

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
0	17.03.2016	vci	vci 1			Der NVP ist Stand 09/2015 --> was ist mit Änderungen ab dem Erstellungsdatum? - Vertragslaufzeiten (Linien etc) - RP 2016 --> liegt aus - 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose	nein		6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose nicht aufnehmen, da noch nicht veröffentlicht
1	04.01.2016	Sächsischer Landkreistages	Landkreistag1			Der Sächsische Landkreistag hat den Entwurf zur 3. Fortschreibung Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau 2016 – 2020 zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme		
2	06.01.2016	Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	PIR 1	10		Die Einführung eines Bildungstickets könnte dahingehend erleichtert werden, wenn man die Fahrausweise der Schüler in den Verbänden gegenseitig anerkennt.	Kenntnisnahme		
3	06.01.2016	Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	PIR 2	47		Auch der VVO plant die Einführung eines Busgrundnetzes gemäß dem PlusBus-Konzept des VMS. Eine einheitliche ÖPNV-Gestaltung in Sachsen nach einem bereits praktikablen Beispiel wird dabei als Vorteil gesehen	Kenntnisnahme		
4	13.01.2016	Landratsamt Leipzig	LL 1	20	Tabelle 3	Die Strecke Leipzig - Döbeln hat als Verbindungsfunktion auch MZ-MZ. Sie verbindet Grimma und Döbeln jeweils als Mittelzentrum. Ich bitte um entsprechende Ergänzung in der Tabelle.	ja	ergänzt	
5	13.01.2016	Landratsamt Leipzig	LL 2	47	Kap. 4.2	Der Landkreis Leipzig begrüßt, das avisierte PlusBus-Konzept. Jedoch sind der Name und das Logo durch den MDV geschützt. Der Standard im MDV bezüglich der Bedienung ist: 13-15 Fahrten Mo-Fr, 6 Fahrten Sa und 4 Fahrten So/F.	ja	Kap. 4.2 Mindestbedienungsstandards (Tabelle): - Taktverkehr an Mo-Fr (Regelfall: Stundentakt) - 13-15 Fahrtenpaare an Mo-Fr im Regelfall (Bedienungslücken nur in der NVZ 4-6 und 20-22 Uhr) - Samstag mindestens 6x vertaktete Fahrtenpaare - Sonntag/Feiertag mindestens 4x vertaktete Fahrtenpaare - Übergang zum SPNV in der Regel bei ca.10 Min 2-Stunden-Takt ist kein PlusBus  Kap. 4.2 PlusBus Produktprofil Tabelle 8: Bedienstandards: - Wochenend- und Feiertagsbedienung: o bedarfsgerecht vertaktetes Angebot o mindestens 6 (statt 3 am Wochenende) Fahrtenpaare Samstags o mindestens 4 (statt 3 am Wochenende) Fahrtenpaare Sonntag/Feiertags	gemäß MDV-Handbuch Pkt. 9.4.3  Kriterien des PlusBus MDV: - Taktverkehr an Mo-Fr (Regelfall: Stundentakt, in Ausnahmefällen und im Landesnetz Sachsen-Anhalt: 2h-Takt) von ca. 6 – 20 Uhr - 13-15 Fahrtenpaare an Mo-Fr im Regelfall (Bedienungslücken nur in der NVZ 4-6 und 20-22 Uhr) - Samstag mindestens 6x vertaktete Fahrtenpaare - Sonntag/Feiertag mindestens 4x vertaktete Fahrtenpaare - Übergang zum SPNV in der Regel bei ca.10min
6	18.01.2016	Städtebund Silberberg	Silberberg 1			Aus verschiedenen Gründen wird die Einstellung Thalheim - Zwönitz - Aue abgelehnt. Die Weiterentwicklung des Chemnitzer Modells auf dem Streckenabschnitt Thalheim -Aue, mindestens jedoch eine SPNV-Bereitstellung im Abschnitt Thalheim - Aue und eine erhöhte Taktung auf 60 Minuten, wird gefordert.	ja	Die im Entwurf explizit auf die Erzgebirgsstrecken beschränkte Prüfung der SPNV-Weiterbestellung wird aufgehoben. Statt dessen wird auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.
7	18.01.2016	Städtebund Silberberg	Silberberg 2			Forderung nach einem Durchbrechen des alten "Bundesbahneffekts, der lautet wenig Fahrgäste gleich Einschränkung der Leistung, dadurch noch weniger attraktiv, dadurch noch weniger Fahrgäste usw."	nein		Hierfür ist eine ausreichende Finanzierung erforderlich. Auch dann ist das Geld sinnvoll einzusetzen, d.h. SPNV nur dort, wo auch SPNV-würdige Nachfrage besteht.
8	18.01.2016	Städtebund Silberberg	Silberberg 3			Forderung einer Gleichbehandlung (Thalheim - Aue) mit anderen Strecken ("zweitstärkste Linie der Erzgebirgsbahn")	ja	Die im Entwurf explizit auf die Erzgebirgsstrecken beschränkte Prüfung der SPNV-Weiterbestellung wird aufgehoben. Statt dessen wird auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	Zwönitz - Aue ist der zweit schwächste Abschnitt nach ANA - Cranzahl; VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.
9	15.01.2016	MDV	MDV1			Die Angaben zu den Linien S5 und S5x sollten aktualisiert werden. Diese Linien haben zwischen Zwickau und Flughafen Leipzig/Halle sowie Halle seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 ihre Endpunkte in Halle (Saale) Hbf. bzw. Flughafen Leipzig/Halle getauscht.	ja	Pkt. 1.4.1.2 SPNV-Leistungen Tabelle 4: Detaillierte Angebotsdarstellung (Stand: Jahresfahrplan 2015) --> nach Tabelle 4 ergänzt: "In den Fahrplanjahren 2016 und 2017 finden im Knoten Halle umfangreiche Ausbaumaßnahmen statt. Wegen der damit verbundenen Einschränkungen der Infrastruktur müssen in diesem Zeitraum die Linien S 5X und S 5 die nördlichen Endpunkte in Halle (Saale) Hbf. bzw. Flughafen Leipzig/Halle tauschen. "	Es erfolgt im Text ein Hinweis auf die veränderten Linienführungen auf Grund der Baumaßnahmen im Raum Halle - Leipzig.
10	15.01.2016	MDV	MDV2	20	Tabelle 3	Hinsichtlich der Zuordnung der im SPNV bedienten Strecken (Tabelle 3) weisen wir darauf hin, dass die KBS 506 Leipzig - Döbeln auch die beiden Mittelzentren Grimma und Döbeln miteinander verbindet. Wir bitten um entsprechende Ergänzung.	ja	Eine entsprechende Ergänzung ist in Tabelle 3 erfolgt.	
11	15.01.2016	MDV	MDV3			Zwischen Colditz und Rochlitz verkehrt neben der VMS-Linie 666 die MDV-PlusBus-Linie 619, wengleich auf voneinander abweichenden Linienwegen. Es wird angeregt, dass zur verbesserten Nutzbarkeit zeitgleiche Abfahrten möglichst vermieden und eine wahlfreie Nutzbarkeit perspektivisch unter gegenseitiger Fahrausweisenerkennung ermöglicht werden.	ja		Wurde im Teil B - Mittelsachsen bearbeitet
12	15.01.2016	MDV	MDV4	32		Die Übersicht (Seite 32) weist die MDV-Linie 809 als landkreisgrenzenübergreifende Linie 809 aus. Diese Linie verkehrt im aktuellen Fahrplan nicht mehr im Bereich des VMS.	ja	als Fußnote ergänzt --> "ab 24.08.2015 verkehrt Linie nicht mehr im LK Mittelsachsen"	Auflistung wird jedoch belassen, da Datenbasis 2014/2015
13	15.01.2016	MDV	MDV5	37	Kap. 3	Die zusammenfassende Übersicht (2. Anstrich) sollte ergänzt werden: "... und Ausgestaltung des Kreisgrenzen überschreitenden ÖPNV im Verbundgebiet und mit Nachbar-Verkehrsverbänden/ -aufgabenträgern (entspricht den unter „Kooperation“ (S. 38)) ohnehin bereits genannten Prämissen.	Kenntnisnahme		
14	15.01.2016	MDV	MDV6			Der MDV begrüßt ausdrücklich, dass es auch im VMS-Gebiet aufgewertete Regionalbuslinien geben soll. Insbesondere die Verwendung der Produktbezeichnung <-> PlusBus wird von Seiten des MDV sehr unterstützt, da dies es ermöglicht, in einem größeren Raum dem Kunden ein einheitliches Produkt mit gleichem Namen und Inhalten anzubieten. Insbesondere der Samstags-Verkehr hat auf den PlusBus-Linien im MDV-Gebiet die bisher größten prozentualen Steigerungen gebracht. (+30 % Nachfrage im Mittel bei aufgestockten Linien). Im Sinne der Markenlogik empfehlen wir dringend, insbesondere am Samstag bei <-> PlusBus-Linien mindestens 6 vertaktete Fahrtenpaare anzustreben.	ja	siehe Nr. 5	Die Mindestbedienungsstandards des MDV werden übernommen, um die Schaffung einheitlicher Standards im Freistaat Sachsen zu erleichtern.
15	15.01.2016	MDV	MDV6			Über einen Design- und Markenrechtsvertrag stellt der MDV als Inhaber der Marke gern die kostenlosen Nutzungsrechte an der Marke <-> PlusBus zur Verfügung. Innerhalb dieses Vertrages würden auch die Mindeststandards für die Nutzung der Marke festgeschrieben.	ja	siehe Nr. 5	Die Mindestbedienungsstandards des MDV werden übernommen, um die Schaffung einheitlicher Standards im Freistaat Sachsen zu erleichtern.
16	15.01.2016	MDV	MDV6			Der vorliegende Entwurf des VMS-Nahverkehrsplans berücksichtigt nicht ganz vollständig diese ursprünglichen, für den markenrechtlich geschützten Begriff des „PlusBusses“ definierten Qualitätskriterien. Darüber hinaus wäre im Zusammenhang mit der Kommunikation das für den „PlusBus“ entwickelte Produktsignet zu verwenden. Hierzu sollten wir gemeinsame Abstimmungsgespräche führen.	ja	siehe Nr. 5	Die Mindestbedienungsstandards des MDV werden übernommen, um die Schaffung einheitlicher Standards im Freistaat Sachsen zu erleichtern.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopse Anhörung  
Teil A VMS

## Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
17	15.01.2016	MDV	MDV7	57	Kap. 4.4.4	In Kapitel „4.4.4 Mindesterschließung“ werden Haltestelleneinzugsbereiche je nach Verkehrsmittel und Lage der jeweiligen Haltestellen zwischen 300 m und 1000 m zu Grunde gelegt. Die angegebenen Radien entsprechen den in geläufigen Regelwerken (VDV Bedienungsstandards von 2001) empfohlenen Werten. Mit Blick auf die demographische Entwicklung und die gewachsene Konkurrenzsituation gegenüber dem (motorisierten) Individualverkehr sehen wir für unsere eigenen Planungen diese Radien aus zeitgemäßer Sicht teilweise zu groß an und gehen fallweise von geringeren Werten aus.	Kenntnisnahme		
18	15.01.2016	LASuV	LASuV1			Das LASuV verweist auf die rechtliche Prüfung durch die Landesdirektion. Es wird ausdrücklich keine Stellungnahme und keine Zustimmung zum NVP gegeben. Das LASuV als Genehmigungsbehörde bewertet die Nahverkehrsplanung nicht.	Kenntnisnahme		
19	15.01.2016	Gemeinde Breitenbrunn/Erzg.	Breitenbrunn 1			SPNV Linie RB 95 Zwickau - Aue - Johanngeorgenstadt: Diese Zugverbindung hat sich im Stundentakt bewährt. Die Möglichkeit, die Fahrt auch nach Tschechien auszudehnen und die Nutzung der Bahn generell für die Studentenschaft der Studienakademie Breitenbrunn, als auch für den grenzüberschreitenden Tourismus bis in den Karlsbader Raum ist aus heutiger Sicht unentbehrlich.	Kenntnisnahme		
20	27.01.2016	Tourismusverband Erzgebirge e.V.	TVE1	55	Kapitel 4.4.2	Bedienzeiträume: Genau die sog. NVZ ist die Zeit, die für den Bereich Tourismus von großer Bedeutung ist. Das Thema Tourismus wird in Tabelle 10 bei NVZ jedoch nicht mal erwähnt. Dies ist zu ergänzen. Bei der Verkehrszeit Samstag/Sonntag/Feiertag wir vermerkt, dass diese gekennzeichnet ist durch geringere Nachfrage und im Wesentlichen spontanen Freizeitverkehr, Ausflugsverkehr als auch geringen Anteil Berufsverkehr beschreibt. Die Nachfrage könnte hier wesentlich gesteigert werden durch ein adäquates, regelmäßiges Angebot. Das Wort „spontan“ ist in diesem Zusammenhang bitte grundsätzlich zu streichen, denn es geht um allgemeine touristische und Freizeitverkehre.	ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>gekennzeichnet durch geringere Nachfrage, beschreibt im Wesentlichen von witterungsbedingt teilweise erheblichen Schwankungen unterliegenden Tourismus- und Freizeitverkehr, Ausflugsverkehr als auch geringen Anteil Berufsverkehr</li> </ul>	
21	27.01.2016	Tourismusverband Erzgebirge e.V.	TVE2	79	Kapitel 4.5.6	Regionale Erschließungslinien: Hier wird im zweitletzten Absatz darauf hingewiesen, dass Schmalspurbahnen eine touristische und kulturelle Bedeutung besitzen und in den verschiedenen ländlichen Regionen zudem einen Beitrag leisten im Schienenpersonennahverkehr. Sie bilden ein Alleinstellungsmerkmal und erhöhen die touristische Gesamtattraktivität. Dies betrifft jedoch nicht nur die Schmalspurbahnen, sondern „historische Eisenbahnen“ im Allgemeinen. Auch wenn in diesem speziellen Fall der ZVMS Aufgabenträger der Fichtelbergbahn ist, sollten der Vollständigkeit halber auch das Gesamtangebot an historischen Eisenbahnen im Betrachtungsgebiet erwähnt werden (z.B. EAB, Preßnitztalbahn,...).	nein	Nach zwei Leerzeilen nach dem Text zur KBS 518 neuen Absatz eingefügt: "Weitere Schmalspurbahnen und andere touristische Bahnen stellen ein exklusives touristisches Potenzial dar. Sie sind kein Bestandteil des Nahverkehrsplanes."	
22	27.01.2016	Zweckverband ÖPNV Vogtland	ZVV1			Die Linien VL 1 und VL 2 werden unter Punkt 4.5.6 zukünftig der Kategorie „regionale Erschließungslinien“ zugeordnet. Diese Kategorie bildet das Einsparungspotenzial im Fall von Mittelkürzungen. Für die Linie VL 1 ist das nicht relevant, da der VMS nicht mitfinanziert. Für die Linie VL 2 besteht eine gewisse Relevanz, da der VMS die Abschnitte Zwickau Zentrum — Zwickau Hbf. sowie Werdau Bogendreieck Zwickauer Spitze — Werdau — Werdau Bogendreieck Neumarker Spitze finanziert. Die geschlossene Vereinbarung läuft zwar bis 2027 und kann nur aus wichtigem Grund gekündigt werden, fehlende Finanzmittel wäre wohl einer.  Wenn der ZVV die Linie VL 2 Abschnitt Zwickau Zentrum — Werdau - Plauen als Bestandslinie bis 2027 definiert (diese Klassifizierung soll ja erfolgen), sollte dies unter Punkt 4.5.6 mit aufgenommen werden / Tabelle 15 Zeile VL 2 Spalte SPNV — Konzept „Linie gehört zum ZVV Bestandsnetz“	ja	Die Passage wird dahingehend umformuliert, dass auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen wird. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.
23	31.01.2016	Bürger	Bürger 1	78		Statt die Erzgebirgsbahn zu opfern (Seite 78 Bus statt Bahn; NVP), muss der VMS die knappen Regionalisierungsmittel des Bundes zukünftig fast ausschließlich für die Bestellung von SPNV-Nahverkehrszügen ausgeben. Dieser neue Grundsatz muss in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden! Keine neuen Studien und Gutachten!	nein		Die vom ZVMS nicht für die Bestellung von SPNV-Leistungen verwendeten Mittel werden überwiegend für notwendige und verkehrlich sinnvolle Investitionen zur Verbesserung der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des SPNV verwendet.
24	31.01.2016	Bürger	Bürger 2	90		Nach 2020 geplante Großprojekte (Limbach-Oberfrohna 100 Millionen €, Niederwiesa 37 Millionen €) sofort auf Eis legen - auch die Planung (S. 90 unten - Projekte aufgeben)! Der VMS hat nach 2020 kein Geld für das Fahren zusätzlicher Straßenbahnen. Auch nach 2020 sind die Eisenbahnstrecken ins Erzgebirge zu erhalten!	nein		Die vom ZVMS nicht für die Bestellung von SPNV-Leistungen verwendeten Mittel werden überwiegend für notwendige und verkehrlich sinnvolle Investitionen zur Verbesserung der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des SPNV verwendet.
25	31.01.2016	Bürger	Bürger 3	78		Der erst in letzter Minute aufgenommene Text im 1. und 2. Absatz auf S. 78 muss ersatzlos gestrichen werden! Dieser Absatz soll nur das Alibi für die um bis zu 75% reduzierte Bestellung im Dieselnetz Erzgebirge ab 2018 sein. Das Dieselnetz Erzgebirge benötigt 2 Millionen Zugkilometer wie bisher. Einsparvorschläge siehe unter Punkt 1.	ja	Die Passage wird dahingehend umformuliert, dass auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen wird. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.
26	01.02.2016	Stadt Frankenberg	Frankenberg 1				Kenntnisnahme		
27	04.02.2016	Stadt Lößnitz	Lößnitz 1			Die dem Nahverkehrsplan zugrundeliegenden Erhebungen stammen aus der Zeit von 2014 und davor. Sie sind augenscheinlich obsolet, da sie weder die maßgeblichen Fahrgastzahlen, welche aktuell seitens der DB RegioNetz Verkehrs GmbH - Erzgebirgsbahn vorliegen, noch die momentan bestehende Notwendigkeit der Beförderung von Asylbewerbern, aber ebenso wenig Oberregional bedeutsame Infrastrukturmaßnahmen, wie beispielsweise den Neubau des Sparkassen-Erzgebirgsstadions in Aue, berücksichtigen.	ja		Die SPNV-Nachfragedaten von 2015 wurden ergänzt.
28	04.02.2016	Stadt Lößnitz	Lößnitz 2			Nach Aufführung mehrerer Gesichtspunkten (Querschnittsbelegung, Takt, Bevölkerungsentwicklung, Barrierefreiheit, Stadionumbau, Asylbewerberzahlen, übergeordnete Planung, Freie Presse Recherchen) kommt man zu dem Fazit, dass die bereits einmal betrachtete Variante der Angebotsausweitung SPNV mit einer Takterhöhung im Bereich zwischen Thalheim und Aue auf 60 Minuten die zu favorisierende Lösung ist.	ja		VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Dabei wird auch eine Variante mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Aue untersucht.
29	04.02.2016	Stadt Lößnitz	Lößnitz 3			Die Anlagen zum Nahverkehrsplan berücksichtigen nicht das aktuelle Passagieraufkommen, wie sich aus der Mitteilung der Erzgebirgsbahn ergibt. Hauptursache eines bis 2014 bestehenden Nachfragedefizites ist somit die ungünstige Taktung auf 2 Stunden gewesen. Die pauschal genannte weitere Möglichkeit eines mangelnden Pendlerpotentials ist im Rahmen des Nahverkehrsplanes selbst widerlegt worden (s. Anlage 5 zur Fortschreibung Nahverkehrsplan 2016-2020: Erzgebirgskreis). Dieses Potential muss jedoch durch eine attraktive Taktung abgeschöpft werden. Dies bestätigt auch die von der Erzgebirgsbahn mitgeteilte positive Tendenz der Fahrgastzahlen ab 2015.	ja		VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Dabei wird auch eine Variante mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Aue untersucht.
30	04.02.2016	Stadt Lößnitz	Lößnitz 4			Es erscheint nicht stimmig, zunächst die Taktung auf dem Abschnitt Thalheim-Aue im zeitlichen Abstand von 2 Stunden äußerst unattraktiv zu gestalten, um im nächsten Schritt die daraus denklösig resultierende Folge einer verringerten Nachfrage als Hauptargument für eine Streckenschließung heranziehen zu wollen.	Kenntnisnahme		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
31	04.02.2016	Stadt Lößnitz	Lößnitz 5			Der Nahverkehrsplan bezieht sich im Hinblick auf die getroffenen Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung auf die 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose (Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau 3. Fortschreibung – Einzeldarstellung Teil A - Allgemeine Rahmenbedingungen, Nr. 1.3.2 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung). Diese Feststellung im Nahverkehrsplan ist zwischenzeitlich ebenfalls obsolet. Laut aktuellem Bericht der Freien Presse (Freie Presse, Auer Zeitung vom 29.01.2016) gehe aus der noch unveröffentlichten 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung hervor, dass sich der demografische Wandel deutlich langsamer vollziehen werde, als bisher angenommen	Kenntnisnahme		Da die genannte 6. Reg. Bev.prognose noch nicht veröffentlicht ist und auch keine Vorveröffentlichungen vorgenommen wurden und generell nicht vorgenommen werden (Aussage StaLA), konnte die Prognose nicht als Grundlage des NVP heran gezogen werden.
