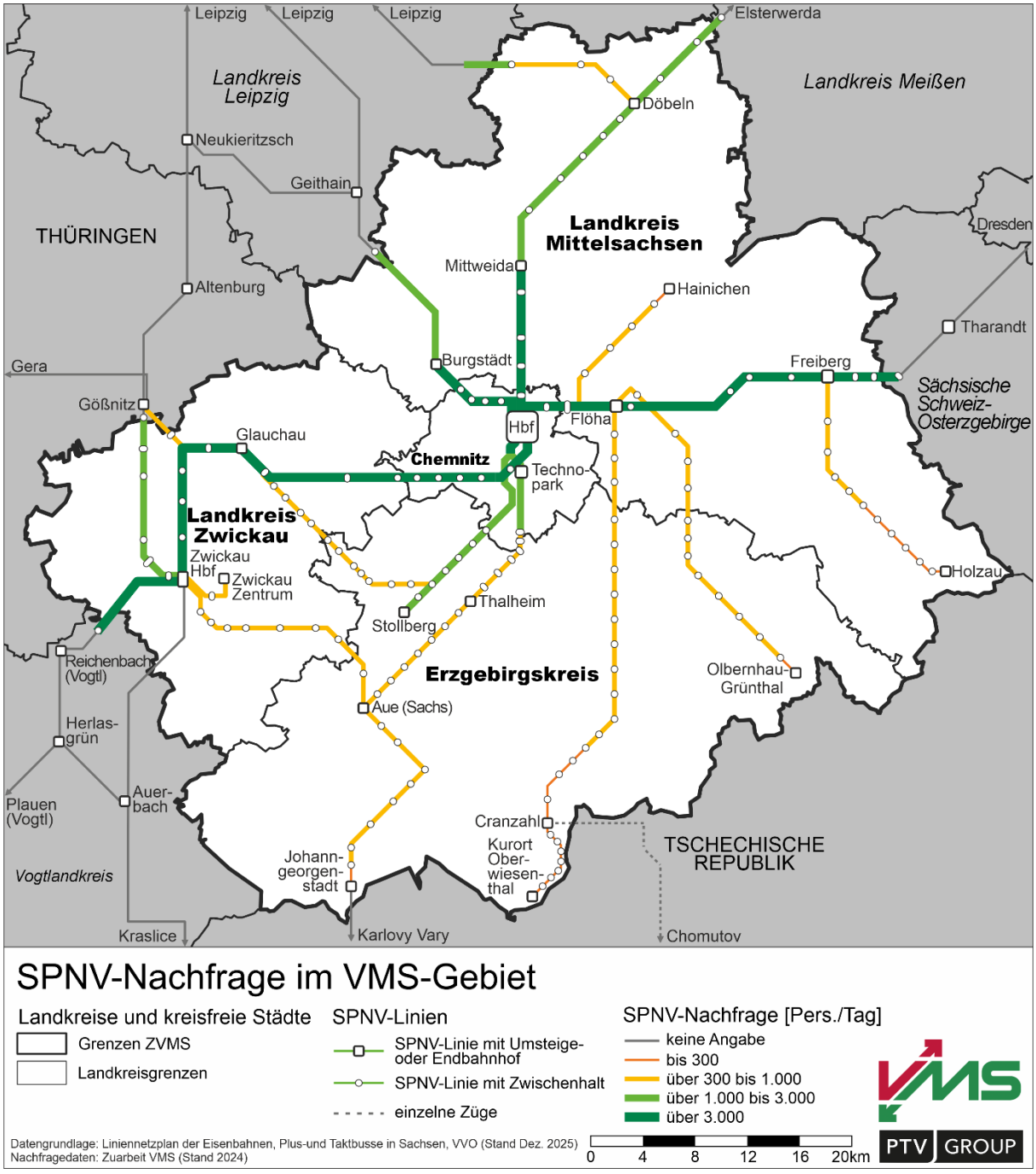


Abbildung 9: SPNV-Nachfrage (werktags, abschnittskonkret)

1.4.3 Öffentlicher Straßengebundener Personennahverkehr

Mit der ÖPNVFinVO Sachsen werden den Zweckverbänden neben den Zuweisungen auch finanzielle Mittel für den Betrieb von PlusBus- und TaktBus-Linien zur Verfügung gestellt. Aufgabenträger im Gebiet des ZVMS sind wie bei allen ÖSPV-Leistungen jedoch die Landkreise.[20]

Nicht alle regional bedeutsamen Orte und Ziele im VMS-Gebiet sowie in angrenzenden Verkehrsräumen können durch den SPNV erreicht bzw. miteinander verbunden werden. Dabei spielen unter anderem die besonderen topographischen Verhältnisse des Mittelgebirges eine nicht vernachlässigbare Rolle. Um die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV zu sichern, ist in Ergänzung des SPNV ein PlusBus-Netz entwickelt worden. Im Verbundraum sind mit Fahrplan 2024/25[21] 19 PlusBus- und zehn TaktBus-Linien nach den Vorgaben gemäß Tabelle 9 umgesetzt.

Tabelle 9: Mindestens einzuhaltende Kriterien für vorgesehene PlusBus- und TaktBus-Linien des Grundnetzes gemäß Anlage 6 der ÖPNVFinVO (Fassung vom 06.07.2019)

	Montag – Freitag	Samstag	Sonn- und feiertags
	Anzahl Fahrten pro Richtung zwischen 05:00 und 21:00 Uhr		
PlusBus	15 (Ein-Stunden-Takt)	6	4
TaktBus	7 (Zwei-Stunden-Takt)	4	0

Mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) wurde ein Markenlizenzvertrag über die Nutzung der Marken "PlusBus" und "TaktBus" abgeschlossen. Dieser Vertrag enthält eine Liste mit Markenkriterien, die bei Nutzung der beiden Marken einzuhalten sind. Im VMS wurden mit den drei großen Busunternehmen im Verbundgebiet (RBM - vorrangig Landkreis Mittelsachsen, RVE – vorrangig Erzgebirgskreis und RVW - vorrangig Landkreis Zwickau) jeweils Unterlizenzverträge abgeschlossen, in denen diese Kriterien zur Anwendung kommen. Diese Angebotskriterien werden in der Rahmenplanung für den NVP unter Kapitel 4.2.1.2 beschrieben. Die Voraussetzungen einer Mitfinanzierung der PlusBus- und TaktBus-Linien durch den Freistaat Sachsen sind in der ÖPNVFinVO in der Fassung vom 11.06.2024 formuliert.

Eine grafische Übersicht des Plus- und TaktBus-Liniennetzes gemäß ÖPNVFinVO (Fassung vom 11.06.2024) enthält Abbildung 10.

[20] Ausnahme: Linie 526 – AT ist hier ZVMS
[21] Stand: 15.12.2024

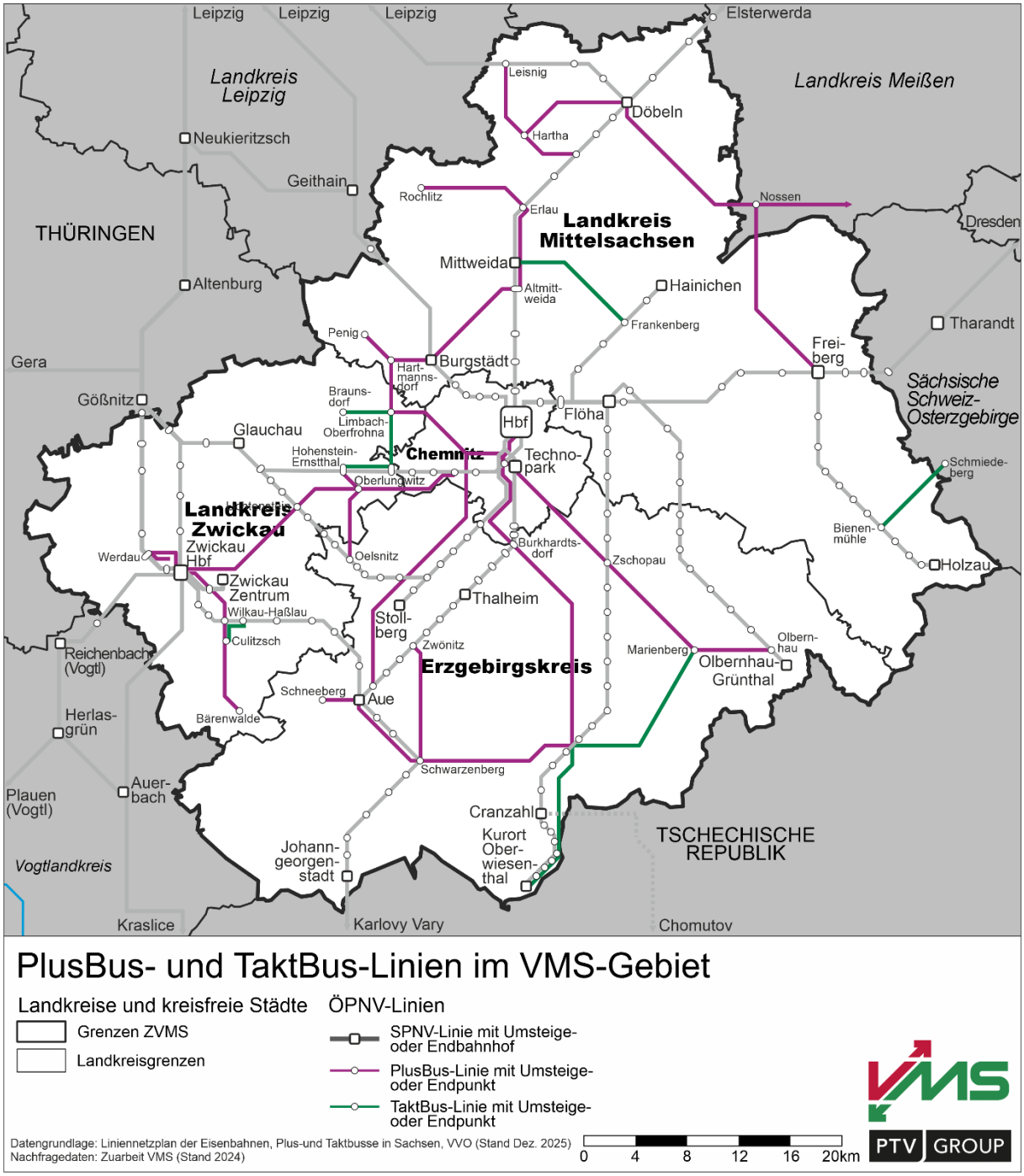


Abbildung 10: PlusBus- und TaktBus-Linien im VMS-Gebiet (Stand 12/2025)

Eine detaillierte Bestandsaufnahme und die Bewertung des ÖSPV befinden sich in den Teilplänen der Aufgabenträger.

Nachfolgende Übersicht weist Kennzahlen zu einzelnen Verkehrsunternehmen aus und stellt einen überregionalen Vergleich her.

Tabelle 10: Übersicht der größten ÖSPV-Unternehmen im Verbund

	RVE[22]	RBM[23]	RVW[24]	CVAG[25]	SVZ[26]
Anzahl Busse	261	237	200	114	31
Anzahl Straßenbahnen	-	-	-	39	26
Linien (Bus/Straba)	152	173	93	43 (37/5)	15 (17/2)
Länge Liniennetz (km) (Bus/Straba)	2.929	4.119	k.A.	404/32,6	193,4/ 18,2
durchschn. Linienlänge (km) (Bus/Straba)	21,1	23,8	k.A.	10,9/6,5	11,3/9,1
Beförderte Personen (pro Jahr)	8,7 Mio.	13,0 Mio.	5 Mio.	37,3 Mio.	10,5 Mio.
Fahrplankilometer (Bus/Straba)	11,1 Mio.	11,7 Mio.	k.A.	9,8 Mio. (8,1/1,7)	3,3 Mio. (2,2/1,1)
Haltestellen (Bus/Straba)	1.312	4.022	k.A.	476/85	>400
Mitarbeiter	721 (57 Azubis)	446	270 (18 Azubis)	809 (54 Azubis)	247 (15 Azubis)

[22] Zuarbeit RVE (19.12.2025)
[23] Angaben der Firmenwebsite (03.02.2026)
[24] Angaben der Firmenwebsite (03.02.2026)
[25] Gemäß Geschäftsbericht 2024, Angaben der Website (03.02.2026) und Unternehmenspräsentation (Stand 31.12.2022)
[26] Zuarbeit Daten SVZ und Angaben der Firmenwebsite (03.02.2026)

1.4.4 Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Regionen

Mit der Definition der Verbundraum im „Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG)“ wurde größtenteils den in diesen Räumen bestehenden historisch gewachsenen Beziehungen entsprochen. Somit resultieren die stärksten Verkehrsströme im Verbundraum Chemnitz/Zwickau aus dem Binnenverkehr. Die Ausgestaltung eines Verbands-, Länder- und Staatsgrenzen überschreitenden ÖPNV soll jedoch in Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Aufgabenträgern abgestimmt werden.

Gleichsam sollen auch die Regionalpläne im Freistaat Sachsen Kreisgrenzen überschreitend wirken. Den Rahmenvorgaben der fortgeschriebenen Regionalpläne Chemnitz-Erzgebirge, Westsachsen und Südwestsachsen wird der VMS mit seinem ÖPNV-Angebot gerecht.

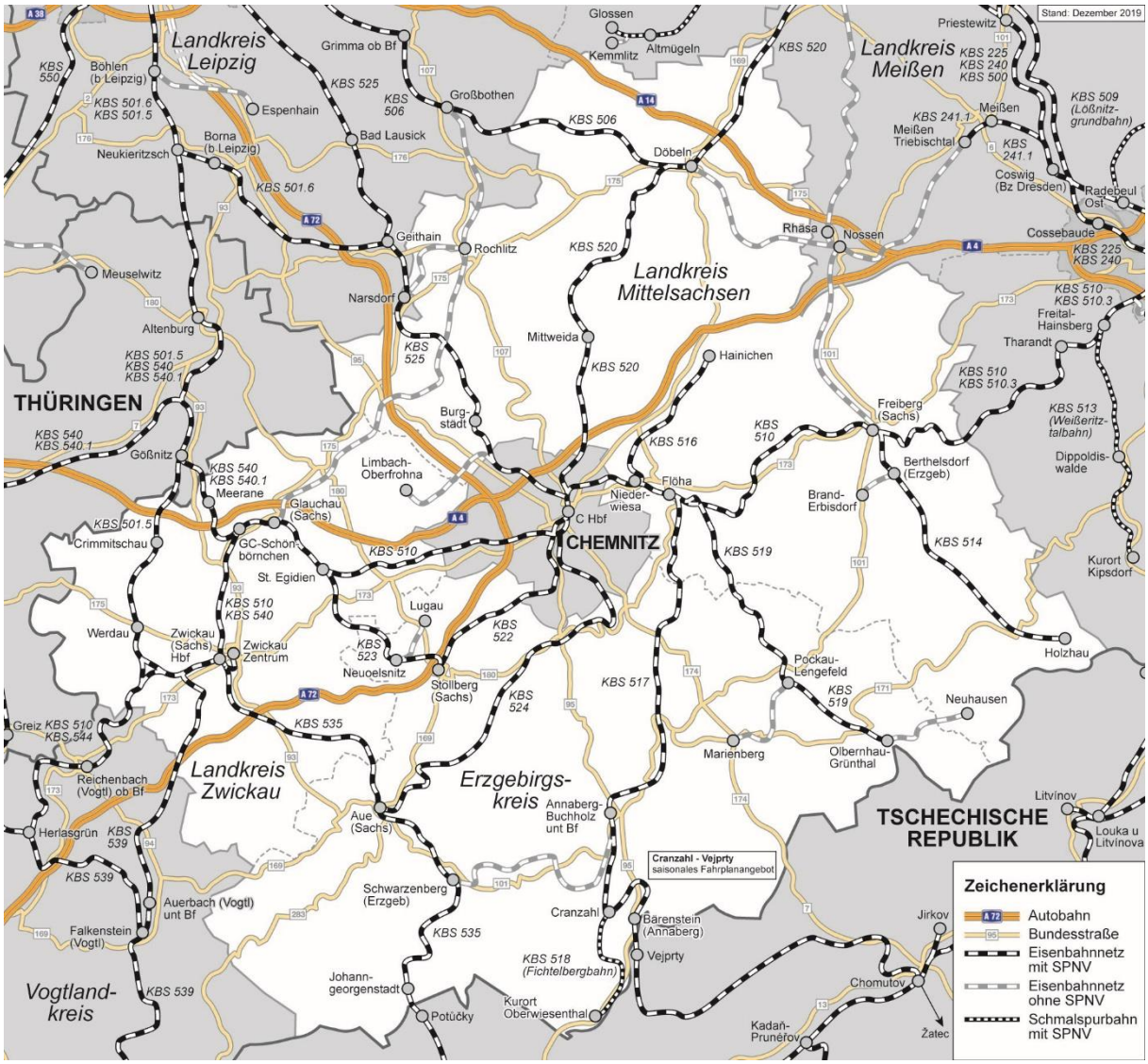


Abbildung 11: Verkehrswege im Verbundgebiet und zu benachbarten Regionen (Stand 2025)

Die größten verkehrlichen Verflechtungen des Verkehrsverbundes Mittelsachsen existieren in Richtung

- Norden in den Raum Leipzig,
- Osten in den Agglomerationsraum Dresden,
- Westen und Südwesten in den angrenzenden Freistaat Thüringen sowie den Vogtlandkreis und darüber hinaus den Freistaat Bayern.

Aufgrund der voranschreitenden wirtschaftlichen und kulturellen Verknüpfung über EU-Grenzen hinweg können sich die raumstrukturellen Verflechtungen des Verbundraum zur Tschechischen Republik weiter verstärken. So ist

beispielsweise nach der Einstellung der Verbindung Cranzahl – Vejprty im Jahr 2014 seit 2016 wieder ein Saisonverkehr aufgenommen und in den Folgejahren weiter ausgebaut sowie nach Chomutov durchgebunden worden. Inwiefern die Verflechtung zur tschechischen Republik zukünftig in gleicher Weise zu betrachten ist wie die verkehrlichen Beziehungen zu benachbarten Nahverkehrsräumen, wird von gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen abhängig sein.



Abbildung 12: EgroNet – Kooperationsverbund[27]

Diese räumlichen Verflechtungen wurden im Zuge der Weltausstellung Expo 2000 in einem externen Nahverkehrsprojekt zusammengeführt. Das Nahverkehrssystem EgroNet wurde gemeinsam von den Freistaaten Sachsen, Thüringen, Bayern sowie dem tschechischen Böhmen entwickelt. Ziel war und ist es, die Menschen der Grenzregionen zusammenzuführen.

So wird heute auf dem Gebiet der Euregio Egrensis eine Teilfläche von ca. 15.000 km² mit über 7.000 Haltestellen unter dem Begriff EgroNet durch über 500 Verkehrslinien des ÖPNV und etwa 50 Verkehrsunternehmen bedient und vermarktet.

Im Projekt EgroNet werden Nahverkehrsangebote aus dem Vierländereck Tschechien, Bayern, Thüringen und Sachsen mit touristischen Anziehungspunkten verbunden. Im ZVMS sind dies die westlichen Teile des Erzgebirgskreises und des Landkreises Zwickau. Insbesondere das Nahverkehrssystem über Ländergrenzen hinweg soll dabei weiter ausgebaut werden. Abgestimmte Fahrpläne und ein einheitlicher Fahrpreis erleichtern seit Einführung des EgroNet-Tickets das grenzüberschreitende Reisen vor allem im Freizeit- und Urlaubsverkehr.

[27] Quelle: https://freiraum-fichtelgebirge.de/egronet/ (abgerufen am 03.02.2026)

Zusätzlich zur reinen Fahrleistung erhält man gegen Vorlage des EgroNet-Tickets in zahlreichen Einrichtungen in Kultur, Sport, Gastronomie und Handel Rabatte oder anderweitige Vergünstigungen.

Grenzüberschreitende ÖSPV-Angebote

Die über die Grenzen des Nahverkehrsraumes hinausgehenden Verkehrsbeziehungen benachbarter Nahverkehrsräume sind im Rahmen eines gut vernetzten Angebots aufeinander abzustimmen.

Staatsgrenzen überschreitende Angebote existieren zwischen:

- Litvinov mit Olbernhau über Brandov (Linie 521)
- Kurort Oberwiesenthal und dem tschechischen Jirkov am Wochenende und während tschechischer Feiertage (Linie 585)
- Bergstadt Marienberg und der tschechischen Stadt Chomutov (Linie 588) – Aufgabenträgerschaft teilen sich der VMS auf deutscher Seite und Ústecký kraj auf tschechischer Seite
- Annaberg-Buchholz und dem tschechischen Kadan (Linie 590)

Die Beförderung erfolgt nur im grenzüberschreitenden Verkehr. Es gilt jeweils ein Sondertarif der tschechischen Verkehrsunternehmen, Fahrausweise sind daher nur im Bus zu erwerben.

Folgende Tabelle fasst die nationalen Verbundgrenzen überschreitenden ÖSPV-Angebote je Landkreis zusammen.

Tabelle 11: Verbundgrenzen überschreitende ÖSPV-Linien mit Aufgabenträger im VMS (Stand 2024/25)

Erzgebirgskreis	Landkreis Mittelsachsen	Landkreis Zwickau.
385 Aue – Schneeberg – Rothenkirchen (VMS – VVV)	628 Geithain – Rochlitz – Waldheim (VMS – MDV)	20 Greiz – Fraureuth – Werdau (VMS – Thüringen)
400 Annaberg-Buchholz – Freiberg – Hetzdorf – Dresden (VMS – VVO)	629 Busbahn Glauchau – Penig – Rochlitz – Geithain (VMS – MDV)	133 Zwickau – Dennheritz – Meerane – Gößnitz (VMS – Thüringen)
521 Olbernhau - Litvinov (VMS – CZ)	636 Mittweida – Ottendorf – Röhrsdorf / Chemnitz (VMS – MDV)	146 Bärenwalde – Rothenkirchen (VMS – VVV)
585 Kurort Oberwiesenthal – Jirkov (saisonal) (VMS – CZ)	661 Lunzenau - Narsdorf – Rochlitz (VMS – MDV)	162 Werdau – Beiersdorf – Neumark (VMS – VVV)
588 Chomutov – Marienberg (VMS – CZ)	666 Rochlitz – Schwarzbach – Colditz (VMS – MDV)	170 Meerane – Crimmitschau (VMS – Thüringen)
733 Freiberg – Brand-Erbisdorf – Lichtenberg – Dittersbach – Nassau – Rechenberg-Bienenmühle – Holzhau (VMS – VVO)	750 PlusBus Freiberg – Nossen – Roßwein – Döbeln (VMS – VVO)	171 Crimmitschau – Blankenhain – Großpillingsdorf – Seelingstädt (VMS – Thüringen)
	755 Freiberg – Großvoigtsberg – Nossen (VMS – VVO)	181 Zwickau – Schönfels – Neumark – Reichenbach (VMS – VVV)
	761 Nossen – Hirschfeld – Neukirchen – Dittmannsdorf – Reinsberg – Burkersdorf – Bieberstein – Nossen (VMS – VVO)	385 Aue – Schneeberg – Rothenkirchen (VMS – VVV)
	892 Döbeln – Choren (VMS – VVO)	
	901 Leisnig – (Klosterbuch) – Marschwitz (VMS – MDV)	
	621 Bruchheim – Rathendorf – Narsdorf –Rochlitz (VMS – MDV)	
	623 Altmörbitz – Dolsenhain – Kohren-Sahlis – Narsdorf – Obergräfenhain – Penig (VMS – MDV)	

Verbundgrenzen überschreitende ÖSPV-Linien mit Aufgabenträger außerhalb des VMS sind:

Linie	Laufweg	Aufgabenträger
20	Greiz – Teichwolframsdorf – Seelingstädt	GRZ
61 TaktBus	Rodewisch – Auerbach – Schönheide	ZVV
64 TaktBus	Rodewisch – Wernesgrün - Rothenkirchen – Stützengrün – Schönheide	ZVV
213	Gera – Werdau – Zwickau	GRZ
288	Geithain – Narsdorf – Meusdorf	ABG
325	Altenburg – Waldenburg	ABG
333 PlusBus	Dresden – Kesselsdorf – Wilsdruff – Mohorn – Hetzdorf	PIR
354	Crimmitschau – Heyersdorf – Thonhausen	ABG
365 TaktBus	Dresden – Dippoldiswalde – Schmiedeberg – Hartmannsdorf – Frauenstein – Rechenberg-Bienenmühle	PIR
373	Kurort Altenberg – Rehefeld – Hermsdorf – Hartmannsdorf – Frauenstein	PIR
379	Ruppendorf – Klingenberg – Pretzschendorf – Hartmannsdorf – Frauenstein	PIR
412	Meißen – Krögis – Katzenberg – Nossen	MEI
416 PlusBus	Meißen – Lommatzsch - Döbeln	MEI
418 PlusBus	Meißen – Miltitz – Nossen – Rüsseina	MEI
420	Nossen – Saultitz – Ziegenhain – Leuben – Lommatzsch	MEI
424 PlusBus	Nossen – Klipphausen – Wilsdruff – Dresden	MEI
425	Wilsdruff – Tanneberg – Nossen	MEI
590	Kadan – Annaberg-Buchholz	CZ
620 TaktBus	Rochlitz – Colditz	LL
622	Hartha – Schönerstädt – Hausdorf – Colditz	LL

1.5 Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen

1.5.1 Organisationsstruktur

Die Landkreise Erzgebirgskreis, Mittelsachsen, Zwickau, die Kreisfreie Stadt Chemnitz und die Stadt Zwickau bilden gemäß dem Sächsisches Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (SächsKomZG) zur Entwicklung und dauerhaften Sicherstellung eines einheitlichen, flächendeckenden, bedarfsgerechten, bürgernahen und effizienten Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS).

Am 5. November 1997 gründeten die Landkreise und kreisfreien Städte des Verbundgebiets den ZVMS. Mit der Übernahme der Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) vom Freistaat Sachsen am 1.

Dezember 1998 hat der ZVMS die idealen Voraussetzungen für eine integrierte Gestaltung des ÖPNV als Gesamtsystem geschaffen.

Über die Erstellung des NVPs für den Verbundraum des VMS hinaus sichert der ZVMS die Planung und Koordinierung des kreisgrenzenüberschreitenden Leistungsangebotes im ÖPNV, eines einheitlichen Tarifs, einheitlicher Tarifbestimmungen und einheitlicher Beförderungsbedingungen. Darüber hinaus ist der ZVMS Aufgabenträger für die Schülerbeförderung seiner Verbandsmitglieder außer der Stadt Chemnitz.

1.5.2 Beteiligungen/Gesellschaften

VMS GmbH

Zur Erfüllung seiner Aufgaben bedient sich der Zweckverband der Verkehrsverbund Mittelsachsen Gesellschaft mit beschränkter Haftung (VMS GmbH), deren alleiniger Gesellschafter er ist. Die Managementgesellschaft bereitet die Entscheidungen des ZVMS vor und übernimmt die im Kooperationsvertrag festgeschriebenen Aufgaben im Verkehrsverbund Mittelsachsen. Einzelheiten regelt der Geschäftsbesorgungsvertrag.

Das sind insbesondere

- Planung und Bestellung der SPNV-Leistungen
- Infrastrukturmaßnahmen zum Chemnitzer Modell
- Beschaffung von Fahrzeugen für den SPNV
- Dienstleistungen für Verkehrsunternehmen wie z. B. die Erarbeitung von Verkehrskonzepten und -planungen, die Gestaltung des Verbundtarifes, die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen, die Herausgabe des Verbundfahrplanes, die Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplanauskunft, das Marketing und die Öffentlichkeitsarbeit
- Aufbau eines integrierten Verkehrsmanagement-Systems mit den Teilprojekten ITCS Mittelsachsen, Echtzeitdatenauskunft und Anschlusssicherung
- Bereitstellen der elektronischen Fahrplanauskunft
- Aufbau digitaler Vertriebskanäle

Drahtseilbahn Augustusburg

Die VMS GmbH betreibt die Drahtseilbahn Augustusburg, welche sie 2016 von der DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn übernommen hat.

In den Jahren 2005/2006 erfolgte eine grundlegende Sanierung der Gebäude sowie der Strecke. In der Zeit vom 9. September 2019 bis zum 20. März 2020 wurde die Technik grundlegend erneuert. In diesem Zeitraum wurde die Seilbahnsteuerung erneuert und die Wagen modernisiert. Außerdem erfolgten eine Revision der Fahrwerke sowie Instandhaltungsarbeiten im Gleisbereich (Schwellenwechsel) mit einem Gesamtaufwand von rund 2,1 Millionen Euro. Seit 20. April 2020 steht die Drahtseilbahn wieder für den öffentlichen Betrieb zur Verfügung.

City Bahn Chemnitz GmbH

Seit 01. Januar 2018 ist der ZVMS Hauptgesellschafter der City-Bahn-Chemnitz GmbH mit einem Anteil von 50,004 Prozent am Stammkapital. Die CBC bereitet Verkehrsleistungen, insbesondere auch im Sinne des „Chemnitzer Modells“ vor und führt diese durch. Darüber hinaus erbringt sie öffentliche Personendienste insbesondere im Schienenpersonennahverkehr mit Straßenbahnen und Omnibussen sowie Leistungen als Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Zuständigkeitsgebiet des ZVMS.

Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft

Der ZVMS ist seit dem 01. Januar 2019 zudem Minderheitsgesellschafter der Sächsischen Dampfeisenbahngesellschaft mbH (SGD). Seitdem befindet sich die SGD zu einem Drittel im Besitz des ZVMS und zu zwei Dritteln im Besitz des Zweckverbandes Verkehrsverbund Ostsachsen (ZVVO). Von den drei durch die SGD betriebenen Schmalspurbahnen befindet sich die Strecke Cranzahl – Oberwiesenthal im Bediengebiet des ZVMS.

1.5.3 Verbundtarif

Der gesamte Verbundraum des VMS inklusive der beiden Oberzentren Chemnitz und Zwickau ist in 39 Tarifzonen eingeteilt. Innerhalb dieser Tarifzonen befinden sich die Tarife der kleinen Stadtverkehre mit den Teilzonen 50 bis 69.

Die Stadt Chemnitz wird vollständig durch die Tarifzone 13 abgedeckt. Die Stadt Zwickau ist Bestandteil der Tarifzone 16 und die Stadt Freiberg Bestandteil der Tarifzone 10. Weitere Mittel- und Unterzentren mit eigenen Stadtverkehrslinien werden als separate Teilzonen „Kleine Stadtverkehre“ im Tarifsystem geführt.

Die Fahrpreise im VMS-Tarif ergeben sich aus der Anzahl der befahrenen Tarifzonen. Entsprechend der gewählten Fahrstrecke ist ein Fahrausweis der Preisstufe 1 bis 3 beziehungsweise VR (Verbundraum) zu lösen.

Die Tariflandschaft befindet sich seit Einführung des Deutschlandtickets im Mai 2023 im Umbruch. Der Absatz klassischer Zeitkarten ist deutlich zurückgegangen, während sich die Nachfrage auf das Deutschlandticket verlagert hat. Weiterhin ist das Tarifsortiment der ermäßigten Monats- und Abotickets für Schülerinnen und Schüler durch das sächsische Bildungsticket seit August 2021 weitgehend kannibalisiert worden. Damit kann für 15 Euro monatlich in einem Verkehrsverbund Bus und Bahn genutzt werden.

Das Produktsortiment des VMS umfasst Angebote für Gelegenheitskunden, Pendler, Schüler, Auszubildende sowie Studenten. Studierende der TU Chemnitz und der Westsächsischen Hochschule Zwickau erhalten über den Semesterbeitrag Zugriff auf des Deutschlandsemesterticket, mit dem sie deutschlandweit im Nahverkehr der 2. Klasse reisen können.

Seniorentickets werden als verbundweit gültige Fahrausweise für Personen ab dem 63. Geburtstag im Abonnement ausgegeben. Dieses Angebot wurde 2021 um ein Partnerticket erweitert.

Für alle Jugendlichen und jungen Erwachsenen bis zum 26. Geburtstag wird das JungeLeuteTicket, ein ebenfalls verbundweit geltendes Pauschalpreisticket im Abonnement, zum Preis von 52 € pro Monat angeboten.

Für Übernachtungsgäste sind seit 2023 in Marienberg im Erzgebirge (Gemeinden Kurort Seiffen, Deutschneudorf, Neuhausen, Rechenberg-Bienenmühle, Dorfchemnitz, Mulda sowie Stadt Sayda) sowie seit 2024 in Olbernhau Gästekarten eingerichtet, welche zur Benutzung bestimmter ÖPNV-Linien berechtigen.

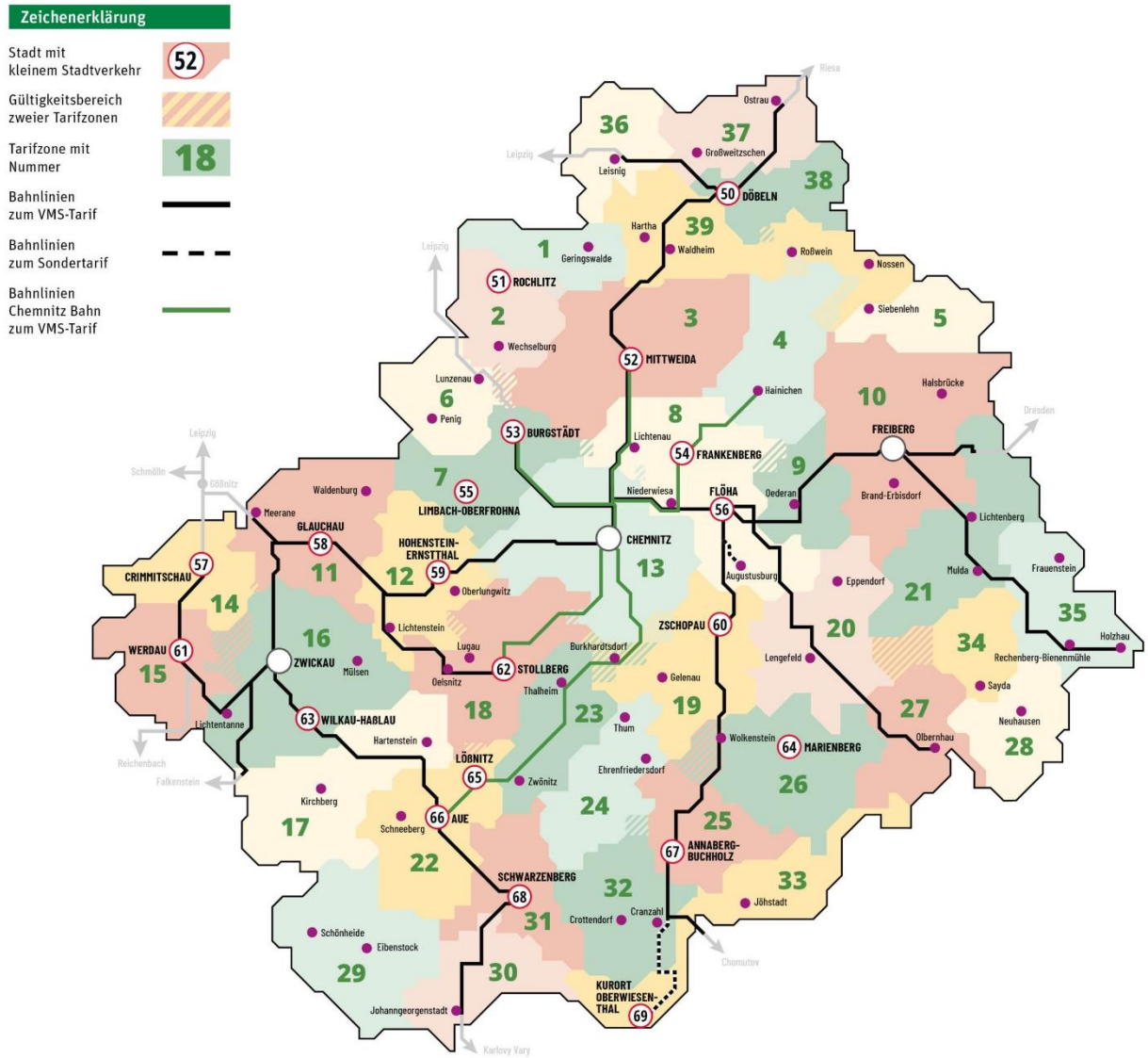


Abbildung 13: Tarifzonenplan des VMS-Verbundgebietes (Stand 2025)

Im VMS-Tarifsystem gibt es für verbundübergreifende Fahrten unter anderem folgende Angebote:

- Altkreis Döbeln – Übergangstarif zum MDV
- linienbezogene Lösungen im Regionalbusbereich (Bsp. Linien 400, 629 u.a.)
- EgroNet-Tarif (siehe auch Kap.1.4.4)
- Tarife der Eisenbahnverkehrsunternehmen im verbundübergreifenden SPNV (DB Regio AG, Die Länderbahn GmbH, Transdev Regio Ost GmbH, Bayerische Oberlandbahn)
- linienbezogene Lösungen im Bereich Döbeln – Nossen / VMS und VVO

Weitere detaillierte Informationen zum VMS-Tarif sind auf der Website des VMS – www.vms.de – dokumentiert.

1.5.4 Information und Service

Der VMS verfügt über ein integriertes Informations- und Servicesystem und hat dieses in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut. Zu diesem System zählen folgende Einrichtungen:

- Information
    - Apps der CVAG, MRB, DB Navigator mit Echtzeitdaten

- VMS-Website (www.vms.de) mit Fahrplaninformation in Echtzeit
- VMS-Facebookseite, Instagram und Youtube
- VMS-Servicetelefon (Montag – Freitag, 07:00-18:00 Uhr)
- VMS-KundenCenter
- Servicepoints
- Druckartikel wie Broschüren und Flyer
- Informationsseite zum Chemnitzer Modell (http://www.chemnitzer-modell.de/)
- Servicemobile des VMS und der Verkehrsunternehmen (z. B. CVAG)
- Informationsseite zur Drahtseilbahn Augustusburg (www.drahtseilbahn-augustusburg.de)

- Vertrieb
  - in Bus, Straßenbahn und Zug (mobile Automaten und beim Fahrpersonal)
  - Fahrausweisautomaten und Servicestellen, Verkaufsagenturen
  - MoovMe-App
  - HandyTicket Deutschland-App
  - DB Navigator
  - MRB-App

VMS-Website

Der Internetauftritt des VMS stellt für Kunden den zentralen digitalen Anlaufpunkt für alle Belange des ÖPNV-Angebots im Verbundgebiet dar. Die Internetauftritte der im VMS verkehrenden Unternehmen verweisen bezüglich einer Fahrplanauskunft entsprechend auf das Angebot des Verbunds bzw. leiten den Nutzer direkt dorthin weiter. Darüber hinaus finden sich auf der Webseite Informationen zu Tarifen und Vertrieb, zur Schülerbeförderung, zum Chemnitzer Modell, zu barrierefreiem Reisen im Verbund sowie weitere Services wie beispielsweise Freizeittipps. Nutzer gelangen über weiterführende Links auf Auskunftsseiten (Landingpages) z.B. des Chemnitzer Modells, der Drahtseilbahn und JungeLeute Tickets.

Die VMS-Website ist barrierefrei nutzbar. Die Startseite ist per Tastatur bedienbar, ausgewählte Kacheln und Menüpunkte werden hervorgehoben. Eine Umsetzung in leichter Sprache oder Gebärdensprache wird nicht angeboten. Auf den folgenden Seiten und Unterseiten ist dies dagegen gut umgesetzt. Die Mindestkontrastanforderung von 4,5:1 für Texte und 3:1 für Bedienelemente sind weitestgehend erfüllt. Bilder sind mit Alternativtexten ausgestattet. Einige dieser Bilder (bspw. auf der Startseite) umfassen jedoch eine Verlinkung auf weitere Seiten. Hier gibt der Alternativtext ebenfalls eine Beschreibung des Bildes, sollten jedoch auch Informationen über die Verlinkung beinhalten.

Die VMS-Internetseite wird regelmäßig auf die Aspekte der barrierefreien Nutzung überprüft und angepasst.

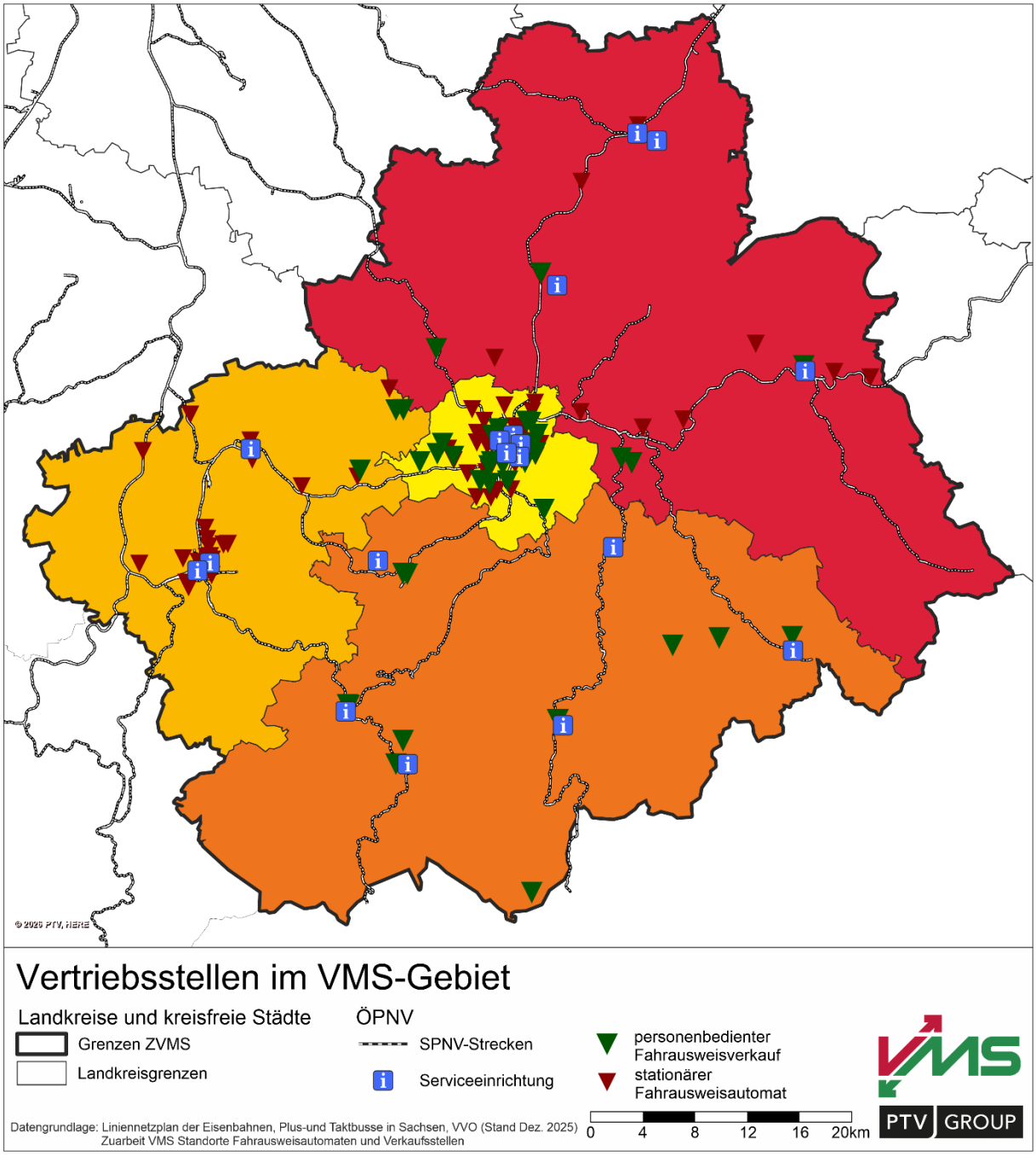


Abbildung 14: Verteilung der Vertriebsstellen im Gebiet des VMS (Stand Dez. 2025)

Abbildung 14 zeigt die 18 Servicezentren des VMS und seiner Partnerunternehmen. In diesen erhalten die Kunden zusätzlich zur Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs umfassende Beratungsleistungen zum ÖPNV im Verbundraum. Die Servicezentren sind zusätzlich in Tabelle 12 aufgelistet. VMS-weit gibt es außerdem 92 stationäre und rund 110 mobile Fahrausweisautomaten sowie 64 personenbediente Fahrausweisverkaufsstellen bei Vertriebspartnern des VMS. In Anlage 4 und Anlage 5 sind die aktuellen Standorte gelistet.

