

NAHVERKEHRSPLAN

NOVELLIERUNG 2006 BIS 2011

- Kurzfassung -

zum Beschluss des Stadtrates B-380/2009 vom 04.11.2009

EINLEITUNG

Die Fortschreibung des ersten Nahverkehrsplan (NVP) der Stadt Chemnitz von 1998 wurde am 15.11.2006 vom Stadtrat beschlossen. Die Novellierung des NVP für die Jahre 2006-2011 stellt lediglich dessen formale Anpassung an das veränderte Europarecht dar. Eine konzeptionell-inhaltliche Überarbeitung des NVP erfolgte nicht. Diese wird es erst mit der Fortschreibung des NVP für den Zeitraum ab 2013 geben. Es ist geplant, hierfür beginnend in 2011 das ÖPNV-System umfassend zu analysieren und eine fundierte Verkehrs- und Nachfrageprognose zu erstellen. Insbesondere soll die Wirkung und Akzeptanz des „Neuen Netzes“ untersucht werden, das in Umsetzung des NVP 2006 am 30.03.2008 eingeführt wurde.

Die Pflicht zur Erstellung eines Nahverkehrsplanes (NVP) geht auf das „Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen“ (ÖPNVG) vom 23.05.2004 zurück.

Darin werden die Aufgabenträger des ÖPNV verpflichtet, NVP zu erarbeiten. Die NVP sollen die verkehrspolitischen Zielstellungen der Aufgabenträger repräsentieren und den Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV in den folgenden fünf Jahren bilden.

Aufgabenträger des ÖPNV sind entsprechend § 3 ÖPNVG in der Stadt Chemnitz:

- für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Regionalbusverkehr der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS);
- für den übrigen städtischen ÖPNV die Stadt Chemnitz.

Mit der EU-Verordnung Nr. 1370/2007 trat mit Wirkung ab 03.12.2009 ein in wesentlichen Teilen verändertes europäisches Regelwerk in Kraft. Die neue EU-Verordnung regelt sowohl die genehmigungsrechtlichen als auch die finanzierungsrechtlichen Fragen des ÖPNV grundsätzlich neu. Sie gilt in allen Mitgliedsstaaten, so auch in Deutschland, unmittelbar. Allerdings steht auf nationaler deutscher Ebene noch immer eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) aus. Bis

zu einer Novelle des nationalen Rechts ist das geltende PBefG anzuwenden und im Sinne der höherrangigen EU-Verordnung auszulegen. Eine Novellierung des NVP mit Anpassung an die EU-Verordnung war also unumgänglich.

Nach EU-Verordnung muss die Stadt Chemnitz als Aufgabenträgerin das von ihr gewünschte Leistungsangebot und die Qualitätskriterien für das ÖPNV-Angebot präzise und unternehmensneutral formulieren. Es ist hierüber zwingend abzusichern, dass selbst in dem Falle, dass ein anderes Verkehrsunternehmen als die CVAG die ÖPNV-Leistungen für die Stadt erbringt, ein mindestens gleichwertiges ÖPNV-Angebot wie bisher erhalten bleibt. Der NVP ist zukünftig das zentrale Steuerungsinstrument gegenüber dem beauftragten Verkehrsunternehmen hinsichtlich Leistungsvolumen und -qualität. Aus diesem Grund ist z.B. auch der Mindestanteil an Niederflurfahrzeugen, Fahrzeugen mit Klimaanlage usw. im NVP festgeschrieben.

AKTUELLER NAHVERKEHRSPLAN (Novellierung 2006-2011)

Der NVP für die Jahre 2006 bis 2010 wurde am 15.11.2006 vom Stadtrat der Stadt Chemnitz beschlossen. Dieser NVP wurde mit der Einführung des „Neuen Netzes“ am 30.03.2008 bereits in großen Teilen umgesetzt. Die hierfür zwingend notwendigen Baumaßnahmen wurden ebenfalls durchgeführt.

Aufgrund der neuen EU-Verordnung war es notwendig, im NVP der Stadt Chemnitz eine Anpassung an die neue Gesetzgebung durchzuführen und bis zum 03.12.2009 vom Stadtrat beschließen zu lassen. Die Angebotskonzepte wurden dabei nicht überarbeitet. Auch der Text von 2006 wurde belassen. Lediglich die bis zum Juni 2009 im Sinne des bisherigen Beschlusses getroffenen Anpassungen am „Neuen Netz“ wurden in das Angebotskonzept übernommen.