32	04.02.2016	Stadt Lößnitz	Lößnitz 6			Unter Zugrundelegung der nachgewiesenen touristischen Nutzung der Bahnstrecke ist die Aussage des Nahverkehrsplanes auf Seite 10 unter Punkt A.1.1.3., wonach allgemeiner Investitionsbedarf bei der Verknüpfung der Verkehrsträger, insbesondere zwischen Schiene und Rad gesehen wird, von richtungsweisender Bedeutung. Für den Radtourismus, der mit der Etablierung eines grenzüberschreitenden Fernradweges eine deutliche Aufwertung erfahren hat und der deshalb mit einer signifikant steigenden Nutzerzahl rechnen kann, ist die Bahnverbindung Chemnitz-Aue von elementarer Bedeutung, da ein Schnellbus für Radfahrer offensichtlich keine adäquate Alternative darstellt.	Kenntnisnahme		
33	04.02.2016	Stadt Lößnitz	Lößnitz 7			Die Schnellbusverbindung stellt im Übrigen keinerlei Ersatz für die aktuell bestehende direkte Verbindung der Bergstadt Lößnitz zum Oberzentrum Chemnitz dar. Schließlich führt der Nahverkehrsplan auf den Seiten 39,40 unter Punkt A.3.2. die Beachtung ökologischer Aspekte als besonderes Ziel auf. Der Erhalt der bereits bestehenden Bahnstrecke Chemnitz-Städtebund „Silberberg“ verdient auch vor diesem Hintergrund den Vorzug gegenüber der Finrtigung einer weiteren (Schnell-)Busverbindung.	Kenntnisnahme		
34	04.02.2016	Stadt Lößnitz	Lößnitz 8			Aktuell liegen Stellungnahmen von Behindertenverbänden vor, welche darauf hinweisen, dass aufgrund der schon erfolgten umfangreichen Sanierung der Bestandsstrecke Chemnitz-Städtebund „Silberberg“ eine sehr gute Nutzbarkeit der Bahnverbindung durch behinderte Menschen, insbesondere Rollstuhlfahrer, gegeben ist. Eine Busverbindung gleich welcher Art stelle für diese Bevölkerungsgruppe überhaupt keine Alternative dar. Jeder Mensch hat ein Anrecht auf Teilhabe am ÖPNV. Der aktuelle vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplanes berücksichtigt auch diesen Punkt nicht.	Kenntnisnahme		Dies ist nicht korrekt, die Belange der Menschen mit Behinderung sind im NVP berücksichtigt. Die aufgeführte Busverbindung ist als PlusBus geplant. Dieser unterliegt den Vorschriften zur Barrierefreiheit. Die Zuwegung zum Bahnhof Aue entspricht bis dato nicht den Anforderungen. Der barrierefreie Umbau Bahnhof Aue wird 2016 abgeschlossen.
35	04.02.2016	Stadt Lößnitz	Lößnitz 9			Wenn über das „Chemnitzer Modell“ hinaus eine Aufrechterhaltung des SPNV bis Zwickau erfolgt, kann die Bahnverbindung in jedem Falle auch bis Aue und damit in das Zentrum des Städtebundes „Silberberg“ bestehen bleiben. Dies gilt umso mehr, als im letzten Jahrzehnt durch die Erzgebirgsbahn erhebliche Investitionen in Millionenhöhe in den Ausbau des Schienennetzes und den Umbau des Bahnhofes Aue vorgenommen wurden und zukünftig auch noch geplant sind.	Kenntnisnahme		VMS führt ergebnisoffene Prüfung und Bewertung aller Strecken im VMS durch
36	04.02.2016	Stadt Lößnitz	Lößnitz 10			Die Ermittlungen, welche dem Nahverkehrsplan zugrunde liegen, berücksichtigen weder die aktuell bestehende Situation der hier ankommenden Asylbewerber, noch die Tatsache, dass mit dem Neubau des Sparkassen-Erzgebirgsstadions in Aue aufgrund der dann erhöhten Attraktivität und Kapazitätssteigerung von einem Zuwachs der Zuschauerzahlen auszugehen sein wird. Asylbewerber erfragen bei ihrer Ankunft regelmäßig den nächsten Einstiegspunkt einer Bahnverbindung. Dabei ist die SPNV-Strecke Aue-Chemnitz von besonderer Bedeutung, da sich in Chemnitz auch die maßgeblichen Behörden befinden. Der Intention, die Zuschauerzahlen zu Heimspielen des FC Erzgebirge Aue zu erhöhen, mindestens zu stabilisieren, liefe die Aussicht der Einstellung der Bahnverbindung Chemnitz-Aue offensichtlich zuwider. Die Schaffung einer modernen Sportstätte sollte im Gleichlauf mit der Beibehaltung, besser einem Ausbau, der vorhandenen Infrastruktur, insbesondere im Bereich des SPNV erfolgen.	nein		Eine SPNV-Anbindung wird nicht für ein alle zwei Wochen stattfindendes Fußballspiel aufrecht erhalten. Darüber hinaus ist der Spielort Aue über die Verbindung Zwickau - Aue - Johanngeorgenstadt mit SPNV erschlossen.
37	04.02.2016	Stadt Lößnitz	Lößnitz 11			Die gegenüber der Bevölkerung des Freistaates Sachsen getroffenen Aussagen für die zukünftige Entwicklung der Infrastruktur unserer Heimat sollten Richtschnur sein bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes des Verkehrsverbundes Mittelsachsen. Die Aussicht des aktuell vorliegenden Nahverkehrsplanes des VMS, die Eisenbahnverbindung Oberzentrum Chemnitz - Mittelzentrum „Silberberg“ nicht mehr auszuschreiben, steht offensichtlich im eklatanten Widerspruch zum Strategiekonzept Schiene des Freistaates Sachsen. Der Nahverkehrsplan ist deshalb anzupassen.	Kenntnisnahme		
38	04.02.2016	Oelsnitz/Erzg.	Oelsnitz 2			Es wird angeregt, den ehemaligen Haltepunkt „Mitteloelsnitz“ der City-Bahn, zusätzlich zum neuen Standort mit der Maßgabe der (Neu)Errichtung auf der der Stadt zugewandten Gleisseite zu reaktivieren. Dies ermöglicht einen kurzwegigen Zugang zur Stadtmitte, von dem vor allem die Bewohner des ca. 100 m entfernten Seniorenheimes sowie die Patienten und Besucher des ebenfalls nur ca. 100 m entfernten Ärztehauses (Fachärzte u.a. für Innere Medizin, Psychiatrie, Kindermedizin, Allgemeinmedizin, Apotheke, Physiotherapie) sowie die Besucher der Oelsnitzer Stadthalle (ca. 600 Personen Fassungsvermögen) profitieren.	ja		Im Kapitel 4.6.3.1 Chemnitzer Modell Stufe 5 werden Maßnahmen für die Bestandsstrecke benannt, u.a. neuer Hp Wohnanlage Mitteloelsnitz an dieser Stelle
39	05.02.2016	RVE	RVE 1	17	17	im Kartenmaterial sind Eisenbahnstrecken dargestellt, die nicht mehr zum Bestand gehören dürften (Lugau, Brand-Ebisdorf, Rochlitz)	ja	Abbildung 4: angepasst und Strecke Cranzahl – Bärenstein – Staatsgrenze D/CZ mit Vermerk "Cranzahl - Vejprty saisonales Fahrplanangebot ab Dezember 2015" im Text 1.4.1.1 Kategorisierung des SPNV-Netzes: Strecke Cranzahl – Bärenstein – Staatsgrenze D/CZ (Einstellung des SPNV 14.12.2014) mit Vermerk "ab Dezember 2015 erfolgt ein eigenwirtschaftliches saisonales Fahrtenangebot nach Vejprty"	
40	05.02.2016	RVE	RVE 2	30		Anzahl MA ist nur bedingt vergleichbar (RVE z. B. in Werkstätten Vertragspartner MAN)	ja	vci: Mit Fussnote vermerkt.	
41	05.02.2016	RVE	RVE 3	53		Worin besteht bei der Linie 251 Bedarf?	Kenntnisnahme		Fahrtshäufigkeit Li. 152 und 251 erfüllt an allen Tagen die Mindestbedienung PlusBus zwischen Lichtenstein und C-Schönau, aber fehlende Taktung und Netzverknüpfung
42	05.02.2016	RVE	RVE 4	Anlage 5	Aufbau Haltestellenkataster	wurde für ERZ durch RVE bereits erarbeitet und liegt im Verkehrsunternehmen vor	ja		im Text unter 4.1.2 Voraussetzungen und Zielstellungen (Barrierefreiheit im ÖSPV) enthalten "Die Erhebung des Haltestellenbestands und der entsprechenden Ausstattung selbiger wird als Prüfauftrag in den NVP aufgenommen, ..."
43	05.02.2016	RVE	RVE 5	Anlage 9	SPNV Netz 2020	Abhängigkeit von Prüfergebnissen ist nicht dargestellt	nein		Darstellung des Zielkonzeptes; Abhängigkeit von Prüfergebnis zum Abschnitte Thalheim - Aue ist dargestellt, weitere Prüfungen (Prioritätenliste) werden erst nach Beschluss des NVP durchgeführt

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
44	05.02.2016	RVE	RVE 5	Anlage 9	SPNV Netz 2020+	Abhängigkeit von Prüfergebnissen ist nicht dargestellt	nein		Darstellung des Zielkonzeptes; Abhängigkeit von Prüfergebnis zum Abschnitte Thalheim - Aue ist dargestellt, weitere Prüfungen (Prioritätenliste) werden erst nach Beschluss des NVP durchgeführt
45	09.02.2016	Stadt Hainichen	Hainichen 1		CM/ PlusBus	Bei der Gestaltung der PlusBus-Fahrpläne sollte besonders auf kurze Wartezeiten an den Umstiegspunkten zur Anbindung an die Linie C 15 des Chemnitzer Modells geachtet werden.	Kenntnisnahme		Hainichen ist VP 1. Ordnung; maximal zulässige Übergangszeit von 15 Minuten an ausgewiesenen Verknüpfungspunkten ist in Rahmenplanung unter Pkt. 4.4.5 benannt
46	09.02.2016	Stadt Hainichen	Hainichen 2		CM/ PlusBus	Im Rahmen der Nutzung des Chemnitzer Modells (Linie C 15) sollten die Fahrgastzahlen stundengenau ermittelt und analysiert werden. In Abhängigkeit vom Ergebnis sollte besonders eine Verdichtung des Linientaktes in den Früh- und Nachmittagsspitzenstunden von 60 min auf 30 min sowie die Schaffung eines weiteren Haltepunktes zwischen Dittersbach und Hainichen zur Erschließung des Hainichener Stadtteiles Berthelsdorf und der Ortschaft Gersdorf/Falkenau geprüft werden.	nein		Eine Verdichtung des Taktes der Linie C 15 in den Früh- und Nachmittagsspitzenstunden von 60 min auf 30 min ist derzeit nicht finanzierbar; Die Schaffung eines weiteren Haltepunktes zwischen Dittersbach und Hainichen wird separat untersucht (Nachfragepotentiale, Kosten etc.).
47	10.01.2016	Stadt Augustusburg	Augustusburg 1		3. Ziele und Leitbild Standards im OePNV Integrierte Gestaltung der OePNV-Vernetzung	Ergänzung um folgenden Inhalt: Das ÖPNV-Gesamtsystem wird so gestaltet, dass Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln gesichert bzw. hergestellt werden. Dazu sind die Busfahrpläne in der Fläche 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.	ja	Das ÖPNV-Gesamtsystem wird so gestaltet, dass Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln gesichert bzw. hergestellt werden. Dazu sind die Buslinien 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.	
48	11.02.2016	mofair e.V.	mofair 1		SPNV Erzgebirgsbahn	Ich darf zusätzlich darauf hinweisen, daß es auch aus Sicht von mofair e.V., dem Verband der nicht bundeseigenen Schienenpersonenverkehrsunternehmen (www.mofair.de), keine zielführende Lösung ist, wenn einerseits eine stärkere Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene auf europäischer, auf Bundes- und auf Landesebene gefordert wird und gleichzeitig Schienenverkehr abbestellt wird. Infrastrukturen lassen sich auch nur erhalten, wenn der Betrieb wenigstens Kostendeckung erwirtschaftet. Mit der geplanten Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße am Erzgebirgskamm wird nur einer Verlagerung der Fahrgäste aus Zug und Bus in den Pkw bewirkt werden, mit massiver Schäden für Umwelt und Natur, für die Eisenbahninfrastruktur und für den Eisenbahnverkehr.	Kenntnisnahme		
49	11.02.2016	Gemeinde Tannenberg	Tannenberg 1	S. 78	erste beide Absätze	Streichung der ersten beiden Absätze auf Seite 78 1. Aus Sicht der Gemeinde Tannenberg hat die Erhaltung der Linien der Erzgebirgsbahn oberste Priorität, da sie ein unverzichtbarer Bestandteil in den Bereichen Tourismus, Umweltschutz, sowie Schüler- und Pendlerverkehr sind. Der durchgängige Anschluss der Fichtelbergbahn als touristischer Schwerpunkt an das überregionale Schienennetz ist auch zukünftig abzusichern. Außerdem ist damit zu rechnen, dass zukünftig die Bedeutung der Bahn für die Integration von Flüchtlingen zunimmt, da dieser Personenkreis in der Regel über kein eigenes Fahrzeug verfügt.	ja	Die Passage wird dahingehend umformuliert, dass auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen wird. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS
50	11.02.2016	Gemeinde Tannenberg	Tannenberg 2			2. Die Einstellung des Schienenverkehrs im Erzgebirge – wie auf Seite 78 angedacht – würde die Verkehrssituation auf den engen Straßen des Erzgebirges weiter verschlechtern. Dies entspricht in keiner Weise einer nachhaltigen Entwicklung unserer Region. Die Verlagerung des Personenverkehrs von der Schiene auf die Straße widerspricht letztlich auch den klimapolitischen Zielen der Bundesregierung.	nein		Die klimapolitischen Vorteile des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sind umso größer, je höher die Auslastung der Verkehrsmittel ist. Eine Verlagerung von sehr gering ausgelasteten Diesel-Triebwagen auf Regionalbusse widerspricht demnach nicht den klimapolitischen Zielen.
51	11.02.2016	Gemeinde Tannenberg	Tannenberg 3			3. Regionalisierungsmittel des Bundes sollten deshalb vorrangig für die Bestellung von SPNV-Leistungen auf der Schiene eingesetzt werden, damit auch in der Erzgebirgsregion die Fahrgastzahlen gehalten bzw. weiter ausgebaut werden können.	Kenntnisnahme		Der NVP hat keinen Einfluss auf die Verteilung der Mittel innerhalb des Freistaates Sachsen.
52	11.02.2016	Glauchau, Stadt	Glauchau 1	S. 22	Chemnitzer Modell/ Citybahn	Die Verlängerung der Pilotstrecke Chemnitz - Stollberg über das Gewerbegebiet Stollberger Tor und die Einbindung in die Strecke Stollberg - St. Egidien werden begrüßt. Damit sollte auch eine Anbindung der Stadt Glauchau über die Strecke Stollberg - St. Egidien - Glauchau gewährleistet werden.	Kenntnisnahme		
53	11.02.2016	Glauchau, Stadt	Glauchau 2	S. 22	Linie RB 37 Gößnitz - Glauchau	Über derzeit bis zum Dezember 2016 lautende Verkehrsvertrag zwischen der ZVMS und der EGB über die Erbringung der Leistungen auf der Landesgrenzen überschreitenden Linie RB 37 Gößnitz - Glauchau soll unbedingt fortgeführt werden. Das durch die Überlagerung mit dem RE 1 TH derzeit vorhandene stündlichen Angebot zwischen Glauchau und Gößnitz soll dadurch erhalten bleiben. Die Verbindung nach Gößnitz ist eine sehr wichtige Verbindung für Fahrgäste aus Glauchau und dem Glauchauer Umland, da sie über die Linien S 5X/ S 5 eine Anbindung an den Ballungsraum Halle-Leipzig und eine Verbindung zum ICE-Knoten Leipzig Hauptbahnhof sowie zum Flughafen Leipzig/Halle gewährleistet. Auf die regionale Bedeutung der Strecke Glauchau - Gößnitz weist der Entwurf bereits hin.	Kenntnisnahme		
54	11.02.2016	Glauchau, Stadt	Glauchau 3	S. 67	Sachsen-Franken-Magistrale	Wir schließen uns der Feststellung bzw. Forderung an, dass die Verknüpfungen der auf den Bahnhof Glauchau zulaufenden SPNV-Strecken mit den Linien der „Sachsen-FrankenMagistrale“ zu gewährleisten sind.	Kenntnisnahme		
55	15.02.2016	Regionalbus Leipzig	RL 1			Grundsätzliches Interesse an der Ausgestaltung der Knoten.	Kenntnisnahme		
56	15.02.2016	Regionalbus Leipzig	RL 2		PlusBus	Sie nehmen das Konzept des PlusBus auf und sehen es für eine Vielzahl von Buslinien innerhalb des ZVMS vor. Angrenzend an die Linien unseres Unternehmens betrifft diese Aufwertung die Buslinien - 628 Geithain - Rochlitz — Waldheim, - 629 Glauchau — Penig — Narsdorf — [Rochlitz — Geithain] - 682 Mittweida — Rochlitz der REGIOBUS Mittelsachsen GmbH. An den Knoten in Rochlitz, Hartha und Leisnig sind dazu verbundübergreifende Verknüpfungen mit unseren Linien anzustreben.	Kenntnisnahme		Die 3 genannten Orte (Rochlitz, Hartha und Leisnig) sind im NVP MSN als Verknüpfungspunkt benannt. Dort werden auch die relevanten Linien mit fahrplantechnologischer Verknüpfung an den Verknüpfungspunkten aufgeführt. (vgl. 6.2.4 Tabelle 17)
57	15.02.2016	Regionalbus Leipzig	RL 3		Sachsenmagistrale	Im Zuge des Ausbaus der Bahnstrecke Leipzig — Altenburg — Zwickau / Plauen - Hof (Sachsenmagistrale) sind außerhalb des Raumes des ZVMS die guten Verknüpfungsbedingungen zwischen der S-Bahn Linie S5 / S5X und unseren Buslinien 101 sowie PlusBus Linie 144 zu beachten. Mögliche Fahrzeitanpassungen sollten von daher Rücksicht auf die bestehenden Verknüpfungen von und zu den genannten Buslinien am Bahnhof Böhlen nehmen.	Kenntnisnahme		
58	15.02.2016	Regionalbus Leipzig	RL 4		ABS C-L	Mit dem geplanten Ausbau der Bahnstrecke Leipzig — Bad Lausick — Geithain - Chemnitz bis 2025 sind außerhalb des Raumes des ZVMS aus unserer Sicht die Anschlussbeziehungen zwischen Bahn und Bus am Bahnhof Bad Lausick insgesamt zu verbessern. Eine hohe Bedeutung kommt dem Knoten Bad Lausick im Rahmen des Projektes „Muldental in Fahrt“ zu.	Kenntnisnahme		Die in der unmittelbar an den VMS angrenzenden Region Leipzig entstandenen PlusBus-Linien mit Ihren Verknüpfungen zur S5 / S5X, zum RE 6 und zur RB 110 setzen zeitliche Fixpunkte, die bei der Realisierung von PlusBus-Linien im Bereich des VMS zu beachten sind.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
59	11.02.2016	StM für Kultus	SMK 1		Schülerbeförderung	Als Rahmenangaben werden in der o. g. 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans die jeweiligen Schülerbeförderungssatzungen genannt. Dies ist zu ändern da dies nicht die alleinige Rechtsgrundlage ist. Es werden dazu ebenfalls Regelungen im SchulG getroffen. Daher ist das SchulG ebenfalls als Rechtsgrundlage aufzunehmen. Es wird vorgeschlagen, auf die Vorgaben zur Schülerbeförderung wie z. B. im SchulG und in den jeweiligen Schülerbeförderungssatzungen in den Passagen zu verweisen.	ja	1.1.1 Rechtliche Rahmenbedingungen "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 und der kreisfreien Stadt Zwickau auf den ZVMS übertragen. Ausgenommen davon ist die Stadt Chemnitz, die die Aufgabe der Schülerbeförderung nach wie vor selbst wahrnimmt."	SchulG in Teil A aufgenommen. Die Vorgaben können der Satzung entnommen werden und werde somit kein Teilabschnitt dieses NVP.
60	11.02.2016	StM für Kultus	SMK 2		Schülerbeförderung	Bisher sind der Regionalstelle Chemnitz und der Regionalstelle Zwickau keine Sachverhalte bekannt, nach denen derzeitige Schulwege für Schüler unzumutbar waren. Daher ergeben sich auch keine Hinweise auf die im Nahverkehrsplan benannten Beförderungslinien. Die Schülerbeförderung ist ein Hilfsmittel zur Sicherstellung der gesetzlich verankerten Schulbesuchspflicht. Würden unzumutbare Schulwege im Rahmen der notwendigen Schülerbeförderung entstehen, sind die Schülerbeförderungsträger gesetzlich verpflichtet, eine zumutbare Beförderung zu organisieren. Kommt der Schülerbeförderungsträger dem nicht nach, kann die Erfüllung der Pflichten von der Sächsischen Bildungsagentur nach § 58 Abs. 2 i. V. m. § 59 Abs. 2 Nr. 3 SchulG mit den Mitteln der Rechtsaufsicht durchgesetzt werden. Ein unzumutbarer Schulweg im Rahmen der notwendigen Beförderung kann demzufolge auch eine Änderung der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Linien z. B. hinsichtlich Taktung, Linienführung oder Neueinrichtung usw. nach sich ziehen, damit die gesetzlich Pflichtaufgabe erfüllt wird, es sei denn, die Schülerbeförderung wird im Wege bspw. des freigestellten Schülerverkehrs organisiert. Dies ist zu beachten.	Kenntnisnahme		Um zeitlich unzumutbare Schulwege zum Besuch der nächstgelegenen Schule zu vermeiden, werden freigestellte Schülerverkehr eingerichtet. Das soll jedoch wegen der hohen Kosten die Ausnahme sein. Ziel bleibt die weitgehende Einordnung der notwendigen Schülerbeförderung in bestehende Linien mit ggf. geringfügigen Anpassungen und Erweiterungen.