Tabelle 12: Servicezentren des VMS und seiner Partnerunternehmen

Stadt/Gemeinde	Serviceeinrichtung	Adresse	Betreuung durch…
Annaberg-Buchholz	RVE-Kundenbüro, Busbahnhof	Adam-Rieß-Straße 4	RVE
Aue-Bad Schlema	RVE-Kundenbüro	Erdmann-Kircheis-Straße 4	RVE
Chemnitz	VMS-KundenCenter, Marktplatz Arkaden	Am Rathaus 2	VMS
Chemnitz	MRB-Kundencenter, Hauptbahnhof	Bahnhofstraße 1	MRB
Chemnitz	CBC-Kundenzentrum, Hauptbahnhof	Bahnhofstraße 10	CBC
Chemnitz	CVAG Service-Center, Zentralhaltestelle im DAStietz	Moritzstraße 20	CVAG
Chemnitz	RVE-Kundenbüro, Omnibusbahnhof	Straße der Nationen 33	RVE
Döbeln	MRB-Kundencenter, Hauptbahnhof	Hauptbahnhof 1	MRB
Döbeln	RBM-KundenCenter, Busbahnhof	Straße des Friedens 2	RBM
Freiberg	RBM-KundenCenter, Busbahnhof	Wernerplatz	RBM
Glauchau	MRB-Kundencenter, Bahnhof	Rosa-Luxemburg-Straße 3	MRB
Lugau	RVE-Kundenbüro	Flockenstraße 87	RVE
Mittweida	RBM-KundenCenter, Busbahnhof	Frankenberger Straße 7	RBM
Olbernhau	RVE-Kundenbüro, Busbahnhof	Am Gessingplatz 8	RVE
Schwarzenberg	RVE-Kundenbüro, Busbahnhof	Bahnhof 2	RVE
Zschopau	RVE-Kundenbüro, Busbahnhof	Waldkirchener Straße 2 a	RVE
Zwickau	MRB-Kundencenter, Hauptbahnhof	Am Bahnhof 1	MRB
Zwickau	Servicecenter SVZ/RVW, Neumarkt	Bosestraße 33	SVZ

2 Verkehrsprognose

Die Erstellung von Verkehrsprognosen ist notwendig, um die Anforderungen an ein zukünftiges Verkehrssystem festzulegen. Sie geben also eine Orientierung, wie sich die Nachfrage in den nächsten Jahren entwickelt und präsentieren darüber hinaus Ansätze wie es darauf am besten zu reagieren gilt. Eine aussagekräftige Prognose stellt somit einen wesentlichen Grundsatz zur Erstellung eines Nahverkehrsplans, als Grundlage der Mittel- bis langfristigen Planung des ÖPNV-Systems im Bereich des Aufgabenträgers dar.

Von großer Bedeutung ist auch die Zielsetzung der Prognose, denn es wird zwischen der an bestimmte Einflussgrößen gebundenen indikativen Vorausschätzung und der von einem Zielwert ausgehenden Zielprojektion unterschieden. Die Verkehrsprognose im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau ist somit eine indikative Vorausschätzung im Rahmen einer qualitativen Expertenprognose.

Diese Verkehrsprognose basiert auf dem Landesverkehrsplan Sachsen 2030 (Stand Januar 2019) und der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 des BMVI (Stand Dezember 2022).

Der Landesverkehrsplan des Freistaats geht, aufgrund des durch zukünftigen Bevölkerungsrückgang sinkenden Gesamtverkehrsaufkommens, von einem insgesamt geringen Anstieg der Fahrten im ÖPNV um 20 Millionen bis 2030 in Sachsen aus. Jedoch wird der Modal-Split-Anteil öffentlicher Verkehrsmittel aufgrund der wachsenden Bevölkerung in den Großstädten des Freistaats weiter steigen, auch wird der ÖPNV aufgrund des zunehmenden Umweltbewusstseins in der Bevölkerung Nutzer des MIV gewinnen können.

Diese Tendenz ist auch auf die Nahverkehrsregion des Verkehrsverbundes Mittelsachsen denkbar: Während im Einzugsgebiet der größeren Städte wie Chemnitz oder Zwickau aufgrund der positiven sozioökonomischen Entwicklung ein durchschnittlicher Fahrgastzuwachs zu erwarten ist, wird in den übrigen Gebieten außerhalb der Ballungsräume ein kontinuierlicher Rückgang prognostiziert. Dieser Rückgang ist größtenteils bedingt durch regionale und altersstrukturelle Differenziertheit der soziökonomischen Entwicklung im ländlichen Raum. Im Gegensatz zu den Verdichtungsräumen kann ein Fahrgastrückgang dort auch nicht durch die getätigten bzw. geplanten Angebotsverbesserungen im ÖPNV ausgeglichen werden. Vielmehr gilt es darauf mit neuen innovativen Verkehrslösungen wie OnDemand-Angeboten zu reagieren, so können die verfügbaren Ressourcen zielgerichtet eingesetzt werden und auch bei geringer Nachfrage ein hoher Standard im ÖPNV bewahrt werden.

Die heutigen Einsteigerzahlen können unter Zugrundelegung folgender Faktoren für die Aufgabenträger im Verbundraum fortgeschrieben werden:

Tabelle 13: Prognosegrundlage für die Verkehrsprognose

	Chemnitz, Stadt	Erzgebirgs-kreis	Landkreis Mittelsachsen	Landkreis Zwickau	Zwickau, Stadt
Entwicklung der ÖPNV-Fahrtenzahlen gemäß Verkehrsprognose aus dem LVP Sachsen 2030					
			+3,8% (sachsenweiter Schnitt)		
Anteilige Bevölkerungsentwicklung 2025 bis 2030 gemäß 8. regionalisierter Bevölkerungsvorausberechnung (Variante 2)					
	-1,1%	-4,3%	-3,9%	-4,8%	-6,4%
Ergebnis: Gemittelte ÖPNV-Einsteigerentwicklung bis 2030					
	0,5%	-1%	-1%	-1%	0,5%

Auf Grundlage der Ergebnisse der vereinfachten Prognose der Fahrgastzahlen anhand übergeordneter Entwicklungen ist von einer stabilen Fahrgastzahl auszugehen. In dieser Annahme ist inbegriffen, dass das bestehende Verkehrsangebot erhalten bleibt und keine deutlichen Angebotsausbauten oder Angebotskürzungen innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes verkehrswirksam werden.

3 Ziele und Leitbild



Die Ziele des VMS lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- die Realisierung eines integrierten ÖPNV-Systems auf Straße und Schiene
- die Sicherung von Zusammenarbeit und Abstimmung der Aufgabenträger bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung des Kreisgrenzen überschreitenden ÖPNV im Verbundgebiet und mit Nachbar-Verkehrsverbünden/-Aufgabenträgern
- die Wahrnehmung von hoheitlichen Aufgaben gemäß ÖPNVG in der jeweils gültigen Fassung durch den ZVMS
- die Erarbeitung und Fortschreibung eines NVP für den Verbundraum unter Mitwirkung der von den Aufgabenträgern aufgestellten NVP
- die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV im Verbundgebiet
- die Gestaltung und Weiterentwicklung des Verbundtarifes
- die Verbesserung der Verkehrsverteilung zugunsten des ÖPNV sowie die Unterstützung der kommunalen Gebietskörperschaften bei der Raumordnungsplanung und -entwicklung durch Erschließung mit ÖPNV

Folgende weitere Aspekte sind Teil des Leitbildes des Verkehrsverbundes Mittelsachsen:

Daseinsvorsorge

Die Ausgestaltung und Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sind gemäß § 8 PBefG sowie den Vorgaben des ÖPNVG Aufgabe und Ziel des VMS und der Aufgabenträger. Der ÖPNV soll als die bessere Alternative zum motorisierten Individualverkehr im Verbundraum wahrgenommen werden.

Unter Beachtung des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit sowie der Sicherung möglichst gleicher Lebensbedingungen aller Bürger soll der ÖPNV so geplant, organisiert und ausgestaltet werden, dass eine effiziente Leistungserstellung durch die Verkehrsunternehmen erreicht wird.

Schülerbeförderung

Hoheitliche Aufgabe des ZVMS ist die notwendige Beförderung der Schüler auf dem Schulweg zum Besuch der öffentlichen Schulen und der staatlich anerkannten Ersatzschulen freier Träger (§ 23 Abs. 3 SächsSchulG) im Auftrag des Erzgebirgskreises und der Landkreise Mittelsachsen und Zwickau.

Fahrzeuge

Gemäß Geschäftsbesorgungsvertrag gehört die Beschaffung von Fahrzeugen für den SPNV zu den Aufgaben der VMS GmbH.

Standards im ÖPNV

Der VMS stellt umfangreiche Bedien- und Qualitätsstandards im ÖPNV auf. Diese sollen die Erfordernisse eines hierarchischen und nachfrageabhängigen ÖPNV-Gesamtsystems berücksichtigen und aufgabenträgerübergreifend gelten.

Das ÖPNV-Gesamtsystem wird so gestaltet, dass Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln gesichert bzw. hergestellt werden. Dazu sind PlusBus- und TaktBus-Linien in der Fläche vorrangig an den Bahnfahrplan auszurichten. Darüber hinaus werden die Busfahrpläne so koordiniert, dass sie untereinander ebenfalls Umsteigebeziehungen an Verknüpfungspunkten aufweisen. Durch den weiteren Ausbau dieser Verknüpfungen werden Verkehrsbeziehungen in der Fläche sowie auch Stadt-Umland-Verbindungen attraktiver.

Die Verknüpfungspunkte in den Landkreisen sind in die Kategorien 1. und 2. Ordnung eingeordnet werden. Die konkrete Definition der Kategorien erfolgt in den Teilen B-I bis B-V des Nahverkehrsplans.

Eigenwirtschaftlichkeit

Der VMS wird den ÖPNV grundsätzlich nach dem Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsleistungen gestalten. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften der VO (EG) 1370/2007 (Art. 3, Abs. 2, 3) und sonstiger Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne – soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden – gedeckt werden.[28]

Die Finanzierung des ÖPNV auf Schiene und Straße erfolgt grundsätzlich mittels Ausschöpfung aller Finanzierungsmöglichkeiten. Vorranginge Grundlage des Betriebs und der Weiterentwicklung der Verkehrsangebote sind die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit.

Intermodalität

Die SPNV- und ÖSPV-Netze und -angebote werden unter Berücksichtigung ihrer vorrangigen Verbindungs- oder Flächenerschließungsfunktion im Sinne der Integration des ÖPNV-Systems in das Gesamtsystem Personenverkehr hierarchisch eingegliedert. Konkurrierende Überlagerungsverkehre sind zu untersuchen und ggf. auszuschließen.

Kooperation

Als Zusammenschluss gleichberechtigter Aufgabenträger für den ÖPNV sieht sich der ZVMS verpflichtet, durch die rechtskonforme, verkehrspolitische Kooperation der Gebietskörperschaften eine koordinierte Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV auf Schiene und Straße im gesamten Verbundraum und über dessen Grenzen hinaus voranzubringen.

Fahrgastinteressen

Im Sinne der Daseinsvorsorge und der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen setzt sich der VMS das Ziel, die allgemeinen Interessen der Bürger bzw. ÖPNV-Kunden zu vertreten. Die Transparenz des Nahverkehrsangebotes hat für den Bürger Priorität. Dies betrifft vor allem die Verkehrsleistung sowie die verständliche Ausgestaltung des Tarifs.

[28] PBefG § 8 Abs. 4

Innovation

Das Erreichen der verkehrspolitischen Ziele wird stets durch Innovationen gestützt. Diese umfassen organisatorische, planerische und technische Entwicklungen die zusätzliche Potenziale erschließen und nutzbar machen. Dies reicht von der Erprobung neuer umweltfreundlicher Technologien über die Implementierung elektronischer Fahrgeldmanagementsysteme bis hin zum Ausbau flexibler und perspektivisch automatisierter Fahrzeuge.

Barrierefreiheit

Der Verkehrsverbund und die Aufgabenträger bekennen sich zur Barrierefreiheit, den Inhalten der entsprechenden Gesetze und deren Umsetzung.

Standortfaktoren Region Chemnitz/ Zwickau

Eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region ist ein wichtiger Faktor für einen attraktiven Wirtschaftsstandort an dem Menschen ihren Lebensmittelpunkt setzen sollen. Mit einem gleichsam attraktiven ÖPNV-Angebot an Wochenenden und in den Ferien wird ebenso die touristische Erschließung des Verbundraums unterstützt. Dabei soll das Bedienungsangebot für Touristen und Freizeitaktivitäten stetig verbessert werden.

Standortfaktor UNESCO-Welterbe Montanregion Erzgebirge/ Krušnohoří

Der UNESCO-Welterbe-Titel bietet besonders für den Tourismus in der Region Erzgebirge eine große Chance. Die Montanregion erstreckt sich mit 22 Teilgebieten (davon 17 auf deutscher Seite) von der Bergbaulandschaft Freiberg über die Bergbaulandschaft Annaberg-Frohnau bis in den Westen des Verbundgebietes nach Eibenstock. Für den ÖPNV ergeben sich durch steigende Gästezahlen neue Nachfragepotenziale. Diese Entwicklung zeigte sich bereits im ersten Jahr nach Erhalt des Welterbe-Titels 2019, bevor die Gästezahlen durch die Corona-Pandemie einbrachen. Nötig ist ein gut vernetztes Angebot, um Ausflüglern die Erkundung der Montanregion mittels ÖPNV bequem zu ermöglichen. Dafür ist der weitere Ausbau saisonaler, anlassbezogener, aber auch dauerhafter ÖPNV-Angebote mit touristischem Fokus und die Anbindung touristischer Attraktionen vorzusehen.

3.1 Nachhaltigkeit

Ziel des VMS ist es, das ÖPNV-Angebot im Verbundraum langfristig und nachhaltig fortzuschreiben. Dies umfasst die Entwicklung und Anwendung von Lösungen, die den gesellschaftlichen und sozialen, ökologischen sowie ökonomischen Herausforderungen gegenüberstehen und deren Auswirkungen mindern können.

Gesellschaftliche und soziale Perspektive

Die gesellschaftlichen Herausforderungen bei der Gestaltung eines nachhaltigen ÖPNV-Angebots liegen in der Bereitstellung eines adäquaten Angebots für alle Einwohner des Verbundraums. Dies ist vor allem aufgrund der unterschiedlichen demografischen Entwicklung in den Teilräumen eine immense Herausforderung.

Die Schaffung dahingehender innovativer wie auch intermodaler Verkehrsangebote muss dabei zudem unter Berücksichtigung der Aspekte Mobilität für alle – vollständige Barrierefreiheit für alle Nutzer – sowie Gesundheit und Verkehrssicherheit erfolgen.

Die Implementierung des Chemnitzer Modells in seinen jeweiligen Stufen wird es schaffen, ein Umdenken hinsichtlich der Auffassung von Mobilität und den Zugang zu selbiger zu erreichen. Jedoch muss auch der Rahmen – flankierende Maßnahmen – abseits der Mobilität erarbeitet und umgesetzt werden. Anschlussverkehre, aber auch Themen wie Flexibilisierung der Arbeitszeit und der Kinderbetreuung, sind in diesem Zusammenhang gesamtgesellschaftlich zu betrachten.

Die öffentlichen Verkehrsmittel müssen Mobilität garantieren und sollen größere Unabhängigkeit schaffen. Die Qualität des ÖPNV beeinflusst Entscheidungen darüber, wo man arbeitet, lebt oder einkauft. Er trägt zu mehr Sicherheit im Verkehr, einer besseren Umwelt und einer bezahlbaren Mobilität bei – und wirkt sich damit positiv auf die Lebensqualität aus.

Ökologische Perspektive

Die ökologische Perspektive kann sich nicht länger auf die klassischen Aspekte wie Schadstoff- bzw. Lärmemissionen oder den Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen beschränken. Aspekte wie Flächenverbrauch,

Stadtverträglichkeit oder die Beeinträchtigung des Naturraumpotenzials durch die Zerschneidung der Landschaft gehören ebenfalls in diese Kategorie. Generell müssen der Verbrauch aller Ressourcen – d. h. Fläche, Rohstoffe und Energie – sowie die daraus global resultierenden Boden-, Gewässer- und Luftbelastungen systematisch betrachtet werden.[29]

Nichtsdestotrotz bzw. gerade aus diesem Grund sollten im Rahmen eines Umweltverbunds Schutzziele definiert werden, um die Belastungen turnusmäßig zu prüfen und deren Entwicklung nachzuverfolgen. Natürlich sollten ressourcenschonende Fahrzeuge mit alternativen Antriebsmöglichkeiten entwickelt, beschafft sowie benutzt werden, eine diesbezügliche Umrüstung von Fahrzeugen stellt auch Ressourceneffizienz dar.

Aber auch diese Alternativen müssen sich am Leitbild der Nachhaltigkeit messen lassen. Der Umweltbericht zum NVP greift diese Ziele und die damit einhergehenden Maßnahmen bei Betrachtung ihrer Wirkung auf die Schutzgüter (Klima, Luft, Wasser, Boden, Biologische Vielfalt und Mensch) noch einmal auf.

Ökonomische Perspektive

Die ökonomische Perspektive stellt sich ambivalent dar. Auf der einen Seite steht der betriebswirtschaftliche Aspekt der Verkehrsunternehmen. Die Unternehmen stehen vor der Herausforderung, auf die ständig steigenden Anforderungen an das Angebot sowie an die Fahrzeuge reagieren zu müssen. Dies jedoch vor dem Hintergrund knapper öffentlicher Haushalte und absehbarer Kürzungen der Mittelzuweisungen.

Dagegen steht der volkswirtschaftliche Nutzen eines gut ausgebauten ÖPNV-Systems auf der anderen Seite. Der Nutzen umfasst z. B. die Vermeidung von Investitionen in Straßenbau und Parkplätze, geringere Mobilitätskosten für Einwohner oder vermiedene Unfall- und Klimaschäden.

Die Zielstellung liegt darin, zukunftsfähige Geschäftsmodelle zu entwickeln, die effizient und effektiv arbeiten. Diese sollen zum einen verantwortungsbewusst mit den zur Verfügung stehenden Mitteln arbeiten, zum anderen den gestellten Ansprüchen an ein ÖPNV-System entsprechen.

Der VMS ist trotz stetig steigender Kosten für die Leistungserbringung bestrebt ein attraktives ÖPNV-Angebot aufrecht zu erhalten. Um über den Erhalt des aktuellen Angebotsumfangs hinaus einen Ausbau des Angebotes umsetzen zu können, werden langfristig verlässliche und höhere finanzielle Mittel von Bund und Land notwendig werden.

[29] Tagungsbericht: Nachhaltige Mobilität im Spannungsfeld ökonomischer, ökologischer und sozialer Anforderungen. 1999

3.2 Interoperabilität

Durch die Aufstellung und Anwendung einheitlicher Standards schafft der VMS, die Aufgabenträger und die Unternehmen eine Grundlage für die Interoperabilität und zur Verwirklichung eines „nahtlosen“ ÖPNV.

Interoperabilität – im Sinne der Zusammenarbeit von verschiedenen Organisationen, Systemen und Techniken – ist ein übergeordnetes Ziel und der Grundgedanke der Verbundarbeit. Dies betrifft alle Aufgabenbereiche des VMS, angefangen beim Verbundtarif über die Koordinierung des integrierten ÖPNV-Systems bis hin zum Betrieb des verbundweiten Betriebsleitsystems (ITCS Mittelsachsen).

Telematik

Durch den Einsatz moderner Technologien aus den Bereichen Informatik und Telekommunikation zielen die Akteure im VMS darauf ab, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und das Zusammenwirken im ÖPNV-System zu verbessern. Die Telematik unterstützt diese Absicht durch die effizientere Gestaltung von Verkehrsabläufen, die Verringerung der Umweltbelastung, die Optimierung betrieblicher Abläufe und die Generierung von Echtzeitdaten für eine realitätsnahe Fahrplanauskunft und Anschlusssicherung.

Elektronisches Fahrgeldmanagement

Neben der umgesetzten Teilnahme am Handyticket Deutschland (HTD) und der Einbindung des VMS-Tarifs in den DB Navigator und auf bahn.de soll der Ausbau elektronischer Vertriebswege weiter forciert werden. Weiterhin werden Anbindungen und damit ergänzende Nutzungsmöglichkeiten an Car- und Bike-Sharing-Anbieter, touristische Partner und Universitäten geprüft.

Besonders die Anwendungen des elektronischen Fahrgeldmanagements der Nachbarverbünde und Aufgabenträger sind bei der Vorplanung zu berücksichtigen, um einen grenzüberschreitenden Vertrieb zu ermöglichen.

4 Rahmenplanung

4.1 Barrierefreiheit im ÖSPV

Der Verkehrsverbund Mittelsachsen bekennt sich zur Barrierefreiheit und begrüßt ausdrücklich einen Ausbau der Infrastruktur, um den ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen besser nutzbar zu machen. Er wird als Träger öffentlicher Belange bei Anhörungen zu Baumaßnahmen an Straßen mit Haltestellen sowie bei kommunalen Entwicklungskonzepten auf die gesetzlich geforderte Herstellung der Barrierefreiheit hinweisen. Insbesondere in Hinblick auf den demographischen Wandel wird das Thema Barrierefreiheit zunehmend an Bedeutung gewinnen, da durch die barrierefreie Gestaltung auch für nicht explizit darauf angewiesene Fahrgastgruppen eine vereinfachte ÖPNV-Nutzung ermöglicht wird.

Auf Grund des hohen finanziellen sowie planerischen Aufwands ist der Ausbau in den vergangenen Jahren vor allem im Rahmen anstehender Sanierungs- und Umbaumaßnahmen erfolgt. Es ist auch weiterhin das Ziel, Baumaßnahmen möglichst miteinander zu verknüpfen und im Rahmen von Modernisierungsarbeiten, soweit baulich sinnvoll, ohne Ausnahmen eine barrierefreie Gestaltung der umzubauenden Anlagen zu gewährleisten. Darüber hinaus sind einzelne Maßnahmen mit hoher Priorität zu untersuchen, welche kurzfristig umzusetzen sind, um beispielsweise an wichtigen Verknüpfungspunkten einen Umstieg für mobilitätseingeschränkte Personen zu ermöglichen.

Die Zuständigkeit der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖSPV liegt dabei bei den jeweiligen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen für die Fahrzeuge und Information sowie bei den Kommunen als Baulastträgern für die Haltestellen. Die rechtliche Verantwortlichkeit für die Aspekte der Barrierefreiheit im ÖSPV liegt nicht beim VMS. Dem VMS kommt hierbei jedoch eine koordinierende Rolle zu, um einen möglichst homogenen und aufeinander abgestimmten Ausbau der Barrierefreiheit im Gebiet des VMS in Abstimmung mit den jeweiligen Landkreisen und Kommunen sicherzustellen.

Die jeweils zuständigen Aufgabenträger sind angehalten, aussagekräftige Bestandserhebungen für alle Bereiche des ÖPNV (Fahrzeuge, Haltestelleninfrastruktur, Informationsvermittlung sowie Verkehrsdurchführung) durchzuführen und regelmäßig zu aktualisieren. Auf Grundlage dieser Bestandsaufnahmen sind erforderliche Handlungsansätze zur Schaffung von Barrierefreiheit im ÖPNV abzuleiten und Prioritäten zu definieren.

Die baulichen Anlagen im Bereich des ÖSPV in der Stadt Chemnitz, welche zum Chemnitzer Modell gehören, sind in der Verantwortung der CVAG, der VMS bestellt dort Leistungen im SPNV unter Beachtung der BOStrab. Hier ist die Abstimmung beim weiteren barrierefreien Ausbau zwischen den Aufgabenträgern VMS und der Stadt Chemnitz fortzusetzen.

In den folgenden Abschnitten wird die Herangehensweise zur mittelfristigen Sicherstellung eines barrierefreien ÖPNV dargelegt, um eine Gesamtübersicht der hierfür relevanten Planungen aufzuzeigen. Hierzu gehört die Überprüfung und Bestandsaufnahme aller Bereiche des ÖPNV-Systems (Fahrzeuge, Haltestelleninfrastruktur, Informationsvermittlung sowie Verkehrsdurchführung).

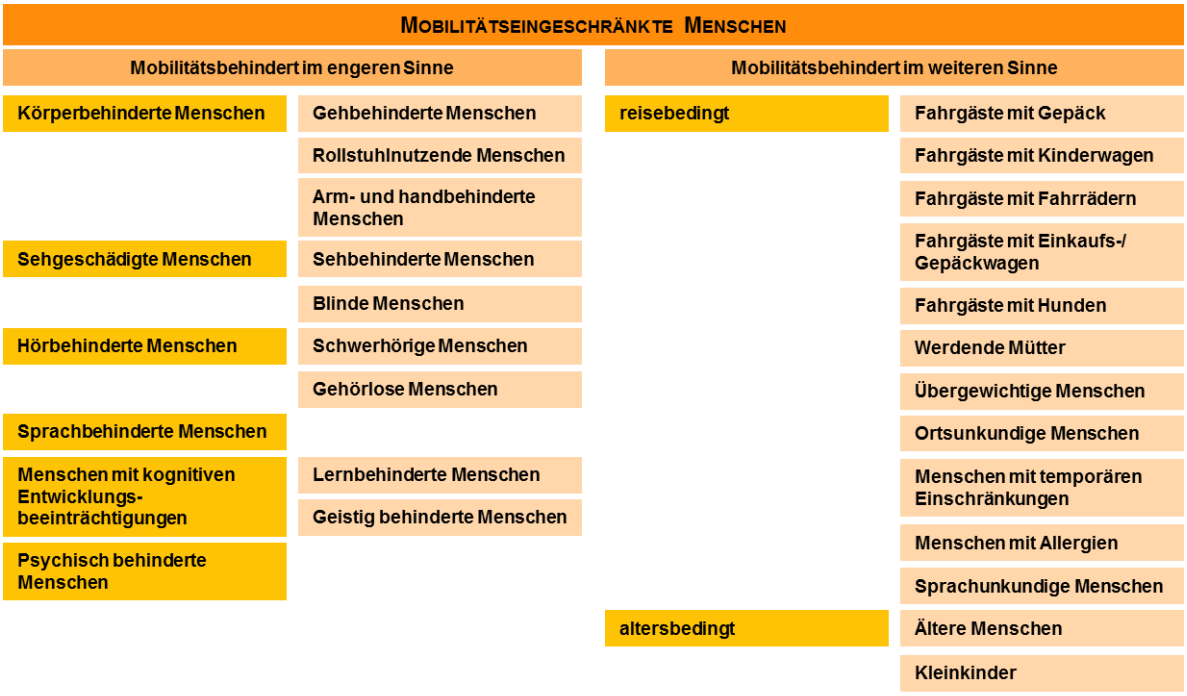
4.1.1 Vorgaben des PBefG

Mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 01.01.2013 hat der Gesetzgeber das gesellschaftspolitische Ziel eines barrierefreien öffentlichen Personenverkehrs anerkannt. So hat gemäß § 8 Abs. 3 PBefG *„der Nahverkehrsplan (…) die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“*

Die in der Novelle des PBefG gefassten Regelungen gelten grundsätzlich für alle Verkehrsmittel des ÖPNV, soweit sie in § 8 PBefG definiert wurden. Angebote des SPNV sind über die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) mit entsprechenden Verpflichtungen belegt.

Die Verkehrsangebote außerhalb des NVP, z. B. freigestellter Schülerverkehr oder liniengenehmigungsfreie und somit nicht in der rechtlichen Verantwortung der Aufgabenträger verkehrende Bürgerbusse, brauchen dementsprechend nicht hinsichtlich der Schaffung von vollständiger Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Der VMS begrüßt jedoch ausdrücklich Bestrebungen der jeweils zuständigen Stellen, auch diese Verkehre im Sinne eines zeitgemäßen Angebots möglichst barrierefrei zu gestalten.

Der ÖPNV ist nicht nur für Menschen mit Behinderung, sondern allgemein für die Nutzergruppe der Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung barrierefrei zu gestalten.



Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

Abbildung 15: Übersicht Mobilitätseinschränkungen

Zu dieser Nutzergruppe gehören zum einen die mobilitätseingeschränkten Menschen in engerem Sinne – körperbehinderte, seh- und hörgeschädigte sowie sprachbehinderte Menschen; ebenso Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen und psychisch behinderte Menschen. Die Menschen mit Mobilitätsbehinderung im engeren Sinn umfassen einen Anteil von 20 % der Bevölkerung im Freistaat Sachsen[30] , das ist ein Anstieg um einen Prozentpunkt gegenüber 2019. Zum anderen umfasst Mobilitätsbeeinträchtigung im weiteren Sinne auch die Gruppe der reise- und altersbedingt mobilitätseingeschränkten Personen (siehe Abbildung 15).

4.1.2 Voraussetzungen und Zielstellungen

Im Gültigkeitszeitraum des NVP für den Verkehrsverbund Mittelsachsen 2026-2030 soll durch jeweils zuständigen Aufgabenträger, soweit nicht bereits erfolgt, eine umfangreiche Analyse des Status quo sowie eine weiterführende Bestandsaufnahme der Fahrzeugausstattung, der Haltestelleninfrastruktur sowie der Informationsvermittlung vorgenommen werden, um den Anforderungen nach §8, Abs. 3 PBefG gerecht zu werden. Hierzu liegen in einigen Landkreisen bereits teilweise Daten vor, diese sind noch nicht überall strukturiert und inhaltlich vollständig. Die Aufgabenträger verfolgen das Ziel, die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV möglichst schnell zu erreichen. Aufgrund begrenzter Mittel und teilweise fehlender Zuständigkeiten[31] können nicht flächendeckend Umsetzungszeitpläne vorgegeben werden. Auszunehmen ist hierbei die Stadt Chemnitz, für die im Nachgang des NVP 2016-2020 ein umfassendes “Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz“ entwickelt worden ist, welches sich aktuell in der Umsetzungsphase befindet. Korrespondierend dazu hat die Stadt Chemnitz

[30] 7. Behindertenbericht des Freistaat Sachsen 2023
[31] die Landkreise sind nicht Baulastträger für die ÖPNV-Haltestellen und haben dadurch keine direkten Steuerungsmöglichkeiten

“Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen im öffentlichen Verkehrsraum und an Haltestellen“ erstellt. Beide Vorschriften haben verbindlichen Charakter und wurden in Abstimmung mit den örtlichen Verbänden zur Umsetzung des PBefG und der VO (EG) 1370 geschaffen.

Für die laufende, umfassende Bestandsaufnahme ist in der Gültigkeitsdauer des NVP von 2026-2030 mit einem gesteigerten Finanzierungsbedarf zur zeitnahen Erstellung eines umfassenden, verbundweiten Haltestellenkatasters zu rechnen. Die konkreten Bestandteile der Bestandsaufnahme werden im Folgenden näher dargestellt.

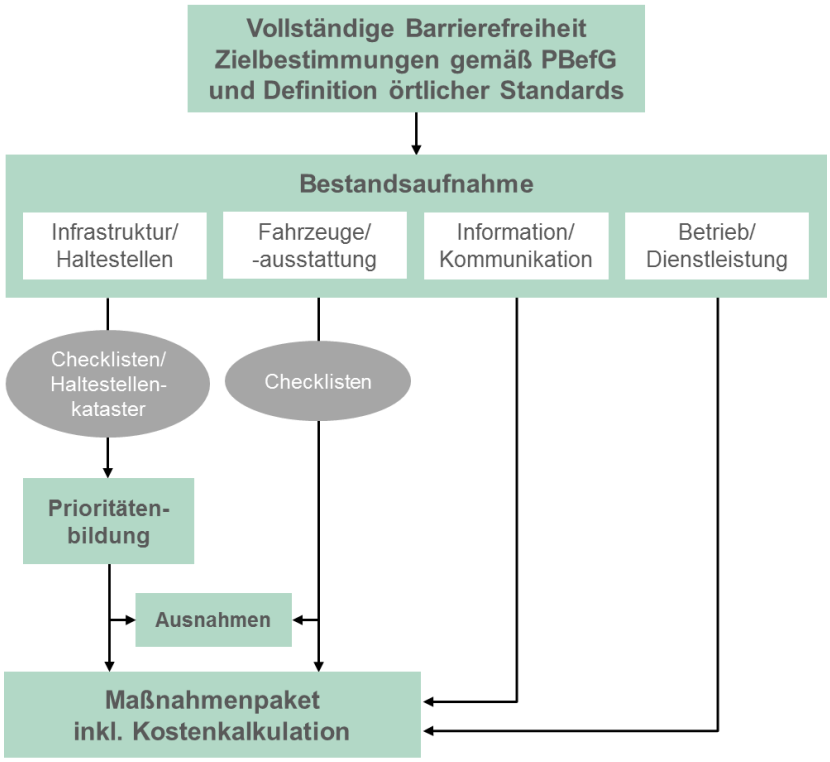


Abbildung 16: Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei Aufstellung des Nahverkehrsplanes[32]

Fahrzeuge/ Informationsvermittlung im Betrieb

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde für die einzelnen Landkreise und Städte bereits eine Übersicht der derzeit eingesetzten Fahrzeuge erstellt. Den verfügbaren Daten zufolge erfüllt bereits heute ein Großteil der Flotten die Anforderungen an ein barrierefreies Fahrzeug. Modernisierungs- bzw. Neubeschaffungsbedarf ergibt sich vornehmlich für einige Straßenbahnfahrzeuge und Überlandbusse.

Bei Busverkehren sind im Stadtverkehr grundsätzlich Niederflurbusse vorzusehen. Im ländlichen Raum können darüber hinaus auch Low-Entry-Busse sowie in begründeten Ausnahmefällen Hochflurbusse mit Hubliften eingesetzt werden. Soweit möglich sollten die Busse über eine Kneeling-Funktion verfügen, mit Hilfe derer der Spalt zwischen Bus und Bussteigkante bei passgenauem Anfahren auf ein Minimum reduziert werden kann.

Um eine barrierefreie Nutzung von Straßenbahnen zu gewährleisten, müssen die Fahrzeuge mindestens in Teilen niederflurig sein. Bei der Straßenbahn kommt dem Zusammenspiel von Fahrzeug und Bahnsteigkanten eine besonders große Rolle zu. Diese müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass minimale Reststufen bzw. Restkanten gewährleistet werden. Hierbei ist auf den Bewegungsbereich der Türen zu achten, um eine Berührung von Bahn und Bahnsteig zu vermeiden.

Sollte ein Restspalt von mehr als 5 cm in horizontaler oder vertikaler Richtung auftreten, ist, ebenso wie im Busverkehr, zwingend eine fahrzeuggebundene Rampe oder Hublift vorzuhalten, die bzw. der im Bedarfsfall durch das Fahrpersonal bedient wird.

[32] BAG ÖPNV – Barrierefreiheit im ÖPNV

Sowohl in Bussen als auch in Straßenbahnen sind ausreichend dimensionierte Sondernutzungsflächen für Rollstuhlnutzer, aber auch für Personen mit Kinderwagen oder Rollator vorzusehen. Haltewunschtasten sollen gleichmäßig im gesamten Fahrzeug verteilt sein. Spezielle Haltewunschtasten für mobilitätseingeschränkte Personen können hilfreich sein, wenn an der Haltestelle kein eigenständiger barrierefreier Ausstieg möglich ist und das Fahrpersonal behilflich sein muss.

Türen sowie Haltestangen und -griffe sind so zu gestalten, dass sie sich kontraststark von der weiteren Innenausstattung des Fahrzeugs abheben. Dies kann auch für das Fahrzeugäußere im Türbereich angewendet werden, um das Auffinden des Einstiegs durch sehbehinderte Fahrgäste zu erleichtern.

Ein Einsatz von Bussen ohne Rampe, Hublift oder andere Zustiegsmöglichkeiten für gehbehinderte Menschen ist im Regelbetrieb innerhalb des Gebietes des VMS grundsätzlich nicht vorzusehen. Ebenso sollen alle Neufahrzeuge mit einer kontraststarken Innenausstattung versehen werden. Ausnahmen können Notersatzverkehre oder andere ad-hoc-Verkehre darstellen, Eine entsprechende Kontrolle des Fahrzeugeinsatzes ist durch die jeweiligen Aufgabenträger des ÖSPV sicherzustellen. Durch Restlaufzeiten bestehender Verkehrsverträge können Abweichungen zulässig sein. Im Straßenbahnverkehr ist auf eine zeitnahe Modernisierung der Flotten hin zu vollständig barrierefreien Fahrzeugen hinzuarbeiten.

Haltestelleninfrastruktur

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen ist Aufgabe der jeweils zuständigen Straßenbaulastträger in Zusammenarbeit mit dem jeweils zuständigen Aufgabenträger. Im Zuge von Straßenbaumaßnahmen ist auch stets der barrierefreie Ausbau der jeweils im Bauabschnitt befindlichen Haltestellen vorzunehmen, insofern diese noch nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit genügen.

Ein großes Defizit im Gebiet des VMS ist die fehlende flächendeckende Kenntnis zum Ausbauzustand der Haltestellen. Daher wird ein Haltestellenkataster nach dem Vorbild der Stadt Chemnitz und des Erzgebirgskreises empfohlen. Die Haltestellenkataster sollen durch die jeweiligen Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit den Kommunen in ihrem Aufgabenträgerbereich erstellt und mit verbundweit vergleichbaren Kriterien erarbeitet werden. Inhalte des Haltestellenkatasters sind in Anlage 6 getrennt nach Mindestkriterien und optionalen Kriterien aufgeführt. Neben baulichen Aspekten soll die Ausstattung der Haltestellen mit Einrichtungen der Informationsvermittlung, zum Beispiel dynamische Fahrgastinformationssysteme, aufgenommen werden. Nach Vorliegen einer abschließenden Bestandsaufnahme und Aufarbeitung im Kataster erfolgt durch die jeweils zuständigen Aufgabenträger in Abstimmung mit dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger.

Nach Vorliegen einer abschließenden Bestandsaufnahme und Aufarbeitung im Kataster erfolgt durch die jeweils zuständigen Aufgabenträger in Abstimmung mit dem jeweils zuständigen Straßenbaulastträger die Priorisierung der Haltestellen zum barrierefreien Ausbau.

Es wird empfohlen, die Priorisierung nach folgenden Kriterien durchzuführen, deren Beschreibung sich in Anlage 7 befindet:

- Funktion (Verknüpfungspunkte mit hoher Priorität)
- Ein- und Aussteigerzahl (Haltestellen mit hoher Nachfrage sollten prioritär ausgebaut werden)
- besondere Einrichtungen im Einzugsbereich (Haltestellen mit einem Krankenhaus, Medizinischem Versorgungszentrum, einer Pflegeeinrichtung, besucherstarken Ämtern, o. ä. sollten prioritär ausgebaut werden)
- Mindestziel: je Gemeinde bzw. Ortschaft sollte eine möglichst zentrale Haltestelle mit barrierefreier Zuwegung ausgebaut sein

Über die Richtlinie (RL) ÖPNV, Teil I, Punkt 2.1 und 2.4 sind Investitionen in den barrierefreien Ausbau von Haltestellen des ÖPNV förderfähig. Die barrierefreie Planung und Umsetzung ist Grundvoraussetzung der Förderung. Die Umsetzung erfolgt über das Landesinvestitionsprogramm (LIP), welches jährlich fortgeschrieben wird.

Vor allem für den ländlichen Raum kann angenommen werden, dass im Zuge der Priorisierung hier verhältnismäßig viele Haltestellen mit geringer Dringlichkeit ermittelt werden. Daher sollte mit dem Ausbau vor allem entlang wichtiger Achsen begonnen werden, sodass jede bediente Siedlung mindestens eine barrierefreie Zugangstelle hat. Diese Haltestelle ist je nach verkehrlichen und städtebaulichen Gegebenheiten vor Ort so zu wählen, dass eine rasche Umsetzung einer gut erreichbaren Haltestelle innerhalb der Siedlung gewährleistet werden kann.

Für den Ausbau von SPNV-Anlagen gelten u. a. die Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) sowie die Festlegungen der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität – Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (TSI PRM). Die baulichen Anlagen im Bereich des ÖSPV sollten unter Beachtung von BOStrab, BOKraft sowie Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ) errichtet werden. Des Weiteren sind die Inhalte der DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, der DIN 32984 - Bodenindikatoren[33] im öffentlichen Raum, der DIN 32975 – Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung sowie der DIN 32981 Zusatzeinrichtung für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) – Anforderungen in ihrer jeweils aktuellen[34] Form verpflichtend anzuwenden. Kernelemente hierbei sind ausreichend Bewegungsfreiheit für Menschen mit Rollstühlen bzw. Gehhilfen, ein Blindenleitsystem sowie ein ausreichend hohes Haltestellenbord. Durch letzteres muss sichergestellt werden, dass der Spalt zwischen Bord und Fahrzeug maximal 5 cm in horizontaler wie vertikaler Richtung beträgt oder dass im Falle der Nutzung einer Busrampe[35] die maximale Steigung dieser nicht überschritten wird. Übergangsstellen sollten grundsätzlich barrierefrei gestaltet sein. Haltestellen mit besonderem Bedarf an Barrierefreiheit werden in Zusammenarbeit mit den Behindertenbeauftragten der Aufgabenträger bestimmt. Dies können z. B. Haltestellen an zentralen Handels- oder Kultureinrichtungen, an bedeutenden Sportstätten oder auch an medizinischen Einrichtungen (z. B. Krankenhäuser, Reha-Zentren, Behindertenwerkstätten) sein.

Unter Berücksichtigung der planerischen und baulichen Vorlaufzeiten soll mindestens das durch die ÖPNV-Strategiekommission des Freistaates Sachsen formulierte Ziel, in den Städten 60-70 % und im ländlichen Raum mehr als 50 % der Haltestellen barrierefrei ausgebaut zu haben, bis möglichst 2035 erreicht werden. Voraussetzung ist eine ausreichende Bereitstellung von Fördermitteln durch den Freistaat Sachsen, wie sie im Abschlussbericht der ÖPNV-Strategiekommission dargestellt ist. Durch den jeweiligen Baulastträger sind die entsprechenden Fördermittel zu beantragen und die Baumaßnahmen durchzuführen. Eine weitere Voraussetzung ist das Vorhandensein ausreichender Planungsressourcen.

Informationsvermittlung

Die Fahrzeuge und Haltestellen betreffende barrierefreie Informationsvermittlung soll wie oben beschrieben erhoben werden.

Für die Informationsvermittlung sind vor allem die Servicestellen des Verkehrsverbundes sowie des Verkehrsunternehmens zuständig. Diese sollten zur Erreichung eines hohen Standards mit geschultem Personal besetzt werden. Die Evaluierung der barrierefreien Informationsvermittlung im Internet erfordert eine gesonderte Betrachtung. Diese sollte ebenfalls durch eine Bestandsaufnahme sowie eine anschließende Analyse und etwaige Maßnahmenplanung erfolgen. Einer entsprechenden Erhebung und Evaluierung vorangestellt muss jedoch ein zugrunde zu legender Standard bestimmt werden.

