

Derzeitige Situation

- historisch gewachsenes Busliniennetz und Busfahrplanangebot, das in seiner Grundkonzeption noch aus DDR-Zeiten stammt → jedoch veränderte Verkehrsbedürfnisse der Menschen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels: kurze Zu- und Abgangswege zu und von den Haltestellen; realisierbare, attraktive Umsteigebeziehungen; verständliches, merkbare Fahrplanangebot; Verknüpfung von Bus <> Bus und Bahn <> Bus
- meist unattraktive Anschlussbeziehungen Bus <> Bus und Bahn <> Bus in den Großen Kreisstädten des Erzgebirgskreises und an Verknüpfungs- bzw. Knotenpunkten; fehlende Anschlussbeziehungen zwischen den stark reduzierten Wochenendangeboten
- unverhältnismäßige Aufteilung des Wochenendangebots (z. B. Halbstundentakt im Stadtverkehr Annaberg-Buchholz und kaum Fahrplanangebot im Stadtverkehr Aue)
- Erschließungs- und Angebotsdefizite im Bereich von einigen Wohn- und Gewerbegebieten, Einkaufszentren, touristischen und sozialen Einrichtungen (z. B. Waltershöhe Geyer, Gewerbegebiete Stollberg, Kaufland Marienberg, Greifensteine, Krankenhaus Aue)
- Umsetzung des Chemnitzer Modells, wovon auch der Erzgebirgskreis betroffen ist; ganzheitliche Betrachtung des Busverkehrs im Erzgebirgskreis notwendig

Ansätze für Verbesserungsmöglichkeiten

- kostenneutrale Neustrukturierung des bestehenden Busliniennetzes und Busfahrplanangebots im Erzgebirgskreis durch Umschichtung der vorhandenen Fahrplanmasse und damit Attraktivierung bestehender Fahrplanleistungen
 - Erstellung eines Gesamtkonzeptes für den Erzgebirgskreis in Form eines angepassten integralen Taktfahrplans mit Umsteige- bzw. Taktknoten in den Großen Kreisstädten und an Verknüpfungs- bzw. Knotenpunkten: Vernetzung der gesamten Region durch ganzheitliche und integrierte Betrachtung des Bus- und Bahnverkehrs; auch Linien mit geringerer Taktdichte werden in die Taktknoten eingebunden; Verbesserung der Anschlussbeziehungen Bus <> Bus und Bahn <> Bus; Hierarchisierung des Busliniennetzes in Haupt-, Neben- und Schülernetz
- Wahrung der Kostenneutralität durch Umschichtung, Brechung, Bündelung und Verknüpfung von Fahrplanleistungen
- Erstellung von gebietsbezogenen Konzepten unter Berücksichtigung neuer Kommunalstrukturen und Anschlussbeziehungen zu Bahnverbindungen und Hauptbuslinien, auch im Zuge der Umsetzung des Chemnitzer Modells
- Neugestaltung und Stärkung von Stadt- und Stadt-Umland-Verkehren im Sinne gesamtheitlicher Betrachtungen durch deren hohes ÖPNV-Potenzial: z. B. Annaberg-Buchholz, Städtedreieck „Silberberg“ (Aue, Schwarzenberg, Schneeberg, Lößnitz, Lauter-Bernsbach, Bad Schlema), Marienberg, Olbernhau, Städtedreieck Stollberg/Lugau/Oelsnitz, Thalheim
- Machbarkeitsuntersuchungen zu Berufs-/Werksverkehren und zur Verbreitung des Jobticket-Systems aufgrund der hohen Industriedichte im Erzgebirgskreis
- Erarbeitung von Konzepten zur Ausschöpfung des touristischen Potenzials, z. B. durch Verbindung und Bündelung von öffentlichem Verkehr, Tourismus- und Ausflugsverkehr: Durchbindung von Linien, z. B. Chemnitz – Oberwiesenthal, Schwarzenberg – Oberwiesenthal, Chemnitz – Seiffen; Einrichtungen von grenzüberschreitenden Verkehren, mögliche Zielorte: Boží Dar, Vejprty, Chomutov, Litvínov/Most; Einbeziehung der Belange von Wintersportlern, Radfahrern und Wanderern in die Fahrplanangebotsplanung
- Abbau von Erschließungsdefiziten durch Neudefinition von Linienführungen und Haltestellenstandorten; zusätzlich Umbenennung von unzeitgemäßen Haltestellenamen
- Nutzung der Potenziale von sogenannten „Schlafstädten“, z. B. Schneeberg, Lößnitz, Oelsnitz/Erzgeb.

All diese Punkte bilden Ansätze für ein wirkungsvolles Gesamtprojekt, um den ÖPNV im Erzgebirgskreis für die Zukunft attraktiv, leistungsfähig und finanzierbar zu gestalten.