61	11.02.2016	StM für Kultus	SMK 3		Schülerbeförderung	Weiterhin sieht der Nahverkehrsplan zur Schülerbeförderung vor, dass bei der zukünftigen Schulnetzplanung auch eine Anhörung des Aufgabenträgers Verkehr erfolgen sollte. Dies ist zu konkretisieren. Die Landkreise und kreisfreien Städte stellen nach § 23a SchulG Schulnetzpläne für ihr Gebiet auf. Daher ist der Satz wie folgt zu fassen: „Durch den Schulnetzplanungsträger kann bei der Erstellung der Schulnetzpläne auch eine Anhörung des Aufgabenträgers Verkehr erfolgen. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Anhörung besteht jedoch nicht.“	ja	Durch den Schulnetzplanungsträger soll bei der Erstellung der Schulnetzpläne auch eine Anhörung des Aufgabenträgers Verkehr erfolgen. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Anhörung besteht jedoch nicht.	
62	11.02.2016	StM für Kultus	SMK 4		Entwicklung Schülerzahlen	Zudem werden im Nahverkehrsplan einige Begrifflichkeiten nicht korrekt verwendet. Als Beispiel werden in der Entwicklungsprognose der Schülerzahlen in den Landkreisen Mittelsachsen, Zwickau und Erzgebirgskreis die 6 bis unter 12 Jährigen als Unterstufe und die 12 bis unter 18 Jährigen als Mittel-/Oberstufe bezeichnet. Die Begriffe Unterstufe, Mittelstufe/ Oberstufe werden bei der Schule für geistig Behinderte verwendet. Diese gliedert sich in Unterstufe, Mittelstufe, Oberstufe und Werkstufe. Der Besuch einer Stufe umfasst drei Jahre.	ja		Die Begriffe wurden entfernt, es wird weiterführend ausschließlich mit den Altersgruppen gearbeitet.
63	11.02.2016	StM für Kultus	SMK 5		Karten Schulstandorte	Die Karten der Schulstandorte in den Landkreisen Zwickau, Erzgebirgskreis und Mittelsachsen sind nochmals zu prüfen und zu überarbeiten. Beispielsweise erfolgte beim Erzgebirgskreis die kartographische Darstellung der Grundschulen teilweise nach Orten (Grundschule Dörnthal ist in Pfaffroda eingezeichnet) und teilweise nach der Lage (z. B. Grundschulen der Stadt Zwönitz wurden entsprechend dem Ortsteilen eingezeichnet). In Oelsnitz/Erzg. wurde beispielsweise nicht das Förderschulzentrum als eine Schule dargestellt, sondern die einzelnen Förderschularten des Förderschulzentrums. Die Außenstelle des Landkreismasiums St. Annen in Oberwiesenthal ist z. B. nicht als solche gekennzeichnet. Ebenso ist nicht nachvollziehbar, wieso im berufsbildenden Bereich lediglich die Berufsschulen aufgenommen wurden. Auch zu den anderen Schularten im berufsbildenden Bereich ist eine notwendige Schülerbeförderung zu gewährleisten. Ebenso wurden Schulteile bzw. Außenstellen im berufsbildenden Bereich nicht als solche gekennzeichnet. Weiterhin ist in der Legende näher zu bezeichnen, da Schulen in öffentlicher Trägerschaft und in freier Trägerschaft abgebildet werden. Beim Landkreis Mittelsachsen hingegen sind die berufsbildenden Schulen auf der Karte der Schulstandorte und das Freiberg-Kolleg überhaupt nicht enthalten. Der Grund hierfür erschließt sich nicht, da — wie bereits ausgeführt — auch zu berufsbildenden Schulen eine notwendige Schülerbeförderung gewährleistet werden muss. Für den Landkreis Zwickau gelten die vorbezeichneten Aussagen.	ja	ERZ: Die Lage der Grundschule Dörnthal wurde korrigiert sowie die Förderschulzentren Oelsnitz und Annaberg-Buchholz zu jeweils einem Standort zusammengefasst.	Außenstellen oder Trägerschaft wurden nicht separat gekennzeichnet, da der Standort als solcher - unabhängig ob ihrer Funktion als Außenstelle oder ihrer Trägerschaft - gleichwertig zu anderen Schulstandorten von der Schülerbeförderungssatzung abgedeckt wird. Zudem wird hier auf die Zuarbeit der Landkreise verwiesen.  Im LK MSN wurden die BS und Hochschulstandorte in der Karte Anlage 3 ergänzt.  Im ERZ ist jede Form der landkreiseigenen sowie freien Berufsschule aufgenommen worden.
64	11.02.2016	LDS Chemnitz	LDS 1		Raumordnung	Der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau 2016 - 2020 stehen raumordnerische und landesplanerische Belange nicht entgegen.	Kenntnisnahme		
65	11.02.2016	LDS Chemnitz	LDS 2		SPNV - Thalheim - (Aue)	Hinsichtlich der Umsetzung der Stufe 2 „Ausbau Chemnitz – Thalheim – (Aue)“ des „Chemnitzer Modells“ wird im Nahverkehrsplan in Abhängigkeit von einer Entscheidung zum SPNV-/ÖSPV-Angebotskonzept „Chemnitz – Thalheim – (Aue)“ offen gelassen, in welcher Taktung (60 Minuten oder 120 Minuten) die Strecke „Thalheim – Aue“ zukünftig bedient werden soll. An dieser Stelle wird angeregt die abschließende Entscheidung bis zur Inbetriebnahme der Linie C 18 Chemnitz – Thalheim im Jahre 2018 zu vertagen, da erfahrungsgemäß mit einem deutlichen Zugewinn an Fahrgästen auch bis zum Mittelzentrum Aue zu rechnen sein dürfte, wie nicht zuletzt die Linie C 11 „Chemnitz – Stollberg“ bei deren Inbetriebnahme verdeutlicht hat. Außerdem ist bei einer frühzeitigen Festlegung auf eine 2-Stunden-Taktung auch eine Abwanderung hin zum motorisierten Individualverkehr nicht auszuschließen, die später nicht mehr einzufangen ist.	Kenntnisnahme		So die Finanzausstattung des ZVMS dies zulässt, wird das beschriebene Vorgehen so berücksichtigt.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
 3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
 Synopse Anhörung  
 Teil A VMS

Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
66	11.02.2016	LDS Chemnitz	LDS 3		RE 6	zur Expresslinie RE 6, die das Oberzentrum Chemnitz direkt an den ICE-Knoten Leipzig hin- anbindet, ist anzumerken, dass mit der Neuausschreibung der Strecke und der Zuschlagerteilung an die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) sich einige Veränderungen ergeben haben, die im Rahmen der Vertragslaufzeit, also mindestens bis zum Dezember 2023 festgeschrieben sind und welche nicht in vollem Umfang positiv zu bewerten sind. Neben der Frage der Fahrzeit, die sich um bis zu zehn Minuten verlängert hat, was durchaus zu Lasten einiger Anschlussverbindungen im Bereich des Chemnitzer Hauptbahnhofs und ins Chemnitzer Umland hinein gegangen ist und Wartezeiten der Reisenden mitunter spürbar verlängert, ist hier das Thema Barrierefreiheit beim Zu- und Ausstieg von besonderer Relevanz. Von den in den Reisewagen befindlichen barrierefreien Toiletten einmal abgesehen, hat sich hier eine Verschlechterung für behinderte und ältere Fahrgäste ergeben, was nicht unbedingt den Vorgaben des Grundsatzes G 3.4.1 des Landesentwicklungsplanes Sachsen (2013) entspricht, wonach die Übergangsstellen entsprechend den Bedürfnissen von Menschen mit Behinderung und mobilitätseingeschränkten Personen ausgestaltet sein sollen. Insofern wird das erklärte Ziel des VMS ausdrücklich begrüßt, den Einsatz höherwertiger Neufahrzeuge mit elektrischer Traktion anzustreben, sofern diese die angesprochenen Sachverhalte einer nachhaltigen Verbesserung zuführen sollten. Dies setzt jedoch voraus, dass der unzureichende infrastrukturelle Ausbau der Strecke „Chemnitz – Leipzig“ als wesentliche Aufgabe der nächsten Jahre nicht aus den Augen verloren wird. Der jetzige Ausbauzustand inklusive der mangelnden Elektrifizierung steht dem Einsatz höherwertiger Neufahrzeuge und damit eines höherwertigen Fahrkomforts bisher entgegen.	Kenntnisnahme		Die Fahrzeiten der Linie RE 6 haben sich mit der Neuvergabe und dem damit verbundenen veränderten Fahrzeugeinsatz ab dem Jahresfahrplan 2016 von vorher 58...60 Minuten auf 59...65 Minuten, d. h. um ca. 5 Minuten verlängert. Da sich der Fahrplan am Knoten Chemnitz Hbf. orientiert, mussten hier keine Anschlüsse aufgegeben werden. Hinsichtlich der Barrierefreiheit stellen die nunmehr eingesetzten Reisezugwagen gegenüber den vorher eingesetzten Triebwagen der Baureihe 612 keine wesentliche Verschlechterung dar.
67	11.02.2016	LDS Chemnitz	LDS 4		Hinweis	Im Geltungsbereich des Nahverkehrsplanes befinden sich Anlagen der Abwasserentsorgung, Trinkwasser- und Notwasserversorgung und Industriebetriebe, die zu beachten sind. Im konkreten Fall ist bei genauer Angabe geänderter Trassenverläufe das Referat 41 der Landesdirektion Sachsen/Dienststelle Chemnitz, Bereich Siedlungswasserwirtschaft/Industrieabwasser erneut einzubeziehen. Forderung nach Erhalt der Erzgebirgsbahn.	Kenntnisnahme		
68	11.02.2016	GV Mildenau	GV Mildenau 1		Erzgebirgsbahn	Die enorm gestiegenen Fahrgastzahlen der Erzgebirgsbahn in den letzten Jahren sind ein weiteres gewichtiges Argument und unterstreichen unsere Forderung, die derzeit benötigten und gefahrenen 2 Millionen Zugkilometer des Dieselnetzes Erzgebirge auch in Zukunft vom ZVMS in den Plan einzustellen und zu finanzieren	Kenntnisnahme		
69	12.02.2016	GV Grossolbersdorf	GV Grossolbersdorf 1		Allgemein	Unterstützung der Stellungnahmen ANA und Zschopau	Kenntnisnahme		
70	12.02.2016	GV Grossolbersdorf	GV Grossolbersdorf 2		SPNV Haltepunkte	nachdrücklicher Verweis auf die Wichtigkeit der Anbindung kleiner Orte; Erneuter Hinweis auf den Antrag zur Einrichtung des HP Hopfgarten	Kenntnisnahme		Ein Haltepunkt Hopfgarten würde nur geringe Nachfragepotentiale erschließen (300 Einwohner) und ist deshalb derzeit nicht finanzierbar.
71	11.02.2016	DSB - Landesverband der Schwerhörigen und Ertaubten Sachsen e.V.	DSB 1		SPNV - Stilllegungen	Zum Einzugsgebiet dieses Angebotes gehört ganz wesentlich das Erzgebirge. Deshalb protestieren wir im Namen des Vorstandes, unserer Mitglieder und zu betreuendem Klientel auf das schärfste, gegen die geplanten Streckenstilllegungen im Erzgebirgsraum. Bitte prüfen Sie nochmals unter Nutzung aller Ihrer Möglichkeiten, wie die Strecken im Erzgebirge erhalten werden können und damit die bahnmäßige Anbindung der Region an Chemnitz gewahrt bleibt.	ja		VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen.
72	15.02.2016	Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.	BSV 1		Barrierefreiheit	Es ist nicht ersichtlich warum Kommunen die Möglichkeit gegeben werden soll den barrierefreien Ausbau einer Haltestelle zurückzustellen, wenn das Umfeld nicht barrierefrei ausgebaut ist. In dieser Situation hat die Kommune ganz einfach die Aufgabe das Umfeld barrierefrei auszubauen. Ausnahmen sollten nur zugelassen werden, wenn sie nicht nur mit der örtlichen Behindertenbeauftragten, sondern auch mit den vor Ort tätigen Vereinen der Menschen mit Behinderungen abgesprochen sind.	Kenntnisnahme		Die Kommunen sind die Baulastträger entsprechender Haltestellen und damit verantwortlich für deren barrierefreien Ausbau. Gemäß der Ausnahmeregelung des § 8 Abs. 3 Satz 4, 5 PBefG gilt die Frist, eine vollständige Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 zu erreichen nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.
73	15.02.2016	Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.	BSV 2		Barrierefreiheit	Auch bei der Festlegung von wichtigen Haltestellen, die vorrangig barrierefreies saniert werden sollen, sollte nicht nur die Behindertenbeauftragten ein Entscheidungsrecht haben, sondern ebenfalls die örtlichen Vereine von Menschen mit Handicap unmittelbar mit einbezogen werden.	Kenntnisnahme		Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände sind anzuhören und Gelegenheit zur Äußerung zu geben.
74	15.02.2016	Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.	BSV 3		Barrierefreiheit	Hinsichtlich der Möglichkeit einer einheitlichen Orientierung und Information sollte daraufhin gearbeitet werden, dass zu mindestens im Gebiet des ZVMS ein einheitliches Informationssystem installiert wird wie es der Landesvorstandsbeschluss des BSVS e.V. vorsieht.	ja	Die Internetseiten der Aufgabenträger werden barrierefrei publiziert, d. h. nach den Richtlinien der BITV 2.0 (barrierefreier Informationstechnikverordnung) gestaltet. Die Struktur der Webseiten müssen einfach und übersichtlich sein. Shortcuts zur Startseite bzw. an den Seitenanfang werden verwendet. Eine kontrastreiche Gestaltung ist besonders wichtig. 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 die sehbehinderte Smartphonebenutzer sind Apps (Apple 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. Die Apps informieren über die Abfahrtsmöglichkeiten, Abfahrtszeiten, Verbindungsmöglichkeiten oder Verspätungen. Die Apps sollten barrierefrei sein und somit kontrastreich und leicht bedienbar sein.	Eine Entscheidungsreife, welches System zum Einsatz kommen soll, wird gemeinsam mit dem Behindertenbeirat erarbeitet unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus Städten, in denen Ansagesysteme bereits im praktischen Einsatz sind.
75	15.02.2016	Blinden- und Sehbehindertenverband e.V.	BSV 4		Barrierefreiheit	Im Fortschreibungsplan werden alle notwendigen DIN-Normen zum barrierefreien Ausbau benannt, hier muss unbedingt aber auch die DIN 32974 (visuelle Kontraste) mit einfließen. Weiterhin ist die DIN 32986 (taktile Schriften und Beschriftungen – Anforderungen an die Darstellung und Anbringung von Braille- und erhabener Profilschriften) gerade für Blinde und Sehbehinderte ganz wichtig. Was die Lichtsignalanlagen betrifft so ist von Ihnen die DIN dazu benannt es sollte aber auch hier auf die dazugehörige RLSA (Regelung zu den Zusatzeinrichtungen an Lichtsignalanlagen) mit hingewiesen werden.	Kenntnisnahme		Neben der DIN 32974 sind auch die DIN 32975, 32984 und 32986 einschlägig. Andere DIN gelten für Schwerbehinderte. Eine vollständige Aufzählung aller für barrierefreien Ausbau zu beachtender DIN-Normen würde den Rahmen des NVP sprengen.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopse Anhörung  
Teil A VMS

## Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
76	09.02.2016	-Behindertenverband Aue	BSK 1		SPNV	<p>Erhalt der Eisenbahn nach Aue</p> <p>1. In den letzten Jahren sind auf der Teilstrecke eine Reihe von Haltepunkten mit erheblichem finanziellem Aufwand barrierefrei ausgestattet worden.</p> <p>2. Es ist die einzige Direktverbindung aus dem Raum Aue die für Rollstuhlfahrer, Menschen mit einer körperlichen Behinderung und ältere Menschen praktikabel nutzbar ist. Ein Ersatz der Bahnverbindung durch Bus reduziert die Mitnahmemöglichkeit für Fahrgäste im Rollstuhl von gegenwärtig mindestens vier auf einen Fahrgast.</p> <p>3. Der Haltepunkt Zeller Berg in Aue wird zum Besuch des Helios Klinikum in Aue genutzt. Der Streckenabschnitt Aue-Zwönitz gilt als wichtige Verbindung für Fahrgäste. Neben den Touristen die in die Region reisen, ist die Strecke auch für die Erreichung des Radonheilbades des Erzgebirges Bad Schlema von Bedeutung.</p> <p>4. Verbesserung des Informationssystems</p>	ja	Die im Entwurf explizit auf die Erzgebirgsstrecken beschränkte Prüfung der SPNV-Weiterbestellung wird aufgehoben. Statt dessen wird auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.
77	16.02.2016	THÜSAC	THÜSAC 1			Kenntnisnahme	Kenntnisnahme		
78	14.02.2016	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Grüne 1		SPNV	<p>Die Region ist zudem gekennzeichnet durch hohe Ein- und Auspendlerzahlen. Trotz sinkender Bevölkerung konnte im Kreisgebiet auf den Strecken der Erzgebirgsbahn in den letzten Jahren (u. a. auch durch neues Nutzerverhalten) ein Fahrgastzuwachs verzeichnet werden. Im vergangenen Jahr beförderte die Erzgebirgsbahn so viele Fahrgäste wie noch nie zuvor in ihrer Geschichte.</p> <p>Daher sind für uns beabsichtigte Streckenstilllegungen nicht mit der Entwicklung der Fahrgastzahlen zu begründen. Den möglichen Einwand, dass auf dem Streckenabschnitt zwischen Thalheim und Aue sinkende Fahrgastzahlen zu verzeichnen sind, lassen wir nicht gelten, da erst die Einführung des Zwei-Stunden-Taktes im Jahr 2014 logischerweise zu einer verringerten Nachfrage führte. Man muss unterstellen bzw. schlussfolgern, dass mit dem Wegfall der kürzeren Taktzeiten bewusst auf eine Abbestellung der Bahnlinie von Chemnitz nach Aue hingearbeitet wurde.</p>	ja	Die im Entwurf explizit auf die Erzgebirgsstrecken beschränkte Prüfung der SPNV-Weiterbestellung wird aufgehoben. Statt dessen wird auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS
79	14.02.2016	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Grüne 2		SPNV	Der derzeitige Entwurf des Nahverkehrsplanes nun stellt mit der beabsichtigten Nichtausschreibung diese Bahnstrecke zur Disposition. Wir halten dies für eine gravierende Fehlentwicklung.	ja	s. Grüne 1	s. Grüne 1
80	14.02.2016	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Grüne 3		SPNV	<p>Ferner investiert der Landkreis derzeit über 20 Millionen Euro in eine neues Stadion für den FCE, welches im Jahr 2017 mit einer erweiterten Kapazität fertiggestellt sein wird. Bereits jetzt werden an Spieltagen zur Beförderung der Fans Sonderzüge nach Aue und zurück eingesetzt.</p> <p>Die Abbestellung der Bahnlinie Chemnitz - Aue konterkariert diese Ausgaben der öffentlichen Hand ebenso wie das Parkplatz-Konzept der Stadt Aue und die im Jahre 2014 vom Freistaat Sachsen fixierten Ziele im Strategiekonzept „Schiene“.</p>	ja	s. Grüne 1	s. Grüne 1
81	14.02.2016	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Grüne 4		SPNV	<p>Außerdem steht die Attraktivität und Bedeutung der Zwönitztalbahn für den Freizeit- und Tourismusverkehr - auch unter dem Gesichtspunkt der Welterbe-Bewerbung der Montanregion Erzgebirge - außer Frage.</p> <p>Durch die Erweiterung des Radwegenetzes im Erzgebirge (jüngst die Eröffnung der länderübergreifenden „Karlsruhe“) ist die Bahn letztlich als Anreisemöglichkeit für Radtouristen aus Richtung Chemnitz ohne Alternative.</p>	ja	s. Grüne 1	s. Grüne 1
82	14.02.2016	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Grüne 5		SPNV	Unverständlich ist für uns ferner die Diskussion zur Weiterführung des Chemnitzer Modells über Thalheim hinaus bis Zwönitz. Warum bezieht man in diese Überlegungen nicht noch die restlichen 14 (Bagatell-)Kilometer Bahnstrecke von Zwönitz nach Aue ein?	ja	s. Grüne 1	s. Grüne 1
83	14.02.2016	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Grüne 6		SPNV	Der angedachte PlusBus-Verkehr auf der Autobahn zwischen Aue und Chemnitz stellt unseres Erachtens eine sinnvolle Ergänzung zur bestehenden Bahnlinie dar, da dieser Schnellbus ein attraktives Angebot für eine völlig andere Fahrgast-Zielgruppe wäre.	Kenntnisnahme		
84	14.02.2016	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Grüne 7		SPNV	<p>Auch ist nicht nachvollziehbar, warum lt. Ausführungen im Planungsentwurf alle Bahnstrecken im Nahverkehrsgebiet einem Prüfverfahren zur sog. „SPNV-Würdigkeit“ ausgesetzt werden, um die Ersetzbarkeit der einzelnen Bahnlinien durch Busverkehre zu prüfen.</p> <p>Seit 2002 wurden in das Infrastruktumetz der Erzgebirgsbahn knapp 200 Millionen Euro investiert.</p> <p>In Zukunft Busse statt Züge fahren zu lassen, käme in unseren Augen daher einer Kapitalvernichtung gleich. Warum wird nicht geprüft, ob bisherige Parallelverkehre (z. B. Schwarzenberg - Johannegeorgenstadt) zugunsten der Bahn reduziert werden können?</p>	nein		Es wurde geprüft, ob bisherige Parallelverkehre (z. B. Schwarzenberg - Johannegeorgenstadt) zugunsten der Bahn reduziert werden können. Wegen der für einen SPNV notwendigen höheren Nachfrageströme und wegen der systembedingt geringeren Erschließungswirkung würden diese Maßnahmen nur zu geringfügigen Steigerungen auf den betreffenden SPNV-Strecken führen.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
85	11.02.2016	Industrie- und Handelskammer Chemnitz	IHK 1		SPNV	Eine zentrale Rolle soll dabei zukünftig dem Chemnitzer Modell zuteil werden. Die Stufe 2 des Konzeptes sieht einen Ausbau des Abschnitts Chemnitz Bahnhof Süd bis Thalheim in Form der Linie C 18 vor. Allerdings geht aus den vorliegenden Unterlagen nicht hervor, inwieweit auch die Strecke zwischen Thalheim und Aue bedient werden soll. Eine Integration des Personenbahnhofs in Aue, der sich derzeit im Ausbau befindet, wird mit der geplanten Linienführung nicht angestrebt. Die angedachte Stilllegung des Streckenabschnitts Thalheim – Aue bzw. Zwönitz – Aue ist aus Sicht der Industrie- und Handelskammer Chemnitz nicht hinnehmbar. Eine Stilllegung würde zudem der gesetzten Zielstellung Z 3.4.7 im Landesentwicklungsplan 2013 widersprechen, welche einen Erhalt und ggf. sogar einen Ausbau der regionalen Eisenbahnstrecken forciert.	ja	Die im Entwurf explizit auf die Erzgebirgsstrecken beschränkte Prüfung der SPNV-Weiterbestellung wird aufgehoben. Statt dessen wird auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS
86	11.02.2016	Industrie- und Handelskammer Chemnitz	IHK 2		SPNV	Ein Wegfall der Grundanbindung an das bestehende SPNV-Netz hätte für die Städte Aue, Löbnitz, Zwönitz, sowie für das Gebiet des Städtebundes „Silberberg“ einschneidende Folgen, da eine Nutzung des Streckennetzes für Berufspendler, Schüler und Auszubildende, sowie für Studenten der TU Chemnitz nicht mehr möglich wäre. Neben der Nutzung für tägliche Wege, ist diese Strecke für die Region Aue ebenso von touristischer Bedeutung. Die Industrie- und Handelskammer Chemnitz fordert daher nachdrücklich, auch nach Dezember 2017 auf dem Streckenabschnitt Thalheim – Aue eine Grundbedienung durch die Bereitstellung von SPNV zu gewährleisten. Der Fortbestand dieser Bahnstrecke darf nicht nur allein an wirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichtet werden. Es kann nicht das Ziel sein, das bestehende Streckennetz für den SPNV weiter auszudünnen oder durch gestreckte Taktzeiten so unattraktiv zu gestalten, dass sich das Nahverkehrsangebot auf Grund sinkender Nachfrage weiter reduziert.	ja	s. IHK 1	s. IHK 1
87	11.02.2016	Industrie- und Handelskammer Chemnitz	IHK 3	Seite 9/ Seite	Rahmenplanung	Für die Erstellung des Nahverkehrsplans gelten die noch gültigen Regionalpläne aus 2008. Gegenwärtig wird die öffentliche Auslegung des Entwurfs des neuen Regionalplans vorbereitet. Hinsichtlich der Aktualität des vorliegenden Entwurfs des Nahverkehrsplans wäre zu prüfen, ob sich aus dem Entwurf des Regionalplans für die Region Chemnitz vom 15.12.2015 Handlungsbedarf ableitet.	Kenntnisnahme		Rechtsgültig ist der RP aus 2008.