International anerkannt sind die Standards „Web Content Accessibility Guidelines 2.1“ (WCAG) der Web Accessibility Initiative (WAI) aus dem Jahr 2018. Auf nationaler Ebene kann auf die Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung – BITV 2.0) aus 2019 verwiesen werden. Diese orientiert sich in ihren Anforderungen an den o. g. internationalen Standards.

Die Struktur der Webseiten muss einfach und übersichtlich sein. Shortcuts zur Startseite bzw. an den Seitenanfang sollten Verwendung finden. Besonders wichtig ist eine kontrastreiche Gestaltung. Zum Download bereitgestellte Dokumente (z. B. PDF-Dateien) werden als Text-PDF mit Tags versehen, so dass sie ohne Probleme von den Betroffenen gelesen werden können. Für Bilder ist ein Alternativtext zu hinterlegen, sodass sehbehinderte Personen den jeweiligen Inhalt der Abbildung erfassen können.

Für sehbehinderte Smartphonenutzer sind Apps (iOS und Android) nützliche Hilfsmittel im ÖPNV. Dabei kommen Screenreader zur Anwendung. Als Beispiele für vielfach genutzte Apps werden der DB Navigator oder der Abfahrtsmonitor von den Betroffenen genannt. Im Gebiet des VMS steht zudem die MooveMe-App des

[33] Bodenindikatoren erleichtern Blinden und Sehbehinderten die Orientierung im Straßenverkehr, auf Bahnhöfen und vielen anderen öffentlichen Wegen und Plätzen. Die Oberflächenstrukturen der Bodenindikatoren einer Bushaltestelle und einer Straßenüberquerung müssen sich unverwechselbar absetzen. Deshalb werden an Haltestellen Rippenprofile nach DIN 32984:2020-12, Pkt. 5.4 Bus- und Straßenbahnhaltestellen eingesetzt

[34] Stand Juli 2020: DIN 18040-3:2014-12; DIN 32984:2020-12; DIN 32981:2018-06; DIN 32975:2009-12

[35] Durch eine Dienstanweisung muss sichergestellt werden, dass das Fahrpersonal bei der Bedienung und – falls erforderlich – bei der Befahrung der Rampe behilflich ist.

Mitteldeutschen Verkehrsverbundes zur Verfügung. Die Apps informieren über die Abfahrtsmöglichkeiten, Abfahrtszeiten, Verbindungsmöglichkeiten oder Verspätungen. Die Apps sollten barrierefrei und somit kontrastreich und leicht bedienbar sein.

4.2 Bedienstandards im Nahverkehrsraum Chemnitz/ Zwickau

Im Verbundraum des VMS werden Mindeststandards für die Gestaltung des ÖPNV festgelegt. Eine Zielstellung im Rahmen der Fortschreibung des NVP ist es, verbundweite und aufgabenträgerübergreifende Anforderungen und Standards für verschiedene Bereiche des Nahverkehrssystems festzulegen. Diese Vorgaben ermöglichen es, die Qualität des Verkehrsangebot einheitlich zu bewerten.

Die Rahmenbedingungen sind in den einzelnen Teilräumen nicht vollständig kongruent. Daher sind die Anforderungen an das Angebot in zwei Ebenen differenziert:

- verbundweit nach Verkehrsträger – SPNV (VMS) und ÖSPV (Aufgabenträger) – sowie
- auf Ebene der Aufgabenträger nach Landkreis oder Stadt.

Die Mindestvorgaben ausschließlich der Reisezeiten sind einzuhalten. Die Angaben zu Reisezeiten werden als Orientierungswerte definiert. Höherwertige Angebotsqualitäten des ÖPNV können durch die Aufgabenträger jederzeit bestellt und finanziert werden. Mögliche diesbezügliche Ausnahmeregelungen der folgenden Anforderungen und Standards können dem jeweiligen aufgabenträgerspezifischen NVP entnommen werden. Die Aufgabenträger haben sich in erster Linie an den Vorgaben in den entsprechenden Teil-Nahverkehrsplänen zu orientieren. Nachgeordnet wird auf die tabellarisch zusammengefassten Bedienstandards des VMS verwiesen.

Die Bedienstandards und Anforderungen gelten im gesamten Verkehrsverbund ausschließlich der Oberzentren Chemnitz und Zwickau. Die Ausführungen zu den Bedienstandards der Stadt Chemnitz sind dem Teilplan B-I und der Stadt Zwickau dem Teilplan B-V zu entnehmen.

4.2.1 ÖPNV-Netzebenen

Die ÖPNV-Netzebenen bilden die Grundlage des ÖPNV-Systems. Im VMS soll folgende Netzhierarchie gelten:



Abbildung 17: ÖPNV-Netzebenen im Verbundraum Chemnitz/Zwickau

4.2.1.1 SPNV-Netz

Für das SPNV-Zielkonzept dieses NVP wurden entsprechend ihrer Funktion drei Linienkategorien festgelegt. Folgend sind die Linien im ZVMS diesen Kategorien zugeordnet sowie mit entsprechenden Angebotsqualitäten unterlegt.

Express-Linien

- hochwertige Direktverbindungen zwischen den Oberzentren im 60-min-Takt oder 120-min-Takt
- Beschleunigung durch die Bedienung ausgewählter Systemhalte
- Zwischenhalte werden durch parallele S-Bahn bzw. S-Bahn-ähnliche Linien bedient

Linie	KBS	Laufweg	Takt
RE 3	510	(Dresden –) Freiberg – Chemnitz – Zwickau (– Hof)	60‘ tägl
RE 6	525	Chemnitz – Burgstädt (– Leipzig)	60‘ tägl
S 5X	501.5	(Leipzig –) Werdau – Zwickau/Plauen[36]	60‘ tägl
RE 1TH	540	Glauchau (– Gera – Erfurt – Göttingen)	120‘ tägl[37]

S-Bahn- und S-Bahn-ähnliche Linien

- Anbindung der Mittelzentren an ihr jeweiliges Oberzentrum im 60-min-Takt, mit nachfrageorientierter Verdichtung auf 30-min-Takt
- Halt auf allen Stationen

Linie	KBS	Laufweg	Takt
RB 30/ S 3 (DD)	510	(Dresden –) Freiberg – Chemnitz – Zwickau	*60‘ tägl. Zzgl. HVZ-Verdichtung auf 30‘*
RB 30		*(Dresden –) Freiberg – Chemnitz – Zwickau*	
RB 30V		*Chemnitz – Zwickau*	*60‘ Mo-Fr in der HVZ*
S 3 (DD)		*(Dresden –) Freiberg*	*60‘ Mo-Fr in der HVZ*
C 11	522	Chemnitz Hbf – Stollberg[38]	Mo-Fr: 30‘/ Sa: 30‘/ So/Ftg: 60‘
C 13	525	Aue – Thalheim – Chemnitz-Technopark – Chemnitz Hbf – Burgstädt	60’ tägl.
C 14	520	Thalheim – Chemnitz-Technopark – Chemnitz Hbf – Mittweida	60‘ tägl.
C 15	516	Chemnitz-Technopark – Chemnitz Hbf – Hainichen	60‘ tägl.

[36] Änderungen ab Dezember 2026 durch Neuvergabe MDSB25+: Flügelung in Werdau nach Zwickau / Plauen
[37] zwischen Glauchau (Sachs) und Gößnitz Überlagerung RE 1 TH mit RB 37 zum stündlichen Angebot
[38] mit Umsetzung Chemnitzer Modell Stufe 5 bis St. Egidien – Glauchau als C11; vsl. ab 2028

		(Chemnitz-Technopark – Zentralhaltestelle)	(60‘ nur werktags)
RB 45	520	Chemnitz Hbf – Mittweida – Döbeln (– Riesa – Elsterwerda)	Mo-Fr: 60‘/ Sa, So/Ftg: 120‘+ Verdichter
RB 81	519	Chemnitz Hbf – Olbernhau-Grünthal	Mo-Fr: 60’/ Sa, So/Ftg: 120‘
RB 80	517	Chemnitz Hbf – Annaberg-Buchholz – Cranzahl	
		Chemnitz Hbf – Annaberg-Buchholz	60‘ tägl.
		Annaberg-Buchholz – Cranzahl	Bedarfsorientiert auf Anschlüsse Fichtelbergbahn
S 5 (L)	501.5	(Leipzig –) Werdau Glauchau / Zwickau [39]	120‘ tägl.

Regionale Erschließungslinien

- Bedarfsorientiertes Angebot / Halt auf allen Stationen

Linie	KBS	Laufweg	Takt
RB 37[40]	540	Glauchau (– Gößnitz)	120‘ tägl.[41]
RB 83 (ehem FEG)	514	Freiberg – Holzhau	60’ tägl./ Ferien 120‘
RB 92[42] (ehem. CB 523)	523	Stollberg – Oelsnitz – Glauchau	Mo-Fr: 60’/ Sa, So/Ftg: 120‘
RB 95	535	Zwickau – Aue – Johanngeorgenstadt	60’ tägl.
RB 110[43]	506	(Leipzig –) Leisnig – Döbeln	Mo-Fr: 60’/ Sa, So/Ftg: 120‘
RB 1	539	Zwickau-Zentrum – Irfersgrün (– Falkenstein – Klingenthal – Kraslice)	60’ tägl.
RB 2[44]	544	Zwickau-Zentrum – Zwickau Hbf – Werdau (– Plauen / Adorf (– Cheb))	60’ tägl.
FBB[45]	518	Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal (Schmalspurbahn)	saisonal differenziert

[39] Änderungen ab Dezember 2026 durch Neuvergabe MDSB25+: Flügelung in Gößnitz nach Glauchau / Zwickau
[40] Änderungen ab Dezember 2026 durch Neuvergabe MDSB25+: RB 37 geht in MDSB S 5 auf
[41] zwischen Glauchau (Sachs) und Gößnitz Überlagerung RB 37 mit RE 1 TH zum stündlichen Angebot
[42] mit Umsetzung Chemnitzer Modell Stufe 5 als C11; vsl. ab 2028
[43] Änderungen ab Dezember 2026 durch Neuvergabe MDSB25+: RB 110 geht in MDSB S 1 auf
[44] Änderungen ab Dezember 2026 durch Neuvergabe MDSB25+: RB 1 nach Zwickau und Plauen wird durch S 5X ersetzt
[45] Fichtelbergbahn (Schmalspurbahn)

4.2.1.2 Regio-Netz

Das Regio-Netz verkehrt grundsätzlich im Takt. Dieser wird als 60- oder 120-Minuten-Takt ausgestaltet. Innerhalb des Regio-Netzes werden die Produkte PlusBus und TaktBus vermarktet, deren Bedienungsqualitäten durch die Marke vorgegeben werden.

Linien, die als „PlusBus“ oder „TaktBus“ vermarktet werden, müssen auf ihrem Stammlinienabschnitt alle nachfolgend aufgeführten Angebotskriterien erfüllen.

Tabelle 14: Angebotskriterien PlusBus und TaktBus

Kriterium		Mindestvorgabe PlusBus	Mindestvorgabe TaktBus
Grundangebot auf Stammlinienweg[46]	Mo-Fr	15 Fahrtenpaare (FP) im Zeitraum zwischen 5 und 21 Uhr	7 Fahrtenpaare (FP)
	Sa	6 FP	4 FP
	So	4 FP	Keine Vorgabe
Linienweg[47]		direkter und konstanter Linienweg ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF	
Exakter Takt[48]		exakter Takt ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF, dabei ist Mo-Fr ein 60-min-Takt anzubieten Unkritisch ist ein 2. Fahrzeitprofil ab 18 Uhr oder ein Taktsprung, soweit dieser aus den Verkehrsströmen/der Hauptumsteigerichtung resultiert.	exakter Takt ohne Abweichungen innerhalb der Verkehrstage Mo-Fr/Sa/SoF, dabei ist Mo-Fr ein 120-min-Takt anzubieten Unkritisch ist ein 2. Fahrzeitprofil ab 18 Uhr
Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen[49]		Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen ohne Abweichungen	
Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende		Einheitliche Abfahrtsminuten am Wochenende ohne Abweichungen	
Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte		Bedienung bedeutender Verknüpfungspunkte (z. B. Bahnhof, Busbahnhof) muss gegeben sein.	

[46] Bei PlusBussen ist Mo-Fr je eine Taktlücke im Zeitraum 9-12 Uhr und 18-21 Uhr zugelassen; dabei müssen mindestens 13 Fahrtenpaare angeboten werden.
[47] Mo-Fr max. 2 Fahrten mit betrieblich bedingt abweichendem Linienweg zugelassen. Zusätzlich möglich: sachlich begründete Abweichungen zur Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (d. h. Orte, bei denen keine ganztägige Bedienung sinnvoll erscheint)
[48] Mo-Fr max. 2 Fahrten mit abweichendem Takt zugelassen. Zusätzlich möglich: Abweichungen bei abweichenden Zugabfahrten (Anschlussgewährung) sowie Abweichungen durch die zusätzliche Bedienung von Schulen, Freizeitzielen und Einkaufszentren (max. 5 Minuten)
[49] Mo-Fr: max. 4 Fahrten abweichend

Kriterium	Mindestvorgabe PlusBus	Mindestvorgabe TaktBus
zeitlich günstige Verknüpfung in Hauptumsteige-richtung (nach Abzug von Wegezeiten)[50]	max. 10 Minuten Wartezeit bei Taktlagen	
Rufbus-Einsatz	RufBus im Grundangebot nicht zugelassen	RufBus Mo-Fr im Grundangebot nicht zugelassen

Die genannten Kriterien gelten ausdrücklich nicht für Fahrten, die ergänzend zum Grundangebot verkehren. Die beschriebenen zulässigen Abweichungen dürfen je Linie bei maximal drei Kriterien auftreten.



Abbildung 18: PlusBus

Für die Information und Kommunikation unter Nutzung der Marken „PlusBus“ und „TaktBus“ gelten mindestens folgende Kriterien:

Tabelle 15: Kriterien zur Fahrgastinformation und Kommunikation für PlusBus und TaktBus

Kriterium	Vorgabe
Kennzeichnung PlusBus am Fahrzeug	Zielmatrix und/ oder Busbeklebung • PlusBus: Über Zielmatrix: Abbildung des grafischen Logos oder in der Darstellung mit Sonderzeichen „+“

[50] max. 15 Minuten Wartezeit bei Taktlagen

	• TaktBus: Über Zielmatrix: Abbildung des grafischen Logos, sofern technisch realisierbar
Publikationen zur Fahrplankommunikation	Fahrplanbuch und/ oder Linienflyer, Fahrplantabelle
Anwendung in Aushangfahrplänen	Signet der Busmarke PlusBus bzw. TaktBus
Anwendung in digitalen Medien	Verbindungsauskunft
Kennzeichnung von Haltestellen	Signet der Busmarke PlusBus bzw. TaktBus

Die bestehenden PlusBus- und TaktBus-Linien ergeben sich aus Abbildung 10 und sind nachrichtlich in Anlage 8 aufgeführt.

In Ergänzung zum PlusBus-und TaktBus-Netz werden weitere regionale Buslinien im Takt angeboten, die kleinere Orte mit dem nächsten Zentrum verbinden und dort gute Anschlüsse zu weiterführenden Linien bieten.

4.2.1.3 Prüfbedarf Erweiterung des Regio-Netzes

Der VMS empfiehlt Prüfaufträge zur Integration in das Regio-Netz für folgende Orte bzw. Relationen, auch in Hinblick auf touristische Verkehre:

- Linie 416 auf dem Abschnitt Lommatzsch – Döbeln (förderfähig als PlusBus nach ÖPNVFinVO Sachsen mit Fassung vom 11. Juni 2024)
- Linie 138 Mülsen St. Jacob – Ortmannsdorf – Marienau (förderfähig als TaktBus nach ÖPNVFinVO Sachsen mit Fassung vom 11. Juni 2024)
- Linie140 Mülsen St. Jacob – Stangendorf – Thurm (förderfähig als TaktBus nach ÖPNVFinVO Sachsen mit Fassung vom 11. Juni 2024)
- Meerane – Crimmitschau
- Eibenstock – Aue
- Aue – Stollberg
- Schwarzenberg – Oberwiesenthal
- Seiffen – Neuhausen – Olbernhau
- Seiffen – Neuhausen – Freiberg
- Olbernhau – Rechenberg-Bienenmühle
- Freiberg – Hainichen – Mittweida
- Hainichen – Roßwein
- Rochlitz – Waldheim
- Narsdorf – Penig – Glauchau / Penig – Rochlitz
- Waldheim – Döbeln / Waldheim – Leisnig

Diese Strecken/ Relationen sollten auf Aufnahme in das PlusBus- bzw. TaktBus-Netz oder auch hinsichtlich Umwidmung insbesondere auch wegen der Finanzierung geprüft werden. Die Standards gemäß Tabelle 14 können durch die Aufgabenträger nur mit entsprechender finanzieller Beteiligung des Freistaates Sachsen gesichert werden.

4.2.1.4 Ergänzungsnetz

Diese Angebote sind in der Regel nicht vertaktet und richten sich nach den örtlichen Gegebenheiten (z. B. Schulzeiten). Dazu gehören auch bedarfsorientierte Betriebsformen in nachfrageschwachen Zeiten und Räumen, die das übergeordnete Netz ergänzen.

Ergänzungsnetz – Regionallinien

- ergänzende bedarfsorientierte Buslinien, Sonderverkehre und ergänzende Angebote

Ergänzungsnetz – Schülerlinien

- vorrangig nachfrageorientierte Schülerlinien

4.2.1.5 Stadtverkehre

Stadtverkehre in den Oberzentren Chemnitz und Zwickau

- Verkehrsangebote im Stadtgebiet der Oberzentren
- hochwertiger Taktverkehr mit regelmäßig verkehrenden Linien
- Verkehrsangebot umfasst Straßenbahn- und Busverkehre

Stadtbussysteme in den Landkreisen

- vorrangige Erschließungsfunktion im städtischen Bereich der Klein- und Mittelstädte
- Linien, die werktags mit mind. 60-min-Takt verkehren, ansonsten nach Bedarf

Ergänzende Stadtbuslinien in den Landkreisen

- Linien mit ergänzendem Angebot mit Einzelfahrten oder ggf. auch Vertaktung

Die Linienzuordnung kann den jeweiligen Anlagen der Teilpläne entnommen werden.

4.2.2 Bedienzeiträume

Montags bis freitags wird in Haupt-, Neben- und Schwachverkehrszeiten unterschieden. Diese werden entsprechend der Netzebene festgelegt (siehe Tabelle Bedienstandards ÖPNV). Am Wochenende und feiertags erfolgt dazu keine Unterscheidung.

Tabelle 16: Bedienzeiträume im Verkehrsverbund

Verkehrszeit	Erläuterung
Hauptverkehrszeit (HVZ)	• gekennzeichnet durch Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Versorgungsverkehr, hohe Nachfrage sowie einen hohen Anteil spontaner Wege • aufgrund der erforderlichen hohen zeitlichen Flexibilität und der hohen Kapazitätsanforderungen ist ein dichter Takt wichtig
Nebenverkehrszeit (NVZ)	• reduziertes Angebot kann vorgehalten werden • gekennzeichnet durch Besorgungsverkehr in den Vormittagsstunden und späten Berufsverkehr sowie Wege, die gezielt auf bestimmte Orte und Zeiten ausgerichtet sind • aufgrund der geringeren Nachfrage ist eine niedrigere Taktdichte als in der Hauptverkehrszeit ausreichend • regelmäßige Abweichungen von der üblichen Linienführung und/oder Bedienung von Haltestellen außerhalb der üblichen Linienführung auf Anforderung sind möglich
Schwachverkehrszeit (SVZ)	• umfasst die frühen Morgenstunden und/ oder Übergänge zu den Nachtstunden • gekennzeichnet durch geringe Nachfrage, beschreibt im Wesentlichen sowohl spontanen Freizeitverkehr (z. B. im Anschluss an Kulturveranstaltungen) als auch frühmorgendlichen und abendlichen Berufsverkehr • regelmäßige Abweichungen von der üblichen Linienführung und/oder Bedienung von Haltestellen außerhalb der üblichen Linienführung auf Anforderung sind möglich • ist bedarfsorientiert, ggf. auch bedarfsgesteuert, zu gestalten
Samstag, Sonntag und Feiertage	• gekennzeichnet durch geringere Nachfrage, beschreibt im Wesentlichen von witterungsbedingt teilweise erheblichen Schwankungen unterliegenden Tourismus- und Freizeitverkehr, Ausflugsverkehr als auch geringen Anteil Berufsverkehr • regelmäßige Abweichungen von der üblichen Linienführung und/oder Bedienung von Haltestellen außerhalb der üblichen Linienführung auf Anforderung sind möglich

4.2.3 Mindestbedienstandards

			Montag - Freitag						Sa, So, Ftg
			SVZ	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	SVZ	
Verkehrszeit			**4 - 6 Uhr**	**06-20 Uhr**				**20-24 Uhr**	**06 - 22 Uhr**
SPNV-Netz	Expresslinien (Oberzentren verbindend)		nach Bedarf	120-min-Takt				nach Bedarf	120-min-Takt
	S-Bahn-ähnliche Linien		nach Bedarf	60-min-Takt mit nachfrageorientierter Verdichtung				nach Bedarf	60-min-Takt
	Regionale Erschließungslinien		nach Bedarf	nach Bedarf (60- bzw. 120-min-Takt)				nach Bedarf	nach Bedarf
Verkehrszeit			**4 - 5 Uhr**	**05-21 Uhr**				**21-22 Uhr**	**-**
Regio-Netz	PlusBus-Linien		nach Bedarf	60-min-Takt (15 Fahrtenpaare) (beachte Produktmerkmale Kapitel 4.2.1.2)				nach Bedarf	Sa: 6 Fahrtenpaare So, Ftg: 4 Fahrtenpaare
	Takt-Bus-Linien		nach Bedarf	120-min-Takt (7 Fahrtenpaare) (beachte Produktmerkmale Kapitel 4.2.1.2)				nach Bedarf	Sa: 4 Fahrtenpaare So, Ftg: nach Bedarf
	Regionallinien, vertaktet		nach Bedarf	5 Fahrtenpaare			2 Fahrten-paare	nach Bedarf	nach Bedarf
Verkehrszeit			**-**	**06 - 09 Uhr**	**09 - 12 Uhr**	**12 - 16 Uhr**	**16 - 18 Uhr**	**18 - 20 Uhr**	**nach Bedarf**
Ergänzungsnetz	Regionallinien		---	3 Fahrten-paare	nach Bedarf	3 Fahrten-paare	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf
			-	**06 - 08 Uhr**	**08 - 12 Uhr**	**12 - 16 Uhr**	**16 - 18 Uhr**	**-**	**-**
	Schülerlinien		---	nachfrage-abhängig + Schulfahrten	nachfrage-abhängig	nachfrage-abhängig + Schulfahrten	nachfrage-abhängig	---	---
Verkehrszeit									
Stadtverkehr	Oberzentren		siehe aufgabenträgerspezifische Teilpläne						
			04 - 06 Uhr	**06 - 18 Uhr**				**18 - 20 Uhr**	**nach Bedarf**
	Landkreise	vertaktet	nach Bedarf	60-min-Takt				nach Bedarf	nach Bedarf
			-	**06 - 09 Uhr**	**09 - 14 Uhr**	**14 - 16 Uhr**	**16 - 18 Uhr**	**18 - 20 Uhr**	**nach Bedarf**

		ergänzend	---	einzelne Fahrten, ggf. Taktverkehr	nach Bedarf	nach Bedarf

4.2.4 Mindesterschließung

Eine ausreichende und regelmäßige Verkehrsbedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist im Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelsachsen[51] erforderlich, wenn Siedlungs-, Gewerbegebiete und sonstige Standorte

- mehr als 200 Einwohner oder
- mehr als 200 Berufspendler bzw. Auszubildende aufweisen oder
- eine vergleichbare verkehrserzeugende Wirkung haben (z.B. Öffentliche Einrichtungen, Gewerbegebiete, Einzelhandelsstandorte, nachfragestarke Freizeitziele)

Ein Gebiet gilt als erschlossen, wenn 80 % der Personen innerhalb der Einzugsbereiche von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel wohnen bzw. tätig sind. Für diese Personen soll der Weg zum nächsten Standort einer Haltestelle nicht länger sein als in nachfolgender Tabelle 17 beschrieben.

Tabelle 17: Haltestelleneinzugsbereiche[52] nach zentralörtlicher Gliederung und Netzebenen

Oberzentren[53]	SPNV	Strab	Busnetz
Kernzone: zentrales Gebiet der Stadt	600	300	300
Kernrandzone: an die Kernzone angrenzendes Gebiet	600	400	400
Außenzone: städtisch strukturiertes Außengebiet mit überwiegend offener Bebauung	1.000	600	600

Mittelzentren	SPNV/ PlusBus	Regio-Netz	Ergänzungs-netz	Stadtbus-linien
Kernzone: zentrales Gebiet der Stadt	400	400	400	300
Außenzone: städtisch strukturiertes Außengebiet mit überwiegend offener Bebauung	1.000	600	600	400
Ortsteile: isoliert gelegene Wohn- und Arbeitsstättengebiete innerhalb und außerhalb der Stadtgrenzen	-	1.000	1.000	600

Grundzentren	SPNV/ PlusBus	Regio-Netz	Ergänzungs-netz	Stadtbus-linien
Zentraler Bereich: weitgehend geschlossenes Siedlungsgebiet mit zum Teil städtischem Charakter	800	600	600	400
Ortsteile: isoliert gelegene Wohn- und Arbeitsstättengebiete innerhalb und außerhalb des zentralen Bereichs	1.000	1.000	1.000	600

[51] ausgenommen Stadt Chemnitz; Erschließungsvorgaben im NVP Teil B I - Stadt Chemnitz
[52] Fußweg muss zumutbar sein unter besonderer Beachtung der Sicherheit
[53] ausgenommen Stadt Chemnitz

Gemeinden	SPNV/ PlusBus	Regio-Netz	Ergänzungs-netz	Stadtbus-linien
mit besonderer Funktion	1.200	1.000	1.000	-
Sonstige Gemeinde	-	1.000	1.000	-

Die Einzugsbereiche von Haltestellen im ländlichen Raum sollen sich auch an den Gegebenheiten vor Ort orientieren. Es ist dabei besonders darauf zu achten, dass der Fußweg zumutbar ist, insbesondere bei fehlender lockerer oder geschlossener Bebauung ohne Beleuchtung und separaten Fußweg. Ggf. sind die Einzugsbereiche geringer anzunehmen.

4.2.5 Verbindungsqualität

Eine direkte Beförderung der Fahrgäste ist prinzipiell die beste Verbindung zu ihren Zielen. Ausdruck der Verbindungsqualität ist die zeitliche Erreichbarkeit des nächstgelegenen Ortes höherer Zentralität. Im Verbundraum des VMS ist aufgrund der im Zuge der Kreisreform erfolgten Zusammenlegung und daraus resultierenden räumlichen Umstrukturierung der Verwaltungsstandorte die Verbindung zwischen den Mittelzentren ebenfalls von Bedeutung.

Die Verbindungsqualität wird generell relationsbezogen und nicht linienbezogen betrachtet, sie wird dabei unter anderem bestimmt durch

- die Häufigkeit, mit der eine Verbindung angeboten wird sowie
- den für die Fahrt erforderlichen Zeitbedarf einschließlich Übergangszeiten.

Tabelle 18: Verbindungsqualität im Verkehrsverbund

Relation	Bedienungshäufigkeit	Beförderungszeit[54]
Mittelzentrum – Oberzentrum	15 Fahrtenpaare (60-min-Takt)	60 Minuten
Mittelzentrum – Mittelzentrum	10 Fahrtenpaare (120-min-Takt)	60 Minuten
Grundzentrum – Oberzentrum	7 Fahrtenpaare (120-min-Takt)	90 Minuten
Grundzentrum – Mittelzentrum	7 Fahrtenpaare (120-min-Takt)	45 Minuten

Zur Sicherung der Verbindungsqualität sind Anschlüsse, insbesondere an Verknüpfungspunkten, im Fahrplan auszuweisen. Im Rahmen der jährlichen Fahrplanung werden die vor- und nachrangig zu sichernden Anschlüsse durch den Aufgabenträger im Rahmen von Vereinbarungen mit den durchführenden Unternehmen festgelegt und ihre Einhaltung kontrolliert.

Die Übergangszeit für geplante Anschlüsse umfasst die Zeitdauer zwischen Ankunft eines Verkehrsmittels und Abfahrt des Anschluss-Verkehrsmittels und beinhaltet sowohl Wege als auch Wartezeiten an der Haltestelle sowie mögliche Reserven bei Verspätung.

Die maximal zulässige Übergangszeit für geplante Anschlüsse soll 15 Minuten nicht übersteigen. In der Übergangszeit enthalten ist die Wegezeit (Zeit für den Weg vom eintreffenden zum abfahrenden Fahrzeug). Im Regelfall beträgt die Wegezeit zwischen drei und fünf Minuten.

[54] angelehnt an RIN 2008

Durch die Entstehung von großflächigen Landkreisen im Zuge der Kreisgebietsreform im Freistaat Sachsen bestehen nach wie vor Mängel bei der Erreichbarkeit der Kreisstädte bzw. Orte mit relevanten Institutionen (zum Beispiel Arbeitsagentur, Finanzamt, Gesundheitsamt, Führerschein-/Zulassungsstelle, Polizei). Alle Aufgabenträger sollen insbesondere eine gute Erreichbarkeit dieser Verwaltungsstandorte bei den Planungen berücksichtigen, da eine Anbindung für die Bewohner unabdingbar ist. Neben der aufgeführten Verbindungsqualität zwischen den zentralen Orten gibt es vor allem bei Ortschaften in Randlage einen Verbesserungsbedarf bei der Anbindung an die Behörden.

4.2.6 Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten

Die Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten im SPNV sind gesondert im jeweiligen Verkehrsvertrag durch den ZVMS, welche Aufgabenträger für SPNV-Angebote ist, geregelt.

Die allgemeinen Mindestanforderungen an die Durchführung von ÖSPV-Leistungen in Aufgabenträgerschaft der Städte sind in den jeweiligen Teilplänen – Stadt Chemnitz und Stadt Zwickau – dargelegt.

Im Folgenden sind die allgemeinen Mindestanforderungen an die Durchführung von ÖSPV-Leistungen, welche in Aufgabenträgerschaft der Landkreise liegen, zusammengefasst aufgeführt. Diese stellen die Mindestanforderungen an die Qualität der Leistungserbringung dar. Enger gefasste Anforderungen werden in den NVP-Teilplänen der jeweiligen Landkreise zusätzlich dokumentiert. Weitere Anforderungen an die ÖSPV-Leistungsdurchführung werden in den jeweiligen Betrauungs- bzw. Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen der Landkreise aufgeführt.

Anforderungsbereich Fahrzeuge (Bus):

Anforderungs-eigenschaft	Anforderung
Technische Standards	Flottendurchschnittsalter während der Laufzeit des Verkehrsvertrages höchstens 12 Jahre; Ausnahmen sind dem Aufgabenträger anzuzeigen und nachvollziehbar zu begründen
	Fahrzeuge müssen betriebssicher sowie technisch und optisch in einwandfreiem Zustand entsprechend PBefG, BO-Kraft und StVZO sein.
Fahrgastkomfort/ Barrierefreiheit	Bereitstellung ausreichender Platzkapazitäten im Linienbetrieb. Fahrten mit Einsatz von Kleinfahrzeugen müssen eindeutig entsprechend den Kapazitäten gekennzeichnet sein • Kleinbusse mit Stehmöglichkeiten und Stellplatz Kinderwagen/Rollstuhl (i.d.R. Fahrzeuge > 9 Sitzplätze) = Kennzeichnung als MidiBusse oder MiniBusse • Kleinbusse bzw. Taxi (i.d.R.< 9 Sitzplätze) = Kennzeichnung als Kleinbusse oder Taxi
	Von der jährlich erbrachten Verkehrsleistung müssen 50 % mit folgenden Standards durchgeführt werden: • 100 % Niederflurigkeit • Bereitstellung von Platzkapazitäten zur Beförderung von mind. 1 Rollstuhl/ Kinderwagen sowie • gesondert gekennzeichnete Plätze für mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Fahrgäste.

Anforderungs-eigenschaft	Anforderung
	Fahrzeuge mit Kneeling sind – wenn nicht bereits vorhanden – mit technischer Einstiegshilfe (z. B. portable Rampen) zur Erleichterung des Ein- und Ausstiegs für mobilitätseingeschränkte Menschen auszustatten.[55]
Betriebliche Kommunikation	Betriebsleitsystem ITCS Mittelsachsen zur ständigen Verbindung zwischen den Fahrzeugen und der Leitstelle der jeweiligen Verkehrsunternehmen via Voice-over-IP bzw. in der Rückfallebene klassische GSM-Telefonie
Fahrgast-information	Vollmatrixanzeige
	Elektronische Zielanzeige Front- und Einstiegsseite
	Liniennummer Front-, Einstiegs- und Heckseite
	Im Fahrzeug: Akustische – möglichst elektronische – und optische Haltestellenankündigung
Fahrzeug-beschaffung	Neufahrzeuge müssen bzgl. ihrer Ausstattungsmerkmale den Anforderungen der gültigen gesetzlichen Festlegungen und Normen entsprechen. Insbesondere die Ausstattungsdetails • Niederflur mit Kneeling und Rampe (fest installiert oder portabel), • digitale Haltestellen-Anzeige sowie -Ansage, • VDV-gerechter Rollstuhlstellplatz (mind. 2) sowie kindgerechte Haltestangen und -griffe sind dabei zu berücksichtigen.
Umwelt-eigenschaften	Die eingesetzten Fahrzeuge entsprechen dem Stand der Technik bzgl. Abgasemissionen, Fahrverhalten, Fahrsicherheit und Energieverbrauch zum Zeitpunkt der Fahrzeugerstzulassung.
	Bei Beschaffung von Gebrauchtfahrzeugen sind mindestens die Anforderungen der Schadstoffklasse Euro 5 zu erfüllen.
	Bei Busneubeschaffung ist die jeweils gültige gesetzliche Norm zur Anwendung zu bringen.
Verbund-zugehörigkeit	Auf allen im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugen ist auf die Zugehörigkeit zum VMS deutlich sichtbar hinzuweisen, z. B. durch einen Aufkleber am vorderen Einstieg.
Versicherung	Der Verkehrsunternehmer hat für die Fahrzeuge einen angemessenen Versicherungsschutz vorzuhalten.
Werbung	Werbung für Dritte, insbesondere Außenwerbung auf den Fahrzeugen, ist grundsätzlich gestattet. Die Werbeinhalte dürfen nicht gegen die Interessen des Auftraggebers oder gegen die allgemein anerkannten Normen von Moral und Ethik verstoßen. Werbung für politische Parteien und Verbände, Spielhallen, Spirituosen und Tabakwaren sowie jugendgefährdende Werbung ist nicht zulässig.
	Bei Außenwerbung an den Fahrzeugen dürfen max. 30 % der gesamten Fahrzeugscheibenfläche und möglichst nicht die Sichtbereiche der Fahrgäste verdeckt werden.

[55] Konsens, bis zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit.

Anforderungsbereich Fahrpersonal:

Anforderungs-eigenschaft	Anforderung
Erscheinungs-bild	Gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild.
	Zweckmäßige, saubere Kleidung (Dienstkleidung).
Kompetenz	Gültige Führerscheinklasse sowie gültige Genehmigung zur Personenbeförderung.
	Tarif- und Beförderungsbestimmungen-, Fahrplan- und Orts- sowie Vorschriftenkenntnis.
	Kenntnisse der Fahrzeug-, Abfertigungs- und Kommunikationstechnik
	Sichere Anwendung der deutschen Sprache in Wort und Schrift.
Verhalten	Hilfsbereit, höflich, besonnen, kundenorientiert; auch in Konfliktsituationen.
	Unterstützung von mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkten Fahrgästen beim Ein- und Ausstieg, soweit es die verkehrliche Lage zulässt.
Schulung/ Weiterbildung	Regelmäßige Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen sowie dokumentierte Fahrzeugführerschulung gemäß Berufskraftfahrerqualifizierungsgesetz.

Anforderungsbereich Kundenbetreuung:

Anforderungs-eigenschaft	Anforderung
Kunden-betreuung	Erfolgt vorrangig im Fahrzeug; das Personal und das Fahrzeug bestimmen das Unternehmens- und ÖPNV-Bild des Kunden.
Service-Telefon	Eine Kundentelefonnummer ist an den Aushangfahrplänen und im Fahrzeug zu veröffentlichen. Diese ist entsprechend der in der Betrauungsvereinbarung oder im Verkehrsvertrag festzulegenden Betriebszeiten zu besetzen.
Informations-bereitstellung	An den Haltestellen sind die Fahrpläne und Informationen aller hier verkehrenden Linien in ansprechender, lesbarer und sauberer Weise sichtbar zu machen.
	In den Fahrplänen sind barrierefreie Haltestellen und Fahrten auszuweisen.
	Die Veröffentlichungen haben den gängigen Festlegungen und Normen sowie den Anforderungen an einen barrierefreien Zugang zum ÖPNV Rechnung zu tragen.
	In den Fahrzeugen sind ein aktueller Liniennetzplan sowie die wichtigsten Tarifinformationen vorzuhalten.
	Fahrpläne, Tarif, Fahrplanänderungen und ggf. weitere Informationen sind im Internet und über den Verkehrsverbund zu veröffentlichen.
	Die Kundentelefonnummer für Voranmeldungen von alternativen Beförderungsangeboten ist in Fahrplänen, an Haltestellenaushängen und in der Fahrplanauskunft zu veröffentlichen.
Schülerverkehr	Fahrpläne für Fahrten, die vorrangig der Schülerbeförderung dienen, sind mit den Schulträgern abzustimmen.
	Für öffentlich zugängliche Schülerlinien nach § 43 PBefG ist der Fahrplan mindestens über die Online-Fahrplanauskunft des VMS zu veröffentlichen.
	Die Einbeziehung in die dynamische Fahrplanauskunft ist anzustreben.

Ticketvertrieb	Der Fahrausweisvertrieb im VMS-Gebiet ist über folgende Kanäle sicherzustellen: • Fahrausweisdrucker beim Fahrer, • Vorverkaufsstellen – Verkauf über private oder öffentliche Vertriebsstellen • Fahrausweisautomaten an ausgewählten Plätzen.
Beschwerde-management	Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen liegt im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen. Kundenresonanzen umfassen alle eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise.
	Für die Annahme sind grundsätzlich alle Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens zuständig, soweit bzw. sobald es die Verkehrslage zulässt (z. B. Weitergabe bzw. Annahme von Vordrucken).
	Eingegangene und aufgenommene Kundenresonanzen sind zu dokumentieren.
	Reaktion auf Kundenresonanzen spätestens innerhalb von 7 Tagen mittels Beantwortung oder Zwischenbescheid. Abschluss der Bearbeitung spätestens nach 14 Tagen.

Anforderungsbereich Verkehrsdurchführung:

Anforderungs-eigenschaft	Anforderung
Einsatz-bereitschaft	Zum Betriebsbeginn müssen das Fahrzeug sowie dessen Ausstattungsmerkmale vollständig funktionstüchtig sein.
Pünktlichkeit	Alle im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten sind so zu planen, dass sie pünktlich verkehren, jedoch mind. 90 % Pünktlichkeit erreicht wird[56]
	Pünktlich ist die erste Sekunde der Abfahrtsminute. Verfrühungen sind nicht zulässig. Als pünktlich gilt weiterhin eine Karenzzeit von 3 Minuten im Stadtverkehr und 5 Minuten im Regionalverkehr[57]
	Die Verkehrsunternehmen haben eine statistisch repräsentative Pünktlichkeitsstatistik zu führen. Als Messpunkte gelten die vertraglichen Vereinbarungen der Aufgabenträger mit den verkehrsdurchführenden Unternehmen.
	Verspätungen aufgrund von vereinbarten Wartepflichten zur Anschlusssicherung werden nicht zu Lasten des Verkehrsunternehmens gewertet.
	Wird auf einzelnen Linien ein Pünktlichkeitsgrad von weniger als 85 % im Quartal erreicht, ist der Aufgabenträger zu informieren[58].
Störungs-management	Unverzügliche Gewährleistung von Ersatzverkehren bei ungeplanten Betriebs-unterbrechungen zur Aufrechterhaltung einer möglichst ausreichenden Verkehrs-bedienung. Ein Ersatzfahrzeug soll im Regionalverkehr nach max. 60 Minuten und im Stadtverkehr nach max. 15 Minuten am Ausfallort sein. Erfolgt die darauffolgende Fahrt früher gilt diese als Ersatz. Werden in den Städten mit Stadtverkehrsangeboten keine Betriebshöfe vorgehalten, gelten die Ausfallregelungen des Regionalverkehrs.
	Unverzügliche Information der Fahrgäste über eingetretene bzw. absehbare Störungen, Fahrplanabweichungen und Fahrtausfälle (mindestens durch das Fahrpersonal). Fortlaufender Kontakt mit der Betriebsleitstelle.
Sauberkeit	Saubere Fahrzeuge sind das der Öffentlichkeit zuerst sichtbar werdende Erscheinungsbild des ÖPNV. Die Fahrzeuge müssen bei Betriebsbeginn innen wie außen einem optisch sauberen und gepflegt wirkenden Zustand entsprechen. Ggf. ist in den Wendepausen grober Müll zu beseitigen.
	Das Verkehrsunternehmen hat täglich für die Sauberkeit der Fahrzeuge Sorge zu tragen: • täglich Innenreinigung (besenrein) und • mindestens zweimal wöchentlich außen wie innen Unterhaltsreinigung. Bei trockenen Witterungsperioden sind längere Außenreinigungszyklen möglich, aber mindestens wöchentlich, ebenso ist der Reinigungszyklus bei starker Verschmutzung zu intensivieren.
	Unverzügliche Beseitigung von groben Verunreinigungen und groben Vandalismusschäden, ggf. durch Fahrzeugwechsel.

[56] Landkreis Zwickau: 95%
[57] Landkreis Zwickau: 2 Minuten – keine Unterscheidung zwischen Stadt- oder Regionalverkehr
[58] Landkreis Zwickau: Information des Aufgabenträgers bei Unterschreitung 95% über alle Verkehrsleistungen über einen Zeitraum von mehr als einem Monat

Sicherheit	Das Verkehrsunternehmen übt in seinen Fahrzeugen Hausrecht aus. Es hat geeignete Maßnahmen vorzusehen, die Sicherheit der Fahrgäste vom Betreten bis zum Verlassen des Fahrzeuges zu gewährleisten.

4.2.7 Kommunikation/ Information

Die Kommunikation des VMS mit seinen Kunden und potenziellen ÖPNV-Nutzern stützt sich neben den schriftlichen Medien auch vermehrt auf digitale Produkte. Smartphones sowie Tablets ermöglichen den Fahrgästen und potenziellen Neukunden aller Altersgruppen weitreichenden Onlinezugang im Verbundgebiet.

Ziel ist es, den Menschen den ÖPNV bekannter und nutzbarer zu machen. Die Möglichkeiten der Nutzer innerhalb des Mobilitätsverbunds sind deutlich und zielgerichtet zu kommunizieren. Davon hängt auch der Erfolg der Verbundvorhaben ab, denn das umfangreiche Spektrum der Multimodalität und deren Vernetzung sind längst nicht allen potenziellen Nutzern bekannt. In Zusammenarbeit mit touristischen Einrichtungen sollen weitere Marketingmaßnahmen erarbeitet und eingeführt werden, um die Vorteile der ÖPNV-Nutzung auch im Freizeitbereich noch bekannter zu machen und Nutzungshemmnisse weiter abzubauen. Die Nahverkehrsangebote sollen zu den Bürgern gebracht werden.

