

Stellungnahme der Stadt Meerane vom 02.03.2021
zur 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des ZVMS 2021

A. Vorbemerkung

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) hat am 27. November 2020 den Entwurf der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau beschlossen.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes bildet die Grundlage für die Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau. Dieser entspricht dem Gebiet des ZVMS.

Der Entwurf ist in folgende Teile gegliedert:

Teil A	Allgemeine Rahmenbedingungen
Teil B I	Stadt Chemnitz
Teil B II	Erzgebirgskreis
Teil B III	Landkreis Mittelsachsen
Teil B IV	Landkreis Zwickau
Teil B V	Stadt Zwickau

Gemäß § 4 der „Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr“ beteiligt der ZVMS bei der Aufstellung seines Nahverkehrsplanes die Stadt Meerane als kreisangehörige Gemeinde des Landkreises Zwickau. Die Stadt Meerane dankt für die Möglichkeit der Stellungnahme zu dem vorgelegten Entwurf. Die Stellungnahme enthält folgende Anregungen und Hinweise.

B. Stellungnahme zu Teil A Allgemeine Rahmenbedingungen und Teil B IV Landkreis Zwickau

Hinweis zum methodischen Verständnis

Die Fortschreibung unterliegt einem breiten rechtlichen Planungsraum und berücksichtigt ebenso die übergeordnete Planungsinstanz. Liniengenehmigungen sind abhängig von ihrer Einordnung in den Nahverkehrsplan, welcher auch zu Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes Aussagen trifft. Aus der übergeordneten Verkehrsplanung des Landesverkehrsplan (LVP) Sachsen 2030 ist das Ziel einer nachhaltigen und bedarfsgerechten Entwicklung der Mobilität in allen Landesteilen zu entnehmen. Wesentlicher Handlungsschwerpunkt ist die Stärkung des ÖPNV.

Grundsätzlicher Hinweis

Bei der Erarbeitung des Nahverkehrsplans sind raumplanerische Aspekte und deren Konsequenzen für den ÖPNV aus den übergeordneten Rahmenplänen zu entnehmen (Seite 11 Entwurf). Angewendet werden der Landesentwicklungsplan Sachsen (LEP, Stand 2013) sowie der Regionalplan Chemnitz/Erzgebirge (rechtskräftig seit 2008), der für die Stadt Meerane als kreisangehörige Gemeinde des ehemaligen Landkreises Chemnitzer Land relevant ist. Das bedeutet, dass für die Stadt Meerane eine Regionalplanung herangezogen wird, die aus dem Jahr 2008 stammt und ihre Grundlage im Landesentwicklungsplan des Jahres 2003 (!) hat.

Diese Planungsgrundlage ist veraltet und als Instrument untauglich, da die Grundsätze der Raumordnung nach § 2 ROG in ihrer konkreten Umsetzung nicht (mehr) evident sind. Klare Leitlinien für das strategische Handeln für die kommenden Jahre sind daraus nicht zu setzen.

Exemplarisch seien der Strukturwandel und die Transformation der Automobilindustrie hin zum vollelektrischen Fahrzeugbau, begleitet durch digitale Dienste, angeführt, der seit dem Jahr 2017 eine hohe Dynamik entfaltet. Durch neue Industrie-, Logistik- und Dienstleistungsunternehmen und durch Veränderungsprozesse bestehender Unternehmen hat sich u. a. eine Fachkräftedynamik entwickelt, die in vielen Bereiche ausstrahlt, dazu zählt auch der ÖPNV.

Überörtliche Anbindung

Inhaltlich gibt es zur 3. Fortschreibung keine herausragenden bzw. grundlegenden Änderungen. Einige Tendenzen lassen jedoch eine Hoffnung auf bessere Anbindung der Stadt Meerane in die benachbarten Städte sowie nach Leipzig ab 2025 zu.

Die überörtliche Anbindung an die Oberzentren zeichnet sich weiterhin dahingehend aus, dass es keine Direktanbindung gibt. Lediglich die Anbindung an die Stadt Leipzig kann als ausreichend angesehen werden. Durch die Verbindung Göttingen-Erfurt-Gera-Gößnitz-Glauchau RE TH 1 und die Verbindung Glauchau-Gößnitz RB37 kommt eine stündliche Taktung zustande, welche in Gößnitz die Anbindung über das Mitteldeutsche S-Bahnnetz durch die Linien S 5 und S 5X nach Leipzig bedient.

Allerdings besteht der Verkehrsvertrag für die Linie RE TH 1 mit der DB Regio AG nur mit einer Laufzeit bis Dezember 2021. In der Netzplanung ist diese Verbindung (zumindest im Kartenmaterial) auch für 2025 noch enthalten.