88	11.02.2016	Industrie- und Handelskammer Chemnitz	IHK 4	Seite 17/18	Grenzüberschreitend	Für die Regionen entlang der tschechischen Grenze wird die Verflechtung mit den Nachbarregionen in Zukunft eine entscheidende Rolle spielen. Eine Untersuchung der IHK Chemnitz zu den deutsch-tschechischen Kundenbeziehungen lässt darauf schließen, dass sich auch grenzüberschreitende Potentiale für den ÖPNV ergeben. Somit sollten diesen Verflechtungen größere Aufmerksamkeit geschenkt werden und sie genau so behandelt werden, wie die Verflechtungen zu den nationalen Nachbarn. Die Erfahrungen mit dem Egronet sind auf die gesamte Grenzregion zu übertragen.	nein		Die derzeit existierenden Potentiale im grenzüberschreitenden ÖPNV (SPNV/ÖSPV) werden auf den nachfragestärkeren Relationen bereits bedient: - Zwickau - Aue - Schwarzenberg - Johannegeorgenstadt - Karlovy Vary mit dem SPNV (Linie RB 95) und - Annaberg-Buchholz - Vejprty mit dem ÖSPV (Linie 583)
89	11.02.2016	Industrie- und Handelskammer Chemnitz	IHK 5	Seite 84	CM Stufe 2	Der Planfeststellungsbeschluss für das Verfahren Chemnitzer Modell, Stufe 2 wurde am 10.12.2015 getroffen.	ja	neu: Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 10.12.2015 getroffen.	alt: Derzeit wird hierfür das Planfeststellungsverfahren durchgeführt.
90	11.02.2016	Industrie- und Handelskammer Chemnitz	IHK 6		SPNV	Dieses grundlegende Defizit Südwestsachsens, dass im Landesverkehrsplan 2025 des Freistaates ausreichend beschrieben ist, trägt wesentlich dazu bei, dass der SPNV in der Region nur bedingt als Bindeglied zum Schienenfernverkehr wahrgenommen wird und bei der Wahl des Verkehrsmittels dem Individualverkehr der Vorrang gegeben wird. Das hat auch negative Auswirkungen auf die Nutzung der Binnenrelationen im Verbundgebiet. Diese defizitäre Lage darf jedoch nicht dazu führen, das Streckennetz des SPNV weiter auszudünnen, bzw. durch Streckung der Taktzeiten unattraktiver zu machen und Nahverkehrsangebote weiter zu reduzieren.	Kenntnisnahme		
91	10.02.2016	DER PARITÄTISCHE Sachsen	PARITÄTISCHE 1		Barrierefreiheit	Wir begrüßen, dass die UN- Behindertenrechtskonvention und der entsprechende Umbau der Haltepunkte und Haltestellen Niederschlag in der Nahverkehrsplanung finden. Nachvollziehbar ist, dass ein umfassender Umbau des ÖPNV, der alle Voraussetzungen für eine vollständige Barrierefreiheit gewährleistet, bis zum 01. Januar 2022 nicht umgesetzt werden kann. In Ihren Ausführungen zur Novellierung des PBefG unter Punkt 4.1.1 stellen Sie dar, dass die Anliegen des Gesetzgebers nicht verpflichtend sind und eher ein Ziel formulieren. Wir sind der Auffassung, dass ein schrittweiser Umbau nur gelingen kann, wenn die angestrebten Bedingungen konsequent und geplant umgesetzt werden. Dazu ist es aus unserer Sicht notwendig, auch unabhängig von größeren Modernisierungs- und Ausbaumaßnahmen die Barrierefreiheit stetig zu prüfen und nachhaltig zu verbessern. Das Abstellen auf Ausnahmegenehmigungen halten wir für nicht förderlich für dieses wichtige Anliegen. Zu einer vollumfänglichen Barrierefreiheit gehören nicht nur kostenintensive bauliche Veränderungen, auch durch Anpassungen mit vertretbarem Aufwand können mittelfristig Verbesserungen erfolgen. Hierzu gehören zum Beispiel Verbindungen aufeinander abzustimmen, Einstiege an Bussen entsprechend zu gestalten, akustische, visuelle und taktile Informationen an Haltestellen und in Fahrzeugen oder Markierungen und Leitsysteme (nach DIN 32984) auf den Wartebereichen und Wegen.	Kenntnisnahme		Die Hinweise werden bei Erarbeitung der Datengrundlagen und der Umsetzungsstrategie berücksichtigt.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
92	10.02.2016	DER PARITÄTISCHE Sachsen	PARITÄTISCHE 2		Barrierefreiheit KBS 525 Chemnitz-Leipzig	Zur Fahrzeugschau im Chemnitzer Hauptbahnhof am 17. Oktober 2015 wurden die nun eingesetzten Wagen der Mitteldeutschen Regiobahn vorgestellt. Die eingesetzten Züge sind generalüberholte Wagen aus DDR-Produktion. Diese Bauweise bringt zahlreiche Probleme mit sich, die nach heutigen Standards und insbesondere in Zusammenhang mit der UN-Behindertenrechtskonvention zu kritisieren sind. Die Zugänge sind für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, aber auch Seniorinnen und Senioren und Reisende mit viel Gepäck oder z.B. Fahrrädern, unzureichend nutzbar. Die Eingänge sind zu schmal und in den ausgewiesenen Zustiegen für Rollstuhlfahrer befinden sich teilweise Griffstangen in der Mitte. Die Einstiege sind mit Gitterstufen ausgestattet, die bei Nässe und Glätte eine Gefahr darstellen. Zudem sind sie steil, ein starkes Höhenniveau ist zu überwinden und vor allem beim Aussteigen aus dem Zug heraus nicht einseh- und einschätzbar. Für Rollstuhlfahrer und gehbehinderte Personen ist eine selbstständige Nutzung nicht möglich. Das widerspricht deutlich der Zielstellung gemäß Personenbeförderungsgesetz, bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Auch durch die angestrebte Möglichkeit, bestimmte Haltepunkte so einzurichten, dass Menschen mit Behinderung unterstützt werden oder durch eingesetztes Personal, das entsprechende vorher anzuzeigende Fahrdienste zwischen den Haltepunkten ermöglicht, wird keine Abhilfe geschaffen. Eine selbstbestimmte Nutzung ist ausgeschlossen. Einer umfassenden Barrierefreiheit stehen darüber hinaus die schmalen Gänge, fehlende Automatikturen (auch zur Toilette) und fehlende optische Anzeigen entgegen. Zu berücksichtigen sind ebenfalls taktile Informationen.	Kenntnisnahme		Die auf der Linie RE 6 Chemnitz - Leipzig eingesetzten Fahrzeuge haben eine gültige Zulassung nach AEG bzw. EBO. Die heutigen modernen Standards gelten für Neufahrzeuge. Der SPNV wird nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz betrieben, nicht nach dem PBefG. Dem ZVMS ist bewusst, dass weiterer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Rahmenbedingungen hinsichtlich der Barrierefreiheit notwendig ist.
93	10.02.2016	DER PARITÄTISCHE Sachsen	PARITÄTISCHE 3		Einbindung ländlicher Räume und Stadtrandgebiete	In den Sozialplanungen der Stadt Chemnitz setzen sich die Partner intensiv mit der selbstständigen Lebensführung von benachteiligten Personen sowie Seniorinnen und Senioren auseinander. Ähnliche Ansätze gibt es auch in den Landkreisen. Zu den Themenkreisen gehören das Nahversorgungsnetz, die Erreichbarkeit von sozialen Einrichtungen, Behörden und öffentlichen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen. Die Umsetzung der geplanten Zielstellungen ist auf die Berücksichtigung in der Nahverkehrsplanung angewiesen. Vor allem ist es notwendig, dass die ländlichen Regionen starker an Mittel- und Oberzentren, aber auch an Gemeinden mit Versorgungsstrukturen angebunden werden. In gleicher Weise betrifft das Stadtrandgebiete, die teilweise dörflichen Charakter haben und eine schlechte Verkehrsanbindung ausweisen.	Kenntnisnahme		
94	10.02.2016	DER PARITÄTISCHE Sachsen	PARITÄTISCHE 4		KBS 525 Chemnitz - Thalheim - Aue	Im Entwurf zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes ist der Streckenabschnitt Thalheim-Aue als Abschnitt mit Prüfbedarf ausgewiesen. Entsprechenden Medienberichten zu Folge verzichtet der VMS auf eine Neuausschreibung der Strecke. Somit scheint in der Praxis eine Stilllegung der Strecke zum 01.01.18 bereits beschlossene Sache zu sein. Wir halten diese Entscheidung mit Blick auf die Einbindung ländlicher Räume als auch mit Blick auf die Barrierefreiheit für falsch. Damit würde der mittelzentrale Städteverbund Silberberg von der weiteren Entwicklung des Oberzentrums Chemnitz ein Stück entkoppelt. Es droht ein erheblicher Verlust an Lebensqualität für ca. 85.000 Menschen. Im Besonderen betroffen waren Menschen, die aus Einkommens- und/oder Altersgründen auf die Nutzung des ÖPNV angewiesen sind. Die vorgeschlagene PlusBus-Linie stellt aus unserer Sicht keine vollwertige Alternative dar. Insbesondere Menschen mit starken Bewegungseinschränkungen und Rollstuhlfahrer, aber auch Reisenden mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck ermöglicht die Bahnverbindung barrierefreies Reisen. Wir fordern deshalb den Erhalt dieser SPNV-Strecke, ggf. unter Einbeziehung des Abschnittes Thalheim - Aue in das Chemnitzer Modell. Eine 60-Minuten-Taktung in der Hauptverkehrszeit sollte geprüft werden.	ja	Die im Entwurf explizit auf die Erzgebirgsstrecken beschränkte Prüfung der SPNV-Weiterbestellung wird aufgehoben. Statt dessen wird auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS
95	10.02.2016	DER PARITÄTISCHE Sachsen	PARITÄTISCHE 5		Menschen mit geringem Einkommen	Der Paritätische setzt sich insbesondere auch für arbeitsgefährdete Menschen ein. Neben Gründen wie geringe Einkommen, Erwerbsminderungsrenten oder Langzeitarbeitslosigkeit, spielt in der Zukunft vermehrt das Problem der Altersarmut eine Rolle. Wir möchten in diesem Zusammenhang anregen, bei der Weiterentwicklung des Preis- und Tarifgefüges für diese Personengruppe spezielle Angebote zu entwickeln. Im Mittelpunkt sollte eine Vergünstigung des Fahrpreises stehen und eine sachsenweite Regelung geprüft werden.	Kenntnisnahme		Vorrangiges Ziel des Aufgabenträgers ist die Kostendeckung des ÖPNV. Soziale Komponenten im Tarifsystem müssen durch die Aufgabenträger ausgeglichen werden. Im VMS gibt es bereits vergünstigte Tarifangebote wie die 9-Uhr-Abo-Monatskarte und ab 01.08.16 das Seniorenticket im Abo. Auf eine sachsenweite Regelung kann der ZVMS/VMS allein nicht hinwirken.
96	04.02.2016	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 1		Einleitung 1	Für uns hat der dauerhafte Erhalt der Linien der Erzgebirgsbahn auch für die Zukunft vorrangige Bedeutung. Die Erzgebirgsbahn ist ein unverzichtbarer und prägender Teil der Kulturlandschaft des Erzgebirges. Die Bahn hat als impulsgebender Faktor für die Bereiche Tourismus, Schülerverkehr, An- und Abreise von Kurpatienten unserer Kur- und Rehakliniken sowie für die Verbindung zur Kleinbahn Cranzahl-Oberwiesenthal absolute Priorität.	ja	Die im Entwurf explizit auf die Erzgebirgsstrecken beschränkte Prüfung der SPNV-Weiterbestellung wird aufgehoben. Statt dessen wird auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS
97	04.02.2016	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 2		Einleitung 2	Es kann außerdem nicht im Sinne von Ökologie und nachhaltiger Regionalentwicklung sein, Personenverkehr primär auf die Straße zu verlegen.	Kenntnisnahme		
98	04.02.2016	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 3		Einleitung 3	Der Tourismus, besonders auch im grenzüberschreitenden Bereich, innerhalb der Montanregion Erzgebirge braucht die Eisenbahn auf den traditionellen Trassen.	Kenntnisnahme		
99	04.02.2016	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 4		Einleitung 4	Für die weitere Entwicklung des Mittelzentrums Annaberg-Buchholz sind gute Anbindungen an den öffentlichen Schienen- und Busverkehr außerordentlich bedeutsam. Dabei geht es uns auch um unsere Ortsteile, die, wie im Falle von Cunersdorf, bis lang völlig ungenügende ÖPNV-Verbindungen aufweisen aber ebenso um die Beibehaltung von regional bedeutsamen Verkehrsachsen (Sehmatal, Zschopautal).	Kenntnisnahme		Die ÖSPV-Aufgabenträger Erzgebirgskreis ist zuständig für die Ortsteilerschließung per Buslinie.