Um den Stellenwert des Tourismus innerhalb des ÖPNV zu stärken, sollten folgende Schwerpunkte in die Zusammenarbeit mit den Wirtschafts- und Tourismusverbänden sowie Kommunen einfließen und geprüft werden:

- Initiativen der Tourismusverbände und Kommunen sollen unterstützt werden
- Die Kommunikation der ÖPNV-Aufgabenträger und der Tourismusverbände soll zur Abstimmung von Aktivitäten und Verantwortlichkeiten weiter verbessert werden.
- Schulungen zu Fahrplan- und Tarifinformationen
- Verbesserung der Verlinkung aller touristischen Auskunftsstellen zur Fahrplanauskunft etc.
- Umsetzung der Pläne für 2026 zur Einführung touristischer Gästekarten in den Regionen Westerzgebirge (Eibenstock, Johanngeorgenstadt, Breitenbrunn) und Zwönitztal/Greifensteinregion (Auerbach, Elterlein, Gornsdorf, Thalheim, Zwönitz, Geyer, Ehrenfriedersdorf)
- Prüfung zur Nutzung vorhandener Gästekarten im ÖSPV (insbesondere Gästekarte Erzgebirge des Tourismusverbandes, deren ÖPNV-Integration ab 2026 untersucht wird)
- Entwicklung von weiteren touristisch geprägten ÖPNV-Angeboten (z.B. Wander-, Fahrrad-, Ski-Kammbus)
- Vermarktung der Sächsisch-böhmischen Silberstraße als Leitprodukt der Welterbe Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří im Rahmen des Interreg-Projektes „Silberstraße“

Gegenwärtig wird neben den Printprodukten zur Fahrgastinformation insbesondere die Online-Fahrplanauskunft des VMS von einer breiten Schicht der Fahrgäste genutzt. Bisher sind dort Fahrplaninformationen zum SPNV, zum Straßenbahnverkehr und zum Verkehr mit Kraftomnibussen gemäß § 42 PBefG abrufbar.

4.2.7.1 ITCS Mittelsachsen

Mit dem 2018 eingeführten ITCS arbeiten alle Unternehmen auf dem gleichen technischen Stand, um die Fahrten ihrer Busse und Bahnen zu überwachen und bei Bedarf zu reagieren. Eine automatische, unternehmensübergreifende Anschlusssicherung informiert Fahrer und Disponenten, wenn sich eine vorherige Fahrt verzögert. Das System ist eingerichtet und auf bestimmten Linien in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen genutzt.

Das System schafft eine stabile Datengrundlage für eine verbundweit einheitliche und standardisierte Echtzeitauskunft: Es sind knapp über 1.000 Busse und 110 Straßenbahnen im VMS mit neuen Bordrechnern und der entsprechenden Software ausgerüstet, die eine umfassende Kommunikation mit Fahrern und Fahrgästen sowie den steten Datenaustausch gewährleistet. Für den Fahrausweisverkauf wurden die Busse mit neuer Verkaufstechnik ausgerüstet, die bargeldloses Zahlen (u. a. mit EC-Karte) ermöglicht und das Fahrgeldmanagement vereinfacht und beschleunigt. Bis auf die CVAG akzeptieren alle Verkehrsunternehmen darüber hinaus auch Bargeld.

Den Fahrgästen stehen mit diesem System aktuelle Informationen z. B. über das Erreichen von Anschlüssen zur Verfügung, was insbesondere im regionalen Busverkehr von großer Bedeutung ist. Die Fahrplandaten der Fahrzeuge können die Fahrgäste unterwegs von internetfähigen Handys abrufen oder sich schon im Voraus über die tatsächlichen Abfahrtszeiten informieren.

Seit 2021 ist das bei der Chemnitzer Verkehrs-AG verwendete Intermodal Transport Control System (ITCS) mit dem ITCS Mittelsachsen verknüpft, so dass auch für Verknüpfungen zwischen dem Regionalverkehr und dem Straßenbahn- und Stadtbusverkehr der Stadt Chemnitz Echtzeitdaten für Anschlusssicherung und Kundeninformation zur Verfügung stehen. Das ITCS der CVAG wurde dafür entsprechend angepasst und erweitert.

4.2.7.2 Vertriebstechnik

Die vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund betriebene Auskunfts- und Ticketverkaufs-App mit der Bezeichnung MOOVME des Anbieters Hacon/eos wurde im Jahr 2023 im VMS eingeführt. Sie bietet den Kunden eine Vielzahl von Funktionen rund um die Fahrplanauskunft, Informationen zum ÖPNV und dem verbundinternen sowie -übergreifenden Ticketkauf. Darüber hinaus wird das im VMS vertriebene Deutschlandticket innerhalb der App als digitaler Fahrausweis ausgegeben (eTicket). Im August 2024 erfolgte die Erweiterung der bestehenden Zahlverfahren um die Zahlmöglichkeiten per Google Pay und Apple Pay.

Im Jahr 2026 soll der Funktionsumfang der App um die Integration der im VMS generierten Echtzeitinformationen und Störungsmeldungen erweitert werden, um den Fahrgästen ein vollständiges Nutzererlebnis garantieren zu können. Ergänzend zur Ausgabe des Deutschlandtickets ist im Jahr 2026 die Erweiterung auf Abo-Produkte des VMS-Tarifes, wie z. B. dem BildungsTicket, vorgesehen. Darüber hinaus ist ein Relaunch der App zur Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit und Barrierefreiheit geplant.

Auch digitale Bestellmöglichkeiten von flexiblen Verkehrsangeboten sollen zukünftig nach Bedarf vorbehaltlich der Finanzierung über die MOOVME-App ermöglicht werden. Hierzu werden aktuell Bedarfe geprüft.

Ein weiterer Projektschritt zur Erhöhung der Fahrgastzufriedenheit wird im Jahr 2027 die Einführung des Aktionslistenmanagements (ALISE). Änderungen am Abonnement können vom Kunden selbstständig über das Abo-Online-Portal vorgenommen werden. Die Anpassung des elektronischen Tickets wird bei der nächsten Nutzung eines Verkehrsmittels mit Chipkartenkontrolle automatisch wirksam.

4.2.7.3 Zentrales Vertriebssystem

Die VMS GmbH realisiert gemeinsam mit seinen Partnerunternehmen, der City-Bahn Chemnitz GmbH, der REGIOBUS Mittelsachsen GmbH, der Regionalverkehr Erzgebirge GmbH und der Städtischen Verkehrsbetriebe Zwickau GmbH die Einführung eines zentralen Vertriebssystems. Ziel dabei ist, künftig alle Abo-Produkte im VMS-Tarif sowie das Deutschlandticket per Chipkarte und als Handy Ticket ausgeben zu können. Es soll eine Plattform geschaffen werden, die es Unternehmen ermöglicht, Abonnementdienste anzubieten, bei denen mehrere Mandanten oder Kunden unabhängig voneinander agieren können. Dabei übernimmt die VMS GmbH die Projektleitung sowie die Koordinierung des Projektes und fungiert als Hauptmandant.

Die ersten Projektvorbereitungen haben im zweiten Halbjahr 2023 begonnen. Im Laufe der Jahre 2024 und 2025 erfolgte die Lastenhefterstellung sowie die Ausschreibung und Vergabe des Gesamtsystems. Bis zum Ende des Jahres 2026 ist die Inbetriebnahme geplant.

Damit die Tickets digital als Chipkarte und Handyticket ausgegeben und kontrolliert werden können, ist eine Überführung des VMS-Tarifs in ein elektronisches Format gemäß dem bundesweit anerkannten VDV-Kernapplikations-Standard (VDV-KA) erforderlich. Die Umsetzung der Kontrollfähigkeit elektronischer Tickets und die erforderliche Anpassung der Kontrollgeräte erfolgt im Projektverlauf.

4.2.8 Ausblick Digitalisierung

Die multimodale Mobilität und weitere ergänzende Mobilitätsdienstleistungen im ÖPNV sind in den letzten Jahren immer weiter in den Fokus gerückt. Der ZVMS respektive die VMS GmbH folgt diesem Trend und bringt die Digitalisierung des ÖPNV im Verbandsgebiet weiter voran. Langfristige Zielstellung ist ein Gesamtsystem „Smart Mobility“ mit einem leistungsstarken ÖPNV als Rückgrat und Anbietern ergänzender Dienstleistungen. Große

Schritte sind beispielsweise mit der Einführung des modernen, verbundweiten ITCS, der App MOOVME, dem Handy-Ticket-Deutschland oder der Integration in den DB Navigator und der MRB-App bereits gelungen.

Die Möglichkeit der Nutzung intermodaler Reiseketten macht die Mobilität der Fahrgäste flexibler und komfortabler. Der zu stärkende ÖPNV soll einen möglichst hohen Anteil an diesen Reiseketten erreichen. Der Ausbau digital gestützter Mobilitätsdienstleistungen unter dem Leitgedanken „mobility as a service“ (MaaS) ist Teil der zukünftigen Planungen des ZVMS. In Kooperation mit weiteren Partnern können wirtschaftliche und attraktive Mobilitätsangebote geschaffen werden. Dazu können Mitfahrsysteme (Taxi, Ridepooling, Bürgerbusse, autonome Shuttle-Fahrzeuge), Fahrzeugleihsysteme (Mietwagen, Carsharing, Fahrradverleihsysteme) und weitere Dienstleistungen (Informieren, Buchen, Bezahlen, Abrechnen, Laden von E-Fahrzeugen, Begleitservice, Gepäckservice, Lieferservice) gehören.

Ein Beispiel hierfür sind flexible, nachfragegerechte Verkehrsangebote (On-Demand-Verkehre), welche auf Kundenwunsch verkehren. Mit ERZmobil wurde 2022 beispielsweise ein On-Demand-Verkehrsangebot im Raum Zwönitz geschaffen, das Buchungen über ein App-System ermöglicht. Ein weiteres Ziel sind durchgängige Informations-, Buchungs- und Serviceketten, um den Zugang auch für potenzielle Kunden zu vereinfachen (siehe Zentrales Vertriebssystem). Eine kundenorientierte, Grenzen überschreitende Vernetzung der Angebote wird durch den Tarifrechner des VVO bereitgestellt. Zukunftsthemen wie automatisiertes Fahren, künstliche Intelligenz oder digitalgestütztes Energiemanagement werden durch den ZVMS unterstützt und bei Erlangen der Marktreife ggf. zum Einsatz gebracht.

Die entstehende Fülle an digitalen Daten, sogenannten Big Data, aus den Planungs- und Betriebssoftwaresystemen ermöglichen anhand von Analysetools wichtige Entscheidungsgrundlagen sowie eine effiziente Planung und Umsetzung von Mobilitätsdienstleistungen. GTFS-Daten werden wöchentlich aktualisiert durch den ZVMS bereitgestellt.

Das Voranschreiten der Digitalisierung im ÖPNV ist u. a. durch folgende Rahmenbedingungen beeinflusst, welche sich je nach Ausprägung und Ausgestaltung positiv wie auch negativ darauf auswirken können:

- Gesetzgebung und Geschäftsmodelle müssen sich dem Wandel stetig anpassen
- Kommunen sind bei Initiierung, Integration und Kontrolle neuer Angebote gefordert
- Änderungen von Konsumgewohnheiten und Einstellung der Gesellschaft zum Mobilitätswandel
- Tempo des technologischen Fortschritts und Vielzahl von Möglichkeiten, Anbietern und Dienstleistungen
- Volkswirtschaftliche Bewertung, Fördermöglichkeiten und Nutzen-Kosten-Betrachtungen müssen neu gedacht werden

Den Rahmenbedingungen müssen die Akteure des ÖPNV im positiven Sinne gerecht werden. Der Antrieb der Digitalisierung muss stets sein, Vorteile hinsichtlich Energieverbrauch, Emission, Sicherheit und Kosten für den ÖPNV erzielen zu können.

4.2.9 Ergänzende Verkehrsangebote im VMS

Die Einführung oder Umsetzung ergänzender Verkehrsangebote obliegt den Aufgabenträgern.

Flexible Bedienformen werden auf Grund kleinteiliger Verkehrsströme für den ÖPNV immer wichtiger. Wichtige Voraussetzungen für die verbesserte Nutzung ergänzender Angebote sind:

- Die Weiterentwicklung der Digitalisierung sollte zur Verbesserung der Zugangsmöglichkeiten in verkehrsschwachen Räumen oder Zeiten führen, indem vermehrt Bedarfsbedienungen angeboten werden.
- Die Kundentelefonnummer sowie der Link zur digitalen Bestellmöglichkeit für Voranmeldungen von alternativen Beförderungsangeboten ist in Fahrplänen, an Haltestellenaushängen und in der Fahrplanauskunft zu veröffentlichen.
- Stichfahrten und Umwege sind auf Machbarkeit zu prüfen und es sind Rahmenvorgaben für die Erfüllung festzulegen.

Die nachfolgend aufgeführten ergänzenden Angebote sollen der Übersicht dienen sowie die Aufgabenträger anregen, diese Angebotsmöglichkeiten verstärkt anzunehmen und zu unterstützen. Die flexiblen Bedienungsangebote müssen nach § 42 oder § 44 PBefG konzessioniert sein.

4.2.9.1 Rufbus

Der Rufbus ist ein Verkehrsangebot im Bedarfslinienbetrieb. Es ergänzt die reguläre Linienführung des Stadt- und Regionalbusangebots abschnittsweise *in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage*. Die Linienführung ist an Fahrplan und Haltestellen gebunden. Bedient werden meist nur die Haltestellen, für die ein Bedienungswunsch vorliegt.

Die Bedienung des Angebots ist an eine vorherige Anmeldung gebunden. Nachfragebedingt erfolgt die Durchführung mit einem Klein- oder Standardbus durch das Verkehrsunternehmen. Bei geringerer Nachfrage kann ein Taxiunternehmen beauftragt werden.

4.2.9.2 Anruflinientaxi

Ein Anruflinientaxi (ALiTa) ist ein Verkehrsangebot im Bedarfslinienbetrieb. Es ergänzt das reguläre Linienverkehrsangebot des Stadt- und Regionalbusverkehrs *in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage* mit einem zusätzlichen abschnittsweisen Fahrtenangebot. Die Linienführung ist an Fahrplan und Haltestellen gebunden.

Die Bedienung des Angebots erfolgt ausschließlich nach vorheriger Anmeldung. Nachfragebedingt erfolgt die Durchführung mit Klein- oder Standardbus durch das Verkehrsunternehmen. Bei geringerer Nachfrage kann ein Taxiunternehmen beauftragt werden.

Als Beförderungsentgelt fällt zusätzlich zum regulären ÖPNV-Tarif ein fahrtbezogener Mobilitätszuschlag an.

4.2.9.3 Weitere ergänzende Angebote[59]

Die Nachfrage nach Alternativen zum Auto ist in den letzten Jahren nicht nur aus ökologischen und sozialen Gründen gestiegen, sondern auch Ausdruck von Wahlfreiheit und dem Interesse der Bevölkerung. Des Weiteren verändern sich im Zuge des demografischen Wandels die qualitativen Anforderungen: Zugänglichkeit, Komfort und die Nutzbarkeit für unterschiedliche Alltags- und Freizeitwege werden wichtiger.

Große Linienbusse sind immer dann im Vorteil, wenn viele Personen in kurzer Zeit auf denselben Strecken befördert werden müssen. Eine solche Nachfragebündelung ist in der Fläche aber oft nicht oder nur zeitweise zu finden. Daher sind traditionelle ÖPNV-Angebote oft schlecht ausgelastet oder auf die noch am ehesten aufkommensstarken Zeiten und Strecken begrenzt. Ein dadurch oft reduziertes Angebot hat jedoch zur Folge, dass es für viele Verkehrsbedürfnisse unattraktiv oder ungeeignet ist, so dass weitere potenzielle Nachfrage verloren geht.

Der öffentliche Verkehr muss sein Angebotsspektrum erweitern, will er seine Rolle als Mobilitätsanbieter erhalten und ausbauen. Eine größere Bandbreite an Konzepten ist erforderlich, um besser auf diese vielfältigen Wünsche reagieren zu können. Es sind aber vor allem solche Ideen gefragt, die es ermöglichen, vom Umfang her kleinere Verkehrsströme in Stadtrandbereichen, in kleineren Gemeinden und in ländlichen Regionen, abseits der regionalen Achsen, besser zu bedienen.

Neben den o.g. ergänzenden Angeboten können weitere ergänzende Angebote zum Einsatz kommen.

Bürgerbus

Ein Bürgerbus-Angebot basiert auf dem ehrenamtlichen Einsatz des Fahrpersonals und einer vertrauensvollen Kooperation mit dem Verkehrsunternehmen. Das Engagement der Bürger vor Ort ist Voraussetzung für die Entwicklung und Umsetzung von Bürgerbussen. Besondere Herausforderung ist dabei, die Anzahl der Fahrer stabil zu halten und auszubauen. Eine knappe Verfügbarkeit von ehrenamtlichen Mitstreitern kann zu Angebotsanpassungen und Fahrtausfällen führen, was möglichst zu vermeiden ist.

[59] Grundlagenpapier, Bürgerbusse und Gemeinschaftsverkehre, 2015

Die Strecken und Fahrplankonzepte werden vor Ort entwickelt und orientieren sich an den Bedürfnissen und Möglichkeiten der Bürger vor Ort. Bürgerbusse oder Bürgerrufautos werden meist im Nahbereich innerhalb einer Ortschaft oder für die Verbindung zwischen benachbarten Gemeinden eingesetzt. In manchen Orten kann der Bürgerbus die Aufgabe des Stadtbusses übernehmen, der die verschiedenen Wohngebiete erschließt und z. B. mit dem Zentrum und dem Bahnhof verbindet. Dabei spielt auch die Abstimmung mit dem sonstigen Busangebot eine wichtige Rolle. Meist sind die Fahrpläne auf Einkaufs- und Erledigungswege sowie Freizeitfahrten unter der Woche ausgerichtet. Die Bürgerbusse haben neben der Verkehrsfunktion auch eine große soziale Bedeutung: Seniorinnen und Senioren sind eine wichtige Kundengruppe – oft gibt es Hilfe beim Ein- und Ausstieg gratis dazu.60

Ein Bürgerbusangebot kann bei ausreichendem Interesse und der Bereitschaft ehrenamtlicher Fahrer geprüft werden, wenn Lücken im Bedienungsangebot bestehen. Dabei ist ebenso die Finanzierung zu klären.

Bürgerrufautos

Beim Bürgerauto hingegen ist der Einsatz von kleineren Fahrzeugen (Pkw mit max. fünf Fahrgastplätzen) charakteristisch. Das Angebot ist zeitlich und auf ein bestimmtes Bedienungsgebiet (z. B. eine Gemeinde) begrenzt und bedarf vorheriger Bestellung, meist in einem eher begrenzten Zeitfenster. Die Fahrtenplanung wird anschließend manuell durchgeführt. Meist wird Haus-zu-Haus-Bedienung angeboten, auch Hilfe beim Ein-/Ausstieg u. ä. sind möglich. Um eine direkte Konkurrenz zu bestehenden Linienverkehren zu vermeiden, nehmen Bürgerrufautos keine Aufträge an, die in zeitlich und räumlich engem Abstand (z. B. bis eine Stunde vor/nach Linienbusfahrten) liegen würden. Fahrgäste werden dann auf den Bus verwiesen und ggf. mit dem Rufauto bis zur Bushaltestelle gebracht. Für Menschen mit Behinderungen sind Ausnahmen möglich, um ihnen den Fahrzeugwechsel zu ersparen.

Ein Bürgerrufauto kann durch einen eigens gegründeten Verein, aber auch durch andere Gruppierungen wie örtliche Seniorenräte oder andere Vereine getragen werden. Oft übernehmen auch Kommunen die Funktion des Rechtsträgers. In diesem Fall werden die ehrenamtlichen Fahrpersonale rechtlich als Erfüllungsgehilfen der Kommune tätig.

On Demand-Verkehre als Ergänzung im ÖPNV[61]

Ein On-Demand-Verkehr ist eine Art Shuttleservice für mehrere Personen. Der Fahrgast äußert seinen Fahrtwunsch via Smartphone-App, gibt seinen Standort an und bucht die Fahrt.

Die Aufgabenträger sollen den Einsatz von On-Demand-Verkehren in ihren Regionen prüfen. Dabei sind diese Angebote nach § 44 PBefG zu konzessionieren. Darunter werden sogenannte Linienbedarfsverkehre verstanden, die flexibel ohne Fahrplan- und Linienbindungen einen Sektor bedienen und in das ÖPNV-system eingebunden sind (Bindung an Haltestellen und Tarif).

Einsatzgebiete dieser Bedarfsverkehre können sein:

- Kleine Stadtverkehre
- Ersatz von Linienbussen im ländlichen Raum in Ferien und Schwachlastzeiten
- Bedienung von bisher nicht erschlossenen Orten und Ortsteilen, insbesondere auch Bereiche, die mit dem ÖPNV nicht bedient werden können (keine Durchfahrtsstraßen für Standardbusse)

Der Unterschied zum Linienbus bzw. Anrufverkehr ist die Direktabholung bzw. der Direktausstieg anstelle einer festen Haltestelle, keine feste Fahrplanzeit, sondern ein Bedienungsrahmen und die räumliche Begrenzung (z. B. ca. 5-10 km).

Erwartungen der Kunden hinsichtlich Buchung und Bestellung:

- Buchung im Wesentlichen via App, aber auch telefonisch
- klare Verortung der Zustiegspunkte
- Darstellung des Fahrzeugs während der Fahrt auf Karte zum Abschätzen der Wartezeit

[60] Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg Kompetenzzentrum neue ÖPNV-Angebotsformen
[61] Quelle: https://www.einsteigenundmitreden.de/sites/default/files/downloads/prasentation_auswertung_einsteigen_und_mitreden_mein_bus_auf_bestellung.pdf

- Bezahlverfahren: Barzahlung, Lastschrift, Kreditkarte, Paypal
- Integration ins Tarifsystem

Erwartungen der Kunden hinsichtlich Ausstattung:

- Platz für Gepäck, die Möglichkeit der Mitnahme von Kinderwagen oder ggf. Platz für Gepäck, die Möglichkeit der Mitnahme von z. B. Rollstuhl, Kinderwagen oder ggf. Fahrrad
- Barrierefreiheit bei Einstieg und Ausstieg
- nicht zu enger Innenraum, mit Freiraum zum Ein- und Aussteigen
- 4 -12 Sitzplätze, bequem
- Sauberkeit
- umweltfreundlicher Antrieb

Die Durchführung dieser Verkehre umfasst folgende Kennzeichen:

- Teil des ÖPNV-Angebotes
- Neben der klassischen Haltestelle sollte der Halt möglichst wohnortnah sein, insbesondere abends, bei größerem Gepäck und für Kinder
- Angebot als Ergänzung für die Anbindung des ländlichen Raums an zentrale ÖPNV-Knotenpunkte
- Anschlusssicherheit hat Vorrang
- Schwache Anbindung oder schwache Takte aufwerten
- Gute Verfügbarkeit, ohne lange Wartezeiten
- Die Flexibilität des Angebotes an sich wird geschätzt, aber sollte nicht zu extremen Fahrzeitverlängerungen führen

Im Januar 2022 wurde in der Stadt Zwönitz das digital buchbare, bedarfsorientiertes Verkehrsangebot „ERZmobil“ eingeführt, welches eine Lücke im ländlichen ÖPNV schließt.

4.2.10 Intermodale Schnittstellen

Intermodale Schnittstellen zwischen dem öffentlichen Verkehr, dem motorisierten Individualverkehr sowie weiteren, auch neu aufkommenden Mobilitätsangeboten stellen einen zentralen Baustein für leistungsfähige und zukunftsfähige Mobilitätssysteme dar. Sie sind wesentliche Voraussetzung für funktionierende intermodale Reiseketten, indem sie den räumlichen und zeitlichen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zuverlässig und nutzerfreundlich ermöglichen. Dadurch leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes und zur Erhöhung der Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsangebote im Verbundraum.

Vor diesem Hintergrund sind entsprechende Verknüpfungspunkte durch die Aufgabenträger, Kommunen und Verkehrsunternehmen – unter Berücksichtigung von Bedarf, Lagegunst und verkehrlicher Eignung – bedarfsgerecht zu planen, umzusetzen und dauerhaft zu betreiben (siehe Kapitel 4.4.1.). Dabei ist sicherzustellen, dass Schnittstellen ein angemessenes Mindestmaß an Komfort, Sicherheit und Aufenthaltsqualität bieten. Hierzu zählen insbesondere barrierearme Zugänge, witterungsgeschützte Wartebereiche, sichere Abstellmöglichkeiten sowie eine klare, verständliche und verlässliche Fahrgastinformation. Nur durch qualitativ hochwertige und gut organisierte Schnittstellen kann das Potenzial intermodaler Mobilität im VMS-Raum nachhaltig erschlossen und weiterentwickelt werden.

4.3 Schülerbeförderung

Die Rahmenvorgaben für die Beförderung von Schülern sind in der Schülerbeförderungssatzung 2022 des ZVMS geregelt. Dieser ist seit dem 1. Januar 2011 Aufgabenträger der Schülerbeförderung. Ausgenommen davon ist die Stadt Chemnitz, die die Aufgabe der Schülerbeförderung nach wie vor selbst wahrnimmt. Zu den Aufgaben gehören unter anderem die Prüfung der Anspruchsberechtigung, die Entscheidung über die Erstattung der notwendigen Beförderungskosten sowie die Organisation der Beförderungsleistungen für Fahrten zwischen Wohnung und

Schule mit öffentlichen und vertragsgebundenen Verkehrsmitteln. Für die Schüler von Chemnitzer Schulen ist das Schulverwaltungsamt Chemnitz Ansprechpartner für die Belange der Schülerbeförderung.

Die zukünftige Planung der Schülerbeförderung sollte im Hinblick auf ein nachhaltiges Verkehrsangebot folgende Punkte nicht außer Acht lassen.

Zum einen ist es das Ziel, eine größtmögliche Abdeckung der Schülerbeförderung mit Linienverkehr nach §§ 42 und 43 PBefG, unter Einhaltung der Rahmenvorgaben der Schülerbeförderungssatzung, zu erreichen. Dies impliziert eine weitestgehende Vermeidung des Bedarfs an freigestelltem Schülerverkehr durch Integration der erforderlichen Leistungen in die jeweiligen Linienverkehrsangebote. Des Weiteren sollen Linien nach § 43 PBefG, soweit die Platzkapazitäten dies zulassen, für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Dies beinhaltet eine Darstellung der Linien in der VMS-Verbindungsauskunft.

Durch den Schulnetzplanungsträger soll bei der Erstellung der Schulnetzpläne auch eine Anhörung des Aufgabenträgers Verkehr erfolgen. Dessen Einbeziehung in den Planungsverlauf soll die Aufrechterhaltung der Schülerbeförderung im Linienverkehr sichern bzw. diese ggf. herstellen. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Anhörung besteht jedoch nicht.

Entsprechend der Analyse kann für den Großteil der Fahrschüler im VMS der Schulweg mit dem ÖPNV abgesichert werden (vgl. 1.3.4 Schüler). Insbesondere für Relationen im Spezialverkehr/FSV ist eine Prüfung von Alternativen zur freigestellten Beförderung sinnvoll.

4.4 SPNV-Konzeption und Maßnahmen

Ergänzend zu den folgenden Ausführungen liefert Anlage 9 eine kartografische Darstellung der SPNV-Linien im Fahrplanjahr 2026/27. In Anlage 10 ist weiterhin das SPNV-Zielnetz 2030+ dargestellt.

4.4.1 Übergeordnete Vorgaben der Regionalplanung zum SPNV

Im gültigen Regionalplan Region Chemnitz 2024 sind unter landes- und regionalplanerischen Gesichtspunkten relevante Rahmenbedingungen zur Weiterentwicklung des SPNV im Nahverkehrsraum dargestellt. Die für die Nahverkehrsplanung im Bereich des SPNV wesentlichen Rahmen setzenden Grundsätze und Ziele werden folgend zusammengefasst dargelegt.

Die Standortqualität im Wirtschaftsraum Chemnitz-Zwickau als Teil der Europäischen Metropolregion Mitteldeutschland soll nachhaltig aufgewertet werden. Durch eine Intensivierung der Verflechtungsbeziehungen zwischen den Oberzentren Chemnitz, Zwickau und Plauen sowie den Mittelzentren Döbeln und Freiberg mit dem Oberzentrum Dresden soll eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und der Außenwahrnehmung unterstützt und weiterentwickelt werden. Im Sinne der umwelttechnischen und sozialen Verträglichkeit ist gesamtverkehrlich die Förderung der nachhaltigen Mobilität zu priorisieren.[62]

Die Wiedereinbindung der Oberzentren Chemnitz, Zwickau und Plauen in den Schienenpersonenfernverkehr besitzt für die Region oberste Priorität. Die Wiederaufnahme des Fernverkehrs ist für die überregionalen Verbindungen der Chemnitz-Riesa-Berlin, Chemnitz-Leipzig sowie die Sachsen-Franken-Magistrale und die Mitte-Deutschland-Verbindung anzustreben.[63]

Für den SPNV wird eine Verbesserung durch die weitere Einbindung in den integralen Taktverkehr vorgesehen. Dazu sind insbesondere die Verkehre zwischen den Ober- und Mittelzentren auf den überregionalen und regionalen Eisenbahnstrecken zu vertakten. Die Verbindungsqualität zwischen den drei Oberzentren der Region und den benachbarten Oberzentren ist weiter zu verbessern, besonders entlang der überregionalen Verbindungs- und Entwicklungsachsen (Nürnberg - Hof) - Plauen - Zwickau - (Leipzig) und Chemnitz - (Gera - Erfurt). Die Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen und Einrichtungen der Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln soll in vertretbarem Zeitaufwand gewährleistet werden.[62] Im ländlichen Raum ist die Daseinsfürsorge im ÖPNV auch unter Einbezug neuer, flexibler Bedienformen zu gewährleisten.[64]

[62] RP Region Chemnitz 2024, Grundsatz 3.1.1.1
[63] RP Region Chemnitz 2024, Ziel 3.1.3.1
[64] RP Region Chemnitz 2024, Ziel 3.1.2.3

Für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau sind Parallelverkehre zwischen schienen- und straßengebundenem ÖPNV zielgerichtet abzubauen und stattdessen eine bestmögliche Verknüpfung der Verkehrsangebote an vertakteten Knotenpunkten zu gewährleisten. Mit diesem wirtschaftlich effizienten Ansatz soll dem wachsenden Finanzbedarf des ÖPNVs entgegnet werden.[65] Der Nahverkehrsplan legt die Verknüpfungspunkte fest, an denen neben ÖPNV und SPNV auch die Verkehrssystem Pkw und Rad eine Rolle spielen. Der Regionalplan nennt für folgende Verknüpfungspunkte im Verbundraum weiteren Ausbaubedarf: Haltepunkt Chemnitz Hilbersdorf, Bahnhof Aue, Bahnhof Zschopau, Bahnhof Döbeln, Bahnhof Mittweida, Bahnhof Oederan, Bahnhof Waldheim, Bahnhof Crimmitschau, Bahnhof Glauchau, Bahnhof Werdau.[66]

Die Nachfragepotenziale im Tourismus sowie im grenzüberschreitenden ÖPNV mit der Tschechischen Republik sollen berücksichtigt und weiter ausgebaut werden.[67] Der ZVMS ist angehalten, gemeinsam mit den Mitgliedern des Egro-Net-Kooperationsverbundes die Voraussetzungen für den Erhalt und den weiteren Ausbau des Euroregionalen Nahverkehrssystems EgroNet zu schaffen. Generell ist die touristische Nachfrage zu angebotsschwachen Zeiten gezielt über Sonderverkehre abzubilden.[68]

Die Umsetzung des umsteigefreien Stadt-Umland-Verkehrs der regionalen Stadtbahn nach dem „Chemnitzer Modell“ ist auf der Grundlage des 5-Stufenplanes fortzuführen. Die Anbindung des Mittelzentrums Döbeln an den schienengebundenen Nahverkehr soll bedarfsgerecht sichergestellt und in die Linienführung des Chemnitzer Modells mit eingebunden werden.[69]

In den Oberzentren Plauen und Zwickau sind die bestehenden Straßenbahnnetze zu erhalten, soweit erforderlich zu erweitern und mit anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen. Im Oberzentrum Zwickau sind mittelfristig Änderungen in der Linienführung der Straßenbahn zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Hauptbahnhofes Zwickau geplant.[70]. Im Oberzentrum Chemnitz ist das Straßenbahnnetz im Rahmen des Chemnitzer Modells weiterzuentwickeln und insbesondere durch die Verknüpfung von Straßenbahn- und Eisenbahninfrastruktur perspektivisch auszubauen.

4.4.2 Chemnitzer Modell – Innovation, Investition, Wettbewerb

Das Chemnitzer Modell verknüpft die vorhandene regionale Schieneninfrastruktur mit dem Chemnitzer Straßenbahnnetz und ermöglicht so die Anbindung des Umlandes an das Oberzentrum Chemnitz und kann die Feinerschließung des Oberzentrums ergänzen. Dieses integrierte Verkehrssystem stellt eines der wichtigsten ÖPNV-Projekte im Freistaat Sachsen dar und ermöglicht schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Mittelzentren in der Region und der Großstadt Chemnitz. Das langfristig angelegte Projekt wird sukzessive weiterentwickelt und die erforderliche Infrastruktur ausgebaut. Die bereits eingetretenen Erfolge stützen den ZVMS in diesem Vorhaben schon heute.

Der Nahverkehrsraum Chemnitz-Zwickau mit dem größten zusammenhängenden Verdichtungsraum der neuen Bundesländer (außerhalb Berlins), dem am dichtesten besiedelten Mittelgebirge Europas und dem einzigen hochverdichteten[71] Landkreis (Zwickau) der neuen Bundesländer wird durch ein modernes Verkehrssystem verbunden. Weitere Ziele sind die Verknüpfung von Bus und Bahn sowie die barrierefreie Gestaltung von Fahrzeugen und Bahnsteigen. Durch die weitestgehende Nutzung vorhandener Strecken mit wenigen Netzergänzungen erreicht das Chemnitzer Modell eine hohe Wirtschaftlichkeit bzw. einen hohen Nutzen-Kosten-Faktor.

Das „Chemnitzer Modell“ wird schrittweise gemäß der folgenden Grafik umgesetzt. Die Rahmenplanung der noch ausstehenden einzelnen Projektstufen wird anschließend beschrieben.

[65] RP Region Chemnitz 2024, Ziel 3.1.2.4
[66] RP Region Chemnitz 2024, Ziel 3.1.2.5
[67] RP Region Chemnitz 2024, Grundsatz 3.1.2.1
[68] RP Region Chemnitz 2024, Ziel 3.1.2.10
[69] RP Region Chemnitz 2024, Ziel 3.1.2.7
[70] RP Region Chemnitz 2024, Ziel 3.1.2.8
[71] = Landkreise mit mind. 300 EW/km² nach Definition Siedlungsstruktureller Kreistypen nach „Regionale Standards“ der Arbeitsgruppe Regionale Standards, 2005

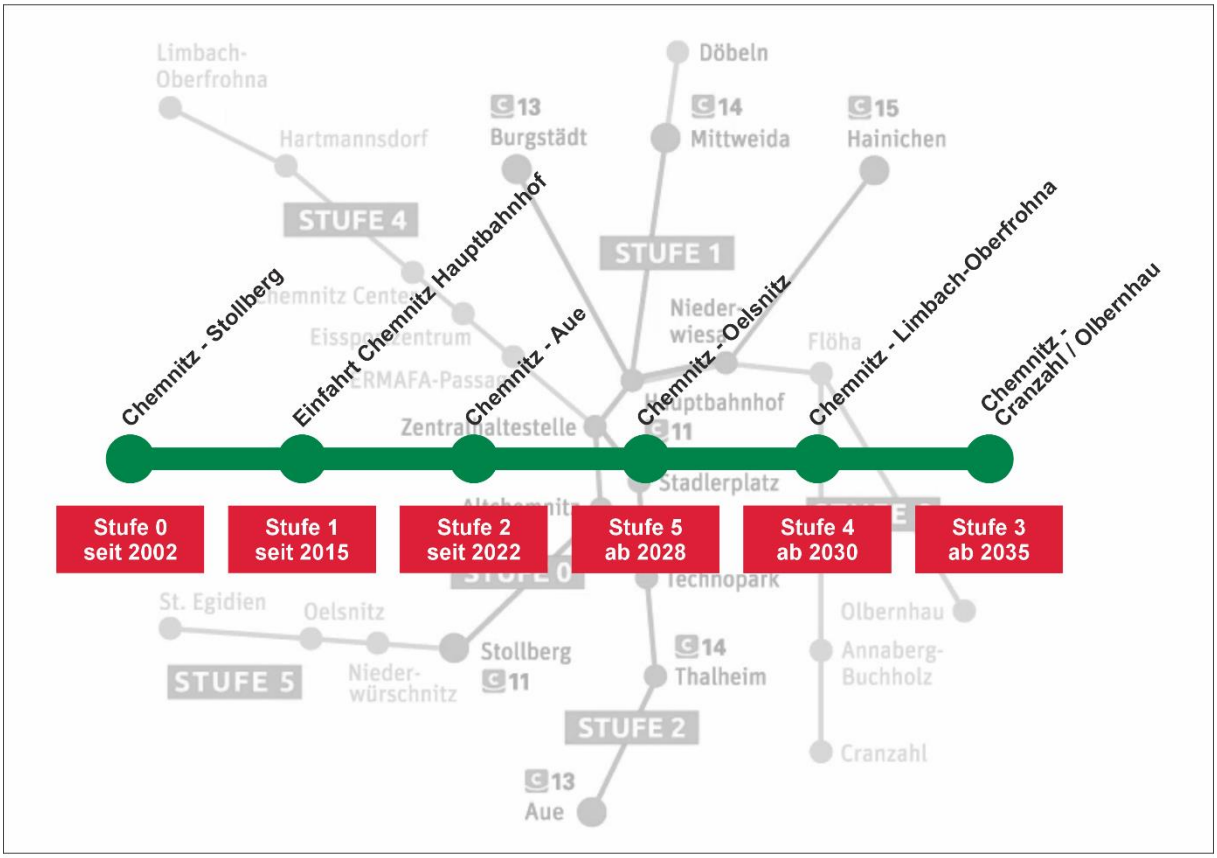


Abbildung 19: Aktuelle Zeitschiene der schrittweisen Umsetzung des Chemnitzer Modell

4.4.2.1 Systemtechnische Verknüpfungsstellen

An den nachfolgenden Verknüpfungsstellen des Chemnitzer Modells wird im Zielzustand (Endausbau) der Systemübergang zwischen Eisenbahn (EBO) und Stadtbahn bzw. Straßenbahn (BOStrab) erfolgen:

- Altchemnitz
- Chemnitz Hauptbahnhof
- Bahnhof Hilbersdorf
- Technopark
- nördlich des Chemnitz-Centers in Richtung Limbach-Oberfrohna

4.4.2.2 Chemnitzer Modell – Stufe 0: Chemnitz – Stollberg

Die Stufe 0 ist als Pilotstrecke seit 2002 in Betrieb und verläuft auf der Relation Chemnitz Hbf – Zentralhaltestelle – Altchemnitz – Stollberg auf einer Länge von 23 Kilometern. Neben den gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit wird hier auch auf Grund des Einsatzes neuer Fahrzeuge mittelfristig die bauliche Anpassung der Bahnsteige erforderlich, mit der der barrierefreie Ausbau einhergehen muss.

4.4.2.3 Chemnitzer Modell – Stufe 1: Einfahrt Chemnitz Hauptbahnhof

Mit dem Umbau sowie der Öffnung der Bahnsteighalle und des Querbahnsteiggebäudes wurden bis zum Jahr 2015 die wichtigsten Voraussetzungen geschaffen, um die Züge in das Chemnitzer Straßenbahnnetz integrieren zu können. Dies wird auch in den nächsten Jahren die Grundlage für die Durchbindung der Eisenbahnlinien in den Stadtverkehr Chemnitz sein. Eine Weiterführung der Chemnitzer Models bis Döbeln wird mit der Verfügbarkeit weiterer Fahrzeuge vollzogen.

4.4.2.4 Chemnitzer Modell – Stufe 2: Ausbau Chemnitz – Thalheim – Aue

Die Stufe 2 des Chemnitzer Modells umfasste den Ausbau der Strecke vom Bahnhof Chemnitz Süd bis nach Aue. Dies schloss auch den Neubau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse zwischen Bernsdorfer Straße über Reichenhainer Straße/ TU-Campus bis zur Anbindung an das Eisenbahnnetz nördlich der Werner-Seelenbinder-Straße ein. Der Teilabschnitt Eisenbahn konnte zum 30.01.2022 in Betrieb genommen werden. Seither verkehren die Linien C13 nach Aue und C14 nach Talheim. Die Fahrzeuge verkehren zwischen Technopark und Talheim bzw. Aue im Dieselbetrieb.

Das vollständige Betriebskonzept sieht eine Durchbindung Aue – Thalheim – Technopark – Zentralhaltestelle – Hauptbahnhof –Sachsen-Allee – Niederwiesa –Olbernhau / Annaberg-Buchholz vor und soll im Zielzustand der Stufe 3 dann vsl. mit den Linien C 16 und C 17 umgesetzt werden.

4.4.2.5 Chemnitzer Modell – Stufe 3: Ausbau Chemnitz – Niederwiesa

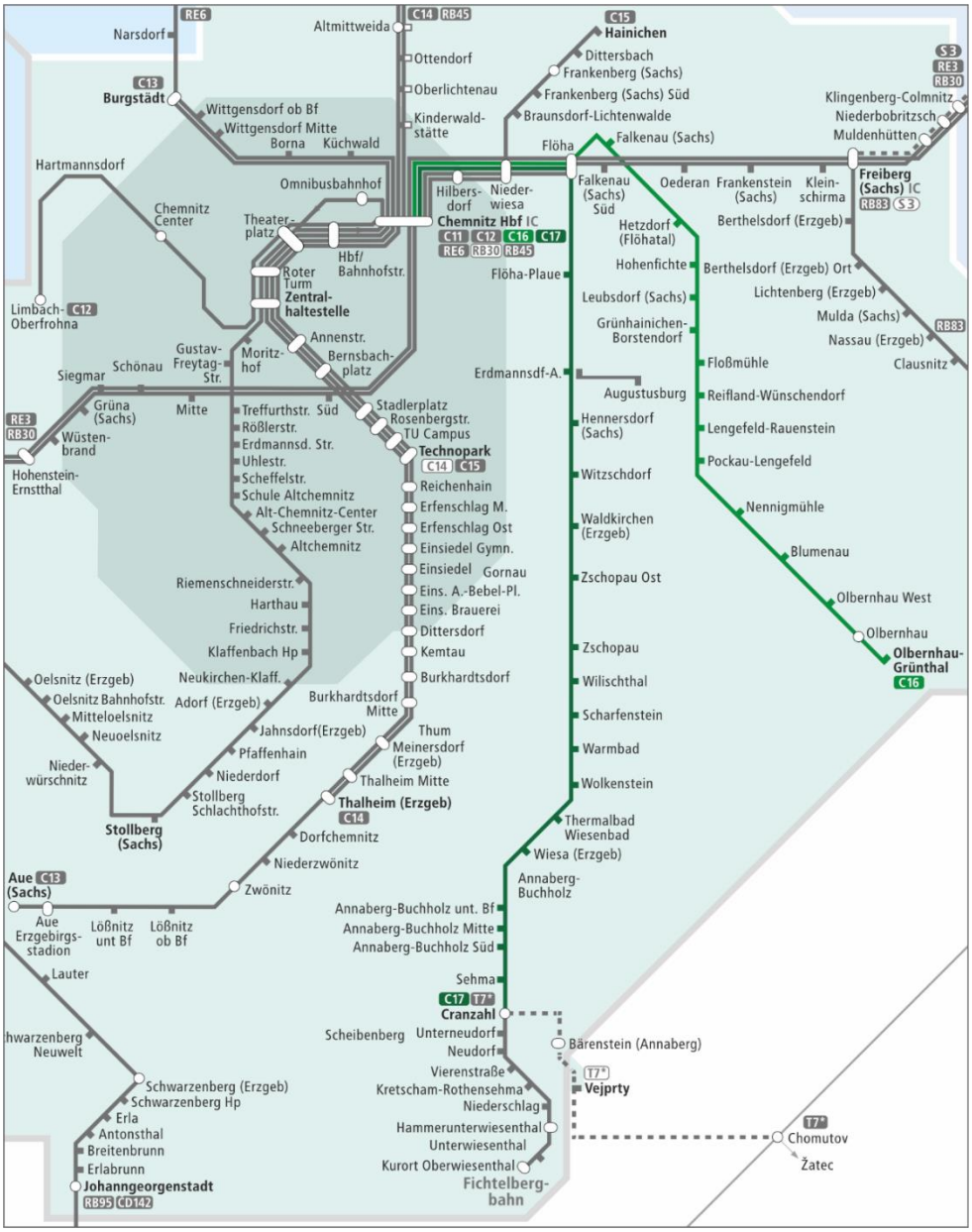


Abbildung 20: Chemnitzer Modell – Stufe 3 – einbezogene Linien

Die Stufe 3 zielt auf die Einbindung der SPNV-Linien aus Richtung Annaberg-Buchholz/Cranzahl und Olbernhau über Niederwiesa direkt in das Chemnitzer Stadtzentrum ab. Außerdem ist die Anbindung und Neuerschließung des Einkaufszentrums Sachsen-Allee und mehrerer Wohngebiete im Stadtgebiet Chemnitz vorgesehen. Dies verspricht eine signifikante Steigerung des Fahrgastaufkommens und löst betriebliche Kapazitätsprobleme im Knoten Chemnitz und auf der Sachsen-Franken-Magistrale.