Weiterhin sind intensive Gespräche mit den benachbarten Aufgabenträgern (angrenzende Landkreise) geführt worden. Um zukünftig die ÖPNV-Leistungen noch besser koordinieren zu können, wurden eine Vielzahl von Prüfaufträgen formuliert. Deren Bearbeitung erfolgt im Rahmen der Fortschreibung des NVP. Die Ergebnisse werden sich im nächsten NVP, welcher 2013 beschlossen werden soll, niederschlagen. Die Umsetzung kann dann mit Fahrplanwechsel im Dezember 2013 erfolgen.

FINANZIERUNG

Die Finanzierung des aktuellen ÖPNV-Angebotes ist über die Betrauungsvereinbarung zwischen der Stadt Chemnitz, der Chemnitzer Verkehrs-AG (CVAG) und der Versorgungs- und Verkehrsholding Chemnitz (VVHC) gesichert. Dabei war bisher der Erhalt des Leistungsumfanges in Bezug auf die gefahrenen Kilometer (Beträuungsvereinbarung Stand 2005) oberste Priorität.

ANALYSE ÖPNV-ANGEBOT

Der erreichte räumliche Erschließungsgrad im Chemnitzer Stadtverkehr ist hoch, das Haltestellennetz umfangreich und dicht, die Fahrzeugflotte wurde erheblich modernisiert.

Bedingt durch umfangreiche Investitionen in die Infrastruktur (Stadtbahn Stollberger Straße, Chemnitzer Modell – Pilotstrecke nach Stollberg) hat sich das Verkehrsangebot positiv entwickelt. Die linien- und längenmäßige Ausweitung des Stadtbusnetzes hat jedoch nicht die angestrebte Nachfragewirkung entfaltet, weil sie meist auf das periphere Netz konzentriert war und parallel dazu das Angebot (besonders auf Radiallinien) deutlich reduziert wurde. Aber nicht nur im Stadtbusverkehr, sondern auch auf Stadtbahnlinien wurde das Angebot eingeschränkt. Das hatte einen Rückgang der Abfahrten an der Zentralhaltestelle um rund ein Drittel zur Folge. Die Verringerung des Angebotsvolumens im Stadtverkehr hatte vor allem auf nachfragestarken Linien z. T. kontraproduktive Auswirkungen und führte nicht immer zu einer Anpassung an den Bedarf, sondern zu einer Verdrängung von Nachfrage.

Die Fahrgastzahlen sind zwischen 1997 und 2002 zurückgegangen. Seitdem jedoch hat sich die Nachfrage auf einem Niveau von 41- 42 Mio. Fahrgästen jährlich stabilisiert.

Hervorzuheben ist die herausragende Bedeutung der Zentralhaltestelle als Dreh- und Angelpunkt im Chemnitzer Stadtverkehr mit täglich ca. 60.000 Fahrgästen und der Haltestelle Schönau als Verknüpfungspunkt von Stadtbahn, Stadtbus und Regionalverkehr.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme(2004/2005) wurden Fahrgastzählungen in den auf dem Stadtgebiet Chemnitz verkehrenden Stadtbahn- und Buslinien durchgeführt. Im Wesentlichen ergab die Auswertung der Zählungen, dass:

- über 40% der Fahrgastnachfrage sich auf lediglich 4 Linien (4, 5, 21 und 31) konzentriert,
- eine Reihe von Linien mit weniger als 1.000 Fahrgästen im Tagesverkehr sehr schwach ausgelastet sind,
- zwischen Zentralhaltestelle und Hauptbahnhof bzw. Omnibusbahnhof eine Vielzahl relativ schwach frequentierter Linien verkehren,
- das Nachfrageverhältnis zwischen Stadtbahn (36%) und Stadtbus (64%) sich im Ungleichgewicht befindet,
- eine erhebliche Anzahl von Parallelverkehren in wichtigen Korridoren bestehen (Straßenbahn, Stadt- und Regionalbus),
- das Stadtgebiet in der Fläche gut erschlossen ist und
- kein kundenfreundlicher Taktverkehr besteht.

LEITLINIEN DER ANGEBOTSPANUNG (allgemein)

Wichtige Konsequenzen aus der Analyse sind, dass unter Beibehaltung des bisherigen Kilometervolumens das Busnetz neu strukturiert und das Stadtbahnnetz dabei gestärkt werden muss. Dabei sollen die Synergieeffekte mit anderen Verkehrsträgern aus der Region besser nutzbar gemacht werden. Auf dieser Basis erfolgt die Weiterentwicklung des Bus- und Stadtbahnnetzes in der Stadt und wird integraler Bestandteil des neuen NVP des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (VMS).

Die stadt- und umweltverträgliche Abwicklung und Befriedigung vielfältiger Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen mit dem ÖPNV ist nicht nur eine unverzichtbare Aufgabe der Daseinsvorsorge. Ein modernes und leistungsfähiges Nahverkehrssystem stellt auch eine „Visitenkarte“ dar, die Chemnitz im Wettbewerb vergleichbarer Städte und Regionen zu Gute kommen kann.