100	04.02.2016	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 5		Grundsätzliches	Bei der Bahnreform wurden die Regionalisierungsmittel des Bundes zur Bestellung von Nahverkehrsleistungen Schienenpersonennahverkehr SPNV über die Länder an die Aufgabenträger (hier den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen-ZVMS) zur Bestellung von SPNV-Leistungen ausgereicht. In der Praxis der letzten Jahre wird ein nicht unbeachtlicher Teil vom Freistaat Sachsen für andere Zwecke als für die Bestellung von SPNV abgezweigt. Auch der ZVMS gibt einen Teil der zugewiesenen Regionalisierungsmittel nicht nur für die Bestellung von SPNV-Leistungen auf der Schiene aus.	Kenntnisnahme		Der NVP hat keinen Einfluss auf die Verteilung der Mittel innerhalb des Freistaates Sachsen. Die vom ZVMS nicht für die Bestellung von SPNV-Leistungen verwendeten Mittel werden überwiegend für notwendige und verkehrlich sinnvolle Investitionen zur Verbesserung der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des SPNV verwendet.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
101	04.02.2016	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 6	S. 90 ff	Allgemeine Rahmenbedingungen - Finanzierung	Zu Recht wird im Kapitel 6 Finanzierung, Seite 90 „ festgestellt, dass auch Projekte aufzugeben sind, wenn die Finanzierungsausstattung nicht mehr gegeben sein sollte. Die bis 2020 in NVP enthaltenen Projekte, die im Anarbeitungsstand sind und bereits Baurecht haben, scheinen uns finanzierbar, denn der VMS hat 2015 gegenüber 2014 8% mehr Regionalisierungsmittel dauerhaft erhalten . Die Fortführung der nach 2020 geplanten Projekte Stufe 3 und 4, Chemnitzer Modell, sollte man bis 2020 auf Eis legen (betrifft auch Planung) oder ganz aufgeben. Aber auch eine Vielzahl von Investitionszuschüssen außerhalb des SPNV ist grundsätzlich zu überdenken. Der ZVMS ist hier bereits auf einem modernen Niveau. Bei allem Verständnis, dass Ingenieurbüros auch leben wollen - wir brauchen keine neuen Studien und Untersuchungen. Es sollte - wie bereits oben aufgeführt- im Teil A NVP der Grundsatz aufgenommen werden, dass bei stagnierende r oder sinkender Finanzausstattung die Regionalisierungs mittel vorrangig auf die Bestellung von SPNV auf der Schiene konzentriert werden . Wenn aber die Regionalisierungsmittel unter das Niveau von 2014 (vor Anstieg 8 %) absinken - das ist nach 2020 oder bereits etwas vorher zu erwarten - muss die Verbandsphilosophie vom Grundsatz her korrigiert werden. Nur die Abbestellung von SPNV im Erzgebirge im Blick zu haben, ist zu kurz gedacht .	ja	s. SV ANA 1	s. SV ANA 1
102	04.02.2016	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 7	Seite 78	Allgemeine Rahmenbedingungen - Rahmenplanung	Selbst bei sinkender Zuweisung von Regionalisierungsmittel an den ZVMS muss der Primat des ZVMS darin bestehen , die Mittelvorrangig für die Bestellung und damit den dauerhaften Erhalt von SPNV einsetzen. Auf der Seite 78 oben steht eine verkappte Drohung einen vollständigen Bahnersatz verkehr im Erzgebirgsnetz mittelfristig in den nächsten Jahren einzuführen. (vg l. "Konzept zur verkehrsträgerübergreifenden Angebotsfortschreibung mit ergänzenden Untersuchungen." , "Darin wurden in den Szenarien "effizienter Mitteleinsatz", "Mittelkürzung" und "Abbestellkonzept" die mögliche zukünftige Entwicklung für einzelne SPNV-Relationen und die Konsequenzen für den Busverkehr untersucht.") Diese Formulierung muss entsprechend relativiert werden und ist auch der Laufzeit des Nahverkehrsplanes 2016 bis 2020 anzupassen.	ja	s. SV ANA 1	s. SV ANA 1
103	04.02.2016	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 8	Seite 78	Allgemeine Rahmenbedingungen - Rahmenplanung	Diese beiden Absätze sind vermutlich in letzter Sekunde in den Entwurf des NVP, Teil A aufgenommen worden. Sie sollen wahrscheinlich die beschriebenen Optionen in der nun erfolgten Neuausschreibung "Dieselnetz Erzgebirge" decken (2,0 bis 0,5 Mio. km/a, kürzere Laufzeiten auf einzelnen Strecken bis 2024).	ja	s. SV ANA 1	s. SV ANA 1
104	04.02.2016	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 9	Seite 78	Allgemeine Rahmenbedingungen - Rahmenplanung	Im Stadtrat sitzen auch 2 Fraktionsvorsitzende des Kreistages des Erzgebirgskreises. Diese haben genau die Präsentationen des VMS in beiden technischen Ausschüssen Im Jahr 2015 des Erzgebirgskreises zu den Korridoruntersuchungen (vgl. "Konzept zur verkehrsträgerübergreifenden Angebotsfortschreibung mit ergänzenden Untersuchungen") verfolgt. Das Fazit der Untersuchungen aus Sicht des VMS In diesem Technischen Ausschuss war: Zwickau - Johanngeorgenstadt: Status quo Chemnitz - Bärenstein - Chemnitz - Annaberg-Buchholz Bahnhof Süd Status quo und Schließen einer Taktlücke Montag bis Freitag - Annaberg-Buchholz Süd - Cranzahl nur noch Bedienung zu den Anschlüssen der Fichtelbergbahn - Cranzahl - Bärenstein (Weipert) keine Bestellung durch VMS Chemnitz - Oibernhau Status quo Chemnitz - Aue nach Auslaufen des Verkehrsvertrages mit der Erzgebirgsbahn 12/2017 Entscheidung zum Streckenabschnitt Thalheim (Zwönitz) - Aue notwendig, da Rest zu Chemnitzer Modell umgebaut wird	ja	s. SV ANA 1	s. SV ANA 1
105	04.02.2016	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 10		Tourismus	Wir sind der Auffassung, dass nicht nur die Anbindung an bestehende Mittelzentren gewährleistet werden muss. Das touristische Konzept der gesamten Erzgebirgsregion und die weitere Anbindung des ländlichen Raums an den bestehenden SPNV erfordert weiterhin auch den Betrieb der Fichtelbergbahn mit attraktiver Anbindung an die Strecke Cranzahl -Annaberg- Flöha.  Die beiden oberen Absätze auf Seite 78 sind deshalb zu streichen.	ja	s. SV ANA 1	s. SV ANA 1
106	04.02.2016	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 11	S. 74		Sie stehen auch nicht im vollständigen Zusammenhang mit der Überschrift 4.5.6 Regionale Erschließungstrecken, denn die Strecke nach Annaberg-Buchholz ist auf Seite 74 aufgeführt.	ja	s. SV ANA 1	s. SV ANA 1
107	04.02.2016	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 12	S. 79		Unterstützt wird von der Großen Kreisstadt Annaberg-Buchholz die Aussage auf Seite 79, Mitte, mit folgendem Wortlaut: "Nicht zuletzt zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Schmalspurbahnstrecke mit dem SPNV ist die anschlussorientierte Bedienung des Streckenabschnittes Annaberg-Buchholz - Cranzahl fester Bestandteil der Planungen des ZVMS".	Kenntnisnahme		
108	04.02.2016	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 13			Die Große Kreisstadt Annaberg-Buchholz als Kreisstadt des Erzgebirgskreises hat einen modernen Eisenbahnanschluss an den Hauptbahnhof Chemnitz mit optimalen Anschlussbeziehungen nach Leipzig, zum Chemnitzer Modell und der Sachsenmagistrale sowie in Flöha von und nach Dresden. Derzeit beträgt die Fahrtzeit von Annaberg-Buchholz nach Leipzig 2 Stunden und 23 Minuten und nach Dresden knapp 2 Stunden. Damit besteht ein attraktiver Verkehr zum Anschluss zum Eisenbahnfernverkehr ab Hauptbahnhof Leipzig. Die Strecke Chemnitz - Cranzahl ist auch eine wichtige touristische Erschließung eines Teils der Erzgebirgsregion und sichert den SPNV-Anschluss an die Schmalspurbahn Cranzahl-Oberwiesenthal.	Kenntnisnahme		
109	25.01.2016	Vogtlandkreis Ref. 1	V 1			keine Bedenken	Kenntnisnahme		
110	25.01.2016	Vogtlandkreis Seniorenbeauftragte	V 2		Barrierefreiheit	Barrierefreiheit von Bus- und Bahnstationen, Bahnsteigen, Fahrzeugen, Haltestelleninfrastruktur sowie Bedienfreundlichkeit von Automaten ist weiterhin schrittweise konsequent umzusetzen. Dies kommt sowohl älteren als auch behinderten Menschen zugute. Die Notwendigkeit ist in Punkt 4 - Zielgruppe - begründet. Die Erklärung unter 4.1. ist nachvollziehbar, aber nicht optimal.	Kenntnisnahme		
111	25.01.2016	Vogtlandkreis Seniorenbeauftragte	V 3		Neue Ideen	Neue Ideen für die Beförderung von Menschen aus ländlichen Gebieten sind gefragt (Bürgerbusse, Zubringer, funktionierende Umsteigeverbindungen. Anruftaxi, Anpassung an Notwendigkeiten - Uhrzeiten des Schülerfahrverkehrs nutzen Senioren nur wenig). Das integrierte Informations- und Servicesystem ist durchdacht und praktisch, allerdings nicht für alle potentiellen Fahrgäste technisch geeignet bzw. anwendbar.	Kenntnisnahme		Die Ideen und die Lösungsansätze sind hinlänglich bekannt. Eine Umsetzbarkeit entscheidet sich im jeweiligen konkreten Fall vor Ort und liegt im Verantwortungsbereich der ÖSPV-Aufgabenträger.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
 3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
 Synopse Anhörung  
 Teil A VMS

Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
112	12.02.2016	Freiberger Eisenbahn	FEG 1		PlusBus	Die Einrüstung eines Plusbusses ist sicherlich in einigen verkehrsbedingungsgebieten sinnvoll. Wie es jedoch für das obere Muldental geplant ist, sehen wir den Einsatz eines Plusbusses und somit die Verminderung der SPNV Leistung auf der KBS 514 sehr kritisch. Der PlusBus, welcher aus der Erweiterung der Linie 732 hervorgehen soll, mit der Linienführung Freiberg-Weißenborn-Lichtenberg-Oberbobritzsch Burkersdorf- Frauenstein, hat keinerlei Verbindung mit der Linienführung der KBS 514, das obere Muldental wird hier völlig außen vor gelassen. In den Zeiträumen (120 min Takt) in denen kein Zugverkehr stattfindet, haben die Einwohner zwischen Mulda und Holzgau keinerlei Möglichkeit den ÖPNV zu nutzen. Auch die Einschnitte im Schüler- und Tourismusverkehr wären aus unserer Sicht, bei einer Kürzung der Verkehrsleistung auf der KBS 514, gravierend. Durch eine weitere Reduzierung des ÖPNV Angebotes wird die Lebensqualität im oberen Muldental weiterhin erheblich vermindert. Somit wird der demografische Wandel in großem Maße schneller voranschreiten. Aus diesem Grund bitten wir Sie, die Fortführung des Verkehrsvertrages der Freiberger Eisenbahn auf der KBS 514 im derzeit bestehenden Umfang nochmals zu prüfen.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen.
113	11.02.2016	SV Schlettau	Schlettau 1		Einleitung 1	Für uns hat der dauerhafte Erhalt der Linien der Erzgebirgsbahn auch für die Zukunft vorrangige Bedeutung. Die Erzgebirgsbahn ist ein unverzichtbarer und prägender Teil der Kulturlandschaft des Erzgebirges. Die Bahn hat als impulsgebender Faktor für die Bereiche Tourismus, Schülerverkehr, An- und Abreise von Kurpatienten unserer Kur- und Rehakliniken sowie für die Verbindung zur Kleinbahn Cranzahl-Oberwiesenthal absolute Priorität.	Kenntnisnahme		
114	11.02.2016	SV Schlettau	Schlettau 2		Einleitung 2	Es kann außerdem nicht im Sinne von Ökologie und nachhaltiger Regionalentwicklung sein, Personenverkehr primär auf die Straße zu verlegen.	Kenntnisnahme		Die klimapolitischen Vorteile des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sind umso größer, je höher die Auslastung der Verkehrsmittel ist. Eine Verlagerung von sehr gering ausgelasteten Diesel-Triebwagen auf Regionalbusse widerspricht demnach nicht den klimapolitischen Zielen.
115	11.02.2016	SV Schlettau	Schlettau 3		Einleitung 3	Der Tourismus, besonders auch im grenzüberschreitenden Bereich, innerhalb der Montanregion Erzgebirge braucht die Eisenbahn auf den traditionellen Trassen.	Kenntnisnahme		
116	11.02.2016	SV Schlettau	Schlettau 4		Einleitung 4	Für die weitere Entwicklung der Erzgebirgsregion sind gute Anbindungen an den öffentlichen Schienen- und Busverkehr außerordentlich bedeutsam. Hier sehen wir den Tourismus als Wirtschaftsfaktor (... Erzgebirgische aussichtsbahn ... da die Touristen nicht nur die Bahn nutzen, sondern auch Hotels, Gaststätten und Freizeiteinrichtungen in Anspruch genommen werden)	Kenntnisnahme		Die Erzgebirgs Aussichtsbahn ist kein Bestandteil des Nahverkehrsplanes, jedoch in Verbindung mit dem touristischen Busnetz im Erzgebirgskreis zu betrachten. Durch die verbesserte Verknüpfung von Bus und Bahn am Bahnhof Schwarzenberg kann der Tourismus einen zusätzlichen Impuls erhalten. Die ÖSPV-Aufgabenträger ist zuständig für die Ortsteilerschließung per Buslinie.
117	11.02.2016	SV Schlettau	Schlettau 5		Grundsätzliches	Bei der Bahnreform wurden die Regionalisierungsmittel des Bundes zur Bestellung von Nahverkehrsleistungen SPNV über die Länder an die Aufgabenträger (hier den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen-ZVMS) zur Bestellung von SPNV-Leistungen ausgereicht. In der Praxis der letzten Jahre wird ein nicht unbeachtlicher Teil vom Freistaat Sachsen für andere Zwecke als für die Bestellung von SPNV abgezweigt. Auch der ZVMS gibt einen Teil der zugewiesenen Regionalisierungsmittel nicht nur für die Bestellung von SPNV-Leistungen auf der Schiene aus.	Kenntnisnahme		Der NVP hat keinen Einfluss auf die Verteilung der Mittel innerhalb des Freistaates Sachsen. Die vom ZVMS nicht für die Bestellung von SPNV-Leistungen verwendeten Mittel werden überwiegend für notwendige und verkehrlich sinnvolle Investitionen zur Verbesserung der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des SPNV verwendet.
118	11.02.2016	SV Schlettau	Schlettau 6	S. 90 ff	Allgemeine Rahmenbedingungen - Finanzierung	Zu Recht wird im Kapitel 6 Finanzierung, Seite 90, festgestellt, dass auch Projekte aufzugeben sind, wenn die Finanzierungsausstattung nicht mehr gegeben sein sollte. Die bis 2020 in NVP enthaltenen Projekte, die im Anarbeitungsstand sind und bereits Baurecht haben, scheinen uns finanzierbar, denn der VMS hat 2015 gegenüber 2014 8% mehr Regionalisierungsmittel dauerhaft erhalten. Die Fortführung der nach 2020 geplanten Projekte Stufe 3 und 4, Chemnitzer Modell, sollte man bis 2020 auf Eis legen (betrifft auch Planung) oder ganz aufgeben. Aber auch eine Vielzahl von Investitionszuschüssen außerhalb des SPNV ist grundsätzlich zu überdenken. Der ZVMS ist hier bereits auf einem modernen Niveau. Bei allem Verständnis, dass Ingenieurbüros auch leben wollen - wir brauchen keine neuen Studien und Untersuchungen. Es sollte - wie bereits oben aufgeführt - im Teil A NVP der Grundsatz aufgenommen werden, dass bei stagnierende r oder sinkender Finanzausstattung die Regionalisierungsmittel vorrangig auf die Bestellung von SPNV auf der Schiene konzentriert werden. Wenn aber die Regionalisierungsmittel unter das Niveau von 2014 (vor Anstieg 8%) absinken - das ist nach 2020 oder bereits etwas vorher zu erwarten - muss die Verbandsphilosophie vom Grundsatz her korrigiert werden. Nur die Abbestellung von SPNV im Erzgebirge im Blick zu haben, ist zu kurz gedacht.	ja	s. SV ANA 1	s. SV ANA 1
119	11.02.2016	SV Schlettau	Schlettau 7	Seite 78	Allgemeine Rahmenbedingungen - Rahmenplanung	Selbst bei sinkender Zuweisung von Regionalisierungsmittel an den ZVMS muss der Primat des ZVMS darin bestehen, die Mittelvorrang für die Bestellung und damit den dauerhaften Erhalt von SPNV einzusetzen. Auf der Seite 78 oben steht eine verknappte Drohung einen vollständigen Bahnersatzverkehr im Erzgebirgsnetz mittelfristig in den nächsten Jahren einzuführen. (vg l. "Konzept zur verkehrsträgerübergreifenden Angebotsfortschreibung mit ergänzenden Untersuchungen.", "Darin wurden in den Szenarien "effizienter Mitteleinsatz", "Mittelkürzung" und "Abstellkonzept" die mögliche zukünftige Entwicklung für einzelne SPNV-Relationen und die Konsequenzen für den Busverkehr untersucht.) Diese Formulierung muss entsprechend relativiert werden und ist auch der Laufzeit des Nahverkehrsplanes 2016 bis 2020 anzupassen.	ja	Die im Entwurf explizit auf die Erzgebirgsstrecken beschränkte Prüfung der SPNV-Weiterbestellung wird aufgehoben. Statt dessen wird auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	Die vom ZVMS nicht für die Bestellung von SPNV-Leistungen verwendeten Mittel werden überwiegend für notwendige und verkehrlich sinnvolle Investitionen zur Verbesserung der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des SPNV verwendet.
120	11.02.2016	SV Schlettau	Schlettau 8	Seite 78	Allgemeine Rahmenbedingungen - Rahmenplanung	Diese beiden Absätze sind vermutlich in letzter Sekunde in den Entwurf des NVP, Teil A aufgenommen worden. Sie sollen wahrscheinlich die beschriebenen Optionen in der nun erfolgten Neuausschreibung "Dieselnetz Erzgebirge" decken (2,0 bis 0,5 Mio. km/a, kürzere Laufzeiten auf einzelnen Strecken bis 2024).	ja	s. Schlettau 7	s. Schlettau 7
122	11.02.2016	SV Schlettau	Schlettau 10		Tourismus	Wir sind der Auffassung, dass nicht nur die Anbindung an bestehende Mittelzentren gewährleistet werden muss. Das touristische Konzept der gesamten Erzgebirgsregion und die weitere Anbindung des ländlichen Raums an den bestehenden SPNV erfordert weiterhin auch den Betrieb der Fichtelbergbahn mit attraktiver Anbindung an die Strecke Cranzahl-Annaberg-Flöha. Die beiden oberen Absätze auf Seite 78 sind deshalb zu streichen.	ja	s. Schlettau 7	s. Schlettau 7

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
 3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
 Synopse Anhörung  
 Teil A VMS

Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
123	11.02.2016	SV Schlettau	Schlettau 11			Für die Städte und Gemeinden zwischen der Großen Kreisstadt Annaberg-Buchholz und Schwarzenberg gibt es im Erzgebirgskreis moderne Eisenbahnanschlüsse zum Hauptbahnhof Chemnitz bzw. Anschlussverbindungen zur Sachsenmagistrale nach Zwickau und nach Dresden bzw. auch nach Leipzig. Da auf der Strecke von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg kein ÖPNV bestellt ist muss der Busverkehr von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg so mit der Eisenbahn vertaktet werden, dass Anschlüsse hierfür zwischen Bus und Bahn in Annaberg-Buchholz und Schwarzenberg für den Fahrgast zumutbar möglich sind. Die Strecke Chemnitz - Cranzahl ist auch eine wichtige touristische Erschließung eines Teils der Erzgebirgsregion und sichert den SPNV-Anschluss an die Schmalspurbahn Cranzahl-Oberwiesenthal. Ebenso sind die Strecken Chemnitz -Annaberg-Buchholz sowie die Strecke Zwickau-Johanngeorgenstadt wichtige Anschlussbeziehungen zur Erzgebirgischen Aussichtsbahn nach Annaberg-Buchholz bzw. zurück. Ohne diese Zubringerverbindung würde diese attraktive Touristische Eisenbahnverbindung, welche sich sehr großer Beliebtheit erfreut, vom Eisenbahnnetz abgekoppelt sein.	ja		Die Regionalbuslinie 415 Annaberg-Buchholz – (Crottendorf -) Schwarzenberg – Aue ist als PlusBus-Linie definiert. Systematische SPNV-Anschlüsse sind wesentliches Angebotskriterium des PlusBus.  Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken.
124	09.02.2016	Große Kreisstadt Stollberg	Stollberg 1		Pkt 4.4.5	Unter dem Punkt 4.4.5. der Allgemeinen Rahmenbedingungen setzt sich der Zweckverband verschiedene Ziele zur Verbindungsqualität. Unter anderem soll es möglich werden, dass die Mittelzentren untereinander und innerhalb von 60 min auf direktem Weg erreichbar sein sollen. Wir geben hier zu bedenken, dass die aktuelle Verbindung zwischen den Mittelzentren Stollberg und Annaberg nicht diesen Zielen entspricht. Es gibt keine direkte Verbindung. Die aktuelle Fahrzeit beträgt bei einer Route über Aue derzeit 1:45 min und beinhaltet eine Wartezeit von 17 min. Diese Tatsachen gehen nicht konform mit den selbst gesteckten Zielen des VMS. Wir bitten zu prüfen, inwieweit dieses Ziel für die beiden Mittelzentren Stollberg und Annaberg umgesetzt werden kann.	Kenntnisnahme		Der Hinweis wird hinsichtlich mittelfristiger Verbesserungsmöglichkeiten geprüft. Dies ist federführend durch ÖSPV-Aufgabenträger zu bearbeiten.
126	15.02.2016	Wirtschaftsförderung Erzgebirge	WFE 1		Bisherige SPNV-Entwicklung - Infrastruktur + Verkehrsleistung/Nutzung	In das moderne Streckennetz der Erzgebirgsbahn wurden in den letzten 15 Jahren ca. 200 Mio. Euro investiert, u. a. in die Erneuerung der Gleisanlagen, in den barrierefreien Ausbau fast aller Zugangsstellen sowie in eine hochmoderne Stellwerks- und Sicherungstechnik. Aufgrund des 2003 abgeschlossenen Bau- und Finanzierungsvertrages zwischen dem Freistaat Sachsen, dem Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH/Erzgebirgsbahn ist eine vertragsunschädliche Aufgabe der vier Erzgebirgsstrecken vor 2023 kaum denkbar. Trotz einer zurückgehenden Bevölkerungszahl hat sich die Zahl der Fahrgäste (Einsteiger) der vier Erzgebirgsstrecken von 3315 pro Tag im Jahr 2004 auf 4761 im vergangenen Jahr erhöht. Diese Zahlen sollten Ansporn sein, das SPNV-Angebot im Erzgebirge weiter auszubauen statt zu kürzen. Das Hauptargument für den Erhalt des bisherigen Bestimmungsumfanges auf den vorhandenen regionalen Bahnstrecken sind nicht politische Resolutionen, sondern real gestiegene Fahrgastzahlen!	ja		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken.
127	15.02.2016	Wirtschaftsförderung Erzgebirge	WFE 2		Bedeutung des SPNV für die Regionalentwicklung	Die Bahnbindung des Erzgebirgskreises ist für die Wirtschaft (Berufspendler/-schüler), den Bildungssektor (Studenten, Schüler) und den Tourismus incl. Tagesgäste sowie für die allgemeine Standortattraktivität insgesamt ("Region zum Leben und Arbeiten"), für die Erreichbarkeit des Oberzentrums Chemnitz und der überregionalen Fernverkehrsstrecken lebenswichtig. Gerade jetzt, wo nach einem massiven Strukturwandel der wirtschaftliche Aufschwung zu greifen beginnt, wo Menschen wieder ins Erzgebirge (zurück) ziehen (Wanderungssaldo 2014 erstmals leicht positiv!), wo wir für das UNESCO-Welterbe nominiert sind, geht es um die stabilisierende Begleitung dieser hart erarbeiteten Entwicklung, nicht um Torpedierung dieser Anstrengungen durch SPNV-Abbestellung. Wenn es zukünftig nicht mehr möglich sein soll, z. B. ein zeitgemäßes SPNV-Angebot zwischen dem Oberzentrum Chemnitz und dem Verdichtungsraum Westerbirge aufrecht zu erhalten (und weitere Verbindungen im Landkreis dürften dann absehbar scheinweise folgen), fehlt ein elementarer Baustein zur Vermarktung des Erzgebirges als zukunftsfähiger Wirtschafts- und Wohnstandort. Von einer zeitgemäßen Stadt-Umland-Verbindung bzw. der Erfüllung von Mobilitätsanforderungen künftiger Fachkräfte wären wir damit jedenfalls meilenweit entfernt. Die investiven Aufwendungen für die nächsten Etappen auch immer in einer gesunden Relation zu den dann später für die Bestellung verfügbaren Mitteln stehen! Am Beispiel der geplanten "Stufe 2" lassen sich diesbezügliche Fehlentwicklungen deutlich erkennen: Die Leistungen der bisherigen Erzgebirgsbahnlinie Chemnitz - Thalheim - Aue sollten laut gültiger 2. NVP-Fortschreibung vollständig in das Chemnitzer Modell integriert werden. Nunmehr ist jedoch nur noch vom Streckenabschnitt Chemnitz - Thalheim die Rede, der ab 2018 dafür entsprechend ausgebaut werden soll. Parallel zu millionenschweren Investitionen in eine neue, kurze Straßenbahntrasse im Stadtgebiet von Chemnitz (bei vorhandener Bahntrasse) und dem gleichzeitigen Ausbau des Personenbahnhofs Aue zur ÖPNV-Schnittstelle soll im selben Atemzug das Mittelzentrum Aue und der gesamte, wirtschaftsstarke Städteverbund Silberberg mit ca. 85.000 Einwohnern seine SPNV-Direktverbindung an das Oberzentrum Chemnitz verlieren. Ein Schildbürgerstreich sondergleichen, der bei Bevölkerung und Steuerzahlern kaum zu vermitteln ist. Während andere, bereits voll ins Chemnitzer Modell integrierte Strecken mit durchgehendem 1-h-Takt (z. B. Chemnitz - Hainichen) nicht mal an die Beförderungszahlen der bisher weit weniger attraktiv getakteten Gesamt -Relation Chemnitz-Thalheim-Aue herankommen (siehe Anlage), sollen diese auch in Zukunft so weiter bedient werden. Dem Westerbirge mit seinem deutlich höheren Fahrgast-Potenzial, v. a. bei durchgehender 1-h -Taktung, soll jedoch die ursprünglich geplante, vollständige Integration ins Chemnitzer Modell verwehrt bleiben. Dies ist nicht akzeptabel!	Kenntnisnahme		
128	15.02.2016	Wirtschaftsförderung Erzgebirge	WFE 3		Ausblick SPNV-Planungen	Wir fordern von den fachlichen Entscheidungsträgern im Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) nach tragbaren, kreativen Lösungen für einen vollständigen Erhalt des momentanen SPNV-Angebots im Erzgebirgskreis zu suchen. Dies beinhaltet z. B. auch die Prüfung von fehlgeplanten Bus-Parallel-verkehren, von Schnittstellen- und Anschluss-Optimierung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sowie der Tarifzonen-Einteilung (Zwönitz-Aue> "2 Zonen", Burkhardtsdorf Chemnitz> "1 Zone"?). Gleichzeitig werden wir an alle politischen Mandatsträger der Region auf Landes- und Bundesebene appellieren, sich für eine auskömmliche Finanzausstattung des SPNV-Gesamtsystems in Sachsen einzusetzen. Neben den klimapolitischen Verpflichtungen, die ganz Deutschland mittelfristig zu erfüllen hat, entscheidet die künftige Ausgestaltung der Mobilitäts-Daseinsvorsorge über SPNV außerhalb der Zentren auch maßgeblich über die weitere Stabilisierung der demographischen Entwicklung in den wirtschaftsstarke Landkreisen des Freistaates Sachsen.	nein		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken.  Dabei werden außer den aktuellen Nachfragedaten auch die (nach dem Ausbau der entsprechenden Strecken des Chemnitzer Modells) prognostizierten Nachfragedaten berücksichtigt. Damit wird sichergestellt, dass bereits existierende Linien gegenüber den Linien des Chemnitzer Modells vergleichbar bewertet werden.