Die Linie C 15 aus Hainichen soll zur Erschließung weiterer Fahrgastpotenziale im Bereich Sachsen-Allee und August-Bebel-Straße ebenfalls die Streckenführung der Stufe 3 genutzt werden.

Die SPNV-Linien aus Annaberg-Buchholz und Olbernhau werden in Niederwiesa auf dem Streckenabschnitt Sachsen-Allee – Hbf – Zentralhaltestelle – Technische Universität zu einem kongruenten SPNV-Angebot gebündelt. Durch diese Linienüberlagerung wird im Kernabschnitt Chemnitz-Hilbersdorf – Technische Universität ein dichtes SPNV-Taktangebot erreicht. Die Weiterführung dieses Angebotes auf dem Abschnitt Technische Universität – Aue erfolgt im 30-Minuten-Takt bis Thalheim und im Ein-Stunden-Takt bis Aue. Ergänzend und in Abstimmung mit der Stadt Chemnitz sind zusätzlich Anpassungen im Busnetz vorzunehmen.

Die Planung für den Ausbau des Chemnitzer Modells in Richtung Niederwiesa sowie weiterführend nach Annaberg-Buchholz/Cranzahl und Olbernhau ruht derzeit. Unabhängig davon wird der innerstädtische Abschnitt der Ausbaustufe 3 bis zur Sachsen-Allee im Rahmen der durch die CVAG geplanten Straßenbahnneubaustrecke Zeisigwald weiterverfolgt und bildet einen ersten Realisierungsschritt (Umsetzung geplant ab 2030). Die Ausbaustufe 3 ist weiterhin als abschließende Stufe des Chemnitzer Modells vorgesehen.

Die Linie RB 80 Chemnitz – Annaberg-Buchholz – Cranzahl wird bis zur Umsetzung der Stufe 3 (Ausbau Chemnitz – Niederwiesa) die Linienleistungen im Status quo erbringen. Das umfasst allgemein einen Ein-Stunden-Takt montags – freitags zwischen Chemnitz und Annaberg-Buchholz bzw. sechs Fahrtenpaare nach Cranzahl.

Die Linie RB 81 Chemnitz – Olbernhau-Grünthal wird bis zur Umsetzung der Stufe 3 (Ausbau Chemnitz – Niederwiesa) die Linienleistungen ebenfalls im Status quo erbringen. Das umfasst einen Ein-Stunden-Takt montags – freitags bzw. Zwei-Stunden-Takt am Wochenende.

Maßnahmen – Stufe 3

Die Vorzugslösung der Stufe 3 des Chemnitzer Modells aus dem Jahr 2010 sieht eine Straßenbahnstrecke in Verlängerung der Straße der Nationen über die August-Bebel-Straße, das Einkaufszentrum "Sachsen-Allee" und weiter entlang der Frankenberger Straße bis nach Hilbersdorf vor. Von dort aus soll die Eisenbahnstrecke entlang des stillgelegten Abschnittes bahnlinks als drittes Gleis bis nach Niederwiesa einschließlich niveaugleicher Einbindung in die Hauptstrecke Dresden – Werdau erfolgen. Die Planung der Stufe 3 (Ausbau Chemnitz – Niederwiesa) sieht die folgenden Maßnahmen vor:

- Bau Straßenbahn- bzw. Eisenbahnstrecke,
- Neubau zweigleisige Straßenbahnstrecke,
- Aus- und Neubau eingleisiges Eisenbahngleis,
- Neubau zweier Haltepunkte SPNV (Chemnitz – Helmholtzstraße und Sächs. Eisenbahnmuseum („Schauplatz Eisenbahn“)),
- Ausbau zweier Haltepunkte SPNV (Chemnitz-Hilbersdorf und Bf. Niederwiesa) sowie
- Neubau von mindestens sechs Straßenbahnhaltestellen und
- systemtechnische Verknüpfungsstelle in Chemnitz-Hilbersdorf.

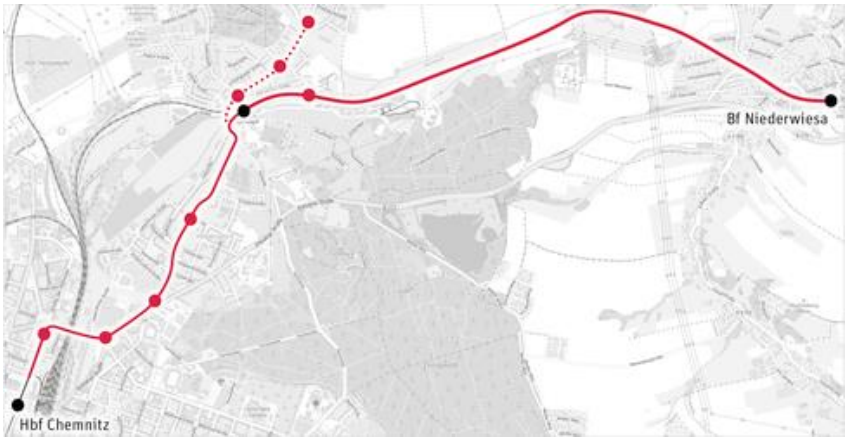


Abbildung 21: geplanter Streckenverlauf; Chemnitzer Modell – Stufe 3[72]

Um Stufe 3 zu gewährleisten, wird die Straßenbahn- bzw. Eisenbahnstrecke teilweise über eine ehem. Güterzugstrecke (Bypass) geführt.

Eine Umsetzung aller Maßnahmen während der Gültigkeit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist nicht vorgesehen. Vor dem Hintergrund des erforderlichen Neubaus des Eisenbahnbetriebshofes (vgl. Kap. 4.6.1 Neubau Betriebshof) werden die Planungen für die Straßenbahnstrecke mindestens bis zur August-Bebel-Straße vorangetrieben.

4.4.2.6 Chemnitzer Modell – Stufe 4: Norderweiterung Limbach-Oberfrohna

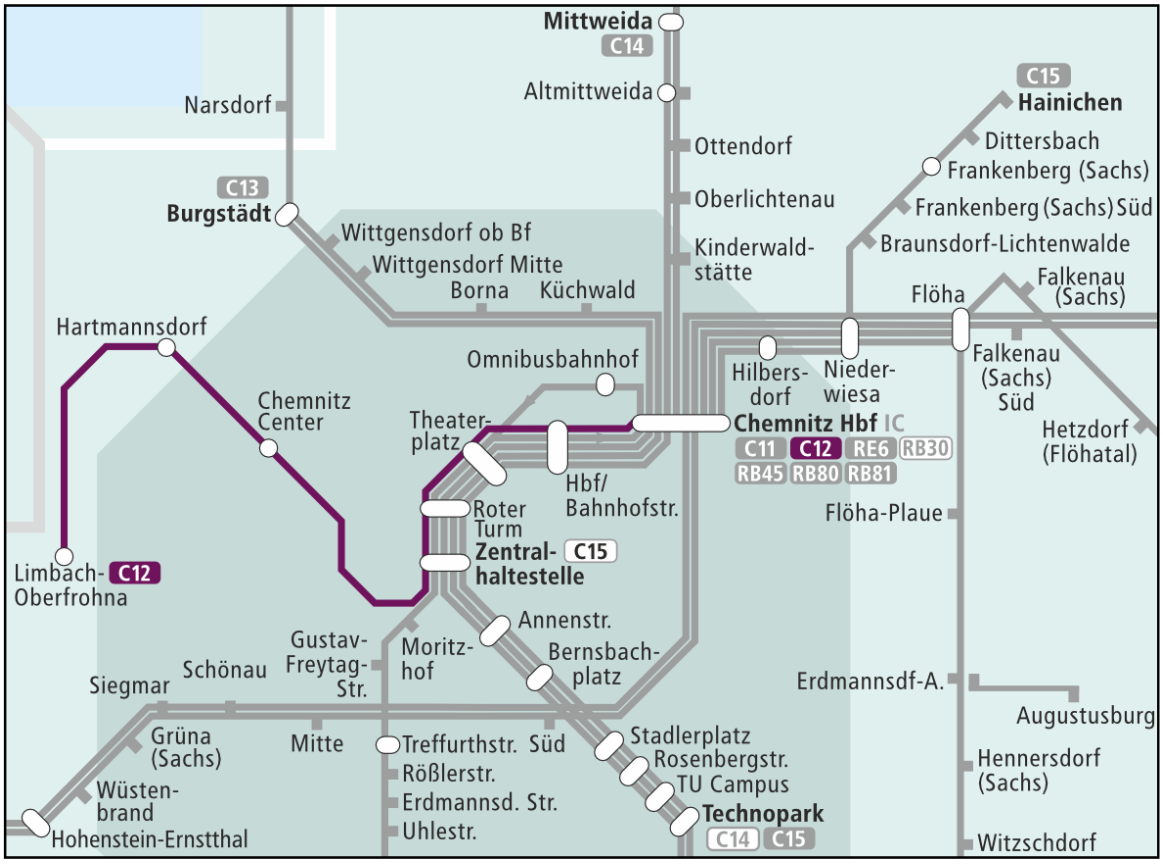


Abbildung 22: Chemnitzer Modell – Stufe 4

[72] Homepage Chemnitzer Modell (Stand 26.05.2020)

Die Stadt Limbach-Oberfrohna wird eine schnelle und leistungsfähige (Wieder-) Anbindung an das Stadtgebiet Chemnitz, das Gewerbegebiet Chemnitz Center und an den überregionalen Schienenverkehr erhalten. Dies hat für den Verdichtungsraum eine sehr hohe Bedeutung, da mit ihr große Wohn- und Gewerbegebiete erschlossen werden. Moderne Fahrzeuge und die vom Individualverkehr unabhängige Trassenführung werden die Fahr- und Reisezeiten verringern.

Insbesondere die positive Prognose der Arbeitsplatzzahlen verspricht hierbei eine gute Nachfrage. Dem soll durch ein Angebot im 30-Minuten-Takt Rechnung getragen werden.

Infrastrukturmaßnahmen – Stufe 4

Die Stufe 4 des Chemnitzer Modells umfasst eine rund 16 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen dem Chemnitzer Stadtzentrum, dem Chemnitz Center und Limbach-Oberfrohna (siehe Abbildung 23). Sie dient der Verknüpfung von Straßenbahn- und Eisenbahninfrastruktur; ein kleiner Teil der Strecke nutzt die ehemalige Eisenbahntrasse nach Limbach-Oberfrohna. Vorgesehen ist eine neue Strecke vom Chemnitzer Stadtzentrum über die Brücken- und Theaterstraße, die Hartmannstraße und die Leipziger Straße bis zum Chemnitz Center sowie von dort weiter in Richtung Limbach-Oberfrohna. Die Planung für den Ausbau in Richtung Leipziger Straße und nach Limbach-Oberfrohna wurde 2020 aufgenommen.

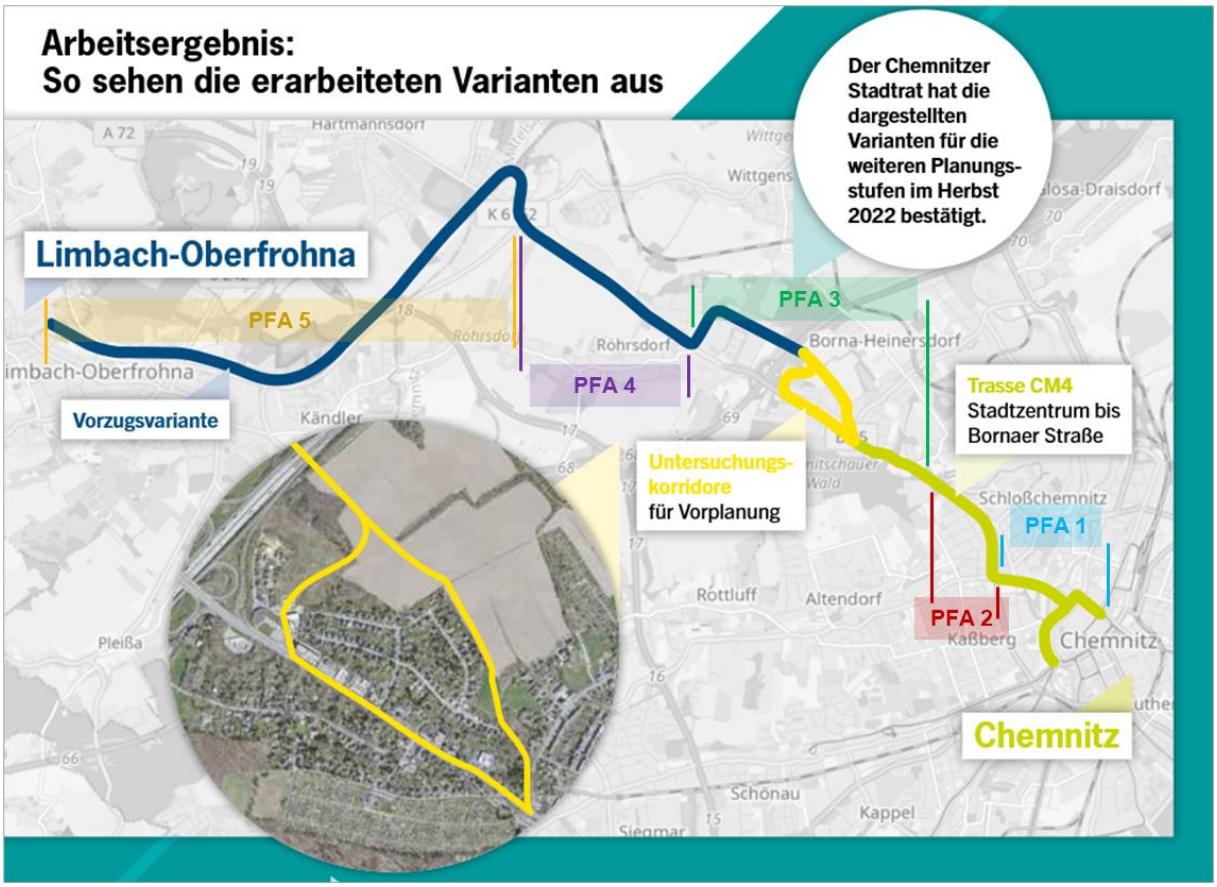


Abbildung 23: Planfeststellungsabschnitte (PFA) Chemnitzer Modell Stufe 4 [73]

In Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde und der Stadt Chemnitz erfolgen Planfeststellung, Bau und Inbetriebnahme abschnittsweise; die Gesamtstrecke ist hierzu in fünf Planfeststellungsabschnitte gegliedert (siehe Abbildung 23).

Der erste Planfeststellungsabschnitt (PFA 1) umfasst den Innenstadtbereich und bildet den Chemnitzer Bahnring. Er beinhaltet eine rund 2,5 Kilometer lange zweigleisige Neubaustrecke zwischen der Hartmannstraße und den Einbindungen in das bestehende Gleisnetz im Bereich Falkeplatz beziehungsweise Straße der Nationen. Der Planfeststellungsbeschluss für diesen Abschnitt liegt seit Dezember 2025 vor; seit Februar 2026 wird der erste

[73] Quelle Hintergrundbild: Broschüre „Auf der Schiene nach Limbach-Oberfrohna – Die Linienbestimmung für die Norderweiterung des Chemnitzer Modells“; Stadt Chemnitz, Oktober 2022

Abschnitt gebaut. Die Inbetriebnahme des Chemnitzer Bahnrings bis zur ERMAFA-Passage ist nach aktuellem Stand 2028 vorgesehen.

Der zweite Planfeststellungsabschnitt (PFA 2) umfasst den Bereich der Leipziger Straße ab der Hartmannstraße.

Für die Planfeststellungsabschnitte PFA 3 und PFA 4 im Korridor zwischen Bornaer Straße und der Einbindung in die frühere Eisenbahntrasse nach Limbach-Oberfrohna wurde eine Variantenuntersuchung zur Linienbestimmung durchgeführt.[74] Die Vorzugsvarianten für die betrachteten Abschnitte nördlich und südlich der BAB 4 wurden 2022 durch den Stadtrat der Stadt Chemnitz mit Beschluss B-154/2022 bestätigt. Im südlichen Abschnitt zwischen der BAB 4 und der Bornaer Straße werden die zwei Trassenvarianten „Bornaer Hang“ und „Leipziger/Donauwörther Straße“ aus der Linienuntersuchung als vorzugswürdige Trassen angesehen. Die Vorzugsvariante nördlich der BAB 4 verbindet den südlich gelegenen Abschnitt über den Bornaer Hang mit einer über Leipziger Straße, Röhrsdorfer Allee und Hartmannsdorf geführten Trasse bis zur Einbindung in die Bestandsstrecke nach Limbach-Oberfrohna.

Die Stufe 4 (Norderweiterung Limbach-Oberfrohna) umfasst die Maßnahmen:

- Bau Straßenbahn- bzw. Eisenbahnstrecke teilweise über eine aktuell stillgelegte Bahnstrecke (Streckennummer 6636 und 6637),
- 6,1 km Neubau zweigleisige Straßenbahnstrecke,
- 9,6 km Aus- und Neubau eingleisige Eisenbahnstrecke,
- Neu- und Ausbau von sechs SPNV-Halten und
- Neubau von 21 Straßenbahnhaltestellen.

[74] Stadt Chemnitz (2022): Chemnitzer Modell, Norderweiterung nach Limbach-Oberfrohna, Linienbestimmung zwischen Bornaer Straße in Chemnitz und Limbach-Oberfrohna (abrufbar unter https://sessionnet.owl-it.de/chemnitz/bi/vo0050.asp?__kvonr=6976469)

4.4.2.7 Chemnitzer Modell – Stufe 5: Ausbau Stollberg – Oelsnitz

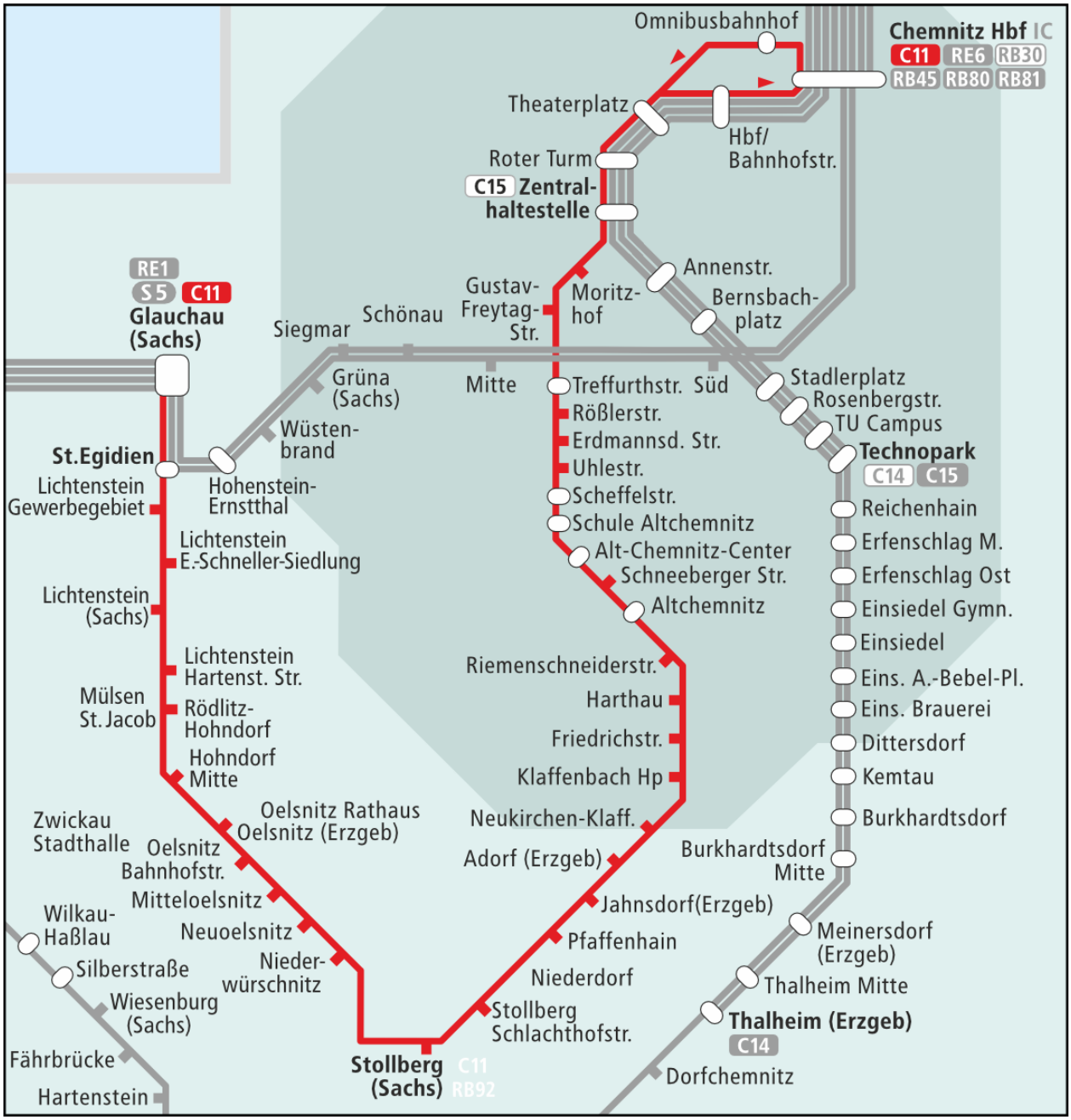


Abbildung 24: Chemnitzer Modell – Stufe 5

Die Stufe 5 soll künftig im Bahnhof Stollberg an die im Betrieb befindliche Pilotstrecke des Chemnitzer Modells (Stufe 0) anschließen und diese bis nach Oelsnitz und St. Egidien verlängern. War ursprünglich die 12-km-Erweiterung von Stollberg bis Oelsnitz geplant, kommen nun weitere zehn Kilometer von Oelsnitz bis St. Egidien dazu. Möglich und auch sinnvoll wird die Erweiterung durch den Einsatz moderner Zweisystemfahrzeuge.

Ziel dieser Verlängerung ist die Verbesserung der Erschließung des dicht bewohnten Siedlungsbandes Niederdorf – Stollberg – Oelsnitz – St. Egidien (Raumordnungskategorie Verdichtungsraum). Für die Fahrgäste wird mit dem Ausbau der Stufe 5 eine schnelle, umsteigefreie und umweltfreundliche Anbindung an das Oberzentrum Chemnitz geschaffen, welche zum Umstieg in den ÖPNV motivieren soll.

In Fortsetzung des bewährten Fahrplans zwischen Chemnitz und Stollberg werden die Züge auch auf dem Abschnitt Stollberg – Oelsnitz halbstündlich fahren. Zwischen Oelsnitz und St. Egidien soll ein Stundentakt angeboten werden. Die Linie C 11 soll stündlich bis Glauchau durchgebunden werden.

Infrastrukturmaßnahmen – Stufe 5

Die priorisierte Streckenvariante verläuft vom Bahnhof Stollberg in Richtung Süden und anschließend durch das Gewerbegebiet Stollberger Tor bis zur Anbindung an die Bestandsstrecke Richtung Oelsnitz in Niederwürschnitz. Es erfolgt der Neubau eines Brückenbauwerks über die Zwickauer Straße in Stollberg. Die Auer Straße, die durch das Gewerbegebiet führt, erhält eine Bahntrasse. Hinter dem Bürgerpark wird eine Überquerung der Autobahn 72 entstehen.

Auf dem Neubauabschnitt im Stadtgebiet von Stollberg werden durch die vier zusätzlich geplanten Haltepunkte

- Stollberg Grüner Winkel,
- Stollberg Gewerbegebiet,
- Stollberg Kaufland Auer Straße und
- Stollberg Wohngebiet

die Wohn- und Gewerbegebiete besser erschlossen.

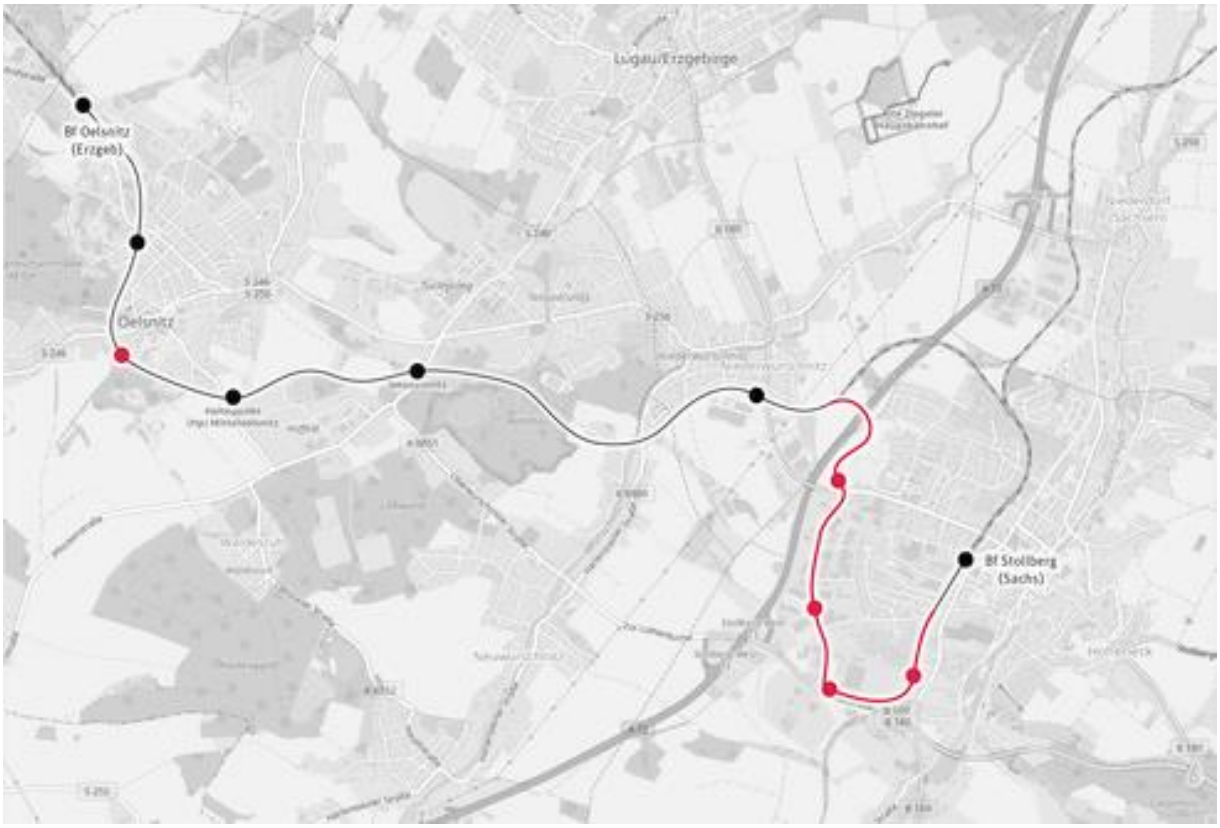


Abbildung 25: geplanter Streckenverlauf; Chemnitzer Modell – Stufe 5[75]

Die Strecke erhält eine Elektrifizierung und ein elektronisches Stellwerk, um sie mit Zweisystemfahrzeugen und dem bewährten Betriebsprogramm befahren zu können. Sie wird außerdem mit moderner Sicherungs- und Kommunikationstechnik ausgestattet. Weiterhin erfolgen die Einrichtung von Schallschutz, umwelttechnische Ausgleichsmaßnahmen und der Ausbau des Bahnhofs in Oelsnitz. Die bestehende Strecke nach Oelsnitz wird in Richtung Oelsnitz mit einer Kreuzungsstelle und einem elektronischen Stellwerk ergänzt.

Optional erfolgt der Bau eines weiteren Haltepunktes in Mitteloelsnitz Wohngebiet.

Nach Abschluss der Überarbeitung der Entwurfsplanung soll im Jahr 2026 das Planfeststellungsverfahren für den Neubauabschnitt abgeschlossen und Ende 2026 das Planrechtsverfahren für den Ausbauabschnitt eingeleitet werden. Die darauf aufbauenden Bauzeiträume von zwei Jahren werden nach jetzigem Stand in den Jahren 2026 bis 2027 liegen. Im Jahr 2028 soll die neue Strecke ans Netz gehen.

[75] https://www.vms.de/chemnitzer-modell/stufe-5/ (15.01.2026)

4.4.3 Elektronetz Mittelsachsen

Die auf der Sachsen-Franken-Magistrale verkehrenden SPNV-Leistungen wurden als wesentlicher Bestandteil des „Elektronetzes Mittelsachsen“ (EMS) im Juni 2015 an die Bayerische Oberlandbahn GmbH, ein Unternehmen des französischen Transportkonzerns Transdev, vergeben. Betriebsstart war am 12. Juni 2016. Zusätzlich zu den auf der Sachsen-Franken-Magistrale verkehrenden Linien ist die Linie Chemnitz – Elsterwerda Bestandteil des EMS.

Der Verkehrsvertrag für das EMS läuft bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2030. Pro Jahr werden unter dem bekannten Transdev-Markennamen „Mitteldeutsche Regiobahn“ (MRB) 5,624 Mio. Zug-km Angebotsleistung auf diesen Linien im Gebiet des ZVMS und aller angrenzenden Aufgabenträger erbracht. Ungefähr 65 % der Leistungen werden dabei im Gebiet des ZVMS erbracht, im Zweckverband Verkehrsverbund Ostsachsen (ZVVO) etwa 19 %, im Zweckverband ÖPNV Vogtland (ZVV) etwa 16 %. Weitere geringe Anteile werden auf dem Gebiet des Freistaates Bayern (RE 3) und im Bereich des Landes Brandenburg (RB 45) erbracht.

In jedem RE-Zug und in 20 % der Regionalbahnen sind Kundenbetreuer zugegen. Auf allen Linien des EMS werden die Tarife der Deutschen Bahn anerkannt, inkl. Zeitkarten und BahnCards. Im Binnenverkehr der einzelnen Zweckverbände gelten die Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen der jeweiligen Verkehrsverbünde.

Sachsen-Franken-Magistrale

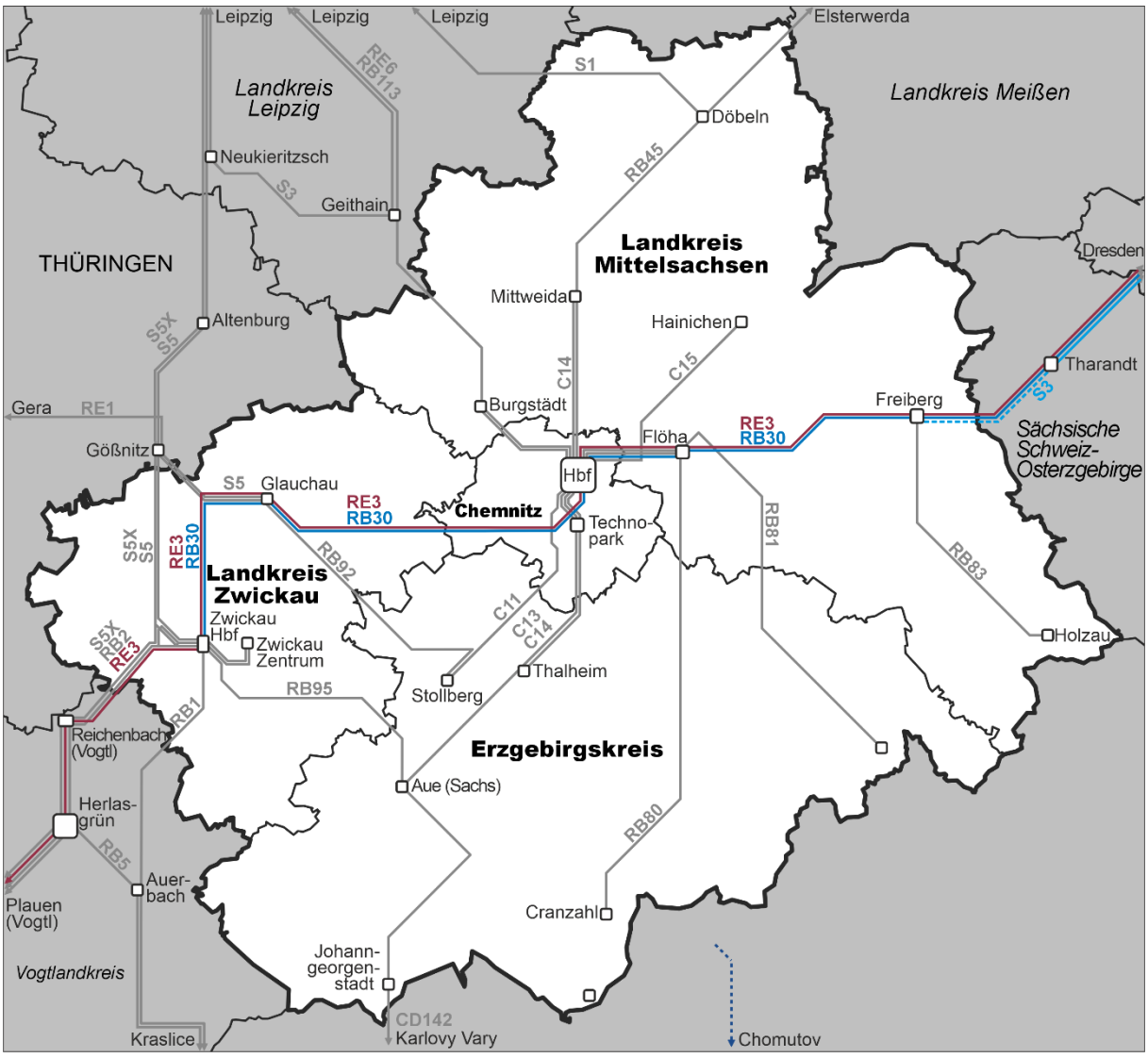


Abbildung 26: Ausschnitt Sachsen-Franken-Magistrale im Bereich des ZVMS

Auf den Linien RE 3 und RB 30 kommen elektrische Triebzüge vom Typ „Coradia Continental“ als Dreiteiler bzw. Fünfteiler in Einfach- bzw. Doppeltraktion zum Einsatz, um insbesondere zu den verkehrsstarken Zeiten der Nachfrage entsprechende Sitzplatzkapazitäten zu ermöglichen.

Die schnelle Express-Linie RE 3 verkehrt täglich ab ca. 05:00 Uhr im Ein-Stunden-Takt und die Betriebszeit endet ca. 22:30 Uhr. Aufgrund der verschiedenen Verknüpfungen innerhalb des VMS-Gebietes und in die Nachbarregionen hinein bildet diese Linie – auch in Ermangelung eines qualifizierten Schienenpersonenfernverkehrsangebotes – das Herzstück des hochwertigen Schienenverkehrs im VMS-Raum. In den Bahnhöfen Chemnitz Hbf, Zwickau Hbf, Flöha, Freiberg (Sachs) und Glauchau sollen Verknüpfungen der auf diese Bahnhöfe zulaufenden SPNV-Strecken mit den Linien der „Sachsen-Franken-Magistrale“ gewährleistet werden.

Auch die jeden Halt bedienende Linie RB 30 wird täglich im Ein-Stunden-Takt bedient. Der stündliche Grundtakt wird montags bis freitags durch zusätzliche Züge (Unterlinie RB 30V) zwischen Chemnitz Hbf und Zwickau Hbf auf einen Halbstunden-Takt in der Hauptverkehrszeit von ca. 05:30 Uhr bis ca. 08:30 Uhr sowie von ca. 13:30 Uhr bis ca. 18:30 Uhr verdichtet.

Neben den Linien des EMS verkehrt auf der Sachsen-Franken-Magistrale die Dresdner S-Bahnlinie 3 (Dresden – Freiberg) bis in den Verbundraum des VMS. Federführend für den hierfür gültigen Verkehrsvertrag mit einer Laufzeit bis Dezember 2027 ist der ZVVO. Der daran anschließende Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit bis Dezember 2042.

Die mittelsächsische Stadt Freiberg wird dabei durch Verdichterleistungen (sieben Fahrtenpaare) der S-Bahnlinie an die Landeshauptstadt Dresden angebunden.

Chemnitz – Elsterwerda



Abbildung 27: Linienverlauf RB 45

Die Leistungen der RB 45 werden während der Laufzeit des Verkehrsvertrages bis 2030 weiter wie im Status quo erbracht. Die Linie RB 45 verkehrt wochentags im Stundentakt, an Wochenenden wird ein Zwei-Stunden-Takt angeboten. Es erfolgt eine Verknüpfung zur S1 nach Leipzig. Mit der geplanten Verlängerung der Linie C 14 bis Döbeln (Einsatz zusätzlicher Zweisystemfahrzeuge Citylink) ist die Beschleunigung der RB 45 zwischen Mittweida und Döbeln durch die Auflassung von Unterwegshalten geplant. In Elsterwerda bestehen Umsteigemöglichkeiten zum SPNV in Richtung Berlin, in Riesa sollen Fernverkehrsanschlüsse hergestellt werden.

In diesem Zusammenhang soll das Richtungsgleis Chemnitz – Riesa nach dem Umbau des Haltepunktes Waldheim am Außenbahnsteig angeordnet werden.

4.4.4 Mitteldeutsches S-Bahn-Netz

Zwickau – Leipzig – Halle

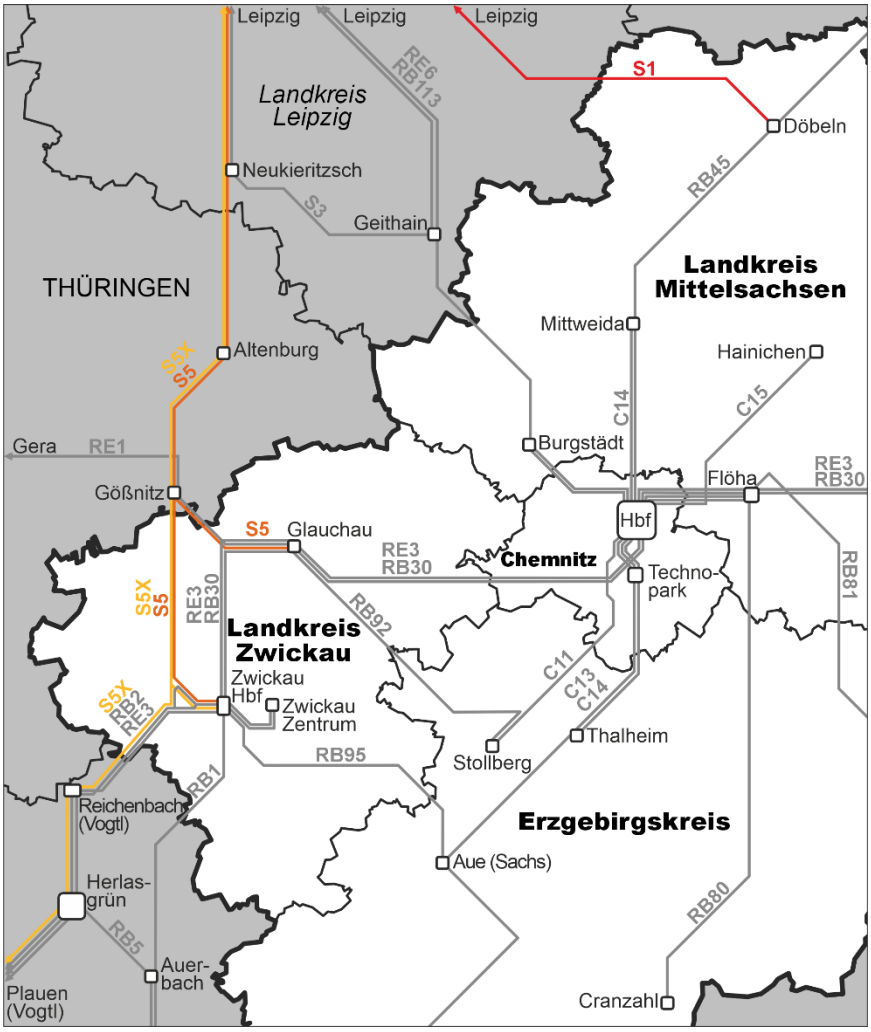


Abbildung 28: S 5 / S 5X – Einbindung des ZVMS in das MDSB-Netz

Die Anbindung der Stadt Zwickau an das Oberzentrum Leipzig erfolgt über das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz mit den Linien S 5 und S 5X Zwickau – Leipzig – Flughafen Leipzig/Halle – Halle. Diese Linien binden den westsächsischen Raum direkt und in dichtem Takt an den Ballungsraum Halle-Leipzig an. Es besteht eine Direktverbindung sowohl zum ICE-Knoten Leipzig Hbf als auch zum Flughafen Leipzig/Halle. Der Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG wurde unter Beteiligung des ZVMS und weiterer SPNV-Aufgabenträger federführend durch den ZVNL verhandelt und läuft bis Dezember 2026.

Mit dem ab Dezember 2026 wirkenden Verkehrsvertrag wird umgesetzt:

- eine stündliche S-Bahn S 5X mit dem Linienverlauf Zwickau/Plauen – Werdau – Leipzig Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – Halle Hbf – Halle-Trotha und einer Flügelung in Werdau mit den Zielen Plauen bzw. Zwickau sowie
- die zweistündliche S 5 Zwickau/Glauchau – Gößnitz – Leipzig Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – Halle Hbf – Halle-Trotha mit Flügelung in Gößnitz mit den Zielen Glauchau (bis Dezember 2026 als RB 37) bzw. Zwickau

Der Linienast Werdau – Plauen wird in Abstimmung mit dem ZVV in das MDSB-Netz integriert. Die Verbindungen nach Leipzig stellen gegenwärtig die schnellste Anbindung aus dem Raum Zwickau an den hochwertigen Fernverkehr dar. Die Fahrzeit Zwickau – Leipzig Hbf beträgt mit der Linie S 5X 1:17 Stunden. In Lehndorf besteht neu ein Anschluss zwischen der S 5X Zwickau – Gößnitz – Leipzig – Halle und dem RE 1TH Glauchau – Gößnitz

– Gera – Erfurt – Göttingen, der die Reisekette von Zwickau nach Ostthüringen und in die Landeshauptstadt Erfurt sicherstellt.