Bahnen und Busse in der Stadt Chemnitz sollen weitestgehend räumlich präsent und zeitlich verfügbar sein. Sie sind eng miteinander und mit anderen Verkehrsarten zu vernetzen.

Dabei ist die Finanzierung des ÖPNV auch unter schwierigeren politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und bei Wahrung angemessener Nutzertarife zu sichern. Durch eine stärkere Differenzierung der einzelnen Angebote und Qualitäten im Hinblick auf die vorhandenen und künftigen Fahrgastpotenziale kann der ÖPNV hier auch einen eigenen wichtigen Beitrag leisten, ohne als Gesamtsystem an Attraktivität zu verlieren, sondern sich für große Teile der Bevölkerung als noch besser nutzbar darstellen.

Daraus leiten sich folgende Erfordernisse für die ÖPNV-Planung ab:

- Sicherung der festgesetzten Kilometervolumens und der Qualitätsstandards im Stadtverkehrsangebot (Bus und Bahn),
- Abstimmung der künftigen Nahverkehrsentwicklung mit dem Stadtumbauprozess,
- Stabilisierung des Stadtbahnnetzes (Erhalt der Rückgratfunktion des ÖPNV),
- Stabilisierung der Fahrgastzahlen,
- Überarbeitung des Stadtbusnetzes entsprechend der genannten Anforderungen,
- nach Möglichkeit Integration regionaler Fahrten in den Stadtverkehr und Abbau von Parallelverkehren und Überangeboten (z. B. zwischen Zentralhaltestelle und Hauptbahnhof),
- Weiterentwicklung des Chemnitzer Modells mit Inbetriebnahme des Verknüpfungspunktes Stadtbahn/ Eisenbahn am Hauptbahnhof und der Vorbereitung einer späteren Inbetriebnahme eines weiteren Verknüpfungspunktes am Bahnhof Chemnitz Süd.

LEITLINIEN CHEMNITZER MODELL/STADTBAHN

Das Stadtbahnsystem innerhalb von Chemnitz soll durch die abgestimmte Zuführung von Regional-/Stadtbuslinien und durch Taktverdichtung gestärkt werden.

Mit dem Chemnitzer Modell wird das städtische Schienennetz mit dem Gleisnetz der Deutschen Bahn AG an bestimmten Verknüpfungsstellen verbunden, wodurch umsteigefreie Bahnverbindungen zwischen dem Chemnitzer Stadtzentrum und den Umlandgemeinden möglich werden. Der Betrieb sowie die Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Chemnitzer Modells liegen in der Zuständigkeit (Aufgabenträgerschaft) des VMS. Planung und Ausführung erfolgen hier jedoch in enger Abstimmung mit der Stadt Chemnitz.

Das Projekt Verknüpfungsstelle Hauptbahnhof sieht die Verknüpfung von Stadtbahnnetz und Eisenbahnnetz innerhalb des Hauptbahnhofes vor. Die Realisierung der 1. Baustufe ermöglicht die Linienenerweiterungen nach Burgstädt und Mittweida sowie langfristig nach Hainichen, Olbernhau, Annaberg-Buchholz und Limbach-Oberfrohna. Ebenfalls in diesem Rahmen wird der Neubau eines Haltepunktes in Chemnitz-Küchwald untersucht.