Hier entsteht eine Verunsicherung im Verständnis zur Weiterführung dieser Linie. In allen weiteren Linien im Teil A unter Bestandsaufnahme wird auf weiterführende bzw. verlängerte Verträge hingewiesen. Auf Seite 99 des Nahverkehrsplanes Teil A wird zu dieser bedeutenden Verkehrsverbindung unter dem Streckenabschnitt Gößnitz-Glauchau aufgeführt, dass dieser Abschnitt durch den Freistaat Thüringen bestellt wird und bereits 2020 eine Vertragsverlängerung bis 2028 erfolgte.

Missverständlich, denn wenn zur Linie RE TH1 bereits ein Vertrag besteht, sollte dieser auch auf Seite 25 unter Abschnitt 1 – Bestandsaufnahme, aufgeführt sein.

Missverständlich auch, wenn seitens der DB Regio AG ein Vertrag bis zum 31.12.2021 für diese Linie besteht, der Freistaat Thüringen aber bereits im Jahr 2020 eine Vertragsverlängerung für diese Leistung bis 2028 verkündet. Eine Vertragsverlängerung kann ja nur für einen bestehenden Vertrag erfolgen.

Befürwortet wird die Netzplanung im Hinblick auf die Flügelung der S 5 in Gößnitz in Richtung Glauchau über Meerane. Leider ist diese Linienführung erst ab dem Jahr 2025 geplant. Bis dahin bleibt es bei einer Linie nach Zwickau.

Durch die Linie RB 37 besteht noch eine Verbindung nach Zwickau.

Im Rahmen des weiteren Ausbaus des „Chemnitzer Modells“ ist die Stadt Meerane erneut nicht berücksichtigt. Die City-Bahn-Verbindung endet in Glauchau.

Es ist im SPNV nicht mehr vermittelbar, dass nach der Modernisierung der Mitte-Deutschland-Verbindung durch die Bahn ein Schienennetz z. B. von Leipzig über Gößnitz und Glauchau nach Chemnitz Realität ist, das weder vom „Chemnitzer Modell“ noch durch das Mitteldeutsche S-Bahn Netz genutzt wird.

Die Regionalbahnverbindung ist durch einzelne Zugleistungen zergliedert. Zudem ist sie durch mehrmaliges Umsteigen unbequem sowie nicht Barrierefrei.

Mit der Fortschreibung gelingt es wieder nicht, dem westlichen Teil des ehemaligen Landkreises Chemnitzer Land mit seinen Städten sich zu einer regional bedeutsamen SPNV-Achse zu entwickeln. Gefordert wird erneut die Einbindung des Schienenstranges der Mitte-Deutschland-Verbindung in das Mitteldeutsche S-Bahn Netz, konkret Leipzig – Gößnitz – Glauchau – Hohenstein-Ernstthal - Chemnitz.

Wenn der SPNV „das Rückgrat des sächsischen ÖPNV“ (vgl. Abschlussbericht der ÖPNV-Strategiekommision Sachsen, 2017, S. 48) ist, dann kommt ihm die Aufgabe zu, die Landesteile zügig und in attraktiver Frequenz zu verbinden. Die Weiterführung der S-Bahn von Gößnitz über Glauchau nach Chemnitz auf der ertüchtigten Mitte-Deutschland-Strecke erfüllt diese Aufgabe. Sie verbindet nicht nur Leipzig mit Chemnitz sondern verbindet auch das westliche VMS-Gebiet mit der Stadt Chemnitz im Sinne des „Chemnitzer Modells“, dessen Ausstrahlung in das östliche und südliche Verbandsgebiet gelungen ist. Die Ausweitung dieses Angebots wird auch durch die zu erwartenden Fahrgastzuwächse unterstützt.

Die Weiterführung der S-Bahn von Gößnitz über Glauchau nach Chemnitz auf der ertüchtigten Mitte-Deutschland-Strecke entspricht auch der Forderung nach einer „Entwicklung des SPNV-Angebots auf nachfragestarke Relationen“, die insbesondere „die Stärkung der Verkehre zwischen den drei Ballungsräumen Dresden, Leipzig und Chemnitz“ als Beispiel hat (vgl. Abschlussbericht der ÖPNV-Strategiekommision Sachsen, 2017, S. 49).