Maßnahmen zur besseren Anschlussgestaltung

Seitens der Aufgabenträger sollten Maßnahmen hinsichtlich der Anschlussgestaltung des ÖSPV, insbesondere in Werdau und Crimmitschau, an den SPNV geplant werden. Dabei ist besonders auf die Anbindung von PlusBus-Linien zu achten, so z. B. die Ausrichtung der PlusBus-Linie 129 an den SPNV in Werdau. Die Linie 160 Werdau – Crimmitschau könnte einen Anschluss in Crimmitschau herstellen.

Infrastrukturmaßnahmen Sachsen-Franken-Magistrale

Als eine der letzten Ausbaustufen des Gesamtprojekts Sachsen-Franken-Magistrale mit den Achsen Dresden – Hof und Leipzig – Hof ist der Ausbau Markkleeberg-Gaschwitz – Crimmitschau vorgesehen. Die Arbeiten sind derzeit in der Umsetzung und sollen 2028 fertiggestellt werden. Zusammen mit bereits abgeschlossenen Teilprojekten der Sachsen-Franken-Magistrale ist dies die Grundlage zur Umsetzung des S-Bahn-Verkehrs zwischen Leipzig und Zwickau/Plauen sowie Glauchau.

Döbeln – Leisnig – Leipzig

Die Linie RB 110 verkehrt bis Dezember 2026 weiter wie im Status quo auf der Relation Döbeln – Leisnig – Grimma – Leipzig. Dies umfasst einen Stundentakt von montags bis freitags und einen Zwei-Stunden-Takt am Wochenende.

Mit Inbetriebnahme des MDSB2025plus-Netzes ab Dezember 2026 wird die Leistung in die S-Bahn-Linie S 1 Döbeln – Leisnig – Grimma – Leipzig übergehen. Ziel ist es, die Verkehrsleistung künftig, wie auch die Linien S 5 und S 5X, durch den City-Tunnel Leipzig zu führen. Die S 1 soll ab Döbeln gleichfalls im Stundentakt montags bis freitags und zweistündlich am Wochenende verkehren. Hierbei werden zweiteilige batterieelektrische Fahrzeuge eingesetzt.

Infrastrukturmaßnahme: Elektrifizierung Borsdorf – Grimma – Döbeln Zentrum

Der ZVMS unterstützt die vom ZVNL angestrebte perspektivische Elektrifizierung der Strecke Borsdorf – Grimma – Döbeln Zentrum. Die Maßnahme wird das zukünftige S-Bahn-Angebot weiter verbessern. Bis zu einer baulichen Umsetzung werden batterieelektrische Schienenfahrzeuge eingesetzt.

Glauchau – Gößnitz

Auf der Strecke Glauchau – Gößnitz verkehrt die Linie RB 37 täglich im Zwei-Stunden-Takt. Die Leistung wird bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 durch die City Bahn Chemnitz GmbH betrieben. Danach wird die Verkehrsleistung dem MDSB2025plus-Netz zugeordnet und in die Linie S 5 integriert. Es ist vorgesehen, die Linie S 5 in Gößnitz nach Glauchau und Zwickau zu flügeln. Ein Zwei-Stunden-Takt soll weiterhin bestehen.

Darüber hinaus wird auch zukünftig die auf dieser Strecke verlaufende, überregional bedeutsame Mitte-Deutschland-Verbindung Chemnitz – Hohenstein-Ernstthal – Glauchau – Gera – Erfurt – Göttingen zwischen Glauchau und Göttingen durch den RE 1TH bedient.

Nach Fertigstellung der Elektrifizierung zwischen Weimar und Gößnitz soll dieser Regionalexpress auch in elektrischer Traktion bis Chemnitz verkehren. Dies bedingt jedoch die Verfügbarkeit der entsprechenden finanziellen Ausstattung des ZVMS zur Bestellung dieser zusätzlichen Leistungen.

Die Elektrifizierung des Abschnitts Weimar – Gera – Gößnitz ist im Bundesverkehrswegeplan als Maßnahme des „vordringlichen Bedarfs“ eingestuft. Derzeit befindet sich das Vorhaben in der Planungsphase. Die Maßnahme wird die Anbindung auf der Mitte-Deutschland-Verbindung auch für den ZVMS erheblich verbessern, liegt jedoch nicht in dessen Verbandsgebiet.

4.4.5 Chemnitz – Leipzig

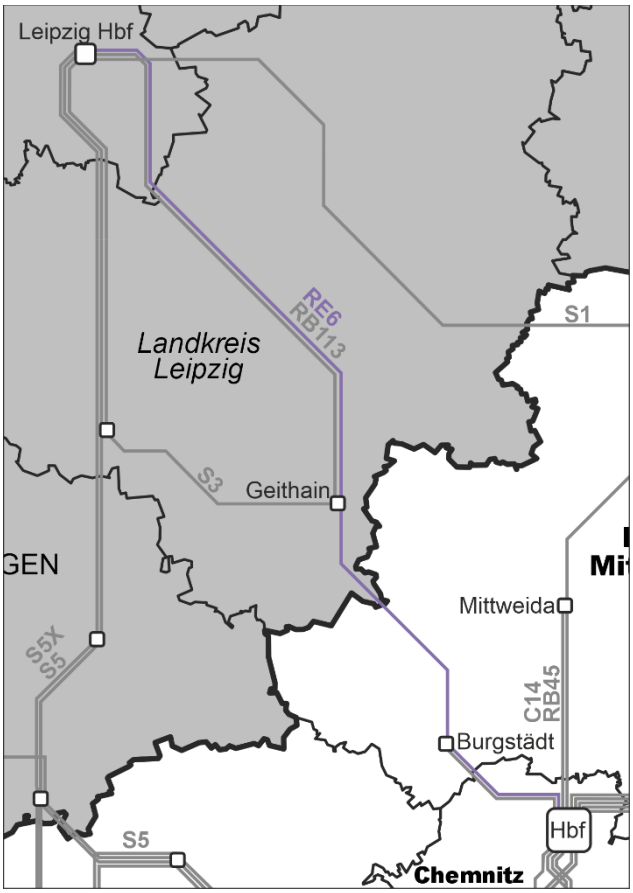


Abbildung 29: Linienverlauf RE6 im VMS

Mit der Expresslinie RE 6 ist das Oberzentrum Chemnitz direkt an den ICE-Knoten Leipzig Hbf angebunden. Mit der Expresslinie RE 6 ist das Oberzentrum Chemnitz direkt an den ICE-Knoten Leipzig Hbf. angebunden. Die Fahrzeit Chemnitz – Leipzig beträgt etwa eine Stunde. Der Verkehrsvertrag mit der Transdev Regio Ost GmbH, die die Leistungen unter der Marke Mitteldeutsche Regiobahn erbringt, läuft bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2031.

Der bestehende Stundentakt ermöglicht regelmäßige Anschlüsse in Chemnitz und Geithain. In Chemnitz kann zum sogenannten „Halb-Knoten“ in/aus Richtung Annaberg-Buchholz (– Cranzahl), Freiberg – Dresden, Zwickau, Mittweida und Stollberg direkt umgestiegen werden. In Geithain besteht Anschluss an die S-Bahn S 3 über Borna nach Leipzig.

Ziel des ZVMS ist der Einsatz höherwertiger Neufahrzeuge mit elektrischer Traktion. Der jetzige Ausbauzustand inkl. der fehlenden Elektrifizierung steht einer Realisierung entgegen. Aus diesem Grund hat der ZVMS gemeinsam mit dem ZVNL batterieelektrische Fahrzeuge vom Typ Alstom Coradia Continental beschafft. Diese Fahrzeuge stehen im Eigentum des ZVMS und werden dem Betreiber für die Dauer der Verkehrsleistung zur Verfügung gestellt.

Nach dem Ausbau der Strecke soll diese im 30-Minuten-Takt bedient werden. Die Integration bzw. eine Überlagerung mit dem ggf. einzuführenden Fernverkehrsangebot (Deutschlandtakt) zum 30-Minuten-Takt wird geprüft. Die Fahrten erfolgen in der Hauptverkehrszeit in Doppeltraktion und bieten so 300 Sitzplätze. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h, wodurch die Fahrzeiten verkürzt und Anschlüsse in Leipzig gesichert werden. Während der Bauphase und der damit einhergehenden Streckensperrungen sollen die Verkehrsleistungen von Chemnitz über alternative Strecken nach Leipzig umgeleitet werden.

In Prüfung ist eine Verlängerung der Linie in Tagesrandlage von Leipzig bis nach Annaberg-Buchholz.

Infrastrukturmaßnahme Ausbau Chemnitz – Bad Lausick – Leipzig

Beim infrastrukturellen Ausbau der Strecke Chemnitz – Bad Lausick – Leipzig bedarf es der durchgängigen Elektrifizierung der Strecke, einer weitgehenden Zweigleisigkeit und dem Neubau von Begegnungsmöglichkeiten. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke zwischen Leipzig und Chemnitz wurde als verkehrspolitisches Ziel des Freistaats Sachsen im LVP Sachsen 2030 verankert und für den Bundesverkehrswegeplan (Abschnitt Chemnitz – Geithain als Vorhaben des „vordringlichen Bedarfs“) angemeldet. Derzeit befindet sich der Südabschnitt Chemnitz - Geithain in der Genehmigungsplanung.

Ausbau und Elektrifizierung der Strecke schaffen zukünftig eine Kapazitätserhöhung und somit auch Trassen für die Züge des Fernverkehrs. Die umfangreiche Maßnahme sieht laut DB InfraGO AG die Erneuerung und den Ausbau von mehreren Bahnhöfen und Haltepunkten, Eisenbahn- und Straßenüberführungen, Durchlässen und Bahnübergängen sowie den Neubau von Haltepunkten in Cossen und Herrenhaide (Ortsteil von Burgstädt) vor.

vor. Darüber hinaus soll im Nahverkehr ein 30-Minuten-Takt zwischen Leipzig, Bad Lausick, Geithain und Burgstädt ermöglicht werden.

Der Abschnitt Geithain – Bad Lausick – Leipzig soll mit Mitteln aus dem Strukturstärkungsgesetz finanziert werden. Ein Zeitplan für Bau und Inbetriebnahme liegt aktuell nicht vor.

Nur mit Umsetzung der geplanten Infrastrukturmaßnahmen können der Einsatz elektrischer Triebwagen und eine Reisezeit von deutlich unter einer Stunde umgesetzt werden.

4.4.6 Regionale Erschließungslinien

Die regionalen Erschließungslinien ergänzen das Angebot auf dem SPNV-Hauptnetz. Dazu gehören die Linien gemäß nachfolgender Abbildung. Diese sind überwiegend durch einen bedarfsgerechten Stundentakt montags bis freitags und einen Zwei-Stundentakt an Wochenenden gekennzeichnet.

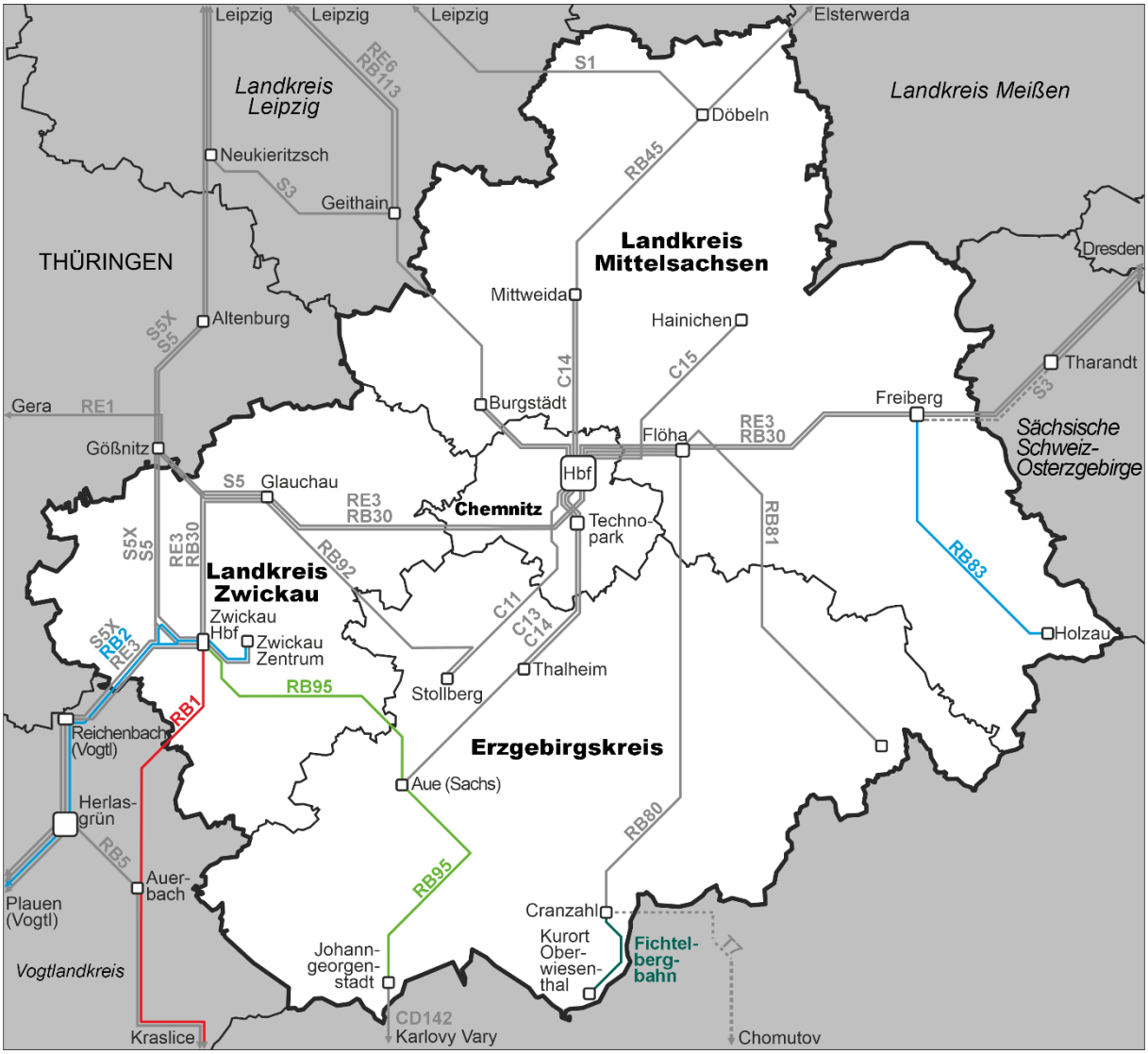


Abbildung 30: Regionale Erschließungslinien im ZVMS

Erzgebirgsnetz

Im Juni 2024 wurde der Verkehrsvertrag für das Erzgebirgsnetz neu vergeben. Das 172 Kilometer lange Erzgebirgsnetz wird bis Dezember 2032 von der DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn betrieben. Folgende Leistungen sind Teil des Erzgebirgsnetzes:

- Die Linie RB 80 Chemnitz – Annaberg-Buchholz – Cranzahl im Stunden-Takt täglich zwischen Chemnitz – Annaberg-Buchholz (einzelne Fahrten nur Mo-Fr) sowie sechs Fahrtenpaare nach Cranzahl
- Die Linie RB 81 Chemnitz – Olbernhau-Grünthal im Stunden-Takt montags bis freitags bzw. im Zwei-Stunden-Takt am Wochenende
- Die Linie RB 95 Zwickau – Aue – Johanngeorgenstadt täglich im Stunden-Takt

Mit Umsetzung der Stufe 3 des Chemnitzer Modells werden die Linien RB 80 und RB 81 in das integrierte Verkehrssystem aufgenommen und erhalten eine direkte Anbindung an das Einkaufszentrum Sachsen-Allee und das Zentrum in Chemnitz.

Bei den Ausbauplanungen muss mindestens ein weiterer Kreuzungspunkt vorgesehen werden, um einen diskriminierungsfreien Zugang zur Streckeninfrastruktur zwischen Wolkenstein und Annaberg-Buchholz gewährleisten zu können.

Freiberg – Holzhau

Die Strecke Freiberg – Holzhau wird täglich im Stundentakt zwischen Freiberg und Holzhau bedient (Sa, So, Ftg Taktlücke am Abend). In Freiberg bestehen Anschlüsse an die Züge in Richtung Chemnitz und Dresden. Die Leistung wird bis Dezember 2036 von der Freiberger Eisenbahngesellschaft mbH, einem Tochterunternehmen der Transdev SE & Co. KG, erbracht.

Vogtlandnetz

Das Vogtlandnetz verkehrt aktuell mit den Linien

- RB 1 Zwickau-Zentrum – Zwickau Hbf – Irfersgrün (– Falkenstein – Klingenthal – Kraslice)
- RB 2 je zweistündlich Zwickau-Zentrum – Zwickau Hbf – Werdau – Plauen (– Cheb / Hof)) und Zwickau-Zentrum – Werdau (Anschluss an S5X)

aufgabenträgerübergreifend vom Vogtland nach Zwickau. Gleichzeitig gewährt die RB 2 die Anbindung an das MDSB-Netz in Werdau (S 5X) und Lichtentanne (S 5). Beide Linien verkehren weiter im Stundentakt an sieben Tagen die Woche. Zwischen Zwickau Hauptbahnhof und Zentrum bilden RB 1 und RB 2 gemeinsam einen 30-Minuten-Takt.

Die RB 1 verkehrt auf dem Gebiet des ZVMS wie im Status quo bis Dezember 2028 nach Zwickau Zentrum.

Die Bestellung der beiden Linien und weiterer zum Vogtlandnetz gehörender erfolgt durch den ZVV. Der ZVMS leistet eine anteilige Finanzierung für Streckenabschnitte im ZVMS-Gebiet.

Die Laufzeit des Bestandsvertrag der Länderbahn GmbH zum Vogtlandnetz wurde bis Dezember 2029 verlängert. Der ZVV schreibt aktuell die Neuvergabe des Netzes ab Dezember 2029 bis Dezember 2041 für folgende Leistungen aus:

- RB 1 Zwickau Zentrum - Falkenstein – Kraslice (835 TZkm)
- RB 2a Linienast Zwickau - Plauen ob Bf – Hof (132 TZkm)
- RB 2b Linienast Zwickau - Plauen ob Bf - Bad Brambach (- Cheb) (896 TZkm)
- RB 5 Mehltheuer - Plauen ob Bf – Falkenstein (421 TZkm)

Fichtelbergbahn – KBS 518

Die Fichtelbergbahn von Cranzahl nach Kurort Oberwiesenthal soll insbesondere zur Unterstützung des „sanften Tourismus“ ins Erzgebirge einen Beitrag leisten. Nicht zuletzt zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Schmalspurbahnstrecke mit dem SPNV ist die anschlussorientierte Bedienung des Streckenabschnitts Annaberg-Buchholz – Cranzahl fester Bestandteil der Planungen des ZVMS. Dies wird auch bei den Planungen zur Ausbaustufe 3 des Chemnitzer Modells berücksichtigt.

Der ZVMS ist neben dem ZVVO Eigentümer der SDG Sächsische Dampfeisenbahngesellschaft mbH und Aufgabenträger der Fichtelbergbahn auf der KBS 518 Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal. Der entsprechende Verkehrsvertrag zwischen der SDG und dem Zweckverband läuft bis Dezember 2037.

Die Fichtelbergbahn bedient täglich die ca. 17,4 km lange Strecke von Cranzahl (654 m) auf den Fichtelberg nach Kurort Oberwiesenthal (893 m) und zurück. Unabhängig von der Saison werden vier Fahrtenpaare angeboten. An einzelnen aufkommensstarken Wochenenden wie z.B. im Advent werden sechs Zugpaare angeboten. Die Anschlussbeziehungen zur KBS 517 im Bahnhof Cranzahl werden gesichert. Außerhalb der Saison gibt es im November und Frühjahr Sperrpausen ohne Verkehr, die zur Infrastrukturunterhaltung genutzt werden.

Weitere Schmalspurbahnen und andere touristische Bahnen stellen ein exklusives touristisches Potenzial dar. Sie sind kein Bestandteil des Nahverkehrsplanes.

Auf die Erhaltung und touristische Weiternutzung der nicht mehr für den öffentlichen Personennahverkehr genutzten folgenden Bahnstrecken ist soweit möglich hinzuwirken[76]:

- Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg (Erzgebirgische Aussichtsbahn)
- Freiberg – Nossen (Zellwaldbahn)
- der Schmalspurbahn Jöhstadt – Steinbach und
- der Schmalspurbahn Schönheide – Stützengrün-Neulehn

Saisonverkehr Cranzahl und Vejprty

Auf der Strecke zwischen Cranzahl,Vejprty und Chomutov bestellt der ZVMS gemeinsam mit dem tschechischen Kreis Usti nad Labem (Ústecký Kraj) die Saisonlinie T7. Der ZVMS ist dabei Besteller für den Abschnitt Cranzahl – Vejprty. Das Angebot wird saisonal von April bis zum ersten Novemberwochenende bereitgestellt. Der grenzüberschreitende SPNV verbindet damit an Wochenenden nicht nur Cranzahl mit Vejprty, sondern auch Chemnitz mit der Erzgebirgsregion um Cranzahl, Vejprty und Chomutov über eine Bahndistanz von 130 Kilometern. Sonnabends und sonntags gibt es jeweils früh, mittags und nachmittags eine Verbindung mit Umstieg in Cranzahl zwischen Nordböhmen und dem Zentrum Mittelsachsens.

4.4.7 Reaktivierung Bahnstrecken

Mehrere nicht mit SPNV bestellte Strecken im Verbandsgebiet sind hinsichtlich ihrer Verbindungsfunktion und potenziellen Nachfrage mit anderen SPNV-Strecken vergleichbar. Die Verbandversammlung des ZVMS hat im Juni 2020 einen Grundsatzbeschluss zur Unterstützung der Reaktivierung der SPNV-Strecken

- Pockau-Lengefeld – Marienberg,
- Rochlitz – Colditz – Großbothen bzw. Narsdorf – Rochlitz,
- Döbeln – Meißen sowie
- Holzhau – Moldau (Moldava) (RP Chemnitz: Z 3.1.3.8)

gefasst.

Strecke Pockau-Lengefeld – Marienberg (KBS 519)

Ein Anfang Februar 2020 vorgestelltes Gutachten des Sächsischen Staatsministeriums des Inneren zur Reaktivierung der Bahnstrecke Pockau-Lengefeld – Marienberg sieht ein Potenzial von 470 Fahrgästen pro Werktag auf dieser Strecke. Das Gutachten empfiehlt den Bau von vier neuen Haltepunkten:

- an der Marienberger oder Sorgauer Straße in Pockau,
- an der Kniebreche in Zöblitz,
- an der Dörfelstraße in Marienberg sowie
- am Streckenende in Marienberg.

Die zwei bestehenden Zugangsstellen in Zöblitz-Pobershau und am Bahnhof Marienberg würden in ihrer aktuellen Lage entfallen. Die Strecke könnte durch ein zusätzliches Fahrzeug im Stundentakt bedient werden. Ergänzend ist eine Prüfung von Änderungen im Stadtverkehr Marienberg und Anpassungen im Bus-Regionalverkehr anzustreben.

Anbindung Rochlitz

Die Abschnitte Narsdorf – Rochlitz und Großbothen – Colditz – Rochlitz werden hinsichtlich einer Reaktivierung für den SPNV untersucht.

[76] Regionalplan Region Chemnitz 2024: Ziel 3.1.3.7

Strecke Döbeln – Meißen

Die Federführung für diese Strecke liegt beim ZVVO. Es liegt eine Potenzialanalyse aus dem Jahr 2019 vor. Sie schließt mit einer prognostizierten Querschnittsbelastung von 500 Personen. Voraussetzung dafür ist die stündliche Durchbindung der Leistung Döbeln – Meißen als Regionalexpress bis Dresden Hbf. Die Betriebskosten liegen dadurch bei ca. 10 Mio. EUR p.a. Die konkrete Reaktivierungsplanung läuft.

Strecke Holzhau – Moldau (Moldava)

Hierfür liegen keine aktuellen Studien vor. Die Betriebskosten wären aufgrund des sehr kurzen Abschnittes im ZVMS in der Größenordnung von ca. 100.000 Euro zu beziffern.

Für alle Reaktivierungsstrecken gibt es aktuell keine Finanzierung für die Investition und den Betrieb.

Der VMS will sich an den Gesprächen zur Reaktivierung beteiligen und bei Bedarf Regionalverkehrsangebote schaffen, um diese Vorhaben und die beteiligten Kommunen sowie Infrastrukturbetreiber nach Möglichkeit zu unterstützen. Er beabsichtigt, unter der Voraussetzung der gesicherten Finanzierung, auf diesen Strecken Eisenbahnverkehrsleistungen zu bestellen. In Stellungnahmen, Anhörungen und Prognoserechnungen gegenüber dem Freistaat Sachsen werden die Mehrbedarfe zukünftig mit angemeldet.

4.4.8 Fernverkehr – Deutschlandtakt

Seit 2022 ist Chemnitz über einen IC an das Fernverkehrsnetz angeschlossen. Es verkehren täglich zwei Fahrtenpaare zwischen Chemnitz und Rostock über Dresden und Berlin. Die Finanzierung erfolgt aus für diesen Zweck zusätzlich vom Freistaat Sachsen bereitgestellten Mitteln. Darüber hinaus existiert aktuell kein qualifiziertes Angebot im Schienenpersonenfernverkehr.

Da SPFV-Angebote eigenwirtschaftlich erbracht werden und die Aufnahme eines solchen Angebotes eine unternehmerische Entscheidung der Eisenbahnverkehrsunternehmen ist, gibt es – mit Ausnahme politischer Appelle an die DB AG – keine Einflussmöglichkeiten des ZVMS. Dennoch werden für die Zukunft im Rahmen des Möglichen die Voraussetzungen für eine Wiederbelebung des SPFV geschaffen.

Das 2016 durch das BMVI gegründete "Zukunftsbündnis Schiene" verfolgt u. a. das Ziel der Einführung eines republikweiten Deutschlandtakts. Ende Juni 2020 wurde nunmehr der Masterplan Schiene und der dritte Gutachterentwurf des Zielfahrplans für den Deutschlandtakt vorgelegt. Der erarbeitete Zielfahrplan hat gleichwohl Auswirkungen auf den SPNV im ZVMS-Gebiet. Dies betrifft im Wesentlichen die Strecken mit folgenden, avisierten Fernverkehrsangeboten (Stand 3. Gutachterentwurf):

- Chemnitz – Bad Lausick – Leipzig → zweistündlicher Fernverkehr nach Köln
- Mitte-Deutschlandverbindung → zweistündlicher Fernverkehr von Chemnitz über Gera – Jena – Erfurt nach Aachen
- Sachsen-Franken-Magistrale → zweistündlicher Fernverkehr von Dresden über Chemnitz – Zwickau – Plauen nach Regensburg und München

Am vorgestellten Zielfahrplan soll sich der zukünftige Infrastrukturausbau des Bundes orientieren. Der ZVMS unterstützt diesen Entwurf unter der Maßgabe, dass die dargestellten Leistungen als eigenwirtschaftlicher

Fernverkehr (Vorzugslösung) erbracht werden oder eine zusätzliche Finanzierung für den genannten schnellen Regionalverkehr, über die aktuell verfügbaren Finanzierungsmittel hinaus, bereitgestellt wird.

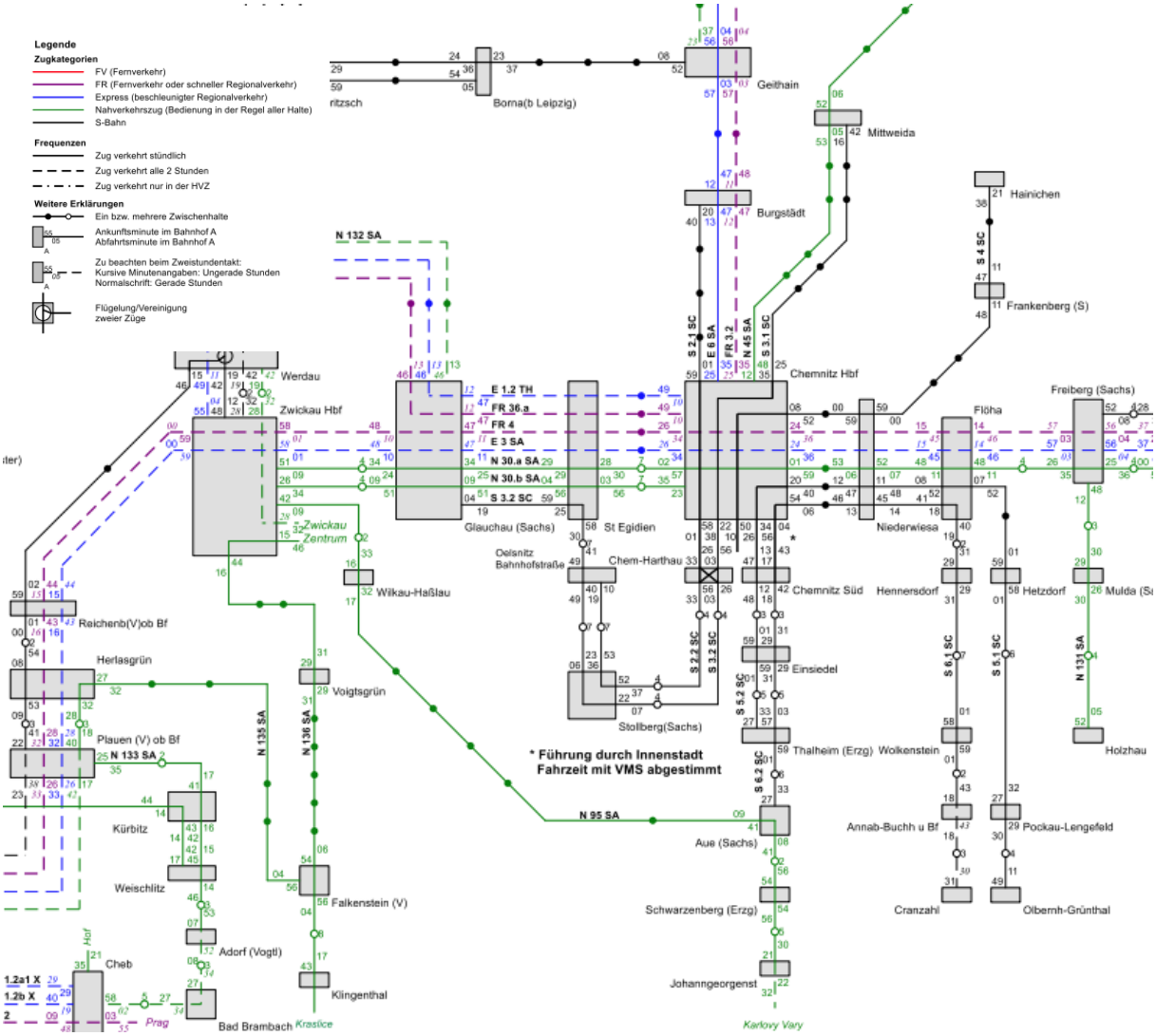


Abbildung 31: Ausschnitt Netzgrafik Deutschlandtakt (Stand 10. Juni 2025, Quelle: BMVI)

4.5 Haltestelleninfrastruktur

4.5.1 SPNV-Haltepunkte – Barrierefreier Ausbau

Der barrierefreie Neu- und Ausbau der Haltestelleninfrastruktur im SPNV-Bereich soll unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben aus Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sowie den Grundlagen und Maßstäben der europäischen TSI PRM und ergänzend – soweit erforderlich – gemäß nationaler Normen des barrierefreien Bauens (z. B. DIN 18040, DIN 32981, DIN 32984) erfolgen.

Im Verbundraum Chemnitz/Zwickau, respektive in der Region Mitteldeutschland, wird für die im SPNV bedienten Bahnsteige eine einheitliche Höhe von 55 cm vorgesehen. Mit dem korrespondierenden Fahrzeugeinsatz wird das Ziel verfolgt, einen stufenlosen bzw. niveaufreien Zugang zum SPNV zu gewährleisten.

Die Umsetzungsverantwortung liegt bei den Infrastrukturbetreibern beziehungsweise Baulastträgern. Für den barrierefreien Ausbau kleiner Bahnhöfe und Haltepunkte im Zweckverbandsgebiet wurde für die folgenden Stationen ein Umbaubedarf erfasst.

Tabelle 19: Liste des barrierefreien Ausbaus kleiner und mittlerer SPNV-Stationen

Maßnahmen-vorschlag	Gemeinde/ Landkreis	KBS	Projektidee
Glauchau	Glauchau/ Zwickau	510	barrierefreier Umbau gemäß BMVI-Programm
Mittweida	Mittweida/ Mittelsachsen	520	barrierefreier Umbau gemäß BMVI-Programm
Falkenau Süd	Flöha/ Mittelsachsen	510	barrierefreier Umbau gemäß BMVI-Programm
Döbeln Hbf	Döbeln/ Mittelsachsen	506/ 520	barrierefreier Ausbau
Niederwiesa	Niederwiesa/ Mittelsachsen	510	barrierefreier Ausbau der Zugänge
Chemnitz-Siegmar	Kreisfreie Stadt Chemnitz	510	barrierefreier Ausbau der Zugänge
Chemnitz-Hilbersdorf	Kreisfreie Stadt Chemnitz	510	barrierefreier Ausbau der Zugänge
Waldheim	Waldheim/ Mittelsachsen	520	barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und Zugänge
Oberlichtenau	Lichtenau/ Mittelsachsen	520	barrierefreier Ausbau des Bahnsteigs und Zugangs
Wittgensdorf Mitte	Kreisfreie Stadt Chemnitz	525	barrierefreier Ausbau der Bahnsteige
Chemnitz-Borna Hp.	Kreisfreie Stadt Chemnitz	525	barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und Zugänge
Wittgensdorf ob. Bf.	Kreisfreie Stadt Chemnitz	525	barrierefreier Ausbau der Zugänge
Chemnitz-Kinderwaldstätte	Kreisfreie Stadt Chemnitz	520	barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und Zugänge
Ottendorf	Lichtenau/ Mittelsachsen	520	barrierefreier Ausbau der Bahnsteige

Maßnahmen-vorschlag	Gemeinde/ Landkreis	KBS	Projektidee
Altmittweida	Altmittweida Mittelsachsen	520	barrierefreier Ausbau der Bahnsteige

Im Gebiet der Erzgebirgsbahn sind rund 60 der 79 Zugangsstellen barrierefrei ausgebaut.

Die weiteren, noch nicht barrierefrei ausgebauten Zugangsstellen werden unter Regie und Verantwortung des jeweiligen Infrastrukturbetreibers den Erfordernissen angepasst.

4.5.2 SPNV-Haltepunkte – Neubaumaßnahmen

Im Gültigkeitszeitraum des NVP ist neben den im Kapitel 4.5.2 dargestellten Maßnahmen des Chemnitzer Modells und den Haltestellenausbaumaßnahmen im Netz des Verbundraum Chemnitz/Zwickau die Einrichtung neuer SPNV-Zugangsstellen geplant bzw. für die Umsetzung zu prüfen. (siehe Tabelle 20)

Tabelle 20: Neubaumaßnahmen – Zugangsstellen

Zugangsstelle	Linie
Koberbachtalsperre	S 5
Hohenstein-Ernstthal Ost	RB 30
Niederlungwitz	RB 30, C 11
Chemnitz August-Bebel-Straße	C 13/C 14
Cossen	RE 6
Herrenhaide	C 13
Freiberg West[77]	RB 30

In Zusammenarbeit mit der Stadt Chemnitz wird eine Untersuchung zur Verlegung des Haltepunktes Chemnitz-Schönau in Richtung Messe angestrebt. Die Planungen für einen Neubau erfolgen durch die DB AG. Ziel ist neben der Erhöhung der Attraktivität anliegender Einrichtungen auch die Schaffung eines barrierefreien Zugangs.

Im Rahmen des Ausbaus des Chemnitzer Modells sowie der dazugehörigen Haltestelleninfrastrukturmaßnahmen ist darauf zu achten, dass alle Straßenbahnstrecken im Stadtgebiet Chemnitz, die sowohl von den Straßenbahnen der CVAG als auch von den Zügen des Chemnitzer Modells bedient werden, denselben Haltestellenausbaustandard erhalten.

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen ist grundsätzlich auf eine ausreichende Ausweisung der Zuwegung im öffentlichen Raum zu achten.

4.6 Fahrzeuge

Zweisystemfahrzeuge

Die vorhandenen sowohl mit Diesel- als auch Elektroantrieb ausgestatteten Zweikraftfahrzeuge vom Typ Stadler Citylink ermöglichen die Verknüpfung des regionalen Eisenbahnnetzes mit dem Straßenbahnnetz in der Stadt Chemnitz. Für den Einsatz zwischen Chemnitz und Burgstädt, Mittweida sowie Hainichen wurden seit 2012 insgesamt zwölf Zweisystemfahrzeuge für die Stufe 1 des Chemnitzer Modells beauftragt. 2022 wurden weitere 19 eCitylinks als reine Elektrofahrzeuge bestellt, die ab 2027 im Straßenbahnnetz (600 Volt Gleichstrom) sowie im elektrifizierten Eisenbahnnetz (16 2/3 Kilovolt Wechselstrom) eingesetzt werden sollen.

Die Fahrzeuge verfügen auf beiden Seiten über je vier Türen mit zwei verschiedenen Einstiegshöhen: Im Eisenbahnbereich ist der Ein- und Ausstieg barrierefrei auf der Höhe von 55 cm über die beiden höher gelegenen Türen möglich. Die niedrigeren Bahnsteige des Stadtgebietes sind auf einer Höhe von 38 cm über die jeweils am

[77] Bei Umsetzung entfällt der Hp Kleinschirma

vorderen und hinteren Ende der Bahn gelegenen Türen barrierefrei erreichbar. Die Citylinks haben eine Länge von 37,2 m und eine Breite von 2,65 m. Die Spurweite beträgt 1435 mm (Regelspur). Weiterhin verfügen die Fahrzeuge über 87 Sitz- und 141 Stehplätze, einen Gesamt-Niederfluranteil von 85 % sowie eine Toilette pro Fahrzeug. Sie verkehren mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h im EBO-Bereich und 60 km/h im BOStrab-Bereich.

Die beschafften Zweikraftfahrzeuge weisen jeweils zwei auf dem Dach montierte, aus einem Dieselmotor und einem Generator bestehende Power Packs auf. Im regionalen Eisenbahnbereich wandelt der Generator die durch den Dieselmotor erzeugte mechanische Energie in elektrische Energie um. Durch sie wird das Fahrzeug mit einer Gleichspannung von 750 Volt angetrieben. An der Verknüpfungsstelle am Chemnitzer Hauptbahnhof wechselt das Fahrzeug die Antriebsform und nimmt im weiteren Verlauf der Strecke durch das Stadtzentrum seine benötigte Gleichspannung von 600 Volt aus der Fahrleitung des städtischen Nahverkehrs.



Abbildung 32: Citylink im Einsatz (Bildquelle: VMS)

Batterieelektrische Fahrzeuge

Auf der Linie RE 6 zwischen Chemnitz und Leipzig sind seit Februar 2026 neue batterieelektrische Züge des Typs Coradia Continental der Alstom Transport Deutschland GmbH den Betrieb aufnehmen. Die bestellten elf Züge fahren auf der 81 Kilometer langen Strecke mit Batterieantrieb, da außerhalb der beiden Endbahnhöfe keine Oberleitung zur Verfügung steht. Die Instandhaltungsarbeiten sollen im bestehenden Eisenbahnbetriebshof erfolgen. Damit fahren diese Züge bereits vor der geplanten Elektrifizierung der Bahnstrecke mit Strom.

Die Fahrzeuge verfügen über 150 Sitzplätze, sind klimatisiert und barrierefrei. An allen Plätzen befinden sich Tische mit Steckdosen. Sechs Fahrräder pro Fahrzeug können mitgenommen werden. Jeder Zug verfügt über neun Sitzplätze in der 1. Klasse.

Die Züge entsprechen der bereits im E-Netz Mittelsachsen eingesetzten Baureihe Alstom Coradia Continental. Sie verfügen zusätzlich über Hochleistungsbatterien auf dem Dach. Diese werden an den Bahnhöfen Chemnitz und Leipzig über normale Stromabnehmer aufgeladen.

4.6.1 Neubau Betriebshof

Mit der Anschaffung von weiteren mindestens 19 vollelektrischen Tram-Trains (vgl. Kap. 4.6) im Rahmen der weiteren Umsetzung des Chemnitzer Modells reichen die Kapazitäten des CVAG-Betriebshofes, wo bereits zwölf Citylinks betreut werden, nicht mehr aus. In Abstimmung mit der Stadt Chemnitz soll angrenzend an den Hauptbahnhof gegenüber der Sachsen-Allee ein neuer Betriebshof entstehen. Nach Prüfung mehrerer Standorte

erweist sich der gewählte Standort durch eine optimale Anbindung und minimale Betriebskosten als der mit dem maximalen Nutzen-Kosten-Faktor. Weiterer Bestandteil des Betriebshofes wird die Erschließung der August-Bebel-Straße (Haltepunkt; vgl. 4.5.2 SPNV-Haltepunkte – Neubaumaßnahmen) für Straßen-/Regionalstadtbahnen sein.

5 Finanzierung

5.1 Finanzierungsquellen des ZVMS

Für die Finanzierung des ÖPNV stehen dem ZVMS Mittel aus folgenden Quellen zur Verfügung:

- Regionalisierungsmittel gemäß der ÖPNVFinVO des Freistaates Sachsen
- Mittel aus dem ÖPNV-Landesinvestitionsprogramm (LIP) des Freistaates Sachsen zur Unterstützung von investiven Maßnahmen,
- Mittel gemäß ÖPNVFinAusG des Freistaates Sachsen zum Ausgleich der bei der Beförderung von Personen mit ermäßigten Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs bei den Verkehrsunternehmen im ÖPNV entstehenden Mindereinnahmen (Bildungsticket),
- Deutschlandticket-Finanzierungsverordnung 2025 (DTFinVO2025) zum Ausgleich der bei Anwendung des Deutschlandticktes entstehenden Mindereinnahmen Finanzmittel des Erzgebirgskreises sowie der Landkreise Zwickau und Mittelsachsen für die Schülerbeförderung,
- Verbandsumlage,
- Landesmittel zur Finanzierung des Betriebs von Schmalspurbahnen gemäß Haushalt des Freistaates Sachsen.

a) Mittel gemäß Verordnung des SMWA zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO) – Redaktionsstand Mai 2026 –

Die ÖPNVFinVO (vom 11. Juni 2024) regelt in Anlage 1 die Mittelbereitstellung an die ÖPNV-Zweckverbände aus den dem Freistaat Sachsen zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln

- zur Finanzierung von Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs,
- zur Abdeckung verbundbedingter Aufwendungen bei Verkehrskooperationen,
- zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen gemäß § 5 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen und
- für Beteiligungen an Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr.

Die Regionalisierungsmittel sind aktuell noch bis Ende des Jahres 2031 festgeschrieben. Der Freistaat Sachsen erhält gemäß Kieler Schlüssel nach vorangegangener Abschmelzung seit dem Jahr 2019 jährlich 6,2300 Prozent der auszuschüttenden Regionalisierungsmittel. Der absolute Geldbetrag reduzierte sich infolge der Erhöhung der Regionalisierungsmittel nicht. Die Regionalisierungsmittel waren zunächst mit 1,8 Prozent dynamisiert. Seit 2023 beträgt die Dynamisierung jährlich 3,0 Prozent.