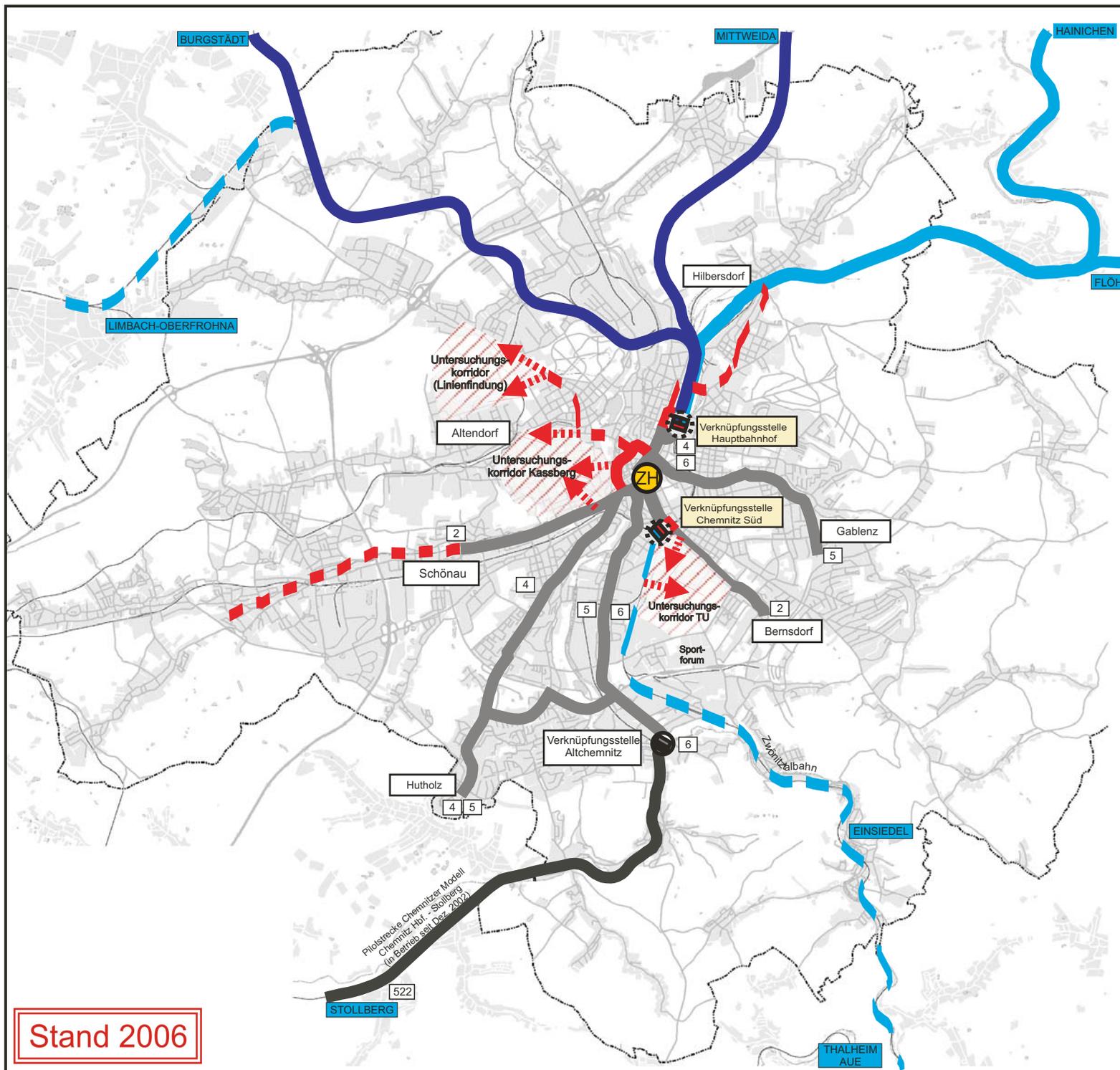
Als eine weitere Verknüpfungsstelle ist der Bahnhof Chemnitz-Süd vorgesehen. Die hier verlaufende Eisenbahnlinie Chemnitz – Aue (Zwönitztalbahn) soll durch die Verbindung mit der Stadtbahntrasse Bernsdorf umsteigefrei in das Stadtzentrum geführt werden.

Ein Neubau einer reinen Stadtbahnstrecke ist mittelfristig nicht geplant. Langfristig jedoch sind für den Kaßberg sowie das TU-Gelände Möglichkeiten der Stadtbahnanbindung zu untersuchen. Des Weiteren besteht eine Option zur Verlängerung der Trasse Schönau in Richtung Siegmars/ Reichenbrand. Hierfür sind in den nächsten Jahren separate Nutzen-Kosten-Untersuchungen unter Berücksichtigung der Konsequenzen des Stadtumbaus erforderlich.

Stadt Chemnitz Nahverkehrsplan

Angebotskonzept schienegebundener Verkehr inklusive "Chemnitzer Modell"

Karte 6



Bestehendes Streckennetz

- Chemnitzer Modell - Eisenbahnbetrieb
- Stadtbahn
- Verknüpfungsstelle zwischen Eisenbahn- und Stadtbahnnetz (Chemnitzer Modell)

Erweiterungen im Streckennetz

- Chemnitzer Modell - über Verknüpfungsstelle Hauptbahnhof - 1. Baustufe (Eisenbahnbetrieb)
- Chemnitzer Modell - über Verknüpfungsstelle Hauptbahnhof - 2. Baustufe (Eisenbahnbetrieb)
- Chemnitzer Modell - weitere Ausbaustufe (Eisenbahnbetrieb)
- Stadtbahn - Streckenerweiterung nach 2010
- Stadtbahn - optionale Streckenerweiterung
- Stadtbahn - Untersuchungsbereich zur Findung eines geeigneten Korridors für mögliche Streckenerweiterung
- geplante bzw. in Vorbereitung befindliche Verknüpfungsstelle zwischen Eisenbahn- und Stadtbahnnetz (Chemnitzer Modell)
- Zentralhaltestelle