Ausgehend von den Verkehrsverträgen des ZVMS mit der DB Regio AG mit den Linien S 5 und S 5X ist Zwickau in das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz eingebunden, entsprechend ist der ZVMS auch Vertragspartner in dem mit der DB Regio AG hierzu abgeschlossenen Verkehrsvertrag. Dieser läuft bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025 (vgl. S. 25 Entwurf).

Da Verkehrsverträge mit der DB Regio AG zur Thüringer Linie RE 1TH Göttingen – Erfurt – Gera – Gößnitz – Glauchau mit einer Laufzeit bis Dezember 2025 bestehen, ist der Zeitpunkt gegeben, vertraglich die weitere S-Bahn Linie Gößnitz-Glauchau-Chemnitz zu binden.

Verknüpfungsstelle Meerane

Die Verknüpfungsstelle Meerane hat leider immer noch nicht die Bedeutung, welche ihr zukommen sollte. Zwar bedienen die Linien 105, 106 und 133 bereits die Haltestelle, jedoch ist es immer noch nicht gelungen die Linien 110 (Waldenburg-Oberwiera-Meerane) und 170 (Meerane-Ponitz-Crimmitschau) an die Verknüpfungsstelle anzubinden. Somit wird das Potential der Verknüpfungsstelle nicht ausgeschöpft und bindet folglich auch keine weiteren Fahrgäste. Um eine umfassende Akzeptanz der Verknüpfungsstelle ÖPNV/ SPNV in Meerane zu erreichen müssen sich das Angebot des SPNV erhöhen und der ÖPNV die Verknüpfungsstelle konsequenter in seine Fahrpläne mit einbeziehen, vor allem für arbeitsbedingte Pendler.

Positiv zu erwähnen ist die ÖPNV-Verbindung 105 zwischen Glauchau und Meerane. Diese Verbindung hat die größte Fahrgastauslastung im gesamten Einzugsbereich des Nahverkehrsplanes. Die 30 minütige Taktung von Montag bis Freitag von 05:00 bis 23:00 Uhr; die Taktungen zum Samstag aller 120 min von 05:00 bis 23:00 Uhr und die Taktung an Sonn- und Feiertagen können als ausreichend angesehen werden.

Positiv zu werten ist die Prüfung der Linie 105 mit direktem Anschluss an der Verknüpfungsstelle Bahnhof Glauchau zur Weiterfahrt ins Kreiskrankenhaus. Hierbei soll im Rahmen der Linienführung geprüft werden, ob einige Haltestellen der jetzigen Linie 105 wegfallen können. Dies könnte sich für einige Fahrgäste negativ auswirken, wenn sich der Weg zur nächsten Haltestelle verlängert.

Anbindung Gewerbe- und Industriegebiet

Teil B IV Landkreis Zwickau, Seite 20 enthält nicht die Stadt Meerane; die Gemeindeauflistung ist fehlerhaft.

Die Erweiterung des Gewerbegebietes in Meerane am Industriepark mit rund 2.000 neuen Arbeitsplätzen ist im Nahverkehrsplan als künftig geplant erwähnt. Die Erweiterung ist so gut wie abgeschlossen. Leider hinkt der Nahverkehrsplan hier deutlich der Realität hinterher, so dass auch kein Prüfauftrag für eine Anbindung an die Städte Crimmitschau, Glauchau bzw. Mosel/ Zwickau in Erwägung gezogen wurde. Ein Prüfauftrag sollte dringend noch in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden und an den Werktagen auch den Schichtbetrieb der Firmen berücksichtigen.

Die Anbindung des Gewerbegebietes ist weiterhin nicht zufriedenstellend. Die Haltestellen Kaufland und Wendestelle sind nicht ausreichend um die Attraktivität für Berufspendler zu erhöhen. Es besteht zwar noch die Haltestellenanbindung für die Linie 133 am Moseler Weg, jedoch sind die Taktzeiten und ein möglicher Anschluss an die Linie 105 im Bereich der Wendestelle nicht unbedingt für Berufspendler geeignet.

Hier soll zwischen der Haltestelle „Wendestelle“ und der Haltestelle „Moseler Weg“ noch eine weitere Haltestelle integriert werden, sodass die ansässigen Firmen von den Mitarbeitern auch fußläufig in einer angemessenen Zeit erreicht werden können. Ein entsprechender Prüfauftrag an den ÖPNV wäre hier sinnvoll.

Hinweis zum fehlenden Dachtarif für Verkehrsverbundgrenzen übergreifende Fahrten

Dieser Dachtarif hat die bestehenden fünf sächsischen Verbundtarife zu ergänzen und die bestehenden Tarife der Eisenbahnverkehrsunternehmen abzulösen.