Die aktuell gültige ÖPNVFinVO regelt die Verteilung der Regionalisierungsmittel vom Freistaat Sachsen an die sächsischen Zweckverbände Verkehrsverbünde noch bis einschließlich 2027. Anschlussregelungen sind bislang nicht bekannt. Bemerkenswert ist der Umstand, dass der Freistaat Sachsen nicht die gesamten Regionalisierungsmittel an die Verkehrsverbünde ausreicht, sondern mit einem Teil der Gelder, eigene Landesprogramme und Projekte mit ÖPNV-Bezug finanziert. Dieser Umstand ist kritisch zu bewerten, da die nicht ausgereichten Gelder in den Zweckverbänden fehlen, um beispielsweise Kostensteigerungen der Verkehrsunternehmen abzufedern oder die erforderliche Weiterentwicklung der Tariflandschaft sowie die Erneuerung von Verbandsstrukturen voranzubringen. Hinsichtlich dieses Vorgehens bedarf es einer Veränderung.

Demnach erhält der ZVMS in den Jahren bis 2027 für die vorgenannten Zwecke Festbeträge in folgender Höhe:

2025: 153.978.019 €

2026: 154.082.911 €

2027: 158.367.760 €

Im Gültigkeitszeitraum des NVP werden die Regionalisierungsmittel zwischen dem Bund und den Ländern neu zu verhandeln sein. Hierbei muss es gelingen, eine dauerhaft auskömmliche Finanzierung des SPNV zu erreichen, deren Umfang sich mindestens an der Sicherung des Verkehrsangebotes im Vergleich zum Jahr 2025 bemisst. Zur

weiteren zielorientierten Gestaltung der angestrebten Verkehrswende hin zum ÖPNV sollten die Regionalisierungsmittel maßgebend erhöht werden, um weitere SPNV-Verkehrsleistungen bestellen zu können und somit die Abhängigkeit vom privaten Pkw zu reduzieren.

Darüber hinaus sollte das Konnexitätsprinzip bei politischen Eingriffen in den ÖPNV vollumfänglich Beachtung finden. Beispielsweise beim Deutschlandticket und beim Bildungsticket müssen die jeweiligen Besteller sämtliche damit einhergehende Mindereinnahmen der Verkehrsverbünde und/oder Verkehrsunternehmen dauerhaft, gesichert und vollständig ausgleichen.

Seit ihrer Änderung im Juli 2019 regelt die ÖPNVFinVO nicht mehr nur die Mittelbereitstellung für die oben genannten originären Zwecke. Vielmehr werden durch den Freistaat Sachsen auch Landesmittel zur Umsetzung von Empfehlungen der ÖPNV-Strategiekommission zweckgebunden zur Verfügung gestellt. Relevant für den ZVMS bzw. die im ZVMS zusammengeschlossenen Gebietskörperschaften sind folgende Verwendungszwecke:

a) Mitfinanzierung des Betriebs der in der Anlage 5 der ÖPNVFinVO genannten PlusBus- und TaktBus-Linien (§ 1 (1b) ÖPNVFinVO)

b) Mittel zur verkehrlichen Verknüpfung der PlusBus- und TaktBus-Verkehre zum städtischen öffentlichen Personennahverkehr (§ 1 (1c) ÖPNVFinVO) für die Stadt Chemnitz

c) Mittel für die Bereitstellung eines Bildungstickets für Auszubildende (ÖPNVFinAusG)

zu a) Mitfinanzierung PlusBus- und TaktBus-Linien:

Gemäß aktueller Fassung der ÖPNVFinVO vom 11.06.2024 wird im Gebiet des ZVMS auf 17 PlusBus-Linien eine jährliche Mehrleistung von bis zu 1,31 Mio. Fpl-km und auf neun Taktbus-Linien eine jährliche Mehrleistung von bis zu 0,24 Mio. Fpl-km mit einem Betrag von 1,80 €/Fpl-km mitfinanziert. Demnach kann der ZVMS hierfür jährlich Mittel in Höhe von bis zu 3,1 Mio. € erhalten.

Die Evaluation der PlusBus-/TaktBus-Linen erfolgt in der Regel alle zwei Jahre.

zu b) Mittel zur Verknüpfung der PlusBus- und TaktBus-Linien zum städtischen öffentlichen Personennahverkehr:

Für den ZVMS relevant sind die für die Kreisfreie Stadt Chemnitz vorgesehenen Mittel in Höhe von 500.000 € jährlich. Die Stadt muss die entsprechenden Mittel beim LASuV beantragen und deren zweckentsprechende Verwendung nachweisen.

b) Investitionsförderung gemäß ÖPNV-Landesinvestitionsprogramm des SMIL

Investitionen in den ÖPNV sind gemäß RL-ÖPNV des SMIL mit bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten für Infrastrukturmaßnahmen und 50 % bei Fahrzeugen förderfähig.

Die Förderung der Beschaffung und Nachrüstung barrierefreier, sauberer und emissionsfreier Busse sowie für den Einsatz dieser Fahrzeuge notwendige Infrastrukturmaßnahmen erfolgt gemäß RL Bus vom 26.10.2023. Emissionsfreie Fahrzeuge sind laut der Richtlinie Busse mit batterieelektrischen oder brennstoffzellenelektrischen Antrieben, Oberleitungsbusse sowie Fahrzeuge mit Wasserstoffverbrennungsmotor. Als saubere Fahrzeuge werden Plug-in-Hybride sowie Busse, die mit gasförmigem oder flüssigem Erdgas, Flüssiggas, synthetischen Kraftstoffen oder Biokraftstoffen betrieben werden.

Darüber hinaus sind Investitionen in Schmalspurbahnen gemäß Richtlinie des SMWA über die Gewährung von Fördermitteln für Schmalspurbahnen (RL SSB) vom 15. August 2014 förderfähig.

c) Mittel gemäß Gesetz zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVFinAusG)

Das ÖPNVFinAusG dient dem Ausgleich der Mindereinnahmen, die bei den Verkehrsunternehmen durch die Ermäßigung von Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr entstehen.

Gemäß ÖPNVFinAusG sind formal die ÖPNV-Aufgabenträger – im ZVMS der Erzgebirgskreis, die Landkreise Mittelsachsen und Zwickau sowie die Große Kreisstadt Zwickau und die Kreisfreie Stadt Chemnitz – Mittelempfänger.

Im ZVMS werden die den ÖPNV-Aufgabenträgern gemäß ÖPNVFinAusG zugewiesenen Mittel an den ZVMS weitergereicht und gemäß den Regelungen im § 45a PBefG auf die im Verbundraum tätigen Unternehmen verteilt.

Die Verteilung der Mittel auf die Landkreise und Kreisfreien Städte im Freistaat Sachsen erfolgt mittels eines für jeden Aufgabenträger festgelegten Grundbetrags sowie eines dynamisierten Anteils. Maßgebend für den dynamisierten Anteil ist zum einen die Fläche, zum anderen die Anzahl der Schüler an allgemein- und berufsbildenden Schulen.

Da die über die ÖPNVFinAusG bereitgestellten Mittel regelmäßig nicht ausreichen, um den Ausgleichsanspruch der im VMS tätigen Verkehrsunternehmen zu bedienen, erfolgt eine Deckelung der auszahlbaren Mittel für die bereitgestellten Mittel gemäß Haushalt des ZVMS.

d) Finanzmittel für die Schülerbeförderung

Der VMS hat für die im ZVMS-Verbandsgebiet gelegenen Landkreise die Organisation der Schülerbeförderung übernommen. Die für die Schülerbeförderung gemäß Schülerbeförderungssatzung erforderlichen Mittel erhält der ZVMS von den Landkreisen aus deren Haushalt.

Welche Schüler einen Anspruch auf Beförderung haben regelt die Schülerbeförderungssatzung (SBS 2022 in der Fassung der Änderungssatzung vom 26.03.2026) des ZVMS.

e) Verbandsumlage

Eine Verbandsumlage wird vom ZVMS derzeit nicht erhoben.

f) Finanzierung Schmalspurbahnen

Gemäß Anlage 3 ÖPNVFinVO erhält der ZVMS zur Finanzierung des Betriebs der Fichtelbergbahn 22,88 % der im jeweiligen Haushalt des Freistaates Sachsen für Betriebshilfen für Schmalspurbahnen eingestellten Mittel. Aktuell werden diese Mittel mit jährlich 1 % dynamisiert. Diese Mittel werden durch den ZVMS als Durchlaufposten zu 100 % an die SDG weitergereicht.

Auf dieser Grundlage stehen dem ZVMS im Jahr 2026 rund 2,29 Mio. Euro zur Finanzierung des Betriebs der Fichtelbergbahn zur Verfügung. Da der Freistaat Sachsen die Mittel in seinem Doppelhaushalt 2025/2026 reduziert hat, ist der Betrag in Summe für die Schmalspurbahn nun geringer als ursprünglich geplant. Ein Ausgleich des Differenzbetrages mit Regionalisierungsmitteln ist nicht vorgesehen und bedeutet für die SDG eine angespannte Liquidität.

5.2 Kostenermittlung

5.2.1 Barrierefreier Ausbau – Haltestelleninfrastruktur

Das ÖPNVG berücksichtigt die Anforderungen der Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV im Landesinvestitionsprogramm. Mit einer daraus resultierenden Vorgabe der RL ÖPNV und der RL Bus, dass ausschließlich Vorhaben gefördert werden, die den Anforderungen der Barrierefreiheit nach § 4 BGG bzw. § 3 SächsInklusG entsprechen, ist eine Stringenz in der Verfolgung des Ziels der Barrierefreiheit nachzuvollziehen. Die in der RL ÖPNV dargelegten Fördergegenstände betreffen nahezu alle barrierefrei zu gestaltenden Bereiche des ÖPNV, seien es die Fahrzeugneubeschaffung im SPNV wie ÖSPV oder der Bau bzw. Ausbau zu- und ausstiegspezifischer Infrastruktur. Die RL Bus regelt die Beschaffung sauberer bzw. emissionsfreier Fahrzeuge.

5.2.1.1 SPNV-Haltepunkte

Die Kostenermittlung für SPNV-Haltepunkte erfolgt unter Berücksichtigung der Verantwortung der jeweiligen Baulastträger, die im Rahmen ihrer gesetzlichen Verpflichtungen zur Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel angehalten sind. Dabei sind die erforderlichen Investitionen im Kontext der infrastrukturellen Anforderungen und der betrieblichen Notwendigkeiten gesamthaft zu bewerten.

5.2.1.2 ÖSPV-Haltestellen

Der barrierefreie Ausbau der Haltestelleninfrastruktur muss im Rahmen dieses NVP neben der rechtlichen Seite auch monetär bemessen werden. In welchem Umfang der Ausbau einer Haltestelle erfolgt, ist abhängig von den Vorgaben des Baulastträgers

Dieser Wert kann je nach Auftragsumfang abweichend ausfallen. Die Kosten des Haltestellenausbaus inkl. Fahrgastunterstand sind vollständig förderfähig und werden z. Z. mit Finanzhilfen von 75 % des Auftragswerts gefördert. Der Bund will die Kommunen bei der Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV mit bis zu 90 % Förderung unterstützen.

5.2.2 Fahrzeugbeschaffung

Busse

Aufgrund vielfältiger Sachverhalte wie dem Alter der Fahrzeuge, deren allgemeinem Zustand sowie veränderter gesetzlicher oder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen unterliegen Fahrzeugflotten im ÖSPV einer steten Erneuerung. In der Regel wird diese sukzessive im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen durchgeführt. Diese stehen in Abhängigkeit von der finanziellen Ausstattung der Verkehrsunternehmen bzw. des Aufgabenträgers sowie der Förderfähigkeit der Investition bzw. des Vorhabens. Für die Investitionsplanung sind insbesondere die Anzahl und Antriebsart sowie die jeweilige Preisentwicklung der Fahrzeuge zu beachten.

Die Fahrzeugneubeschaffung ist nach RL-Bus zuwendungsfähig (siehe Tabelle 21).

Tabelle 21: Förderung von Fahrzeugneuanschaffungen (Bus)

	Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Förderung von Bussen im öffentlichen Personennahverkehr
Zuwendungs-berechtigt	Verkehrsunternehmen, die in Sachsen Linienverkehre nach §42, §43 Satz 1 Nr. 2 oder §44 PBefG und im Besitz einer Liniengenehmigung sind sowie deren Unterauftragnehmer Kommunale Gebietskörperschaften und deren Zusammenschlüsse nach §4 ÖPNVG
Förderinhalte	Beschaffung von barrierefreien, sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen sowie von Überlandbussen und Bürgerbussen Bau, die Installation, die Modernisierung und die Erweiterung von nicht öffentlicher Lade- und Betankungsinfrastruktur für saubere und emissionsfreie Fahrzeuge Bau und Ausbau von Betriebshöfen und Werkstätten, die auch dem Betrieb von sauberen und emissionsfreien Fahrzeugen dienen Beschaffung und Einrichtung digitaler Informations- und Kommunikationssysteme, die eine intelligente Betriebssteuerung von Bussen und zugehöriger Infrastruktur ermöglichen digitale Ausrüstung von Fahrzeugen, insbesondere mit WLAN, Fahrerassistenzsystemen, rechnergestützten Betriebsleitsystemen (ITCS) und Fahrgastzählsystemen, Ausrüstung zur Fahrrad- oder Rollstuhlmitnahme im Fahrzeuginnenraum, Beschaffung und Einrichtung von Hubliften, Systeme und Nachrüstungsmaßnahmen zum Energiemanagement mit dem Zielder Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und zur Reduktion des Schadstoffausstoßes von Fahrzeugen die Förderung ist an eine Mindestlaufleistung oder eine maximale Nutzungsdauer des Ersatzfahrzeuges von fünf Jahren gekoppelt die Zweckbindungsdauer für Infrastrukturvorhaben beträgt 12 Jahre Die Zweckbindungsdauer digitaler Informations- und Kommunikationssysteme und digitaler Ausrüstung von Fahrzeugen beträgt 3 Jahre

	Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Förderung von Bussen im öffentlichen Personennahverkehr
Förderhöhe	bei Fahrzeugförderung bis zu 30% der zuwendungsfähigen Ausgaben (bei vorhandenem öDA oder De-minimis-Beihilfe) bei Förderung antriebsbedingter Investitionsmehrausgaben: - bis zu 30-60% je nach Unternehmensgröße - bis zu 20% bei Fahrzeugen mit ausschließlich Biomethan-Antrieb bei Infrastrukturvorhaben und Fahrzeugnachrüstungen bis zu 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben bei Förderung der Lade- und Betankungsinfrastruktur 20-50% je nach Unternehmensgröße

5.2.3 Telematiksystem des VMS

Der langfristige Aufbau des Telematiksystems im VMS umfasst verschiedene Ebenen. Die anfallenden Kosten können Tabelle 22 entnommen werden.

Das Echtzeitsystem besteht zum einen aus dem verbundweiten Kommunikationssystem sowie der dazugehörigen Verkehrsmanagementzentrale für die Region C

Zum anderen erfolgt bei der CV nsport Control Systems (ITCS) in den Ausbaustufen 2 und 3 – Dynam len Haltestellen in Chemnitz. Im Zuge dessen muss das ITCS mit d Chemnitz gekoppelt werden.

Überarbeitung ausstehend

Tabelle 22: Kosten – Au

Maßnahmenteil		sten
Verbundkommunikation VI		,62 Mio. €
Errichtung Verkehrsmanagement		3,80 Mio. €
ITCS – Aufbau DFI an Haltestellen in Chemnitz – 2. und 3. Ausbaustufe		6,85 Mio. €
Anpassung und Erweiterung ITCS CVAG & Kopplung mit Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) Chemnitz		0,52 Mio. €
	Summe	**~ 17,8 Mio. €**

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: SPNV-Verkehrsverträge sowie Bestellungen im Jahresfahrplan 2024 im Verkehrsverbund Mittelsachsen

Anlage 2: SPNV-Linien im VMS [Pkm/Jahr]

Anlage 3: SPNV-Streckenbelegung Nahverkehrsraum ZVMS 2024

Anlage 4: Standorte der Stationären Fahrausweisautomaten im Gebiet des VMS

Anlage 5: Fahrausweisvorverkaufsstellen im Gebiet der VMS

Anlage 6: Erhebungsmerkmale Haltestellenkataster

Anlage 7: Wertung der Kriterien für die Haltestellenpriorisierung

Anlage 8: Linienübersicht PlusBus und TaktBus

Anlage 9: SPNV-Linien Fahrplanjahr 2026/27

Anlage 10: SPNV-Linien – Zielnetz 2030+

Anlage 1: SPNV-Verkehrsverträge sowie Bestellungen im Jahresfahrplan 2024 im Verkehrsverbund Mittelsachsen

KBS	Linie	Linienverlauf	Verkehrsvertrag Bezeichnung	Vetragspartner	Laufzeit	Soll-Leistung 2024 [Zug-km p.a.]
522	C 11	Chemnitz Hbf - Chemnitz ZH - Stollberg (Sachs)	Netz des Chemnitzer Modells	City Bahn Chemnitz GmbH	01.01.2020 - 31.12.2030	498.713
525	C 13	Burgstädt - Chemnitz Hbf - Chemnitz ZH - Stadlerplatz - Chemnitz Technopark - Thalheim - Aue	Netz des Chemnitzer Modells	City Bahn Chemnitz GmbH	01.01.2020 - 31.12.2030	902.903
520	C 14	Mittweida - Chemnitz Hbf - Chemnitz ZH - Stadlerplatz - Chemnitz Technopark - Thalheim	Netz des Chemnitzer Modells	City Bahn Chemnitz GmbH	01.01.2020 - 31.12.2030	484.619
516	C 15	Hainichen - Chemnitz Hbf - Chemnitz ZH - Chemnitz Stadlerplatz - Chemnitz Technopark	Netz des Chemnitzer Modells	City Bahn Chemnitz GmbH	01.01.2020 - 31.12.2030	376.124
523	RB 92	Glauchau - Stollberg (Sachs)	Netz des Chemnitzer Modells	City Bahn Chemnitz GmbH	01.01.2020 - 31.12.2030	249.971
510	DD S3	Dresden - Tharandt - Freiberg	Vereinbarung ZVVO / ZVMS Linie S 3	DB Regio AG	12.12.2010 - 11.12.2027	37.287
514	RB 83	Freiberg - Holzhau	Freiberg - Holzhau	FEG	09.06.2024 - 13.12.2036	302.511
506	RB 110	Leipzig - Grimma - Leisnig - Döbeln	DNWS Teil B (Dieselnetz Nordwestsachsen)	Transdev Regio Ost GmbH	12.06.2016 - 12.12.2026	201.221
506	MDSB S1	Leipzig - CTL - Grimma - Leisnig - Döbeln	MDSB2025+	DB Regio AG	13.12.2026 - 11.12.2038	---
510	RB 30	Dresden Hbf - Freiberg - Chemnitz - Zwickau	EMS (Elektronetz Mittelsachsen)	Bayerische Oberlandbahn GmbH	12.06.2016 - 14.12.2030	1.440.371
510	RB 30V	Chemnitz - Zwickau	EMS (Elektronetz Mittelsachsen)	Bayerische Oberlandbahn GmbH	12.06.2016 - 14.12.2030	146.630
510	RB 45	Elsterwerda - Riesa - Chemnitz Hbf	EMS (Elektronetz Mittelsachsen)	Bayerische Oberlandbahn GmbH	12.06.2016 - 14.12.2030	662.630
520	RB 80	Chemnitz - Flöha - Cranzahl	Erzgebirgsnetz	DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn	09.06.2024 - 12.12.2032	704.647
540	RB 81	Chemnitz - Flöha - Olbernhau-Grünthal	Erzgebirgsnetz	DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn	09.06.2024 - 12.12.2032	524.573
535	RB 95	Zwickau - Aue (Sachs) - Johanngeorgenstadt	Erzgebirgsnetz	DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn	09.06.2024 - 12.12.2032	716.345
525	RB 37	Glauchau - Gößnitz	Verkehrsvertrag Glauchau - Gößnitz (2021)	City Bahn Chemnitz GmbH	13.06.2021 - 12.12.2026	79.419
544	RE 1TH	Göttingen - Gera - Gößnitz - Glauchau	Verkehrsvertrag RE 1 TH	DB Regio AG	12.12.2021 - 09.12.2028	71.744
518	RE 3	Dresden - Chemnitz - Zwickau - Plauen ob Bf - Hof	EMS (Elektronetz Mittelsachsen)	Bayerische Oberlandbahn GmbH	12.06.2016 - 14.12.2030	1.379.156
525	RE 6	Leipzig - Bad Lausick - Geithain - Burgstädt - Chemnitz	RE 6 Chemnitz - Leipzig	Transdev Regio Ost GmbH	09.06.2024 - 13.12.2031	425.381
518	SDG 1	Cranzahl - Kurort Oberwiesenthal	Fichtelbergbahn (Schmalspurbahn ZVMS)	SDG	01.01.2023 - 31.12.2037	47.053
544	RB 2	Zwickau Zentrum - Zwickau Hbf - Werdau - Plauen - Bad Brambach - Cheb / Hof	Vereinbarung ZVV / ZVMS Linie VL 2	Die Länderbahn GmbH	14.06.2015 - 11.12.2027	94.157
501.5	MDSB S5	Halle (Saale) Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – CTL – Altenburg – Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf	MDSB I - Netto	DB Regio AG	15.12.2013 - 12.12.2026	195.651
501.5	MDSB S5x	Halle (Saale) Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – CTL – Altenburg – Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf	MDSB I - Netto	DB Regio AG	15.12.2013 - 12.12.2026	301.864
501.5	MDSB S5	Halle-Trotha - Halle (Saale) Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – CTL – Altenburg – Gößnitz - Glauchau (Sachs)/Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf	MDSB2025+	Die Länderbahn GmbH	13.12.2026 - 11.12.2038	---
501.5	MDSB S5X	Halle-Trotha - Halle (Saale) Hbf – Flughafen Leipzig/Halle – CTL – Altenburg – Werdau – Zwickau (Sachsen) Hbf/Plauen ob Bf	MDSB2025+	Die Länderbahn GmbH	13.12.2026 - 11.12.2038	---

Anlage 2: SPNV-Linien im VMS [Pkm/Jahr]

Verkehrsvertrag	Produkt	Linie	Pkm VMS 2018	Pkm VMS 2025	Entwicklung 2018-25
Netz des Chemnitzer Modells	S	C11	11.360.044	9.248.689	- 18,6%
Netz des Chemnitzer Modells	S	C13	4.194.053	14.625.788	+ 248,7%
Netz des Chemnitzer Modells	S	C14	4.176.603	8.495.122	+ 103,4%
Netz des Chemnitzer Modells	S	C15	5.498.378	5.527.593	+ 0,5%
Netz des Chemnitzer Modells	S	RB 92	1.813.987[78]	2.084.317	+ 14,9%
Vereinbarung ZVVO/ZVMS Linie S 3	S	S3 (DD)	855.437	912.481	+ 6,7%
Freiberg – Holzhau	RB	RB 83	2.626.267	3.305.618	+ 25,9%
DNWS Teil B (Dieselnetz Nordwestsachsen)	RB	RB 110	3.026.148	3.104.297	+ 2,6%
Elektronetz Mittelsachsen	RE	RE 3 + V	132.291.721	189.665.836	+ 43,4%
Elektronetz Mittelsachsen	RB	RB 30 + V	66.706.539	84.738.747	+ 27,0%
Elektronetz Mittelsachsen	RB	RB 45	17.825.885	32.534.195	+ 82,5%
Verkehrsvertrag Glauchau – Gößnitz (2021)	RB	RB 37	720.917	384.957	- 46,6%
Verkehrsvertrag RE1 TH	RE	RE1 (TH)	2.088.205	2.960.230	+ 41,8%
RE6 Chemnitz – Leipzig	RE	RE 6	31.848.724	55.328.442	+ 73,7%
Vereinbarung ZVV / ZVMS Linie VL 1	RB	RB 1	/	3.078.771	/
Vereinbarung ZVV / ZVMS Linie VL 2	RB	RB 2	2.432.337	3.390.016	+ 39,4%
Fichtelbergbahn	Schmalspurbahn	SDG 1	3.880.328	/	/
Erzgebirgsnetz	RB	RB 80	11.305.161	15.119.844	+ 33,7%
Erzgebirgsnetz	RB	RB 81	7.364.328	8.212.444	+ 11,5%
Erzgebirgsnetz	RB	RB 95	13.209.539	15.069.147	+ 14,1%
MDSB I - Netto	S	S5 (MDSB)	2.691.333	3.740.162	+ 39,0%
MDSB I - Netto	S	S5X (MDSB)	15.925.006	16.425.642	+ 3,1%

[78] 2018 noch als CBC 523 geführt

Anlage 3: SPNV-Streckenbelegung Nahverkehrsraum ZVMS 2024

Streckenabschnitt			Tägliche Belegung [P.] Querschnittsbelegung 2024		
von Bahnhof	nach Bahnhof	Linien	Mo-Fr	Sa	So/Ftg
KG BNA/FG (Tanndorf)	Leisnig	RB 110	1.111	1.157	867
Leisnig	Klosterbuch	RB 110	919	894	671
Klosterbuch	Westewitz-Hochweitzschen	RB 110	923	884	666
Westewitz-Hochweitzschen	Döbeln Hbf	RB 110	941	902	669
KG FG/MEI (Stauchitz)	Ostrau	RB 45	1.092	1.013	1.112
Ostrau	Zschaitz	RB 45	1.168	1.061	1.142
Zschaitz	Döbeln Hbf	RB 45	1.174	1.070	1.149
Döbeln Hbf	Limmritz (Sachs)	RB 45	1.532	1.298	1.287
Limmritz (Sachs)	Steina	RB 45	1.540	1.303	1.294
Steina	Waldheim	RB 45	1.542	1.303	1.294
Waldheim	Schweikershain	RB 45	1.762	1.445	1.367
Schweikershain	Erlau (Sachs)	RB 45	1.794	1.462	1.375
Erlau (Sachs)	Mittweida	RB 45	1.824	1.479	1.385
Mittweida	Altmittweida	RB 45	2.252	1.583	1.425
Mittweida	Altmittweida	C 14	779	573	378
Mittweida	Altmittweida	**Summe**	3.031	2.156	1.803
Altmittweida	Ottendorf (Mittweida)	RB 45	2.252	1.586	1.425
Altmittweida	Ottendorf (Mittweida)	C 14	830	604	398
Altmittweida	Ottendorf (Mittweida)	**Summe**	3.082	2.190	1.823
Ottendorf (Mittweida)	Oberlichtenau	RB 45	2.252	1.587	1.425
Ottendorf (Mittweida)	Oberlichtenau	C 14	885	637	413
Ottendorf (Mittweida)	Oberlichtenau	**Summe**	3.137	2.224	1.838
Oberlichtenau	Chemnitz Kinderwaldstätte	RB 45	2.273	1.589	1.425
Oberlichtenau	Chemnitz Kinderwaldstätte	C 14	977	690	443
Oberlichtenau	Chemnitz Kinderwaldstätte	**Summe**	3.250	2.279	1.868
Chemnitz Kinderwaldstätte	Chemnitz Hbf	RB 45	2.263	1.590	1.425
Chemnitz Kinderwaldstätte	Chemnitz Hbf	C 14	1.036	736	470
Chemnitz Kinderwaldstätte	Chemnitz Hbf	**Summe**	3.299	2.326	1.895
Flöha	Niederwiesa	RB 80	868	966	830
Flöha	Niederwiesa	RB 81	688	351	301
Flöha	Niederwiesa	RB 30	2.985	3.354	2.529
Flöha	Chemnitz Hbf	RE 3	4.726	5.422	5.087
Flöha	Niederwiesa	**Summe**	4.541	4.671	3.660
Chemnitz-Hilbersdorf Hp	Chemnitz Hbf	RB 80	865	943	802
Chemnitz-Hilbersdorf Hp	Chemnitz Hbf	RB 81	705	344	292

Streckenabschnitt			Tägliche Belegung [P.] Querschnittsbelegung 2024		
von Bahnhof	nach Bahnhof	Linien	Mo-Fr	Sa	So/Ftg
Chemnitz-Hilbersdorf Hp	Chemnitz Hbf	RB 30	3.042	3.345	2.524
Chemnitz-Hilbersdorf Hp	Chemnitz Hbf	C 15	658	529	367
Flöha	Chemnitz Hbf	RE 3	4.726	5.422	5.087
Chemnitz-Hilbersdorf Hp	Chemnitz Hbf	**Summe**	5.270	5.161	3.985
Chemnitz-Hilbersdorf Hp	Niederwiesa	RB 80	865	943	802
Chemnitz-Hilbersdorf Hp	Niederwiesa	RB 81	705	344	292
Chemnitz-Hilbersdorf Hp	Niederwiesa	RB 30	3.029	3.356	2.537
Chemnitz-Hilbersdorf Hp	Niederwiesa	C 15	752	657	432
Flöha	Chemnitz Hbf	RE 3	4.726	5.422	5.087
Chemnitz-Hilbersdorf Hp	Niederwiesa	**Summe**	5.351	5.300	4.063
Flöha	Flöha-Plaue	RB 80	996	1.161	1.072
Flöha-Plaue	Erdmannsdorf-Augustusburg	RB 80	939	1.124	1.053
Erdmannsdorf-Augustusburg	Hennersdorf (Sachs)	RB 80	792	990	940
Hennersdorf (Sachs)	Witzschdorf	RB 80	740	965	911
Witzschdorf (Sachs)	Waldkirchen (Erzgeb)	RB 80	737	960	908
Waldkirchen (Erzgeb)	Zschopau Ost	RB 80	715	951	896
Zschopau Ost	Zschopau	RB 80	667	873	865
Zschopau	Wilischthal	RB 80	633	827	835
Wilischthal	Scharfenstein	RB 80	626	820	829
Scharfenstein	Warmbad	RB 80	565	763	786
Warmbad	Wolkenstein	RB 80	539	734	747
Wolkenstein	Thermalbad Wiesenbad	RB 80	478	644	623
Thermalbad Wiesenbad	Wiesa (Erzgeb)	RB 80	448	560	553
Wiesa (Erzgeb)	Annaberg-Buchholz unterer Bf	RB 80	427	542	514
Annaberg-Buchholz unterer Bf	Annaberg-Buchholz Mitte	RB 80	174	268	308
Annaberg-Buchholz Mitte	Annaberg-Buchholz Süd	RB 80	127	217	267
Annaberg-Buchholz Süd	Sehma	RB 80	50	146	191
Sehma	Cranzahl	RB 80	43	128	169
Flöha	Falkenau (Sachs)Hp	RB 81	682	413	373
Falkenau (Sachs)Hp	Hetzdorf (Flöhatal)	RB 81	614	392	361
Hetzdorf (Flöhatal)	Hohenfichte	RB 81	601	391	362
Hohenfichte	Leubsdorf (Sachs)	RB 81	543	369	346
Leubsdorf (Sachs)	Grünhainichen-Borstendorf	RB 81	471	339	319

Streckenabschnitt			Tägliche Belegung [P.] Querschnittsbelegung 2024		
von Bahnhof	nach Bahnhof	Linien	Mo-Fr	Sa	So/Ftg
Grünhainichen-Borstendorf	Floßmühle	RB 81	429	305	296
Floßmühle	Reifland-Wünschendorf	RB 81	424	304	293
Reifland-Wünschendorf	Lengefeld-Rauenstein	RB 81	411	290	281
Lengefeld-Rauenstein	Pockau-Lengefeld	RB 81	381	270	260
Pockau-Lengefeld	Nennigmühle	RB 81	382	226	229
Nennigmühle	Blumenau	RB 81	381	225	226
Blumenau	Olbernhau West	RB 81	380	217	218
Olbernhau West	Olbernhau	RB 81	360	203	201
Olbernhau	Olbernhau-Grünthal	RB 81	109	75	97
KGP IR/FG (Niederbobritzsch)	Niederbobritzsch	RB 30	2.504	3.446	2.538
KG PIR/FG (Niederbobritzsch)	Niederbobritzsch	DD S3	195	---	---
KG PIR/FG (Niederbobritzsch)	Niederbobritzsch	**Summe**	2.699	3.446	2.538
Niederbobritzsch	Muldenhütten	RB 30	2491	3.464	2.543
Niederbobritzsch	Muldenhütten	DD S3	183	---	---
KG PIR/FG (Niederbobritzsch)	Freiberg (Sachs)	RE 3	5.092	6.130	5.549
Niederbobritzsch	Muldenhütten	**Summe**	7.766	3.464	2.543
Muldenhütten	Freiberg (Sachs)	RB 30	2.531	3.504	2.563
Muldenhütten	Freiberg (Sachs)	DD S3	185	---	---
KG PIR/FG (Niederbobritzsch)	Freiberg (Sachs)	RE 3	5.092	6.130	5.549
KG PIR/FG (Niederbobritzsch)	Freiberg (Sachs)	**Summe**	7.808	9.634	8.112
Freiberg Sachs)	Kleinschirma	RB 30	2.721	3.165	2.431
Freiberg (Sachs)	Flöha	RE 3	4.864	5.594	5.263
Freiberg (Sachs)	Kleinschirma	**Summe**	7.585	8.759	7.694
Kleinschirma	Frankenstein (Sachs)	RB 30	2.720	3.154	2.425
Freiberg (Sachs)	Flöha	RE 3	4.864	5.594	5.263
Kleinschirma	Frankenstein (Sachs)	**Summe**	7.584	8.748	7.688
Frankenstein (Sachs)	Oederan	RB 30	2.725	3.145	2.424
Freiberg (Sachs)	Flöha	RE 3	4.864	5.594	5.263
Frankenstein (Sachs)	Oederan	**Summe**	7.589	8.739	7.687
Oederan	Falkenau (Sachs)Süd	RB 30	2.946	3.275	2.507
Freiberg (Sachs)	Flöha	RE 3	4.864	5.594	5.263
Oederan	Falkenau (Sachs)Süd	**Summe**	7.810	8.869	7.770
Falkenau (Sachs)Süd	Flöha	RB 30	3.074	3.370	2.551
Freiberg (Sachs)	Flöha	RE 3	4.864	5.594	5.263
Falkenau (Sachs)Süd	Flöha	**Summe**	7.938	8.964	7.814
Chemnitz Hbf	Chemnitz Süd	RB 30	2.778	2.431	1.947

Streckenabschnitt			Tägliche Belegung [P.] Querschnittsbelegung 2024		
von Bahnhof	nach Bahnhof	Linien	Mo-Fr	Sa	So/Ftg
Chemnitz Hbf	Hohenstein-Ernstthal	RE 3	3.932	4.736	4.824
Chemnitz Hbf	Chemnitz Süd	**Summe**	6.710	7.167	6.771
Chemnitz Süd	Chemnitz Mitte	RB 30	3.045	2.396	1.944
Chemnitz Hbf	Hohenstein-Ernstthal	RE 3	3.932	4.736	4.824
Chemnitz Süd	Chemnitz Mitte	**Summe**	6.977	7.132	6.768
Chemnitz Mitte	Chemnitz-Schönau	RB 30	3.433	2.543	2.019
Chemnitz Hbf	Hohenstein-Ernstthal	RE 3	3.932	4.736	4.824
Chemnitz Mitte	Chemnitz-Schönau	**Summe**	7.365	7.279	6.843
Chemnitz-Schönau	Chemnitz-Siegmar	RB 30	3.411	2.523	2.000
Chemnitz Hbf	Hohenstein-Ernstthal	RE 3	3.932	4.736	4.824
Chemnitz-Schönau	Chemnitz-Siegmar	**Summe**	7.343	7.259	6.824
Chemnitz-Siegmar	Grüna (Sachs)Hp	RB 30	3.194	2.411	1.933
Chemnitz Hbf	Hohenstein-Ernstthal	RE 3	3.932	4.736	4.824
Chemnitz-Siegmar	Grüna (Sachs)Hp	**Summe**	7.126	7.147	6.757
Grüna (Sachs)Hp	Wüstenbrand	RB 30	2.831	2.275	1.836
Chemnitz Hbf	Hohenstein-Ernstthal	RE 3	3.932	4.736	4.824
Grüna (Sachs)Hp	Wüstenbrand	**Summe**	6.763	7.011	6.660
Wüstenbrand	Hohenstein-Ernstthal	RB 30	2.760	2.233	1.805
Chemnitz Hbf	Hohenstein-Ernstthal	RE 3	3.932	4.736	4.824
Wüstenbrand	Hohenstein-Ernstthal	**Summe**	6.692	6.969	6.629
Hohenstein-Ernstthal	St Egidien	RB 30	2.406	1.841	1.560
Hohenstein-Ernstthal	Glauchau (Sachs)	RE 3	3.726	4.546	4.703
Hohenstein-Ernstthal	St Egidien	**Summe**	6.132	6.387	6.263
St Egidien	Glauchau (Sachs)	RB 30	2.223	1.744	1.486
St Egidien	Glauchau (Sachs)	RB 92	340	156	148
Hohenstein-Ernstthal	Glauchau (Sachs)	RE 3	3.726	4.546	4.703
St Egidien	Glauchau (Sachs)	**Summe**	6.289	6.446	6.337
Glauchau (Sachs)	Glauchau-Schönbörnchen	RB 30	2.107	1.524	1.063
Glauchau (Sachs)	Glauchau-Schönbörnchen	RB 37	143	87	68
Glauchau (Sachs)	Glauchau-Schönbörnchen	RE 1 TH	576	494	673
Glauchau (Sachs)	Zwickau (Sachs)Hbf	RE 3	3.807	4.478	4.588
Glauchau (Sachs)	Glauchau-Schönbörnchen	**Summe**	6.633	6.583	6.392
Glauchau-Schönbörnchen	Mosel	RB 30	2.094	1.532	1.063
Glauchau (Sachs)	Zwickau (Sachs)Hbf	RE 3	3.807	4.478	4.588
Glauchau-Schönbörnchen	Mosel	**Summe**	5.901	6.010	5.651
Mosel	Oberrothenbach	RB 30	2.110	1.561	1.073
Glauchau (Sachs)	Zwickau (Sachs)Hbf	RE 3	3.807	4.478	4.588
Mosel	Oberrothenbach	**Summe**	5.917	6.039	5.661
Oberrothenbach	Zwickau-Pölbitz	RB 30	2.104	1.566	1.072
Glauchau (Sachs)	Zwickau (Sachs)Hbf	RE 3	3.807	4.478	4.588

Streckenabschnitt			Tägliche Belegung [P.] Querschnittsbelegung 2024		
von Bahnhof	nach Bahnhof	Linien	Mo-Fr	Sa	So/Ftg
Oberrothenbach	Zwickau-Pölbitz	**Summe**	5.911	6.044	5.660
Zwickau-Pölbitz	Zwickau (Sachs)Hbf	RB 30	1.813	1.431	977
Glauchau(Sachs)	Zwickau(Sachs)Hbf	RE 3	3.807	4.478	4.588
Zwickau-Pölbitz	Zwickau(Sachs)Hbf	**Summe**	5.620	5.909	5.565
Zwickau (Sachs) Hbf	KG V/Z (Neumark)	RE 3	3.056	3.551	4.033
Werdau	Finanzierungsgrenze (ZVV/ZVMS) 2	RB 2	962	965	839
Zwickau (Sachs) Hbf	KG V/Z (Neumark)	**Summe**	4.018	4.516	4.872
Zwickau Zentrum	Zwickau Stadthalle	RB 2	299	288	180
Zwickau Stadthalle	Zwickau (Sachs) Hbf	RB 2	376	383	219
Landesgrenze SN/TH (Crimmitschau)	Crimmitschau	S 5	425	636	557
Landesgrenze SN/TH (Crimmitschau)	Crimmitschau	S 5X	2.225	2.641	2.623
Landesgrenze SN/TH (Crimmitschau)	Crimmitschau	**Summe**	2.650	3.277	3.180
Crimmitschau	Schweinsburg-Culten	S 5	450	647	549
Crimmitschau	Schweinsburg-Culten	S 5X	2.324	2.608	2.581
Crimmitschau	Schweinsburg-Culten	**Summe**	2.774	3.255	3.130
Schweinsburg-Culten	Werdau Nord	S 5	455	650	548
Schweinsburg-Culten	Werdau Nord	S 5X	2.324	2.608	2.581
Schweinsburg-Culten	Werdau Nord	**Summe**	2.779	3.258	3.129
Werdau Nord	Werdau	S 5	455	638	539
Werdau Nord	Werdau	S 5X	2.324	2.608	2.581
Werdau Nord	Werdau	**Summe**	2.779	3.246	3.120
Werdau	Steinpleis	S 5	404	532	446
Werdau	Steinpleis	S 5X	1.858	1.993	1.929
Finanzierungsgrenze (ZVV/ZVMS) 1	Werdau	RB 2	739	637	440
Werdau	Steinpleis	**Summe**	3.001	3.162	2.815
Steinpleis	Lichtentanne (Sachs)	S 5	411	527	440
Steinpleis	Lichtentanne (Sachs)	S 5X	1.858	1.993	1.929
Finanzierungsgrenze (ZVV/ZVMS) 1	Werdau	RB 2	739	637	440
Steinpleis	Lichtentanne (Sachs)	**Summe**	3.008	3.157	2.809
Lichtentanne (Sachs)	Zwickau (Sachs) Hbf	S 5	409	521	432
Lichtentanne (Sachs)	Zwickau (Sachs) Hbf	S 5X	1.858	1.993	1.929
Finanzierungsgrenze (ZVV/ZVMS) 1	Werdau	RB 2	739	637	440
Lichtentanne (Sachs)	Zwickau (Sachs) Hbf	**Summe**	3.006	3.151	2.801
Chemnitz, Hauptbahnhof	Chemnitz, Hbf Bahnhofstr	C 14	725	505	276

Streckenabschnitt			Tägliche Belegung [P.] Querschnittsbelegung 2024		
von Bahnhof	nach Bahnhof	Linien	Mo-Fr	Sa	So/Ftg
Chemnitz, Hauptbahnhof	Chemnitz, Hbf Bahnhofstr	C 13	891	709	434
Chemnitz, Hauptbahnhof	Chemnitz, Hbf Bahnhofstr	C 11	175	145	75
Chemnitz, Hauptbahnhof	Chemnitz, Hbf Bahnhofstr	C 15	508	375	211
Chemnitz, Hauptbahnhof	Chemnitz, Hbf Bahnhofstr	**Summe**	2.299	1.734	996
Chemnitz, Hbf Bahnhofstr	Chemnitz, Theaterplatz	C 14	801	598	325
Chemnitz, Hbf Bahnhofstr	Chemnitz, Theaterplatz	C 13	979	843	531
Chemnitz, Hbf Bahnhofstr	Chemnitz, Theaterplatz	C 11	385	307	167
Chemnitz, Hbf Bahnhofstr	Chemnitz, Theaterplatz	C 15	700	485	278
Chemnitz, Hbf Bahnhofstr	Chemnitz, Theaterplatz	**Summe**	2.865	2.233	1.301
Chemnitz, Theaterplatz	Chemnitz, Roter Turm	C 14	879	628	340
Chemnitz, Theaterplatz	Chemnitz, Roter Turm	C 13	1058	890	559
Chemnitz, Theaterplatz	Chemnitz, Roter Turm	C 11	920	675	398
Chemnitz, Theaterplatz	Chemnitz, Roter Turm	C 15	723	422	240
Chemnitz, Theaterplatz	Chemnitz, Roter Turm	**Summe**	3.580	2.615	1.537
Chemnitz, Roter Turm	Chemnitz, Zentralhaltestelle	C 14	782	465	289
Chemnitz, Roter Turm	Chemnitz, Zentralhaltestelle	C 13	969	813	548
Chemnitz, Roter Turm	Chemnitz, Zentralhaltestelle	C 11	897	675	406
Chemnitz, Roter Turm	Chemnitz, Zentralhaltestelle	C 15	683	263	165
Chemnitz, Roter Turm	Chemnitz, Zentralhaltestelle	**Summe**	3.331	2.216	1.408
Chemnitz, Zentralhaltestelle	Chemnitz, Annenstr	C 14	973	506	285
Chemnitz, Zentralhaltestelle	Chemnitz, Annenstr	C 13	1137	1066	637
Chemnitz, Zentralhaltestelle	Chemnitz, Annenstr	C 15	580	---	---
Chemnitz, Zentralhaltestelle	Chemnitz, Annenstr	**Summe**	2.690	1.572	922
Chemnitz, Annenstr	Chemnitz, Bernsbachplatz	C 14	986	504	273
Chemnitz, Annenstr	Chemnitz, Bernsbachplatz	C 13	1164	1.088	645
Chemnitz, Annenstr	Chemnitz, Bernsbachplatz	C 15	553	---	---
Chemnitz, Annenstr	Chemnitz, Bernsbachplatz	**Summe**	2.703	1.592	918
Chemnitz, Bernsbachplatz	Chemnitz, Stadlerplatz	C 14	954	461	248
Chemnitz, Bernsbachplatz	Chemnitz, Stadlerplatz	C 13	1.130	1.049	623
Chemnitz, Bernsbachplatz	Chemnitz, Stadlerplatz	C 15	496	---	---
Chemnitz, Bernsbachplatz	Chemnitz, Stadlerplatz	**Summe**	2.580	1.510	871
Chemnitz, Stadlerplatz	Chemnitz, Rosenbergstr	C 14	902	411	218
Chemnitz, Stadlerplatz	Chemnitz, Rosenbergstr	C 13	1.111	1.024	618