Stand 2006

Pilotstrecke Chemnitzer Modell
Chemnitz-Hil. - Stollberg
(in Betrieb seit Dez. 2007)

Zur Erhöhung der Nachfragewirkung des Stadtbusnetzes sind folgende Aspekte ausschlaggebend:

- Neugestaltung unter der Maßgabe eines übersichtlichen und verständlichen Angebots;
- Stärkere Zuschneidung des Angebots auf die tatsächliche Nachfrage unter Berücksichtigung der künftigen Siedlungs- und Einwohnerentwicklung sowie Erschließung neuer Potentiale;
- Ausprägung einer klaren Linienhierarchie als Voraussetzung für eine bessere Abstimmung von Angebot und Bedarf;
- Bessere Koordinierung des Angebots zwischen Stadtbahn, Stadtbus und Regionalbus,
- Abbau von Parallelverkehren;
- Schaffung eines klaren Taktschemas unter Verwendung des 10-/(15-), 20-, 30- bzw. 60-Minuten-Taktes;
- Erhalt des gegenwärtigen Gesamtleistungsumfanges in Bezug auf die derzeit gefahrenen Kilometer, zugleich aber intern stärkere Gewichtungen entsprechend der Linienhierarchie.

Zur besseren Strukturierung der Produkte und Produktstandards wird das Busnetz untergliedert in:

- ein Hauptnetz;
- sonstige Linien mit Halt an der Zentralhaltestelle;
- ein peripheres Netz (alle nicht zum Zentrum führenden Linien).

Das Hauptnetz wird gebildet aus den nachfragestarken Buslinien 21, 31, 41, 51 sowie 62/72 und erfüllt die folgenden Kriterien:

- es bindet ca. 50% von Angebot und Nachfrage im gesamten Stadtbusverkehr;
- es erschließt wichtige Stadtteile ohne Stadtbahnanschluss;
- der angebotene 10-Minuten-Takt kann in den Hauptverkehrszeiten bedarfsgerecht verdichtet werden.

Aufgrund der sehr guten Nachfrage einerseits und der optimalen räumlichen Erschließungswirkung andererseits erfolgt eine Angebotsverdichtung unter weitgehender Beibehaltung des Linienweges. Die Angebotsverdichtung ist klar nachvollziehbar in den Fahrplänen zu dokumentieren und stetig zu fahren.

Angestrebtes Ziel ist es, auf den Hauptlinien 51 und 62/72 Nachfragewerte von jeweils mehr als 10.000 Einsteigern pro Linie und Werktag zu erreichen bzw. auf den Linien 21 und 31 zu stabilisieren. Zur Abdeckung der Nachfrage im Bereich Schönau/Siegmar und zur Erhöhung der Effektivität auf der Stadtbahnlinie 2 wird die Linie 41 ebenfalls als Hauptnetzlinie bis Reichenbrand weitergeführt.

Die sonstigen Linien mit Halt an der Zentralhaltestelle sind in der Qualität dem Hauptbusnetz sowie dem Stadtbahnnetz nachgeordnet und übernehmen die Erschließung weiterer Stadtteile mit einer geringeren Einwohnerdichte bzw. stellen in dicht besiedelten Stadtteilen eine Ergänzung zur Erschließung durch Stadtbahn- oder Hauptnetzlinien dar. Sie verkehren in der Regel in einem 20- bzw. 30-Minuten-Takt.

Das periphere Netz umfasst alle nicht ins Zentrum führenden Linien (Tangentiallinien). Es erschließt weitestgehend die Stadtteile in Randlage. Hier ist die Zubringerfunktion zur Stadtbahn stark ausgeprägt. Alle Linien verkehren in einem festen Taktschema (zwischen 20 und 60 Minuten).