129	15.02.2016	Wirtschaftsförderung Erzgebirge	WFE 4		Fazit	Gleichzeitig werden wir an alle politischen Mandatsträger der Region auf Landes- und Bundesebene appellieren, sich für eine auskömmliche Finanzausstattung des SPNV-Gesamtsystems in Sachsen einzusetzen. Neben den klimapolitischen Verpflichtungen, die ganz Deutschland mittelfristig zu erfüllen hat, entscheidet die künftige Ausgestaltung der Mobilitäts-Daseinsvorsorge über SPNV außerhalb der Zentren auch maßgeblich über die weitere Stabilisierung der demographischen Entwicklung in den wirtschaftsstarke Landkreisen des Freistaates Sachsen.	ja		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopse Anhörung  
Teil A VMS

## Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
130	12.02.2016	GV Königswalde	Königswalde 1		Grundsätzliches	Die derzeit bestehenden Eisenbahnstrecken ins Erzgebirge sind die Grundlage für eine gute verkehrstechnische Anbindung des Erzgebirges an die Stadt Chemnitz und damit an das überregionale Eisenbahnnetz. Dies ist ein wichtiger Baustein für die wirtschaftliche Entwicklung unserer Erzgebirgsregion, da die Bahnstrecken von vielen Berufspendlern, Schülern aber auch von Touristen genutzt werden. Die Streckenverbindung Cranzahl- Chemnitz, wird durch viele Einwohner unserer Gemeinde, zum Teil auch für den täglichen Arbeitsweg genutzt und hat zusätzlich noch eine große touristische Bedeutung. Ein Wegfall dieser Verbindung hätte erhebliche nachteilige Auswirkungen für die Region und damit für die Gemeinde Königswalde.  <b>Deshalb hat der Dauerhafte Erhalt der Linien der Erzgebirgsbahn auch für die Zukunft vorrangige Bedeutung.</b>	Kenntnisnahme		
131	12.02.2016	GV Königswalde	Königswalde 2		Änderung des Entwurfes zum NVP	Auf S. 77 ff des Teiles A des NVP wird unter dem Punkt 4.5.6 Regionale Erschließungslinien der langfristige Bestand der Bahnlinsen ins Erzgebirge mehr als in Frage gestellt. Dies wird vor allem in dem ersten und zweiten Absatz des Kapitels auf S. 78 (" Auf Grund der von Teilen" ... bis ... "Gremien des ZVMS zur Entscheidung vorzulegen. ") deutlich. Gerade vor dem Hintergrund der Bedeutung dieser Strecken für die Erzgebirgsregion ist nicht nachvollziehbar, warum diese für evtl. entstehende Finanzierungslücken geopfert werden sollen. Die benannten beiden Absätze auf Seite 78 sind aus dem NVP zu streichen. Vielmehr sollte im NVP festgeschrieben werden, dass alle Anstrengungen auch in Zukunft unternommen werden, um die Aufrechterhaltung der Zugverbindung ins Erzgebirge sicherzustellen. Wir bitten alle Entscheidungsträger sich für den Erhalt des bestehenden Netzes des Schienenpersonennahverkehrs im Erzgebirge einzusetzen.	ja	Die im Entwurf explizit auf die Erzgebirgsstrecken beschränkte Prüfung der SPNV- Weiterbestellung wird aufgehoben. Statt dessen wird auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV- Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV- Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS
132	12.02.2016	SV Pockau-Lengenfeld	Pockau-Lengenfeld 1			Im NVP Teil A sollte deshalb der Grundsatz festgelegt werden, bei stagnierender oder sinkender Finanzausstattung die Regionalisierungsmittel vorrangig für die Bestellung von SPNV zu verwenden.	nein		Die vom ZVMS nicht für die Bestellung von SPNV-Leistungen verwendeten Mittel werden überwiegend für notwendige und verkehrlich sinnvolle Investitionen zur Verbesserung der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des SPNV verwendet.
133	12.02.2016	SV Pockau-Lengenfeld	Pockau-Lengenfeld 2			Eine mögliche Abbestellung von SPNV-Leistungen, insbesondere auf den sanierten Strecken des Erzgebirgsnetzes, wird abgelehnt. Es wird deshalb vorgeschlagen, die Absätze 1 und 2 auf Seite 78 des NVP-Entwurfs ersatzlos zu streichen.	ja	Die im Entwurf explizit auf die Erzgebirgsstrecken beschränkte Prüfung der SPNV- Weiterbestellung wird aufgehoben. Statt dessen wird auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV- Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV- Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS
134	12.02.2016	SV Pockau-Lengenfeld	Pockau-Lengenfeld 3			Ein erheblicher Nachteil für Bahnreisende in der Region sind die schlechte Anbindung und die viel zu langen Übergangszeiten zu Fernverkehrsangeboten. Es wird deshalb beantragt, die Forderung nach Einführung eines Integrierten Taktfahrplans in Sachsen als Verbandsziel in den NVP aufzunehmen und gemeinsam mit benachbarten Zweckverbänden und der Staatsregierung gegenüber der DB und anderen Verkehrsunternehmen auf die Einführung eines ITF zu drängen.	nein		Die aktuelle Anschlussgestaltung stellt unter den Randbedingungen der realisierbaren Fahrzeiten zwischen den Anschlussknoten und den Verknüpfungen zum überregionalen Verkehr insbesondere in Leipzig und in Hof das Optimum dar.
135	11.02.2016	SV Döbeln	Döbeln 1		Anschluss an Oberzentren	Die Landeshauptstadt Dresden, die von Döbeln nur 45 km entfernt ist, ist nur unzureichend angebunden und ist im NVP nur kurz als Sachsen-Franken-Magistrale erwähnt. Die gegenwärtige Situation mit Fahrzeiten von 1h 37min (Busverbindung über Nossen) oder 1h 55min (Zugverbindung über Riesa) ist nicht akzeptabel und erfordert dringend eine bessere Lösung.  Als Möglichkeiten wären hier zu nennen : • Aktivierung einer attraktiven Zugverbindung Leipzig-Döbeln-Meißen-Dresden • Busschnellverbindung Döbeln - Dresden, • Kürzere Umsteigezeiten in Riesa	nein		Vor dem Hintergrund der begrenzten Nachfragepotentiale (vgl. Untersuchung zum ÖPNV-Angebot auf dem Korridor der RB-Linie 110 im Abschnitt Döbeln – Roßwein – Nossen – Meißen (– Dresden)) sind eine SPNV- oder eine Schnellbusverbindung zwischen Döbeln und Dresden nicht finanzierbar.  Eine Optimierung der Umsteigezeiten in Riesa ist derzeit wegen der Einbindung der Linien RE 50 und RB 45 in die Anschlussknoten Leipzig bzw. Chemnitz leider nicht möglich.
136	11.02.2016	SV Döbeln	Döbeln 2		Barrierefreiheit ÖSPV	Um die Attraktivität des ÖSPV gerade auch im ländlichen Bereich weiter zu erhöhen ist der barrierefreie Ausbau der Haltepunkte oberste Priorität. In der Prioritätenliste auf der Seite 80 wird der Bahnhof Döbeln-Hbf nicht mit benannt, obwohl es in Zeiten der Zugehörigkeit des ZVNL von der Deutschen Bahn AG immer wieder Aktivitäten und Pläne gab, die Bahnsteige anzuheben und den Zugang so barrierefrei zu gestalten. Bei der Bahnhofsumfeldgestaltung hat das die Stadt bereits berücksichtigt, so dass heute an den Schnittstellen kleine Rampen vorhanden sind. Der Bahnhof Döbeln-Hbf wird von 2 Regionalbahnstrecken angefahren. Das Umfeld des Bahnhofes wurde in den Jahren 2005 - 2007 als moderne barrierefreie Schnittstelle ausgebaut. Hier fordern wir die Aufnahme des Bahnhofes Döbeln-Hbf in die Prioritätenliste des ZVMS für den Ausbau zu einem modernen, den heutigen Ansprüchen entsprechenden Haltepunkt.	ja	Döbeln Hbf. wurde in neuerTabelle "barrierefreier Ausbau weiterer SPNV- Zugangsstellen" ergänzt	Die Linie RB 110 Leipzig - Döbeln Hbf. - Döbeln Zentrum ist Bestandteil des SPNV- Konzeptes (vgl. Seite 78, Tabelle 15).
137	11.02.2016	SV Döbeln	Döbeln 3		Strecke RB 45	In den letzten Tagen wurde in den Pressemedien mehrfach die Einstellung der Strecke Döbeln - Riesa angesprochen. In dem vorliegenden NVP wird eher darauf eingegangen, dass die Strecke bis 2027 bzw. 2030 bestellt ist. Wir sind verunsichert, welche Folgen die Abbestellung durch den ZVOE für die Anbindung der Stadt Döbeln an den Knotenpunkt Riesa und somit auch die Anbindung nach Dresden und das Fernbahnnetz der Deutschen Bahn sich ergeben. Wir erwarten hier eine klare und eindeutige Positionierung des ZVMS für den Erhalt der Strecke RB 45.	Kenntnisnahme		Die Linie RB 45 Chemnitz - Döbeln - Riesa - Elsterwerda ist Bestandteil des SPNV- Konzeptes (vgl. Seite 51).  Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden alle SPNV-Leistungen entsprechend bewertet.
138	12.02.2016	SV Döbeln	Döbeln 4		Bahnhof Döbeln Zentrum	In der Stadtratssitzung am 09.Juli 2015 standen die Kosten-Nutzen-Analyse zu den SPNV Zugangsstellen Döbeln-Zentrum und Döbeln- Körnerplatz zur Diskussion. Der Döbelner Stadtrat hat sich klar zum Ausbau des Bahnhofes Döbeln-Zentrum positioniert. Am 16. November 2015 teilten Sie uns mit, dass bezüglich der Ausbauplanungen es noch weitere Absprachen bezüglich der Strecke mit dem neuen Betreiber geben soll. Unabhängig davon teilten Sie uns mit, dass zum kleinen Fahrplanwechsel am 12.06.2016 die Züge aus Richtung Leipzig bis zum Bahnhof-Zentrum fahren. Im NVP wurde dazu nichts ausgeführt. Weder das der Bahnhof Döbeln-Zentrum in der Prioritätenliste "Ausbau zu einem modernen barrierefreien Haltepunkt" steht, noch das die Strecke der RB 110 bis zum Bahnhof Döbeln Zentrum verlängert wird. Hier fordern wir die Aufnahme des Bahnhofsbaus Döbeln Zentrum in die Prioritätenliste sowie eine Aussagen zum Erhalt der Strecke RB 110 bis zum Bahnhof-Zentrum oder wenn es technisch einfacher zu gestalten ist, bis zum Bahnhof Roßwein .	ja	Döbeln Zentrum wurde in neuerTabelle "barrierefreier Ausbau weiterer SPNV- Zugangsstellen" ergänzt	Die Linie RB 110 Leipzig - Döbeln Hbf. - Döbeln Zentrum ist Bestandteil des SPNV- Konzeptes (vgl. Seite 78, Tabelle 15).
139	15.02.2016	GV Mulda/ Sa.	Mulda 1		FEG	Ein Vorschlag zur Attraktivitätserhöhung der Bahnlinie FEG wäre u. a. der Schwerpunkt Schülerbeförderung von und zur Oberschule Rechenberg – Bienenmühle: Errichtung / Installation Bahnhaltestelle im Bereich Oberschulstandort	ja	Bienenmühle Oberschule in Teil A Punkt 4.6.2.2 sowie in Anlage 8 und 9 ergänzt	Es besteht Prüfbedarf, u. a. in Abhängigkeit von zukünftiger SPNV-Bestellung

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopse Anhörung  
Teil A VMS

## Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
140	15.02.2016	GV Mulda/ Sa.	Mulda 2	S. 78	Abschnitt 4	Eine mögliche Neuordnung sowie eine Angebotsausdünnung auf einen 2h — Takt auf der SPNV — Linie RB 83 bedeutet den „schleichenden Tod“ der Bahnlinie Freiberg-Holzgau. Dies kann doch keinesfalls politisch gewollt sein, oder? Dies widerspräche ja allen Regeln der Daseinsfürsorge für den ländlichen Raum!	ja		Dies ist kein politischer Wille, stellt jedoch eine zu prüfende Option dar. Die Daseinsvorsorge kann durch den SPNV und/oder dem ÖSPV erfolgen. Die Angebotseinschränkung widerspräche der Daseinsvorsorge nur bei ersatzloser Streichung.  Die Linie RB 83 Freiberg - Holzgau ist Bestandteil des SPNV-Konzeptes (vgl. Seite 78, Tabelle 15).  Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden alle SPNV-Leistungen entsprechend bewertet. Bus bzw. PlusBus wird dabei als Alternative in Betracht gezogen.
141	15.02.2016	GV Mulda/ Sa.	Mulda 3	S. 56	PlusBus	Plus Bus — Netz / Linie 732 kommt einem der Verdacht auf, dass die Bahnlinie Freiberg — Holzgau permanent „totgemacht“ werden soll.	ja	siehe Mulda 2	siehe Mulda 2
142	16.02.2016	GV Rechenberg-Bienenmühle	Rechenberg-Bienenmühle 1		Allgemeine Rahmenbedingungen Teil A Pkt. 1.1 + 1.2	Aus unserer v.g. Argumentation heraus kann abgeleitet werden: ein funktionierendes Schienenwegennetz ist vorhanden. Die entsprechend ausgebaute Straßenstruktur für die Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs nicht. Somit muss die Bahnlinie erhalten bleiben!  Das Problem entsteht, nach unserer Betrachtungsweise, bereits in solchen Planungszielen wie dass, Ober- und Mittelzentren kurzfristig (unter 1 Stunde) erreichbar sein sollen – die Erreichbarkeit unserer ländlichen Orte liegt, als Planungsziel betrachtet, dann über 1 Stunde. Aber eigentlich sollte gerade, um Standortnachteile für den ländlichen Raum zu verringern, angestrebt werden den ländlichen Raum über „zeitlich kurze Wege“ an die zentralen Orte anzubinden. Nur so kann es erreicht werden Abwanderung zu vermindern, Gewerbe im Ort zu halten und möglichst wieder anzusiedeln.	Kenntnisnahme		
143	16.02.2016	GV Rechenberg-Bienenmühle	Rechenberg-Bienenmühle 2		Pkt 1.1.3	Aber das Problem der möglicherweise nicht nur rein wirtschaftlichen Betrachtungsweise unseres Anliegens dürfte bekannt sein. Unter Punkt 1.1.3 aus Seite 10 wird bereits sehr richtig ausgeführt: „Die Erschließung einer Region als Aufgabe der Daseinsvorsorge darf nicht allein unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten bewertet werden.“	Kenntnisnahme		Eine wirtschaftliche Betrachtung schließt die Einbeziehung eines Busangebotes mit ein. Es werden alle Optionen geprüft.
144	16.02.2016	GV Rechenberg-Bienenmühle	Rechenberg-Bienenmühle 3		Pkt 4.4.4 Mindesterschließung	In Punkt 4.4.4 „Mindesterschließung“ ab Seite 57 geht es um die Einstufung der Städte und Gemeinden in die „zentrale Orte“- Netzstruktur. Das eigentliche Problem daran hatten wir bereits in dieser unserer Stellungnahme zu Punkt 1.2.1 Ausführungen gemacht. Die eigentliche Schaffung der „zentrale Orte“- Struktur ist Aufgabe der Regionalplanung, spielt jedoch, als die übergeordnete Planung für die Nahverkehrsplanung, eine bestimmende Rolle.  Sehen wir uns bei der Einstufung der Gemeinden als wenigstens „Grundzentrum“ die Einwohneranzahl pro Haltestelle von 1.000 an – im Vergleich hat die Einstufung als „Gemeinde“ nur noch Anspruch auf eine Haltestelle pro 1.200 Einwohner. Hier sind wir wieder an der Stelle, wieder Ansatz sein muss, den ländlichen Raum nicht nur unter diesen (rein wirtschaftlichen) Aspekten zu betrachten, sondern durch ein engeres Haltestellennetz mehr Attraktivität und Akzeptanz bei den Fahrgästen zu erreichen.	nein		Die übergeordnete Regionalplanung (Raum Chemnitz) legt die „zentrale Orte“-Struktur fest.
145	08.02.2016	SV Werdau	Gemeinde Langenbernsdorf 1		4.6.2.2, SPNV-Haltpunkte-Neubaumaßnahmen	Neubau einer Zugangsstelle zum SPNV, Linie S5 an der Koberbachtalsperre wird ausdrücklich begrüßt, mit folgenden Hinweisen: 1. ausreichend Parkmöglichkeiten, damit aus den ländlichen Gebieten mit schlechter Busanbindung die Haltestelle mit PKW angefahren werden kann 2. Anbindung an vorhandene Bus-Linien und Einrichtung einer Bus-Haltestelle (für Berufsschüler/Studenten und Pendler Richtung Zwickau bzw. Leipzig besonders wichtig) 3. Besondere Berücksichtigung der Belange von Fahrradfahrern, da zunehmende Nutzung des Rades im Alltag und zur Freizeitgestaltung (Tourismus/Sport) zu erwarten ist. 4. S5X-Anbindung anstreben, da so schnellere Erreichbarkeit der touristischen Ziele der Umgebung (Koberbachtalsperre/Deutsches Landwirtschaftsmuseum Blankenhain) für Gäste aus dem Ballungsraum Leipzig und Zwickau/Chemnitz möglich wird.	ja		Teil A und Teil B IV
146	11.02.2016	SV Oederan	Oederan 1		Abschnitt 4 - Rahmenplanung	Erklärt sich nicht einverstanden mit Wegfall des Haltepunktes für die schnelle Express-Linie RE 3 in Oederan. Es wird darauf hingewiesen, dass seitens des VMS im Juni 2015 von Anpassungsmöglichkeiten nach Abschluss des Ausbaus des Knotens Dresden und der zugehörigen S-Bahn-Strecken die Rede war. Außerdem wurde in Aussicht gestellt, dass bei Fahrplanabstimmungen für 2017 ff. mit dem VVO nach Möglichkeiten für einen zusätzlichen Halt des RE 3 gesucht würde. Dieser Sachverhalt wird in der Fortschreibung unter Abschnitt 4 vermisst. <del>Es wird gefordert diesen Aspekt aufzunehmen und den Halt Oederan einzuarbeiten</del>	nein		Im SPNV-Konzept werden für die Express-Linien keine Halte festgelegt (vgl. S. 51).  Der RE-Halt in Oederan kann unter den aktuellen Rahmenbedingungen, insbesondere dem S-Bahn-Fahrplan in Dresden und den Anschlüssen in Dresden Hbf., Flöha und Hof Hbf., derzeit nicht realisiert werden. Die gilt auch für den Jahresfahrplan 2017.
147	15.02.2016	City-Bahn Chemnitz GmbH	CB 1	S. 75, 4. Absatz S. 75, 2. Absatz S. 85	Teil A, Abschnitt 4, 4.5.5 Chemnitzer Modell - Innovation, Investition, Wettbewerb	Auf "eingleisig" sollte verzichtet werden, da beim Aufstellen eines Betriebsprogramms ein eingleisiger Abschnitt ggf. Kapazitätsprobleme bereiten könnte, d.h. es sollte nicht schon grundlegend eine Einschränkung formuliert werden.	Kenntnisnahme		Die Infrastruktur des Chemnitzer Modells Stufe 3 wird bis Chemnitz-Hilbersdorf als zweigleisige Straßenbahnstrecke über die Frankenberger Straße geführt.