Streckenabschnitt			Tägliche Belegung [P.] Querschnittsbelegung 2024		
von Bahnhof	nach Bahnhof	Linien	Mo-Fr	Sa	So/Ftg
Chemnitz, Stadlerplatz	Chemnitz, Rosenbergstr	C 15	450	---	---
Chemnitz, Stadlerplatz	Chemnitz, Rosenbergstr	**Summe**	2.463	1.435	836
Chemnitz Rosenbergstraße	Chemnitz TU Campus	C 14	747	282	124
Chemnitz Rosenbergstraße	Chemnitz TU Campus	C 13	1.022	933	576
Chemnitz Rosenbergstraße	Chemnitz TU Campus	C 15	264	---	---
Chemnitz Rosenbergstraße	Chemnitz TU Campus	**Summe**	2.033	1.215	700
Chemnitz, TU Campus	Chemnitz, Technopark	C 14	549	145	11
Chemnitz, TU Campus	Chemnitz, Technopark	C 13	912	864	558
Chemnitz, TU Campus	Chemnitz, Technopark	C 15	97	---	---
Chemnitz, TU Campus	Chemnitz, Technopark	**Summe**	1.558	1.009	569
Chemnitz, Technopark	Chemnitz, Bahnhof Reichenhain	C 14	538	135	---
Chemnitz, Technopark	Chemnitz, Bahnhof Reichenhain	C 13	940	878	572
Chemnitz, Technopark	Chemnitz, Bahnhof Reichenhain	**Summe**	1.478	1.013	572
Chemnitz, Bahnhof Reichenhain	Chemnitz, Erfenschlag Mitte	C 14	502	127	---
Chemnitz, Bahnhof Reichenhain	Chemnitz, Erfenschlag Mitte	C 13	1.024	899	582
Chemnitz, Bahnhof Reichenhain	Chemnitz, Erfenschlag Mitte	**Summe**	1.526	1.026	582
Chemnitz, Erfenschlag Mitte	Chemnitz, Erfenschlag Ost	C 14	462	118	---
Chemnitz, Erfenschlag Mitte	Chemnitz, Erfenschlag Ost	C 13	1.017	874	566
Chemnitz, Erfenschlag Mitte	Chemnitz, Erfenschlag Ost	**Summe**	1.479	992	566
Chemnitz, Erfenschlag Ost	Einsiedel, Gymnasium	C 14	457	116	---
Chemnitz, Erfenschlag Ost	Einsiedel, Gymnasium	C 13	1.016	872	565
Chemnitz, Erfenschlag Ost	Einsiedel, Gymnasium	**Summe**	1.473	988	565
Einsiedel, Gymnasium	Einsiedel, Bahnhof	C 14	420	111	---
Einsiedel, Gymnasium	Einsiedel, Bahnhof	C 13	978	871	565
Einsiedel, Gymnasium	Einsiedel, Bahnhof	**Summe**	1.398	982	565
Einsiedel, Bahnhof	Einsiedel, August-Bebel-Platz	C 14	310	91	---
Einsiedel, Bahnhof	Einsiedel, August-Bebel-Platz	C 13	854	823	535
Einsiedel, Bahnhof	Einsiedel, August-Bebel-Platz	**Summe**	1.164	914	535
Einsiedel, August-Bebel-Platz	Einsiedel, Brauerei	C 14	257	75	---
Einsiedel, August-Bebel-Platz	Einsiedel, Brauerei	C 13	803	779	502
Einsiedel, August-Bebel-Platz	Einsiedel, Brauerei	**Summe**	1.060	854	502
Einsiedel, Brauerei	Dittersdorf, Bahnhof	C 14	237	68	---
Einsiedel, Brauerei	Dittersdorf, Bahnhof	C 13	828	786	492

Streckenabschnitt			Tägliche Belegung [P.] Querschnittsbelegung 2024		
von Bahnhof	nach Bahnhof	Linien	Mo-Fr	Sa	So/Ftg
Einsiedel, Brauerei	Dittersdorf, Bahnhof	**Summe**	1.065	854	492
Dittersdorf, Bahnhof	Kemtau, Bahnhof	C 14	183	55	---
Dittersdorf, Bahnhof	Kemtau, Bahnhof	C 13	817	788	486
Dittersdorf, Bahnhof	Kemtau, Bahnhof	**Summe**	1.000	843	486
Kemtau, Bahnhof	Burkhardtsdorf, Bahnhof	C 14	175	50	---
Kemtau, Bahnhof	Burkhardtsdorf, Bahnhof	C 13	820	788	479
Kemtau, Bahnhof	Burkhardtsdorf, Bahnhof	**Summe**	995	838	479
Burkhardtsdorf, Bahnhof	Burkhardtsdorf, Mitte	C 14	166	48	---
Burkhardtsdorf, Bahnhof	Burkhardtsdorf, Mitte	C 13	827	789	476
Burkhardtsdorf, Bahnhof	Burkhardtsdorf, Mitte	**Summe**	993	837	476
Burkhardtsdorf, Mitte	Meinersdorf, Bahnhof	C 14	119	37	---
Burkhardtsdorf, Mitte	Meinersdorf, Bahnhof	C 13	774	758	458
Burkhardtsdorf, Mitte	Meinersdorf, Bahnhof	**Summe**	893	795	458
Meinersdorf, Bahnhof	Thalheim, Mitte	C 14	66	23	---
Meinersdorf, Bahnhof	Thalheim, Mitte	C 13	658	648	404
Meinersdorf, Bahnhof	Thalheim, Mitte	**Summe**	724	671	404
Thalheim, Mitte	Thalheim, Bahnhof	C 14	4	1	---
Thalheim, Mitte	Thalheim, Bahnhof	C 13	625	616	376
Thalheim, Mitte	Thalheim, Bahnhof	**Summe**	629	617	376
Burgstädt	Wittgensdorf ob Bf	C 13	671	421	296
Burgstädt	Wittgensdorf ob Bf	RE 6	2.386	2.710	2220
Burgstädt	Wittgensdorf ob Bf	**Summe**	3.057	3.131	2.516
Wittgensdorf ob Bf	Wittgensdorf Mitte	C 13	723	485	317
Wittgensdorf ob Bf	Wittgensdorf Mitte	RE 6	2.386	2.710	2.220
Wittgensdorf ob Bf	Wittgensdorf Mitte	**Summe**	3.109	3.195	2.537
Wittgensdorf Mitte	Chemnitz-Borna Hp	C 13	832	582	380
Wittgensdorf Mitte	Chemnitz-Borna Hp	RE 6	2.386	2.710	2.220
Wittgensdorf Mitte	Chemnitz-Borna Hp	**Summe**	3.218	3.292	2.600
Chemnitz-Borna Hp	Küchwald	C 13	889	626	406
Chemnitz-Borna Hp	Küchwald	RE 6	2.386	2.710	2.220
Chemnitz-Borna Hp	Küchwald	**Summe**	3.275	3.336	2.626
Küchwald	Chemnitz Hbf	C 13	947	670	437
Küchwald	Chemnitz Hbf	RE 6	2.386	2.710	2.220
Küchwald	Chemnitz Hbf	**Summe**	3.333	3.380	2.657
Thalheim (Erzgeb)	Dorfchemnitz (b Zwönitz)	C 13	589	599	361
Dorfchemnitz (b Zwönitz)	Niederzwönitz	C 13	553	551	326
Niederzwönitz	Zwönitz	C 13	567	548	327

Streckenabschnitt			Tägliche Belegung [P.] Querschnittsbelegung 2024		
von Bahnhof	nach Bahnhof	Linien	Mo-Fr	Sa	So/Ftg
Zwönitz	Lößnitz ob Bf	C 13	446	461	270
Lößnitz ob Bf	Lößnitz unt Bf	C 13	426	440	256
Lößnitz unt Bf	Aue (Sachs) Erzgebirgsstadion	C 13	387	400	236
Aue (Sachs) Erzgebirgsstadion	Aue (Sachs)	C 13	340	310	208
KG BNA/FG (Geithain)	Burgstädt	RE 6	2.925	3.272	2.807
Burgstädt	Chemnitz Hbf	RE 6	2.386	2.710	2.220
Chemnitz Hbf	Chemnitz Omnibusbahnhof	C 11	332	278	185
Chemnitz Omnibusbahnhof	Chemnitz Theaterplatz	C 11	414	311	196
Chemnitz Zentralhaltestelle	Chemnitz Moritzhof	C 11	1.697	1.249	642
Chemnitz Moritzhof	Chemnitz Gustav-Freytag-Str	C 11	2.076	1.376	717
Chemnitz Gustav-Freytag-Str	Chemnitz Treffurthstraße	C 11	2.146	1.493	771
Chemnitz Treffurthstraße	Chemnitz Rößlerstraße	C 11	2.082	1.461	762
Chemnitz Rößlerstraße	Chemnitz Erdmannsdorfer Str.	C 11	1.996	1.440	753
Chemnitz Erdmannsdorfer Str.	Chemnitz Uhlestraße	C 11	1.923	1.403	741
Chemnitz Uhlestraße	Chemnitz Scheffelstraße	C 11	1.910	1.390	736
Chemnitz Scheffelstraße	Chemnitz Schule Altchemnitz	C 11	1.856	1.368	735
Chemnitz Schule Altchemnitz	Chemnitz Alt-Chemnitz-Center	C 11	1.923	1.412	759
Chemnitz Alt-Chemnitz-Center	Chemnitz Schneeberger Straße	C 11	1.771	1.345	749
Chemnitz Schneeberger Straße	Chemnitz Altchemnitz	C 11	1.651	1.316	734
Chemnitz Altchemnitz	Chemnitz Riemenschneiderstraße	C 11	1.648	1.219	701
Chemnitz Riemenschneiderstraße	Chemnitz-Harthau	C 11	1.612	1.193	682
Chemnitz-Harthau	Chemnitz Friedrichstraße	C 11	1.490	1.155	656
Chemnitz Friedrichstraße	Klaffenbach Hp	C 11	1.433	1.112	634
Klaffenbach Hp	Neukirchen-Klaffenbach	C 11	1.314	1.049	602
Neukirchen-Klaffenbach	Adorf (Erzgeb)	C 11	1.264	956	499
Adorf (Erzgeb)	Jahnsdorf (Erzgeb)	C 11	1.238	947	491
Jahnsdorf (Erzgeb)	Pfaffenhain	C 11	1.202	835	455
Pfaffenhain	Niederdorf (Erzgeb)	C 11	1.190	785	420
Niederdorf (Erzgeb)	Stollberg Schlachthofstraße	C 11	1.105	710	376
Stollberg Schlachthofstraße	Stollberg (Sachs)	C 11	902	559	295

Streckenabschnitt			Tägliche Belegung [P.] Querschnittsbelegung 2024		
von Bahnhof	nach Bahnhof	Linien	Mo-Fr	Sa	So/Ftg
Stollberg Schlachthofstraße	Stollberg (Sachs)	RB 92	321	112	95
Stollberg Schlachthofstraße	Stollberg (Sachs)	**Summe**	1.223	671	390
Hainichen	Dittersbach (b Frankenberg/Sachs)	C 15	243	186	115
Dittersbach (b Frankenberg/Sachs)	Frankenberg (Sachs)	C 15	345	264	156
Frankenberg (Sachs)	Frankenberg (Sachs) Süd	C 15	616	500	325
Frankenberg (Sachs) Süd	Braunsdorf-Lichtenwalde	C 15	661	537	351
Braunsdorf-Lichtenwalde	Niederwiesa	C 15	709	632	422
Landesgrenze SN/TH (Meerane)	Meerane	RB 37	126	105	70
Landesgrenze SN/TH (Meerane)	Meerane	RE 1 TH	631	562	765
Landesgrenze SN/TH (Meerane)	Meerane	**Summe**	757	667	835
Meerane	Glauchau-Schönbörnchen	RB 37	179	108	90
Meerane	Glauchau-Schönbörnchen	RE 1 TH	583	511	694
Meerane	Glauchau-Schönbörnchen	**Summe**	762	619	784
Freiberg (Sachs)	Berthelsdorf (Erzgeb)	RB 83	443	340	279
Berthelsdorf (Erzgeb)	Berthelsdorf (Erzgeb) Ort	RB 83	457	329	278
Berthelsdorf (Erzgeb) Ort	Lichtenberg (Erzgeb)	RB 83	436	312	268
Lichtenberg (Erzgeb)	Mulda (Sachs)	RB 83	398	272	243
Mulda (Sachs)	Nassau (Erzgeb)	RB 83	309	222	198
Nassau (Erzgeb)	Clausnitz	RB 83	287	209	189
Clausnitz	Bienenmühle	RB 83	270	197	175
Bienenmühle	Rechenberg Schule	RB 83	210	152	136
Rechenberg Schule	Rechenberg	RB 83	130	146	129
Rechenberg	Holzhau Skilift	RB 83	106	126	113
Holzhau Skilift	Holzhau	RB 83	101	117	106
St Egidien	Lichtenstein Gewerbegebiet	RB 92	492	198	200
Lichtenstein Gewerbegebiet	Lichtenstein Ernst-Schneller-Siedlung	RB 92	471	189	197
Lichtenstein Ernst-Schneller-Siedlung	Lichtenstein (Sachs)	RB 92	451	200	193
Lichtenstein (Sachs)	Lichtenstein Hartensteiner Str.	RB 92	376	170	170
Lichtenstein Hartensteiner Str.	Rödlitz-Hohndorf	RB 92	370	173	170
Rödlitz-Hohndorf	Hohndorf Mitte	RB 92	356	166	164
Hohndorf Mitte	Oelsnitz (Erzgeb)	RB 92	365	169	165
Oelsnitz (Erzgeb)	Oelsnitz (Erzgeb) Bahnhofstraße	RB 92	362	171	164
Oelsnitz (Erzgeb) Bahnhofstraße	Mitteloelsnitz	RB 92	397	174	162

Streckenabschnitt			Tägliche Belegung [P.] Querschnittsbelegung 2024		
von Bahnhof	nach Bahnhof	Linien	Mo-Fr	Sa	So/Ftg
Mitteloelsnitz	Neuoelsnitz	RB 92	399	188	169
Neuoelsnitz	Niederwürschnitz	RB 92	391	173	157
Niederwürschnitz	Stollberg Schlachthofstraße	RB 92	390	174	157
Zwickau (Sachs) Hbf	Zwickau-Schedewitz	RB 95	831	974	868
Zwickau-Schedewitz	Cainsdorf	RB 95	947	1.098	936
Cainsdorf	Wilkau-Haßlau	RB 95	944	1.097	937
Wilkau-Haßlau	Silberstraße	RB 95	910	1.063	913
Silberstraße	Wiesenburg (Sachs)	RB 95	852	1.018	891
Wiesenburg (Sachs)	Fährbrücke	RB 95	789	955	852
Fährbrücke	Hartenstein	RB 95	778	942	846
Hartenstein	Bad Schlema	RB 95	759	927	831
Bad Schlema	Aue (Sachs)	RB 95	771	933	830
Aue (Sachs)	Lauter (Sachs)	RB 95	740	879	731
Lauter (Sachs)	Schwarzenberg-Neuwelt	RB 95	720	859	706
Schwarzenberg-Neuwelt	Schwarzenberg (Erzgeb)	RB 95	717	846	700
Schwarzenberg (Erzgeb)	Schwarzenberg (Erzgeb) Hp	RB 95	555	629	536
Schwarzenberg (Erzgeb) Hp	Erla	RB 95	568	636	537
Erla	Antonsthal	RB 95	529	618	524
Antonsthal	Breitenbrunn (Erzgeb)	RB 95	493	566	479
Breitenbrunn (Erzgeb)	Erlabrunn (Erzgeb)	RB 95	342	527	437
Erlabrunn (Erzgeb)	Johanngeorgenstadt	RB 95	288	466	400
Cranzahl	Unterneudorf	SDG 1	152	309	208
Unterneudorf	Neudorf (Erzgeb)	SDG 1	152	312	210
Neudorf (Erzgeb)	Vierenstraße	SDG 1	184	401	253
Vierenstraße	Kretscham-Rothensehma	SDG 1	234	537	336
Kretscham-Rothensehma	Niederschlag	SDG 1	240	545	340
Niederschlag	Hammerunterwiesenthal	SDG 1	242	547	339
Hammerunterwiesenthal	Unterwiesenthal	SDG 1	251	566	349
Unterwiesenthal	Kurort Oberwiesenthal	SDG 1	254	568	351

Anlage 4: Standorte der Stationären Fahrausweisautomaten im Gebiet des VMS

Stadt/Gemeinde	Bahnhof/Haltestelle, Standort	Betreuung durch
Bobritzsch-Hilbersdorf	Muldenhütten Bahnhof	DB AG
	Niederbobritzsch Bahnhof	DB AG
Burgstädt	Bahnhof	MRB
Chemnitz	Altchemnitz	CVAG
	Am Harthwald	CVAG
	Andreasstraße	CVAG
	Borna	CVAG
	Chemnitz-Center	CVAG
	Dr.-Salvador-Allende-Straße	CVAG
	Dürerstraße	CVAG
	Ebersdorf	CVAG
	Flemmingstraße	CVAG
	Gablenzplatz	CVAG
	Glösa	CVAG
	Hans-Ziegler-Straße	DB AG
	Hauptbahnhof	CVAG
	Hauptbahnhof	MRB
	Hauptbahnhof	DB AG
	Hauptbahnhof	MRB
	Hauptbahnhof	MRB
	Hauptbahnhof	CVAG
	Hauptbahnhof	MRB
	Hauptbahnhof	CVAG
	Henriettenstraße	CVAG
	Hilbersdorf, Bahnhof	CVAG
	Hutholz	CVAG
	Ikarus	CVAG
	Innere Klosterstraße	CVAG
	Irkutsker Straße	CVAG
	Leipziger Straße	CVAG
	Leonhardtstraße	CVAG
	Ludwigstraße	CVAG
	Ludwig-Kühn-Straße	CVAG
	Margaretenstraße	CVAG
	Marianne-Brandt-Straße	MRB
	Mitte, Bahnhof	CVAG
	Neefepark Süd	CVAG
	RabensteinCenter	CVAG
	Rosenbergstraße	CVAG
	Roter Turm	CVAG
	Siegmar, Bahnhof	CVAG
	Stadlerplatz	MRB
	Süd, Bahnhof	CVAG
	Talanger	CVAG
	Thomas-Mann-Platz/SACHSEN-ALLEE	CVAG
	TU Campus	CVAG
	Uhlandstraße	CVAG
	Ulmenstraße	CVAG
	Waldenburger Straße	CVAG
	Wartburgstraße	CVAG
	Weststraße	CVAG

	Würzburger Straße	CVAG
	Yorckgebiet	CVAG
	Zentralhaltestelle	CVAG
	Zentralhaltestelle	CVAG
	Zentralhaltestelle	CVAG
	Zentralhaltestelle	CVAG
	Zöllnerplatz	CVAG
Crimmitzschau	Bahnhof	DB AG
	Bahnhof	DB AG
Döbeln	Hauptbahnhof	MRB
Flöha	Bahnhof	MRB
Freiberg	Bahnhof	DB AG
	Bahnhof	MRB
Glauchau	Bahnhof	MRB
Hohenstein-Ernstthal	Bahnhof	MRB
Meerane	Bahnhof	DB AG
Mittweida	Bahnhof	MRB
Niederwiesa	Bahnhof	MRB
Oederan	Bahnhof	MRB
St. Egidien	Bahnhof	MRB
Waldheim	Bahnhof	MRB
Werdau	Bahnhof	DB AG
Zwickau	Astronomenweg	SVZ
	Eckersbach Mitte	SVZ
	Friedrich-Engels-Straße	SVZ
	Georgenplatz	SVZ
	Hauptbahnhof	DB AG
	Hauptbahnhof	DB AG
	Hauptbahnhof	MRB
	Hauptbahnhof	MRB
	Hauptbahnhof	SVZ
	Hauptmarkt	SVZ
	Klinikum	SVZ
	Lindenhof	SVZ
	Marchlewskistraße	SVZ
	Neumarkt	SVZ
	Paulusstraße	SVZ
	Pestalozzistraße	SVZ
	Pölbitz	SVZ
	Schlachthofstraße	SVZ
	Stadthalle	SVZ

Anlage 5: Fahrausweisvorverkaufsstellen im Gebiet der VMS

Stadt/Gemeinde	Standort	Adresse	Betreuung durch	Service-einrich-tungen
Annaberg-Buchholz	RVE-Kundenbüro, Busbahnhof	Adam-Rieß-Str. 4	RVE	x
	Tourist-Information	Buchholzer Str. 2	RVE	
	Presseshop Unternehmensgruppe Dr. Eckert GmbH	Große Kirchgasse 1	RVE	
Aue- Bad Schlema	RVE-Kundenbüro	Erdmann-Kircheis-Straße 4	RVE	X
	ADAC-Vertretung/Lotto-Annahme im Reisebüro Salzer	Bahnhofstraße 9	RVE	
	Tabak-Shop Sven Hesse	Schneeberger Straße 18	RVE	
Augustusburg	Drahtseilbahn-Talstation	Am Bahnhof	VMS	
	Drahtseilbahn-Bergstation	Zur Drahtseilbahn 10	VMS	
Burgstädt	MRB-Agentur	Bahnhofstraße 1	VMS	
Chemnitz	VMS-KundenCenter, Marktplatz Arkaden	Am Rathaus 2	VMS	X
	MRB-Kundencenter, Hauptbahnhof	Bahnhofstraße 1	MRB	X
	CBC-Kundenzentrum, Hauptbahnhof	Bahnhofstraße 10	CBC	X
	CVAG Service-Center, Zentralhaltestelle im DAStietz	Moritzstraße 20	CVAG	X
	RVE-Kundenbüro, Omnibusbahnhof	Straße der Nationen 33	RVE	X
	Barbarino Presseshop Unternehmensgruppe Dr. Eckert	Am Rathaus 1	CVAG	
	Tabakbörse im ACC	Annaberger Straße 315	CVAG	
	Heiloo-Getränkemarkt	Augustusburger Straße 216	CVAG	
	Residenz Hotel	Bernsdorfer Straße 2	CVAG	
	Lotto/Toto/Zeitschriften	Carl-von-Ossietzky-Str. 153 (Gablenz-Center)	CVAG	
	HEM-Tankstelle	Dresdner Straße 119	CVAG	
	Lotto-Toto/Zeitschriften	Erdmannsdorfer Straße 4	CVAG	
	Lotto-Toto	Frankenberger Straße 47	CVAG	
	Schuh- und Schlüsselservice	Hans-Ziegler-Straße 3	CVAG	
	Simone Görner e.K.	Irkutsker Straße 1	CVAG	
	Lotto-Toto	Leipziger Straße 63	CVAG	
	Total-Station	Limbacher Straße 58	CVAG	
	Tourist-Information Chemnitz	Markt 1	CVAG	
	Bürgertreff Gleis 1	Oberfrohnaer Straße 2	CVAG	
	Unabhängige Bürgerinitiative Rabenstein e.V.	Oberfrohnaer Straße 66	CVAG	
	Presseshop Unternehmensgruppe Dr. Eckert	Rathausstraße 7	CVAG	
	CELENUS Klinik Carolabad	Riedstraße 32	CVAG	

	Bürgerhaus City e.V.	Rosenhof 18	CVAG	
	Total-Station	Stollberger Straße 178	CVAG	
	DER Deutsches Reisebüro	Straße der Nationen 25	DB AG	
	Partner-Filiale Deutsche Post	Straße Usti nad Labem 7	CVAG	
	Freunde des Leimtopfes e.V.	Ulbrichtstraße 4	CVAG	
	Bürgertreff "bei Heckerts"	Wilhelm-Firl-Straße 23	CVAG	
	Bethanien-Apotheke	Zeisigwaldstraße 101	CVAG	
C-Einsiedel	REWE Nahkauf	Einsiedler Hauptstraße 68	CVAG	
C-Grüna	Schuhhaus Huppert	Chemnitzer Straße 61	CVAG	
Döbeln	MRB-Kundencenter, Hauptbahnhof	Hauptbahnhof 1	MRB	X
	RBM-KundenCenter, Busbahnhof	Straße des Friedens 2	RBM	X
Freiberg	DB-Agentur Rosenthal Ticket & More, Bahnhof	Am Bahnhof 17	DB AG	
	RBM-KundenCenter, Busbahnhof	Wernerplatz	RBM	X
Glauchau	MRB-Kundencenter, Bahnhof	Rosa-Luxemburg-Straße 3	MRB	X
Hohenstein-Ernstthal	Stadt- und Regionalinformation	Altmarkt 41	MRB	
Limbach-Oberfrohna	Schulshop Göpfert	Helenenstraße 38	RVW	
	Stadthalle Limbach-Oberfrohna	Jägerstraße 2	CVAG	
Lugau	RVE-Kundenbüro	Flockenstraße 87	RVE	X
Marienberg	Reisebüro Katzenstein-Reisen	Am Markt 7a	RVE	
	DB Bahnservice Erzgebirge	Herzog-Heinrich-Straße 2	DB AG	
Mittweida	RBM-KundenCenter, Busbahnhof	Frankenberger Straße 7	RBM	X
	Café Jens Mittweida	Am Bahnhof 4	MRB	
Oberwiesenthal	Kundenzentrum Fichtelbergbahn	Bahnhofstraße 7	RVE	
Olbernau	RVE-Kundenbüro, Busbahnhof	Am Gessingplatz 8	RVE	X
	DB Bahnservice Erzgebirge	Grünthaler Straße 4	DB AG	
Schwarzenberg	RVE-Kundenbüro, Busbahnhof	Bahnhof 2	RVE	X
	Blumeneck Jaworski	Am Lindengarten 4	RVE	
	Geschenkideen Kutrieba	Sachsenfelder Straße 23	RVE	
Stollberg	Bistropoint am Gleis 1 im Bf. Stollberg	Bahnhofstraße 2	RVE	
	DER Touristik-Partner	Pfarrstraße 6	DB AG	
Zschopau	RVE-Kundenbüro, Busbahnhof	Waldkirchener Straße 2 a	RVE	X
Zwickau	MRB-Kundencenter, Hauptbahnhof	Am Bahnhof 1	MRB	X
	Servicecenter SVZ/RVW, Neumarkt	Bosestraße 33	SVZ	X

Anlage 6: Erhebungsmerkmale Haltestellenkataster

Mindestmerkmale

Erhebungsmerkmal	Merkmalsausprägung	Bemerkung
Geopolitische Einordnung	Landkreis	
	Gemeinde	
	Ort	
Steigangaben	Steignummer	
	Haltestellenbezeichnung (Name)	
	Steigidentifikation	
Erfassung	Datum und Uhrzeit	
	Erfasser	
Geografische Lage	Koordinate Länge	
	Koordinate Breite	
Oberfläche Haltestelle	Oberfläche rutschfest und griffig	
	Oberfläche fugenlos bzw. engfugig	
	Oberfläche eben bzw. erschütterungsarm	
Bauart Bord	normaler Bordstein	zulässig, wenn max. 5cm Spalt erreicht werden
	Sonderbord / Formstein	empfohlen
	Bordlänge	
	Bordhöhe 12-18cm	Je nach verwendetem Busmodell und Haltestellenart können verschiedene Höhen korrekt sein. Ziel ist ein max. Spalt zwischen Bus und Bord von 5 cm (Höhe/Breite). Eine Nutzung von Rampen ist zulässig, wenn die Neigung der Rampe durch die Bordhöhe nicht mehr als 12 % beträgt.
	Bordhöhe 18-20cm	
	Bordhöhe 20-23cm	
	Bordhöhe >23cm	
visuelle und taktile Führungen	Bodenindikatoren nach DIN 32984	
	Einstiegsfeld	30cm Abstand zur Bussteigkante, nur einzusetzen, wenn Halteposition nicht wechselt
	Auffindstreifen über gesamte Gehwegbreite	ohne Fahrradweg
	Leitstreifen entlang Busssteigkante	60cm Abstand zur Bussteigkante Optional, empfohlen bei Doppelhaltestellen
	Rippenprofile	
	Bussteigkante kontrastierend zu angrenzenden Bordbelägen	
Fahrgastinformation	vorhanden	
Fahrgastunterstand	vorhanden	
Beleuchtung	vorhanden	

Optionale Merkmale

Erhebungsmerkmal	Merkmalsausprägung	Bemerkung
Verkehrsarten	PlusBus	
	TaktBus	
	Stadtbus	
	Schulbus	
	Rufbus	
	Bürgerbus	
	SEV	
	ausschließlich saisonale Fahrten	
Haltestellenbauart	am Fahrbahnrand (nicht in der Kurve)	
	am Fahrbahnrand (in der Kurve)	
	Bushaltebucht	
	konventionelle Haltestelleninsel	
	Haltestellenkap (nicht überfahrbar)	
	Haltestellenkap (überfahrbar)	
	innerorts	
	außerorts	
	Hinweis durch Verkehrsbeschilderung	
Zuwegung	Gehweg vorhanden	
	Breite des Gehwegs	Kategorisierung: bis 0,9 m 0,9-1,8m über 1,8m
	Längsneigung des Gehwegs <3%	Max. 6% auf 10m Länge, danach mind. 1,5m mit max. 3%
	Oberfläche rutschfest und griffig	
	Oberfläche fugenlos bzw. engfugig	
	Oberfläche eben bzw. erschütterungsarm	
	Oberfläche stufen- bzw. schwellenlos	Stufen/Schwellen bis max. 3cm
	gesicherte Fahrbahnüberquerung möglich	
	Fußgängerüberweg	
	Lichtzeichenanlage	
	Akkustischer Signalton	
Breite einbautenfreier Bereich	0,9m – 2,5m	
	über 2,5m	
Breite von Einbauten	über 0,9m	
Bewegungsfläche vor 2. Tür	>1,5m x 1,5m	ohne Rampennutzung
	>2,5m x 1,5m	bei Rampennutzung
Wartefläche	Längsneigung unter 3%	
Bordabsenkung	vorhanden auf 0,9-2,5m Breite	max. 3cm auf Hauptzugangs- und -abgangswegen
	vorhanden auf >2,5m Breite	
Erreichbarkeit von Printmedien	stufen- /schwellenlos	Schwellen unter 3 cm
	Informationen in mittlerer Sichthöhe	
	hindernisfreie Erreichbarkeit	
	Bewegungsfläche vor Informationen mind. 1,5 x 1,5m	

Fahrgastinformation	große Schrift	
	lesbar	
	kontrastreich	
	beleuchtet	
	DFI	optional, bei Einrichtung DFI sollten auch akustische Ausgaben erfolgen können (2-Sinne-Prinzip)
	über Lautsprecher	
	über Lautsprecher per Anforderungstaste	
Fahrgastunterstand	transparente Glasflächen mit kontrastreicher Sicherheitsmarkierung in Streifenform	über gesamte Glasbreite in Höhe 0,4-0,7m und 1,2-1,6m
	Bewegungsfläche Rollstuhl (1,5 x 1,5m)	
	Höhenunterschied zum Gehweg <3cm	

Anlage 7: Wertung der Kriterien für die Haltestellenpriorisierung

Die Priorisierung umfasst folgende Bereiche:

- Fahrgastaufkommen
- Netzfunktion der Haltestelle
- Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen in der näheren Umgebung der Haltestelle
- Barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle (Zuwegung)

Für jede Kategorie werden Punktwerte je Haltestelle vergeben. Aus der Summe der Punkte einer Haltestelle ergibt sich die jeweilige Priorisierung und damit die Dringlichkeit eines barrierefreien Ausbaus der zugehörigen Steige.

Fahrgastaufkommen

Da bei einem hohen Fahrgastaufkommen davon ausgegangen werden kann, dass auch mehr Personen mit Mobilitätseinschränkungen diese Haltestelle nutzen, stellt das Gesamtaufkommen ein Kriterium dar. Die Punktevergabe in Bezug auf das Fahrgastaufkommen einer Haltestelle erfolgt nach folgendem Schema:

- 0 Punkte: 0 – 2.500 Fahrgäste pro Jahr
- 1 Punkt: 2.501 – 5.000 Fahrgäste pro Jahr
- 2 Punkte: 5.001 – 10.000 Fahrgäste pro Jahr
- 3 Punkte: 10.001 – 25.000 Fahrgäste pro Jahr
- 4 Punkte: 25.001 – 50.000 Fahrgäste pro Jahr
- 5 Punkte: über 50.000 Fahrgäste pro Jahr

Netzfunktion der Haltestelle

Haltestellen mit Netzfunktion sind wichtige Knoten- oder Umsteigepunkte zwischen verschiedenen Linien des ÖPNV im Untersuchungsraum. Um einen barrierefreien Übergang im Zuge eines Linienwechsels seitens des Fahrgasts zu erreichen, werden diese Haltestellen mit einer höheren Priorität versehen. Haltestellen mit Netzfunktion erhalten daher im Bewertungssystem in Abhängigkeit der Wichtigkeit 2 bzw. 3 Punkte.

Haltestellen in der Nähe von relevanten Einrichtungen

Liegen Haltestellen in unmittelbarer Nähe zu Einrichtungen, welche für mobilitätseingeschränkte Personen von besonderer Relevanz sind, so wird dies in der Priorisierung der Haltestelle mit bis zu 3 Punkten gewertet. Hierzu zählen bspw. Krankenhäuser, Schulen für Menschen mit Behinderung, Seniorenheime oder Behörden. Die Auswahl der zu berücksichtigenden Einrichtungen ist durch den jeweiligen Aufgabenträger in Abstimmung mit den Behindertenvertretern vorzunehmen. Betrachtet werden Haltestellen, welche maximal 500 Meter von der jeweiligen Einrichtung entfernt sind. Bei mehreren Haltestellen im Radius der Einrichtung wurde die jeweils nächste Haltestelle priorisiert.

Barrierearme Erreichbarkeit von Haltestellen

Außerorts liegende Haltestellen, die über keine barrierearme Zuwegung verfügen, werden in der Priorisierung, ungeachtet der anderen Bewertungskriterien pauschal mit -1 Punkt gewertet. Für diese Haltestellen ist davon auszugehen, dass auch in absehbarer Zukunft keine Zuwegung errichtet wird. Sie stellen somit die zunächst ausgenommenen Haltestellen dar und werden in der Planung des barrierefreien Ausbaus ausgeklammert. Sollte in naher Zukunft eine Zuwegung eingerichtet werden, so sind diese Haltestellen entsprechend im weiteren Verlauf des barrierefreien Ausbaus gemäß ihrer dann erreichten Punktzahl zu berücksichtigen. Auch bei diesen Haltestellen ist jedoch das Ziel, eine zeitnahe Umsetzung der Barrierefreiheit zu gewährleisten. Hier muss daher vor der Baumaßnahme eine eingehende Prüfung notwendiger Maßnahmen für die Barrierefreiheit der Zuwegung sowie der Haltestelle erfolgen. Nicht ausgenommen durch diese Regelung sind Haltestellen mit regelmäßigem Schüleraufkommen.

Anlage 8: Linienübersicht PlusBus und TaktBus

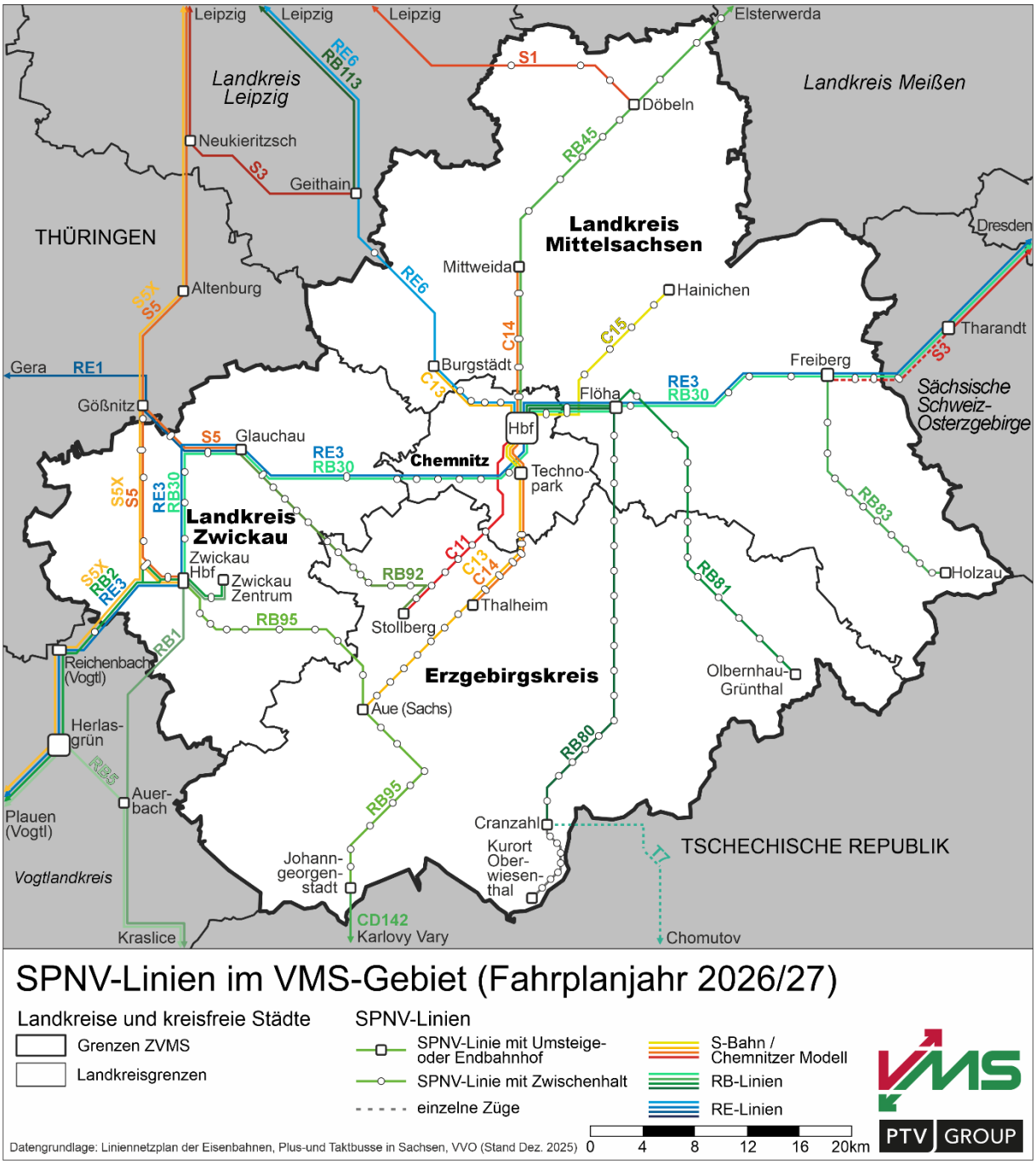
PlusBus-Linien im Gebiet des VMS				
Linie	**AT**	**Linienverlauf gemäß ÖPNVFinVO[79] bzw. Fahrplan 2020/2021**	**PlusBus (Umsetzungsstand Fahrplan 2024/2025)**	**PlusBus (Bestand in ÖPNVFinVO[80])**
105	LK Z	Glauchau – Meerane	x	x
116	LK Z	Hohenstein-Ernstthal – Gersdorf – Oelsnitz	x	x
129	LK Z	Zwickau – Werdau – Zwickau	x	x
136	LK Z	Zwickau – Wilkau-Haßlau – Kirchberg – Bärenwalde	x	x
152/ 251	LK Z	Zwickau – Mülsen St. Jacob – Lichtenstein – Oberlungwitz – Mittelbach – Chemnitz-Schönau	x	x
207	ERZ	Chemnitz – Zschopau – Marienberg – Olbernhau	x	x
210	ERZ	Chemnitz – Thum – Annaberg-Buchholz	x	x
342	ERZ	Schwarzenberg – Beierfeld – Grünhain – Zwönitz	x	x
383	ERZ	Chemnitz – BAB 72 – Aue – Schneeberg / Schwarzenberg (Expressbus)	x	x
415	ERZ	Annaberg-Buchholz – (Crottendorf –) Schlettau – Scheibenberg – Raschau – Schwarzenberg – Aue	x	x
416	MEI	Meißen – Lommatzsch	x	x
		Lommatzsch – Döbeln	-	x
526	ZVMS	Chemnitz – BAB 4 – Limbach-Oberfrohna	x	x
650	MSN	Penig – Mühlau – Hartmannsdorf – Chemnitz	x	x
657	MSN	Mittweida – Burgstädt – Limbach-Oberfrohna	x	x
682	MSN	Mittweida – Erlau – Rochlitz	x	x
750	MSN	Freiberg – Siebenlehn – Nossen – Roßwein – Döbeln	x	x
922	MSN	Döbeln – Hartha - Waldheim	x	x
924	MSN	Waldheim – Hartha - Leisnig	x	x

TaktBus-Linien im Gebiet des VMS				
Linie	**AT**	**Linienverlauf gemäß ÖPNVFinVO[81] bzw. Fahrplan 2020/2021**	**TaktBus (Umsetzungsstand Fahrplan 2020/2021)**	**TaktBus Bestand in ÖPNVFinVO[82]**
137	LK Z	Wilkau-Haßlau, Stadtzentrum – Rosenthal – Gewerbegebiet – Haara – Stadtzentrum	x	x
138	LK Z	Mülsen St. Jacob – Ortmannsdorf – Marienau	-	x
140	LK Z	Mülsen St. Jacob – Stangendorf – Thurm	-	x

[79] ÖPNVFinVO Sachsen mit Fassung vom 11. Juni 2024
[80] ÖPNVFinVO Sachsen mit Fassung vom 11. Juni 2024
[81] ÖPNVFinVO Sachsen mit Fassung vom 11. Juni 2024
[82] ÖPNVFinVO Sachsen mit Fassung Fassung vom 11. Juni 2024

256	LK Z	Hohenstein-Ernstthal – Pleißa – Limbach-Oberfrohna – Bräunsdorf	x	x
411	ERZ	Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Kurort Oberwiesenthal	x	x
490	ERZ	Annaberg-Buchholz – Mildenau – Marienberg	x	x
675	MSN	Mittweida – Seifersbach – Frankenberg	x	x
61	ZVV	[Rodewisch – Auerbach –] Schönheide-Ost	x	x
64	ZVV	[Rodewisch – Rothenkirchen –] Schönheide-Ost	x	x
365	LK SSOE	Schmiedeberg –Hartmannsdorf – Frauenstein – Rechenberg-Bienenmühle	x	x

Anlage 9: SPNV-Linien Fahrplanjahr 2026/27



Anlage 10: SPNV-Linien – Zielnetz 2030+