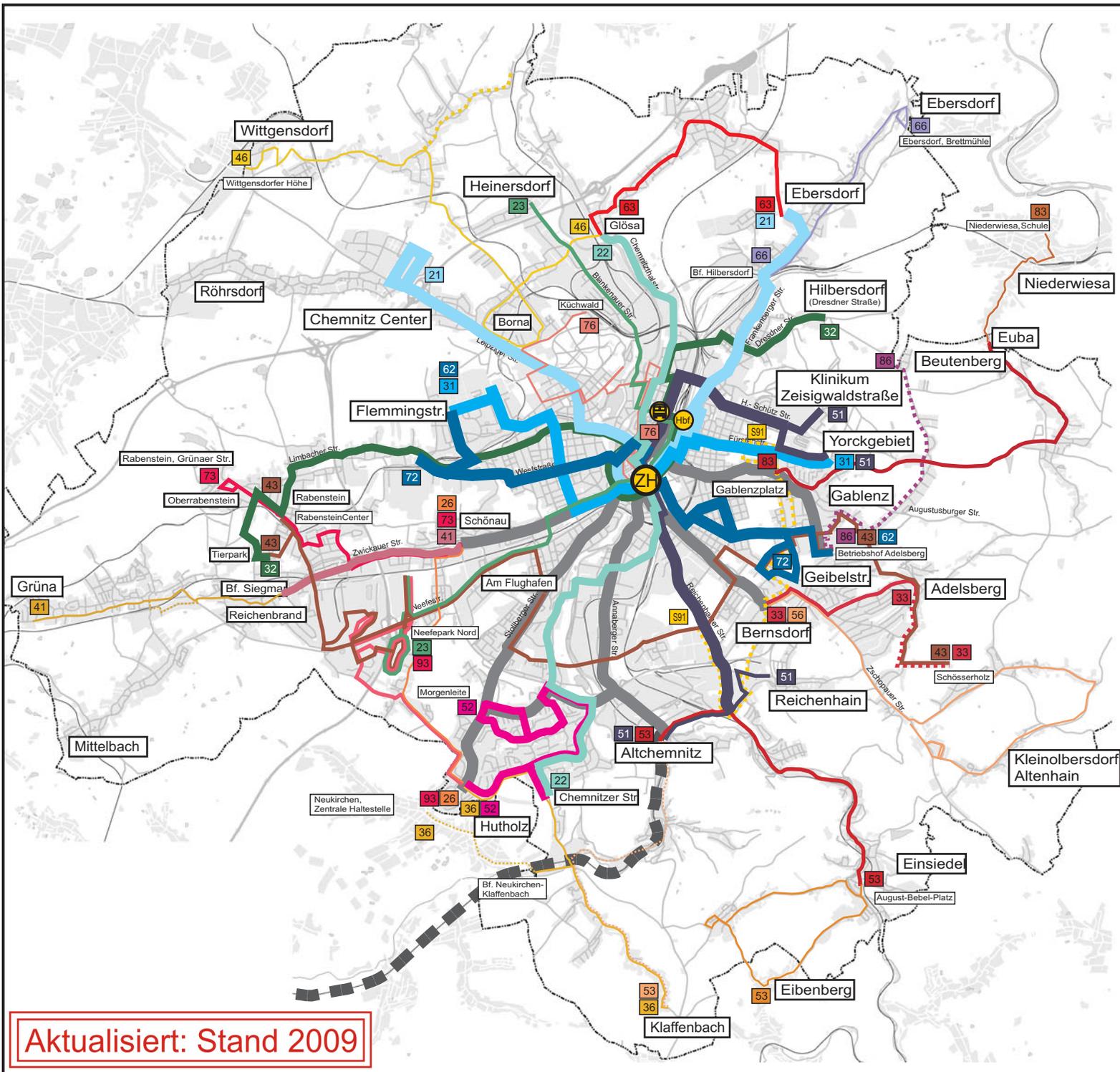
Das Angebotskonzept für das Busnetz stellt das Grundnetz dar. Dieses wird örtlich mit einem auf die Schulplanung abgestimmten Schulbuslinienangebot ergänzt.

Im Zeitraum von ca. 0.00 Uhr bis zum Beginn des Tagesverkehrs (ca. 4.00 Uhr) übernehmen täglich 8 Radiallinien, die in einem separaten Nachtnetz verkehren, die Bedienung der bevölkerungsreichen Stadtteile im 60-Minuten-Takt. Hier werden ausschließlich Busse eingesetzt; Stadtbahnen verkehren in dieser Zeit nicht.

Stadt Chemnitz Nahverkehrsplan

Angebotskonzept Busnetz

Karte 7a



- Hauptlinien (über Zentralhaltestelle)**
- 51 Reichenhain - ZH - Zeisigwaldstr./Yorkgebiet
 - 62/72 Flemmingstraße - ZH - Gablenz/Geibelstr.
 - 31 Flemmingstraße - ZH - Yorkgebiet
 - 21 Ebersdorf - ZH - Chemnitz Center

- Zusätzliche Linien über Zentralhaltestelle**
- 32 Rabenstein - Rottluff - ZH - Hilbersdorf
 - 22 Chemnitz Straße - ZH - Glösa
 - 23 Heinersdorf - Schloßteich - ZH - Neefepark