148	15.02.2016	City-Bahn Chemnitz GmbH	CB 2	Anlage 6	PlusBus	Im Vorschlag PlusBus Linien (Anlage 6) ist die Linie 640 aufgeführt, wenn auch mit Hinweis Abstimmungsbedarf. Diese Linie widerspricht aus unserer Sicht auf dem Teilabschnitt Chemnitz – Hainichen der im Teil A, Abschnitt 4.2 aufgeführten Philosophie, dass der PlusBus ergänzend zum SPNV-Angebot wirken soll. Dies sollte auch deutlicher dargestellt werden.	Kenntnisnahme		Das konkrete PlusBus-Konzept wird nach einer Pilotphase konzipiert. Die Linie 640 bleibt Teil der Betrachtung zum Gesamtkonzept.
149	15.02.2016	Pro Bahn	Pro Bahn 1			Die bestehenden Angebote von RE- und RB-Zügen sind hinsichtlich kurzer Umsteigezeiten zu optimieren. Insbesondere am Wochenende sind bisher teilweise Umsteigezeiten von bis zu einer Stunde vorgesehen (z.B. Chemnitz Hbf). Die Abstimmung zwischen Bus und Bahn sind zu verbessern. Der VMS sollte hier eine Koordinationsrolle übernehmen und aktiv auf die Busunternehmen einwirken. Nur eine gute Reiskette mit sicheren und relativ kurzen Umsteigezeiten bewegt die Bürger weiterhin den NV zu nutzen bzw. dem ÖPNV insgesamt neue Nutzer zuzuführen.	Kenntnisnahme		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 maximale Übergangszeit soll 15 min nicht überschreiten, andernfalls sind diese Anschluss nicht im Fahrplan auszuweisen.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
150	15.02.2016	Pro Bahn	Pro Bahn 2			Es ist eine Fusion zwischen VMS und Verkehrsverbund Vogtland zu prüfen. In an Betracht sinkender Zuschüsse vom BUND (Regionalisierungsmittel) sollten unnötige Verwaltungs- und Schnittstellenkosten vermieden werden.	Kenntnisnahme		
151	15.02.2016	Pro Bahn	Pro Bahn 3			Die weitere Ausdünnung des Eisenbahnverkehrs ist mit allen Mitteln zu verhindern. Es ist sonst zu befürchten, dass auch die bisher gut ausgelasteten RE-Verbindungen unter Fahrgastmangel leiden könnten (keine durchgängige Reisekette). Die Zugverbindung Chemnitz – Thalheim – Aue ist beizubehalten. Die Möglichkeit zur Ausweitung des sogenannten „Chemnitzer Modells“ ist bis nach Aue ist zu prüfen. Vorstellbar ist auch der Einsatz von Mehrsystem-Bahnen bzw. eine ähnliche Verfahrensweise wie sie bei der RB45 Elsterwerda – Riesa – Chemnitz zur Anwendung kommt. Hier bedient die RB alle Unterwegshalte und fährt mit Beginn des Chemnitzer Modells ohne weitere Zwischenhalte bis Chemnitz durch. Der gesicherte Umstieg in Thalheim ist obligatorisch.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden alle SPNV-Leistungen entsprechend bewertet.
152	15.02.2016	Pro Bahn	Pro Bahn 4			Die RB zwischen Döbeln und Meißen wurde im Dezember 2015 abbestellt. Die Fahrplanlage des weiter bestehenden Zuges von Döbeln nach Leipzig sollte so verändert werden, dass die Umsteigebeziehungen in Borsdorf (Sachs.) sich verkürzen. Die von der Deutschen Bahn angedachte Ausweitung des Fernverkehrs (Relation Thüringen Richtung Chemnitz) und die veränderte Situation in Leipzig Hbf, mit der Inbetriebnahme von VDE8, ist zu berücksichtigen. Auch hier sehen wir verbesserten Abstimmungsbedarf.	Kenntnisnahme		Die Taktlage der Linie RB 110 Leipzig - Döbeln ist insbesondere auf den Anschluss Bahn/Bus in Döbeln Hbf. und dieser wiederum auf den Bus-Anschlussknoten Nossen bestimmt.
153	15.02.2016	NVS Thüringen mbH	NVS 1		4.5.3 Zwickau-Leipzig	Es wird gebeten, folgende Bemerkung aufzunehmen: „In Gößnitz besteht ein Anschluss zwischen der S 5X Halle – Leipzig – Gößnitz – Zwickau und der RE 1 Thür Göttingen – Erfurt – Gera – Gößnitz – Glauchau, der die Reisekette von Zwickau an Ostthüringen und die Landeshauptstadt Erfurt sicherstellt. Sofern kein gleichwertiger Einsatz geschaffen werden kann, wird dieser Anschluss auch bei einer Fahrzeitverkürzung der S 5X zwischen Leipzig und Zwickau beibehalten.“	ja	Im Kap. 4.5.3 Zwickau-Leipzig ergänzt.	
152	16.02.2016	LA Nordsachsen	LA Nordsachsen 1	S. 32, Tabelle	Teil A, 1.4.5 grenzüberschreitende Buslinien	Linie 809 mit Laufweg Mügeln - Lütteritz - Zävertitz - Mügeln: Es wird darauf hingewiesen, dass die Ortsbezeichnung Lütteritz nicht korrekt sei, dieser Ort heißt Lüttnitz, und dass diese Linie seit August 2015 nicht mehr im Landkreis Mittelsachsen verkehrt. Daher sollte diese Zeile entfernt werden oder wie auf Seite 24 im Kapitel 2.3 des Teil B III realisiert, mit einer Fußnote versehen werden.	ja	als Fußnote ergänzt --> "ab 24.08.2015 verkehrt Linie nicht mehr im LK Mittelsachsen" (siehe auch lfd. Nr.12)	Auflistung wird jedoch belassen, da Datenbasis 2014/2015
153	12.02.2016	Thermalbad Wiesenbad	Wiesenbad 1			Vorbemerkungen zur barrierefreien An- bzw. Abreise zur Rehabilitationsklinik als Standortfaktor / Anbindung Oberzentrum Chemnitz und Fernverkehr. Für die touristische Erschließung und Attraktivität des gesamten oberen Erzgebirges für den Radtourismus ist die Möglichkeit der Radmitnahme und des barrierefreien Zugangs eine elementare Voraussetzung. In diesen vorgenannten Bereichen kann eine Buslinie, selbst bei vergleichbarer Streckenführung und Anbindung, keine vergleichbare Alternative bieten. Einerseits ist das Haltestellennetz vom Ausbauzustand teilweise noch lücken- und mangelhaft, andererseits sind die regelmäßig eingesetzten Reisebusse nicht rad-, rollstuhl- oder kinderwagentauglich. In diesem Sinne müssen die knappen Regionalisierungsmittel des Bundes zukünftig fast ausschließlich für die Bestellung von SPNV - Nahverkehrszügen ausgegeben werden. Auch nach 2020 sind die Eisenbahnstrecken ins Erzgebirge zu erhalten!	Kenntnisnahme		
154	15.02.2016	FDP, OV Rechenberg-Bienenmühle	FDP 1	S. 21	Teil B III NVP	Bahnlinie gewinnt immer mehr an Bedeutung, auch für grenzüberschreitenden Tourismus (Rad, Ski, ...) Busse können die Eisenbahn niemals ersetzen, auch nicht aus ökologischen Gründen.	Kenntnisnahme		
155	15.02.2016	FDP, OV Rechenberg-Bienenmühle	FDP 2	S. 42	Teil B III NVP	Schüler Nachfrage gleichbleibend, Tourismus Nachfragepotential vorhanden Erhalt der Schule, Bahnlinie dafür das beste und sicherste Fortbewegungsmittel. Eine Streichung würde perspektivisch das sichere Aus der Schule bedeuten. Vorschlag zur Attraktivitätserhöhung: Errichtung/ Installation Bahnhaltstelle im Bereich Oberschulstandort	ja	Bienenmühle Oberschule in Teil A Punkt 4.6.2.2 sowie in Anlage 8 und 9 ergänzt	Es besteht Prüfbedarf, u. a. in Abhängigkeit von zukünftiger SPNV-Bestellung
156	15.02.2016	FDP, OV Rechenberg-Bienenmühle	FDP 3			Verweis TED Tenders: Es wird gebeten, die wörtliche Aussage "gegebenenfalls" klar zu umreißen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Bahnverkehrs zwischen Freiberg und Holzgau nicht eingestellt werden darf, der dauerhafte Erhalt der Linie RB 83 hat Priorität und für die Zukunft des erzgebirgischen Teils des Landkreises Mittelsachsen Vorrang.	Kenntnisnahme		Die Linie RB 83 Freiberg - Holzgau ist Bestandteil des SPNV-Konzeptes (vgl. Seite 78, Tabelle 15).  Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden alle SPNV-Leistungen entsprechend bewertet.
157	22.02.2016	VCD Landesverband Elbe-Saale e. V.	VCD 1	S. 16		Bevölkerungsprognose ist veraltet (Stand: 2010). Wir empfehlen daher, die Bevölkerungszahlen aus dem Jahr 2015 als Grundlage anzugeben und bei der Prognose auf aktuellere Zahlen zurückzugreifen. In der Stadt Chemnitz war z.B. die Entwicklung der Bevölkerungszahl zwischen 2010 und 2015 deutlich positiver als vermutet. Dieser Fakt spielt für den Verdichtungsraum eine wichtige Rolle.	nein		Zum Bearbeitungsstand die 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose noch nicht veröffentlicht.
158	22.02.2016	VCD Landesverband Elbe-Saale e. V.	VCD 2	S. 24 ff		Die ab Seite 24 dargestellten IST-Zustände sind als Bestandsaufnahme sinnvoll. Die Ausweitung des Angebots gegenüber dem Jahr 2008 wird vom VCD begrüßt. Allerdings sind zur besseren Einordnung zwingend Vergleichszahlen aus den Jahren 1991 – 2007 nötig. (Wenn vorhanden, natürlich auch aus den Jahren vor 1990.) Nur so lässt sich eine langfristige Beurteilung ablesen.	nein		Die Nachfrageentwicklung der Jahre vor 2008 ist für den Nahverkehrsplan 2016 - 2020 nicht relevant.
159	22.02.2016	VCD Landesverband Elbe-Saale e. V.	VCD 3	S. 29		Die auf Seite 29 dargestellte Situation des Fernverkehrs ist zutreffen, aber verkürzt. Zwingend sollten hier die Wünsche der Region aufgenommen werden. (Chemnitz - Leipzig und Verbindung auf der MDV Chemnitz-Gera-Jena-Düsseldorf/Ruhrgebiet) Die Bedeutung des fehlenden Fernverkehrs für den SPNV/ÖPNV muss stärker dargestellt werden. (Systemfunktion)	nein		Die zukünftige Weiterentwicklung des (eigenwirtschaftlichen) Fernverkehrs liegt außerhalb des Einflussbereiches der Aufgabenträger von SPNV und ÖSPV
160	22.02.2016	VCD Landesverband Elbe-Saale e. V.	VCD 4	S. 47 ff		Die Idee des PlusBus-Netzes (ab S. 47) begrüßen wir. Wichtig ist uns allerdings hervorzuheben, dass dieses Netz als Ergänzung zum SPNV gesehen wird und nicht als Ersatz. Durch PlusBus-Verbindungen dürfen keine Zugleistungen entfallen, da dies das Gesamtsystems des ÖPNV/SPNV schwächen würden. Wir bitten dies noch klarer deutlich zu machen.	Kenntnisnahme		
161	22.02.2016	VCD Landesverband Elbe-Saale e. V.	VCD 5	S. 51		Die auf Seite 51 dargestellten Verbindungen (Express) werden nur z.T. richtig dargestellt. So ist auf der Verbindung Chemnitz - Leipzig keine stündliche Verbindung am Abend gegeben. (Taktlücke) Dies muss aus Sicht des VCD geändert werden. Für die Expressverbindungen sollte der jeweilige Standard festgeschrieben werden. D.h. zwischen 05.00 Uhr und 24.00 Uhr sollte die Verbindung an jedem Tag auch gefahren werden. Gerade auf diesen Hauptlinien gab es in den letzten Jahren Fahrgastzuwächse. Alle drei Großstädte in Sachsen wachsen, weshalb dies zwischen Zwickau-Chemnitz-Dresden bzw. Leipzig-Chemnitz auf jeden Fall noch größere Potenziale bestehen.	nein		Zusätzliche Verkehrsleistungen, insbesondere zu Zeiten mit eher geringer Nachfrage, auf der Linie RE 6 im Bereich des ZVMS sind derzeit nicht finanzierbar.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
 3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
 Synopse Anhörung  
 Teil A VMS

Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
162	22.02.2016	VCD Landesverband Elbe-Saale e. V.	VCD 6	S. 52		Aus Sicht des VCD darf es bis 2025 zu keinen weiteren Abbestellungen im SPNV-Bereich kommen. D.h. der auf Seite 52 dargestellte Prüfbedarf für die Relation Aue - Thalheim stellt sich für den VCD nicht. Diese Relation besitzt auf jeden Fall die Chance, weitere Fahrgäste zu erschließen. Dafür sind gesonderte Maßnahmen nötig. Der VCD steht hier für weitere Überlegungen und Gespräche gern zur Verfügung.	Kenntnisnahme		
163	22.02.2016	VCD Landesverband Elbe-Saale e. V.	VCD 7	S- 56 ff		Die Mindestbedienstandards sollten von 20.00 auf 22.00 Uhr verlängert werden. (S. 56 ff.) Wie oben bereits dargestellt sieht der VCD einen Bedarf von 05.00 - 24.00 Uhr um als wirkliche Alternative zum Auto zu fungieren. Eine Erweiterung des Standards bis 22.00 Uhr wäre auf jeden Fall ein Anfang. Die Bedinähufigkeit muss dann natürlich auf mindestens 20 Paare angepasst werden.	nein		Es handelt sich um einen MindestbedienstANDARD, welcher in erster Linie die Aufgabe der Daseinsvorsorge abbilden soll. Auf Strecken mit entsprechend hoher Nachfrage wird eine Bedienung in den Abendstunden angeboten.
164	15.02.2016	Die Länderbahn GmbH DLB	Länderbahn 1		4.6.2.2	neue Zugangsstellen im SPNV Neben den genannten Haltepunkten empfehlen wir die Untersuchung und bei positiver Prüfung die Einrichtung folgender Zugangsstellen im SPNV: - Fraureuth (VL 2) - Zwickau – Neuplanitz (VL 1) Der Haltepunkt Fraureuth ist auf der Strecke Reichenbach (V) – Bogendreieck Werdau vorzusehen und bedient den mehr als 5.500 Einwohner umfassenden Ort. Durch das Angebotskonzept der VL 2 gewährleistet der neue Haltepunkt stündliche Verbindungen ins Zwickauer Zentrum, stündliche Verbindungen ins Mittelzentrum Reichenbach (V) und Oberzentrum Plauen (V) sowie zweistündliche Verbindungen ins Mittelzentrum Werdau, wo kurze Übergangszeiten in/aus Richtung Leipzig bestehen. Da im Bereich des Bogendreiecks die Nahverkehrszüge mit verringerter Geschwindigkeit fahren, würde ein zusätzlicher Halt nur eine geringe Fahrzeitemehrung erfordern. Zur Finanzierung könnte das ÖSPV-Angebot (vgl. Überlagerungsverkehr Linie 130) eingeschränkt werden. Zusätzlich könnte eine alternative Bedienung der Linie 162 Werdau – Neumark erfolgen, da die VL2 die Hauptlast zwischen diesen Orten fortan tragen kann. Entstehende Stationsgebühren könnten somit refinanziert werden. Mit Einführung des Haltepunkts würde eine Angleichung der räumlichen Erschließung im verdichteten Raum von Werdau, Fraureuth, Lichtentanne, Neumark und Reichenbach erfolgen und die VL 2 zu einem S-bahnähnlichen Produkt aufgewertet werden. Der Haltepunkt Zwickau- Neuplanitz sollte in nächstmöglicher Entfernung zur Straßenbahndaltestelle Neuplanitz erfolgen und den einwohnerreichen Stadtteil Zwickaus an die VL 1 anbinden, um zeitaufwändige Umwegfahrten über Zwickau Stadthalle zu vermeiden. Dieser Haltepunkt würde dem erfolgreichen Konzept der hohen Feinerschließung der Linie VL 1 in Zwickau weiterführend Rechnung tragen. Beide Haltepunkte könnten in Kurzbahnsteigform (mind. 33m, bevorzugt 50 m) errichtet werden.	ja		Die Einrichtung folgender SPNV-Zugangsstellen wird separat geprüft: - Fraureuth (VL 2) - Zwickau – Neuplanitz (VL 1)
165	15.02.2016	Die Länderbahn GmbH DLB	Länderbahn 2		4.4.1.2	Wir empfehlen den Abstimmungsbedarf zwischen AT/ZVMS für die Linie 129 kenntlich zu machen.	ja	Die Linien wurden entsprechend gekennzeichnet.	
166	15.02.2016	Die Länderbahn GmbH DLB	Länderbahn 3		S5x / VL2	Zusatzhalte der S5x in Lichtentanne (Sachs) Die Anschlussgestaltung der Linien VL2 und S5x in Werdau hat durch die Regelmäßigkeit des Angebots (2h-Takt) seit Juni 2015 einen enormen Fahrgastzuwachs zur Folge gehabt. Die Umsteige-Verbindung zur S5 in Lichtentanne bleibt hingegen hinter den Erwartungen zurück, sodass geschlussfolgert werden kann, dass die Quelle-Ziel-Relationen zum größten Teil durch die S5x erschlossenen Halte erreicht werden und die Reisenden den Reisezeitvorteil der S5x Priorität einräumen. Der erfolgreichen Entwicklung könnte weiterführend Rechnung getragen werden, indem auch in der alternierenden Stundenlage (durchgängige Züge VL 2 Plauen – Zwickau Zentrum ohne Fahrtweg über Werdau) ein Anschluss zwischen VL 2 und S5x eingerichtet wird. Um längere Reisezeiten über Zwickau (Sachs) Hbf (mit notwendiger Übergangszeit) zu vermeiden und schnelle Direktfahrten zwischen Plauen und Zwickau (ohne Umweg Werdau) weiterhin zu ermöglichen, wird empfohlen, die S5x zweistündlich in Lichtentanne halten zu lassen. Dadurch entstehen folgende Vorteile: - stündliche, schnelle Verbindung zwischen Plauen und Leipzig, - garantierter bahnsteiggleicher Anschluss (vgl. Stellungnahme Anschluss Werdau) sorgt für bessere Umsteigebedingungen insb. für mobilitätseingeschränkte Reisende - S-Bahn-ähnlicher Takt zwischen Lichtentanne und Zwickau (S) Hbf bzw. Werdau - Gleichmäßigere Auslastung der verfügbaren Kapazitäten (insbesondere VL2) - verbesserte Anbindung der über 6.900 Einwohner umfassenden Gemeinde Lichtentanne Um betriebliche Nachteile zu vermeiden, wird empfohlen je Kurzwende der S5x in Zwickau (S) Hbf nur ein Halt im Umlauf durchzuführen. Dies bedingt eine Stundendrehung der Fahrtangebote der VL2 in einer Richtung. Der Anschluss ist zudem in Tagesrandlage zu empfehlen. <b>Bahnsteiggleicher Anschluss in Werdau</b>	ja		Die Schaffung einer Anschlussverknüpfung zwischen VL 2 und S 5X wird separat geprüft (Abstimmung zwischen DLB, ZVV und ZVMS). Dabei ist zu beachten, dass die betriebliche Stabilität der Linie S 5X innerhalb des komplexen Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes nicht weiter sinken darf und deshalb eine entsprechend Wendezeit in Zwickau Hbf. zu gewährleisten ist.
167	15.02.2016	Die Länderbahn GmbH DLB	Länderbahn 4		S5x / VL2	Trotz mehrfacher Anfragen und Prüfungen bei DB Netz konnte bisher noch kein bahnsteiggleicher Übergang zwischen den Zügen der S5x und VL2 ermöglicht werden. Die DLB bittet daher um Unterstützung und Prüfung, ob ein bahnsteiggleicher Übergang ggf. durch marginale Anpassungen der S5x ermöglicht werden kann. Der Anschluss wird u.a. von (mobilitätseingeschränkten) Kurreisenden mit Gepäck nach Bad Elster und Bad Brambach genutzt. Für die Fahrgäste ist die Nutzung der Überführung daher ein Ärgernis.	ja		Die Schaffung eines bahnsteiggleichen Anschlusses zwischen den Linien S 5X und VL 2 in Werdau wird separat geprüft (ggf. Abstimmung zwischen DLB, ZVV und ZVMS).
168	15.02.2016	Die Länderbahn GmbH DLB	Länderbahn 5		RB30V / VL2	Neuer Anschluss in HVZ Die Fahrten der Verdichtungsleistungen der RB30 (HVZ Mo-Fr) können mit leichtem Aufwand an die Verdichterleistungen VL 2 angeschlossen werden. Dazu sind Verschiebungen bei der VL 2 (korrespondiert zu Vorschlag S5x-Halt Lichtentanne) und ggf. leichte zeitliche Verschiebungen der RB30 notwendig. Durch den Anschluss entstehen neue Verbindungen zwischen Plauen, Reichenbach und Glauchau, Chemnitz. Zudem werden Steinpleis und Lichtentanne mit kurzen Übergangszeiten im Berufsverkehr an die RB 30 angeschlossen.	ja		Die Schaffung einer Anschlussverknüpfung zwischen VL 2 und RB 30V (HVZ Mo-Fr) wird separat geprüft (Abstimmung zwischen DLB, ZVV und ZVMS).