Es ist im SPNV nicht mehr vermittelbar, dass ein von Meerane (ZVMS-Gebiet) nach Leipzig (MDV-Gebiet) reisender Fahrgast über den Knoten Gößnitz (MDV-Gebiet/Landkreis Altenburger Land/Thüringen) weder in Meerane noch in Gößnitz (bei seiner Rückreise) ein Verbundticket lösen kann, da es nicht existiert.

Als Stadtbahn mit der Straßenbahn nach Zwickau (Auf- und Weiterbau des ÖPNV-Projektes „Zwickauer Modell“)

Es sei in Erinnerung gerufen, dass das „Zwickauer Modell“ als Pilotprojekt zur Verknüpfung zwischen Straßenbahn und Eisenbahn am 28. Mai 1999 in Zwickau eröffnet wurde. Erst dreieinhalb Jahre später wurde am 16. Dezember 2002 mit der Eisenbahnstrecke von Chemnitz nach Stollberg/Erzgebirge die Pilotstrecke des „Chemnitzer Modells“ eröffnet.

Das „Zwickauer Modell“ hat sich nicht fortentwickelt, wogegen das „Chemnitzer Modell“ heute ein hervorragendes Beispiel im Freistaat Sachsen für die Mobilität der Zukunft ist – ein umsteigefreies und damit einfaches Reisen zwischen Großstadt und Region. Es verknüpft nach dem sogenannten „Tram-Train-Prinzip“ Straßenbahn und Eisenbahn. Ein Prinzip das in vielen städtischen Regionen Deutschlands erfolgreich entwickelt und praktiziert wird.

Ausgangspunkt: Der Landkreis Zwickau ist Aufgabenträger für den ÖSPV im Landkreis Zwickau außerhalb der Stadt Zwickau. Die Aufgabenträgerschaft für den Stadtverkehr im Oberzentrum Zwickau liegt bei der Stadt Zwickau (vgl. Teil B IV Landkreis Zwickau, Seite 23).

Der Landkreis Zwickau ist aufgrund seiner internen raumstrukturellen Gliederung – ein starkes Oberzentrum Zwickau auf der einen Seite, auf der anderen Seite dezentral verteilte Mittelzentren –

und seine Lage im Verdichtungsraum Chemnitz/Zwickau ein anspruchsvoller Nahverkehrsraum (Seite 45). In den nächsten Jahren wird der öffentliche Personenverkehr auf Schiene und Straße voraussichtlich immer mehr Nutzer und damit auch an Bedeutung für die tägliche Mobilität gewinnen (Seite 55).

Die Stadt Zwickau ist Kreisstadt im Landkreis Zwickau und Sitz der Kreisverwaltung. In ihrer großstädtischen Funktion als Oberzentrum im Verdichtungsraum besitzt sie neben Wirtschafts- und o. g. Verwaltungsaufgaben, eine überregionale infrastrukturelle, soziale, kulturelle und Bildungsfunktion.

Die Stadt Zwickau hat die Aufgabenträgerschaft für den Straßenbahn- und Stadtbusverkehr im Stadtgebiet inne.

Gefordert wird eine „Stadtbahn Zwickau“ als eine direkte Anbindung des Stadtzentrums Zwickau an das Umland mit einem Charakter ähnlich des „Chemnitzer Modells“ über die Vogtlandbahn hinaus, deren Betrieb im Verbund des Zweckverbandes ÖPNV Vogtland (ZVV), der SVZ GmbH als Betreiber der Strecke und der Stadt Zwickau erfolgt. Das Straßenbahnnetz in Zwickau und des Eisenbahnnetz im Umland bzw. der Region bilden eine vorhandene Infrastruktur ab, die ein „Tram-Train-Prinzip“ ermöglichen.

Verwiesen sei auf das seit 1992 betriebene und stetig ausgebaut „Karlsruher Modell“. Damit die Eisenbahn- und Straßenbahnsysteme so erfolgreich verknüpft werden konnten, wurden gegenüber einem bloßen Straßen-/Stadtbahnbetrieb die Fahrzeugtechnik, die Verkehrsbauten und die Betriebsorganisation angepasst.

In Folge könnte die „Stadtbahn Zwickau“ eine tragende Säule des ÖPNV-Systems nicht nur für die Stadtgebiet Zwickau sondern auch für das Umland darstellen. Einzubinden ist der ZVMS, der mit seiner Expertise des „Chemnitzer Modells“, hier ebenso erfolgreich wirken kann.

Gez.

Frau Iris Anders, Dezernat 3

Professor Dr. Lothar Ungerer, Bürgermeister