- Periphere Linien**
- 33 Bernsdorf - Adelsberg (Schösserh.)
 - 52 Hutholz - Vita Center - Morgenleite
 - 41 Schönau - Reichenbrand (- Gröna)
 - 43 Schösserholz/Gablenz - Am Flugh. - Rabenst.
 - 93 Neefepark - Hutholz - (Mauersbergerstr.)
 - 73 Schönau - Oberrabenstein
 - 83 Gablenzplatz - Euba (- Niederwiesa)
 - 53 Alchemnitz - Einsiedel (- Eibenberg)
 - 63 Ebersdorf - Glösa
 - 56 Bernsdorf - Altenhain/ Kleinobersdorf
 - 26 Schönau - Stelzendorf - Hutholz
 - 36 Hutholz - Klaffenbach
 - 46 Wittgendorf - Borna - Glösa
 - 66 Ebersdorf/Brettmühle - Max-Saupe-Straße
 - 76 ZH - Schloßberg - Klinikum Küchwald
 - 86, S91 Einzelne Fahrten im Schülerverkehr

- Sonstiges**
- Zentralhaltestelle
 - Hauptbahnhof
 - Busbahnhof (Konzentration Gelegenheits- und Reiseverkehr)
 - Stadtbahnnetz
 - Regionalverkehr (Stand: 14.06.2006)

- Taktdichte :**
(in der HVZ: Mo-Fr 6:00 - 18:00 Uhr, entsprechend der Balkenstärke)
- 10-Minuten-Takt
 - 20-Minuten-Takt
 - 30-Minuten-Takt
 - 60-Minuten-Takt
 - einzelne Fahrten (Schülerverkehr)

Aktualisiert: Stand 2009

Stadt Chemnitz Nahverkehrsplan

Angebotskonzept Nachtnetz

Karte 8

Nachtlinien (über Zentralhaltestelle)

Durchmesserlinien aus folgenden
Linienästen (ca. 60-min-Takt):

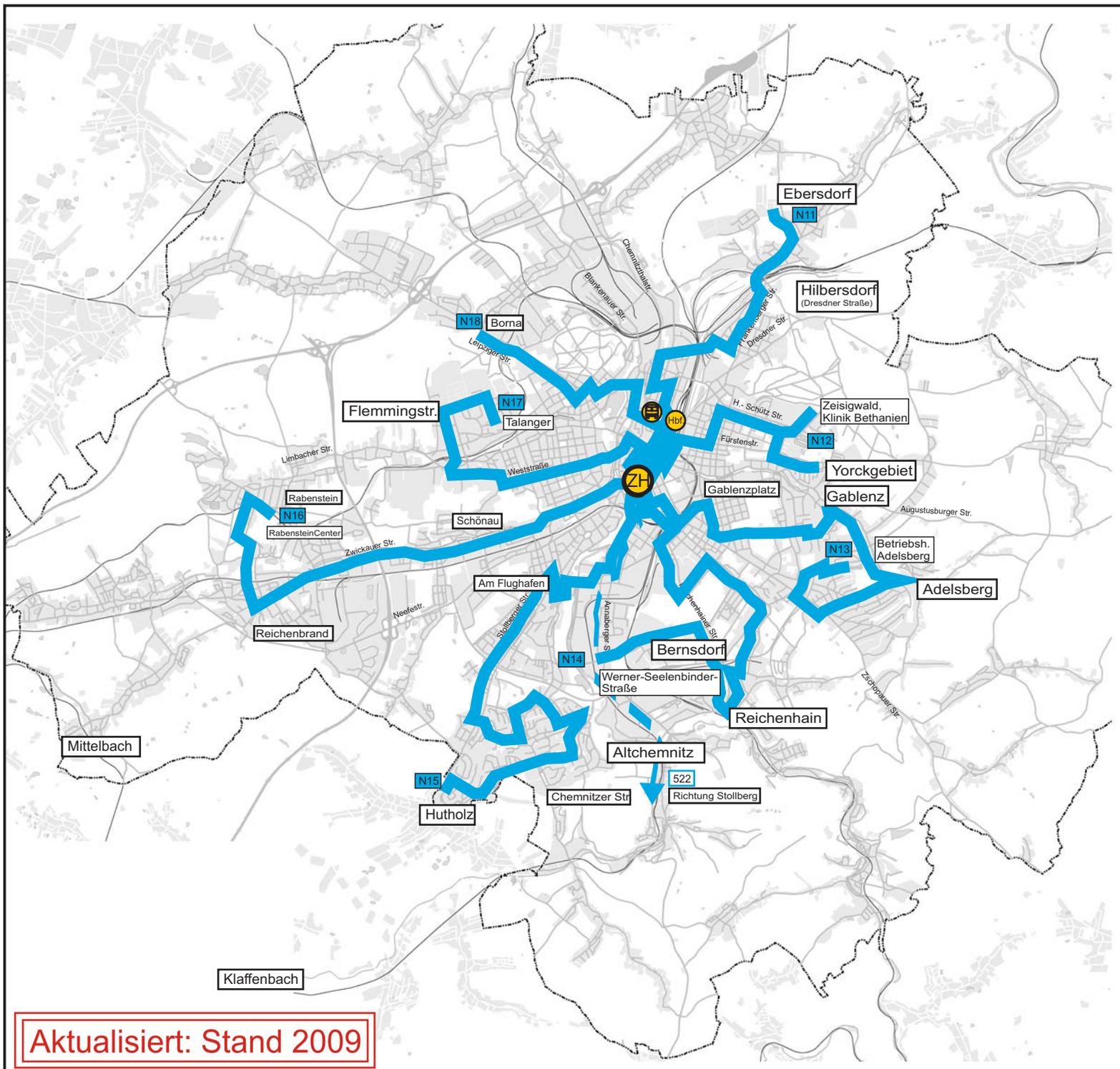
-  Ebersdorf - ZH
-  Yorkgebiet - Heinrich-Schütz-Str. - ZH
-  Adelsberg - Gablenz - ZH
-  Reichenhain - Bernsdorf - TU - ZH
-  Hutholz - Stollberger Str. - ZH
-  Rabenstein - Reichenbrand - ZH
-  Flemmingstraße - Kaßberg - ZH
-  Leipziger Straße - Schloßchemnitz - ZH

 Stollberg - Alchemnitz - ZH - Hbf.
(Bedingter Nachtbetrieb)

 Zentralhaltestelle

 Hauptbahnhof

 Busbahnhof
(Konzentration Gelegenheits-
und Reiseverkehr)



Aktualisiert: Stand 2009

STANDARDS UND QUALITÄT

Zur Erhöhung der Akzeptanz des Nahverkehrsangebotes werden Qualitätsstandards definiert. Diese sollen der Sicherung und Steigerung der Kundenzufriedenheit dienen. Hierzu werden nachfolgende Festlegungen getroffen:

Festlegungen zu Fahrzeugen

- eine weitgehende Barrierefreiheit ist sowohl durch einen hohen Anteil niederfluriger Fahrzeuge als auch die zunehmend barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen und der Informationsangebote zu sichern);
- möglichst 100%-ige Ausstattung der Fahrzeugflotte mit Niederflureinstieg und stufenfreiem Zugang zur Aufenthaltsfläche/Mehrzweckbereich (Sofern eine vollständige Niederflurigkeit nicht bei allen Fahrten gewährleistet ist, sind Niederflurfahrzeuge im Fahrplan auszuweisen.);
- weitestgehender Einsatz von Bussen mit Absenkfunktion (Kneeling);
- Ausweisung von Sitzplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen;
- Rollstuhlbeförderung in den Bussen (Rollstuhlklapprampe und Abstellbereich, Zulassung für mindestens 1 Rollstuhl bei Klein- und Midibussen, sonst für mindestens 2 Rollstühle je Fahrzeug (alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge);
- akustische Fahrgastinformationssysteme im Fahrzeug (Ansage der Haltestellen), und Durchsagemöglichkeit per Außenlautsprecher (Ansage Liniennummer und Fahrtziel);
- optische Fahrgastinformationssysteme außen und innen,
- Sicherung und Verbesserung der Sauberkeit in den Fahrzeugen,

Festlegungen zu Haltestellen

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Haltestellen für Fußgänger;
- Verringerung des Anteils an Straßenbahnhaltestellen mit Einstieg von der Fahrbahn
- behindertengerechte Gestaltung auf der Grundlage der „Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen im öffentlichen Verkehrsraum und an Haltestellen“ der Stadt Chemnitz;
- kontrastreiche und für Blinde ertastbare Oberflächengestaltung der Haltestellenbereiche (Blindenleitstreifen);
- gut lesbare und kontrastreiche Gestaltung der Fahrgastinformation an den Haltestellen,
- Sicherung und Verbesserung der Sauberkeit an den Haltestellen,

Festlegungen zum Betriebsablauf

- Sicherung und Steigerung der Pünktlichkeit und Fahrplantreue,
- Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit durch Reduzierung der Behinderungszeiten an Lichtsignalanlagen und beim Ausfahren aus Haltestellenbuchten,
- Einrichtung dynamischer Fahrgastinformationen und

Einsatz von Personal mit den notwendigen fachlichen und persönlichen Eignungen, insbesondere Kenntnisse der Beförderungs- und Tarifbestimmungen des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (VMS), verkehrsgeografische Grundkenntnisse (Ortskenntnis), sicherer Umgang mit der Fahrzeug-, Abfertigungs- und Kommunikationstechnik sowie fließenden Deutschkenntnissen.