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
169	11.02.2016	Eisenbahnverein Bahnhof Schlettau e. V.	Eisenbahnverein Bf. Schlettau 1		Einleitung 0	Wir als Eisenbahnverein nutzen diese vorgegebenen Strukturen, die Möglichkeit zu schaffen, die zwischen Annaberg-Buchholz und Schwarzenberg bestehende Eisenbahnverbindung der Erzgebirgischen Aussichtsbahn (EAB) zu beleben. Das Projekt der EAB, welches von den Anliegerkommunen in Verbindung mit dem Tourismusverband Erzgebirge, der Erzgebirgsbahn und dem VSE Schwarzenberg für den touristischen Ausflugsverkehr im Erzgebirge entwickelt hat, erfreut sich solch großer Beliebtheit, dass bereits im vergangenen Jahr nach Gründung 2009 an sechs Fahrtwochenenden im Jahr der 35 000. Fahrgast begrüßt werden konnte. Hier sehen wir einen wesentlichen Entwicklungsschwerpunkt für den Tourismus in der Wirtschaftsregion Erzgebirge. Jährlich steigt das Fahrgastaufkommen und nach Hören und Sagen der Fahrgäste wissen wir, dass viele die Bahn als Zubringer nutzen und an die Verknüpfungsstellen Annaberg-Buchholz und Schwarzenberg eine wesentliche Bedeutung dazu beitragen, um die EAB dementsprechend mit den SPNV in der Region zu verknüpfen. Auch sind durch diese Strecke auf der erzgebirgischen Ringbahn Chemnitz-Annaberg-Schwarzenberg-Aue-Chemnitz möglich, welche von vielen Sonderzügen genutzt wird. Mehr denn je macht es sich erforderlich, neben den teilweise gut frequentierten Busverbindungen in der Region und in Anlehnung an den vorgesehenen "Chemnitzer Modell" auch einen anspruchsvollen und modernen Personennahverkehr auf der Schiene vorzuhalten. Moderne Eisenbahn gehört ins Erzgebirge als Baustein der touristischen Entwicklung. Die Bahn ist für die Wirtschaft, den Tourismus sowie die Attraktivität und des Marketings in unserer Region insgesamt lebenswichtig. Sie hat große Bedeutung bei der Erreichbarkeit von Städten und Gemeinden, kulturellen Höhepunkten, Aussichtspunkten, Wanderwegen und für Rad und Skisport sowie für den Anschluss an die Fichtelbergbahn und nicht zuletzt als Ausgangspunkt für die EAB. Deshalb können wir eine mögliche Streichung von den noch Wir fordern deshalb, die Erhaltung der modernen Eisenbahn im Erzgebirge und schließen uns der Stellungnahme der Stadt Schlettau als unseren Kooperationspartner voll inhaltlich vorbehaltlos an. Die Stellungnahme im Anschluss zu diesem Schreiben genießt unsere volle Unterstützung. Wir bitten Sie, selbige Forderungen und Anregungen zur 3. Fortschreibung des NVP aufzunehmen.	Kenntnisnahme		
170						Für uns hat der dauerhafte Erhalt der Linien der Erzgebirgsbahn auch für die Zukunft vorrangige Bedeutung. Die Erzgebirgsbahn ist ein unverzichtbarer und prägender Teil der Kulturlandschaft des Erzgebirges. Die Bahn hat als impulsgebender Faktor für die Bereiche Tourismus, Schülerverkehr, An- und Abreise von Kurpatienten unserer Kur- und Rehakliniken sowie für die Verbindung zur Kleinbahn Cranzahl-Oberwiesenthal absolute Priorität.	Kenntnisnahme		
171	11.02.2016	Eisenbahnverein Bahnhof Schlettau e. V.	Eisenbahnverein Bf. Schlettau 2		Einleitung 1	Es kann außerdem nicht im Sinne von Ökologie und nachhaltiger Regionalentwicklung sein, Personenverkehr primär auf die Straße zu verlegen.	Kenntnisnahme		Die klimapolitischen Vorteile des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) sind umso größer, je höher die Auslastung der Verkehrsmittel ist. Eine Verlagerung von sehr gering ausgelasteten Diesel-Triebwagen auf Regionalbusse widerspricht demnach nicht den klimapolitischen Zielen.
172	11.02.2016	Eisenbahnverein Bahnhof Schlettau e. V.	Eisenbahnverein Bf. Schlettau 3		Einleitung 2	Der Tourismus, besonders auch im grenzüberschreitenden Bereich, innerhalb der Montanregion Erzgebirge braucht die Eisenbahn auf den traditionellen Trassen.	Kenntnisnahme		
173	11.02.2016	Eisenbahnverein Bahnhof Schlettau e. V.	Eisenbahnverein Bf. Schlettau 4		Einleitung 3	Für die weitere Entwicklung des Mittelzentrums Annaberg -Buchholz sind gute Anbindungen an den öffentlichen Schienen- und Busverkehr außerordentlich bedeutsam. Dabei geht es uns auch um unsere Ortsteile, die, wie im Falle von Cunersdorf, bis lang völlig ungenügende ÖPNV-Verbindungen aufweisen aber ebenso um die Beibehaltung von regional bedeutsamen Verkehrsachsen (Sehmatal, Zschopautal).	nein		
174	11.02.2016	Eisenbahnverein Bahnhof Schlettau e. V.	Eisenbahnverein Bf. Schlettau 5		Einleitung 4	Bei der Bahnreform wurden die Regionalisierungsmittel des Bundes zur Bestellung von Nahverkehrsleistungen Schienenpersonennahverkehr SPNV über die Länder an die Aufgabenträger (hier den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen-ZVMS) zur Bestellung von SPNV-Leistungen ausgereicht. In der Praxis der letzten Jahre wird ein nicht unbeachtlicher Teil vom Freistaat Sachsen für andere Zwecke als für die Bestellung von SPNV abgezweigt. Auch der ZVMS gibt einen Teil der zugewiesenen Regionalisierungsmittel nicht nur für die Bestellung von SPNV-Leistungen auf der Schiene aus.	Kenntnisnahme		Der NVP hat keinen Einfluss auf die Verteilung der Mittel innerhalb des Freistaates Sachsen. Die vom ZVMS nicht für die Bestellung von SPNV-Leistungen verwendeten Mittel werden überwiegend für notwendige und verkehrlich sinnvolle Investitionen zur Verbesserung der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des SPNV verwendet.
175	11.02.2016	Eisenbahnverein Bahnhof Schlettau e. V.	Eisenbahnverein Bf. Schlettau 6		Grundsätzliches	Zu Recht wird im Kapitel 6 Finanzierung, Seite 90, festgestellt, dass auch Projekte aufzugeben sind, wenn die Finanzierungsausstattung nicht mehr gegeben sein sollte. Die bis 2020 in NVP enthaltenen Projekte, die im Anarbeitungsstand sind und bereits Baurecht haben, scheinen uns finanzierbar, denn der VMS hat 2015 gegenüber 2014 8% mehr Regionalisierungsmittel dauerhaft erhalten. Die Fortführung der nach 2020 geplanten Projekte Stufe 3 und 4, Chemnitzer Modell, sollte man bis 2020 auf Eis legen (betrifft auch Planung) oder ganz aufgeben. Aber auch eine Vielzahl von Investitionszuschüssen außerhalb des SPNV ist grundsätzlich zu überdenken. Der ZVMS ist hier bereits auf einem modernen Niveau. Bei allem Verständnis, dass Ingenieurbüros auch leben wollen - wir brauchen keine neuen Studien und Untersuchungen. Es sollte - wie bereits oben aufgeführt - im Teil A NVP der Grundsatz aufgenommen werden, dass bei stagnierender oder sinkender Finanzausstattung die Regionalisierungs mittel vorrangig auf die Bestellung von SPNV auf der Schiene konzentriert werden. Wenn aber die Regionalisierungsmittel unter das Niveau von 2014 (vor Anstieg 8%) absinken - das ist nach 2020 oder bereits etwas vorher zu erwarten - muss die Verbandsphilosophie vom Grundsatz her korrigiert werden. Nur die Abbestellung von SPNV im Erzgebirge im Blick zu haben, ist zu kurz gedacht.	Kenntnisnahme	s. SV ANA 1	s. SV ANA 1
176	11.02.2016	Eisenbahnverein Bahnhof Schlettau e. V.	Eisenbahnverein Bf. Schlettau 7	S. 90 ff	Allgemeine Rahmenbedingungen - Finanzierung	Selbst bei sinkender Zuweisung von Regionalisierungsmittel an den ZVMS muss der Primat des ZVMS darin bestehen, die Mittelvorrangigkeit für die Bestellung und damit den dauerhaften Erhalt von SPNV einzusetzen. Auf der Seite 78 oben steht eine verknappte Drohung einen vollständigen Bahnersatzverkehr im Erzgebirgsnetz mittelfristig in den nächsten Jahren einzuführen. (vg l. "Konzept zur verkehrsträgerübergreifenden Angebotsfortschreibung mit ergänzenden Untersuchungen.", "Darin wurden in den Szenarien "effizienter Mitteleinsatz", "Mittelkürzung" und "Abstellkonzept" die mögliche zukünftige Entwicklung für einzelne SPNV-Relationen und die Konsequenzen für den Busverkehr untersucht.) Diese Formulierung muss entsprechend relativiert werden und ist auch der Laufzeit des Nahverkehrsplanes 2016 bis 2020 anzupassen.	ja	Die im Entwurf explizit auf die Erzgebirgsstrecken beschränkte Prüfung der SPNV-Weiterbestellung wird aufgehoben. Statt dessen wird auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.
177	11.02.2016	Eisenbahnverein Bahnhof Schlettau e. V.	Eisenbahnverein Bf. Schlettau 8		Seite 78	Allgemeine Rahmenbedingungen - Rahmenplanung	ja		
178	11.02.2016	Eisenbahnverein Bahnhof Schlettau e. V.	Eisenbahnverein Bf. Schlettau 9		Seite 78	Allgemeine Rahmenbedingungen - Rahmenplanung	ja	s. Eisenbahnverein Bf. Schlettau 8	s. Eisenbahnverein Bf. Schlettau 8

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
180	11.02.2016	Eisenbahnverein Bahnhof Schlettau e. V.	Eisenbahnverein Bf. Schlettau 11		Tourismus	Wir sind der Auffassung, dass nicht nur die Anbindung an bestehende Mittelzentren gewährleistet werden muss. Das touristische Konzept der gesamten Erzgebirgsregion und die weitere Anbindung des ländlichen Raums an den bestehenden SPNV erfordert weiterhin auch den Betrieb der Fichtelbergbahn mit attraktiver Anbindung an die Strecke Cranzahl -Annaberg- Flöha. Die beiden oberen Absätze auf Seite 78 sind deshalb zu streichen.	ja	s. Eisenbahnverein Bf. Schlettau 8	s. Eisenbahnverein Bf. Schlettau 8
181	11.02.2016	Eisenbahnverein Bahnhof Schlettau e. V.	Eisenbahnverein Bf. Schlettau 12			Für die Städte und Gemeinden zwischen der Großen Kreisstadt Annaberg-Buchholz und Schwarzenberg gibt es im Erzgebirgskreis mehrere Eisenbahnanschlüsse zum Hauptbahnhof Chemnitz bzw. Anschlussverbindungen zur Sachsenmagistrale nach Zwickau und nach Dresden bzw. auch nach Leipzig. Da auf der Strecke von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg kein ÖPNV bestellt ist muss der Busverkehr von Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg so mit der Eisenbahn vertaktet werden, dass Anschlüsse hierfür zwischen Bus und Bahn in Annaberg-Buchholz und Schwarzenberg für den Fahrgast zumutbar möglich sind. Die Strecke Chemnitz - Cranzahl ist auch eine wichtige touristische Erschließung eines Teils der Erzgebirgsregion und sichert den SPNV-Anschluss an die Schmalspurbahn Cranzahl-Oberwiesenthal. Ebenso sind die Strecken Chemnitz -Annaberg-Buchholz sowie die Strecke Zwickau-Johanngeorgenstadt wichtige Anschlussbeziehungen zur Erzgebirgischen Aussichtsbahn nach Annaberg-Buchholz bzw. zurück. Ohne diese Zubringerverbindung würde diese attraktive Touristische Eisenbahnverbindung, welche sich sehr großer Beliebtheit erfreut, vom Eisenbahnnetz abgekoppelt sein.	ja		Die Regionalbuslinie 415 Annaberg-Buchholz – (Crottendorf -) Schwarzenberg – Aue ist als PlusBus-Linie definiert. Systematische SPNV-Anschlüsse sind wesentliches Angebotskriterium des PlusBus-Konzepts. Der VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken.
182	15.02.2016	Zweckverband für den NVR Leipzig	ZVNL 1		RE 6 Leipzig Hbf - Bad Lausick - Geithain - Chemnitz Hbf	Der ZVMS fordert den Ausbau der Strecke Chemnitz - Leipzig wie im LVP und LEP dargestellt. Der Ausbau der Strecke beinhaltet sowohl die vollständige Elektrifizierung, als auch den Ausbau mit mehr Begegnungsabschnitten insbesondere zwischen Leipzig und Bad Lausick. Der ZVNL strebt ebenso einen Ausbau der Strecke Chemnitz - Leipzig an und wird dies in seinem Nahverkehrsplan bekräftigen. Für den ZVNL steht dabei das Ziel im Vordergrund, durch den Ausbau ein deutlich verbessertes SPNV-Angebot auf dieser Strecke realisieren zu können.	Kenntnisnahme		
183	15.02.2016	Zweckverband für den NVR Leipzig	ZVNL 2		RB 110 Leipzig Hbf -Grimma - Döbeln	Der ZVMS sieht im Entwurf des Nahverkehrsplan die Verlängerung der RB 110 bis Döbeln Zentrum vor. Der ZVNL unterstützt ein Verkehren der Linie RB 110 bis Döbeln Zentrum ausdrücklich und wird dies ebenfalls in seinem Nahverkehrsplan festhalten. Der ZVNL strebt des Weiteren eine Einbindung dieser Linie ins Mitteldeutsche S-Bahnnetz und den Citytunnel Leipzig an. Der ZVNL wird daher in seinem Nahverkehrsplan, die dafür notwendige Elektrifizierung der Strecke Borsdorf - Grimma - Döbeln Zentrum fordern. Der ZVNL sieht es grundsätzlich kritisch, dass dieses Ausbauprojekt im Entwurf des Nahverkehrsplans des ZVMS nicht erwähnt wird. Ich weise darauf hin, dass diese Maßnahme auch Bestandteile der Bund-Länder-Gespräche zur LuFV waren.	ja	Der ZVMS unterstützt die vom ZVNL angestrebte perspektivische direkte Einbindung der SPNV-Linie Leipzig - Döbeln (derzeit RB 110) in das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz und den City-Tunnel Leipzig. Die Elektrifizierung der Strecke Borsdorf - Grimma - Döbeln Zentrum ist dafür eine unmittelbare Voraussetzung.	
184	15.02.2016	Zweckverband für den NVR Leipzig	ZVNL 3		RB 45 Chemnitz - Riesa - Elsterwerda	Der ZVMS sieht im Entwurf des Nahverkehrsplanes eine Aufwertung der Linie RB 45 durch die Auflassung einiger Halte zu einem Regions/express ähnlichem Angebot vor. Der ZVNL unterstützt diese Entscheidung, wenn sich dadurch Anschlüsse zum SPNV (RE50) und SPNV in Riesa und zum SPNV bzw. SPNV in Elsterwerda Richtung Berlin realisieren lassen.	Kenntnisnahme		
185	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 1		Fahrgastzahlen	Die Entwicklung der Fahrgastzahlen auf der Zschopautalbahn 2014/2015, die hier nicht berücksichtigt wurden, zeigt einen sehr positiven Trend auf.	ja	Ergänzung der SPNV-Nachfragedaten von 2015	
186	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 2	S. 8	1.1.1. Rechtliche Rahmenbedingungen	Einwurf eines Menschen, der aus der Privatwirtschaft kommend, in einem Rathaus gelandet ist: Hinter den Gesetzen kann man sich gut verstecken. Völlig fehlerfrei lassen sich Strukturen zerstören.	Kenntnisnahme		
187	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 3	S. 9	1.1.2 Allgemeine Rahmenpläne	Regionalplan Südwestsachsen - rechtskräftig ist hier 2000 Die regionale Zersplitterung bei den Plänen ist ein großer Nachteil und bindet enorme Verwaltungsleistungen und Mittel. Ein Plan kann 2017 beschlossen werden. Ob dies rechtskräftig ist, entscheidet die Zukunft!	Kenntnisnahme		
188	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 4		1.1.3.	* ...grenzüberschreitenden ÖPNV, auch mit der Tschechischen Republik, durch ... * sachsenweite Angleichung - streichen Warum die Lausitz mit dem Erzgebirge vergleichen? *die Prüfung .... - streichen Lobbyistenverteilung der Bahn!	nein		Der Nahverkehrsplan berücksichtigt die Vorgaben aus den beschlossenen Regionalplänen. Eine Bewertung der Aussagen ist jedoch nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans.
190	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 6	S.17	Karte	Sie zeigt die noch vorhandenen Möglichkeiten. Auf S. 28 findet man dann das Erreichte mit der weiteren Rückbauvision! Infolge der EU- ..... politischen, wirtschaftlichen Entwicklungen und vom Willen aller Beteiligten abhängig sein.	Kenntnisnahme		
191	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 7	S.20	zu den nicht mehr bedienten Strecken - Anmerkung mit Beispiel	* Cranzahl-Bärenstein-CZ: Trotz dieser Einschränkung haben sich die Fahrgastzahlen positiv entwickelt. An der deutsch-niederländischen Grenze, wir haben eine Städtepartnerschaft, kann man den Willen zur Zusammenarbeit im ÖPNV betrachten. * Pockau-Marienberg Eine Bahnstrecke mit einem Zugpaar zu betreiben, ist wie das Abreißen eines Hauses. In diesem Zusammenhang möchte ich die Aufgabe der Strecke nach Reitzenhain ansprechen. Die Zukunft des Transports von Gütern ist offen. An dieser Stelle hat die Region für ein neues Planfeststellungsverfahren die Hürden für unsere Nachfahren sehr hoch gelegt. Inmitten des Erzgebirges haben wir uns an den Rand katapultiert.	Kenntnisnahme		
192	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 8	S. 22		Der Trend der Abbestellung setzt sich weiter fort. Von der immer mal gesprochenen Gestaltung ist an dieser Stelle nichts spürbar.	Kenntnisnahme		
193	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 9	S.28	Karte	Die geringere Auslastung von Flöha- und Zschopautalbahn an den jetzigen Endpunkten sind Produkte von Ursache und Wirkung. Eine touristische Vermarktung hat nicht Zielgruppen orientiert stattgefunden. Positive Beispiele wegen guter Infrastruktur sind der Bahnhof Wolkenstein für Wanderer und die Nutzung der Bahnhöfe Thermalbad Wiesenbad und Wolkenstein für Rollstuhlfahrer. In diesem Zusammenhang möchte ich einen Einsatz von rollendem Material mit Stufen wie nach Leipzig, für die Zschopautalbahn verbitten. Dann würde das System besonders von Thermalbad Wiesenbad nicht mehr funktionieren. In dem Fall würde ich Sie bitten, die Papierflut dieses Konzeptes zur Eingliederung zu schreddern.	Kenntnisnahme		
194	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 10	S. 29	1.4.2 Schienenpersonenfernverkehr	Mit der Vergabe der Strecke Chemnitz-Leipzig wurde dieser Satz sehr festgezurrt.	Kenntnisnahme		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
195	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 11	S. 37	Grafik	Könnte es Kunst sein?	Kenntnisnahme		
196	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 12	S. 38		Innovation, Barrierefreiheit und Standortfaktor; Chemnitz - bitte nicht wie bei der Vergabe Chemnitz - Leipzig	Kenntnisnahme		
197	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 13	S. 39		vollständige Barrierefreiheit für alle Nutzer - Wir sollten die Ehrlichkeit aufbringen, dass manches nicht ohne die Hilfe der Solidargemeinschaft geht. Was nützen die angehobenen Einstiegsmöglichkeiten überall, wenn wir dann keine Verkehrsmittel mehr schicken können.	Kenntnisnahme		
198	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 14	S. 40		Der erste Absatz liest sich wie ein Gegenentwurf zum neuen Regionalplan, der weitere Neubauten von Straßen fordert. Straßen werden nicht zurück gebaut, sondern abgewidmet, da ja die Siedlungsstruktur vorhanden ist. Dies kann bei der Ortsumfahrung Falkenbach in der Landschaft bestaunt werden.	Kenntnisnahme		
199	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 15	S. 41		Rahmenplan Barrierefreiheit Das Erzgebirge ist ein Mittelgebirge.	Kenntnisnahme		
200	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 16	S. 49	Schülerbeförderung	Ein Hauptfeld der Daseinsberechtigung mit sehr effizienter Aussage gegenüber der Barrierefreiheit.	Kenntnisnahme		
201	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 17	S. 52	Rahmenplanung	Neuhausen, Marienberg, Bärenstein/Vejprty sind aus dem Rahmen gefallen und für Aue ist die Brücke in die Zukunft angesagt. (Wilhelm Busch hat das Bild vor Augen).	Kenntnisnahme		
202	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 18	S. 60		Werbung Frage zur Größe 30%: Ist dies einzuhalten?	Kenntnisnahme		Je nach ÖSPV-Aufgabenträgerbereich sind die Vorgaben einzuhalten und durchzusetzen
203	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 19	S. 71	4.5.5 Chemnitzer Modell	Wann ist mit einer Zulassung der Fahrzeuge zu rechnen? Welchen Plan gibt es, wenn die Fahrzeuge nicht zugelassen werden?  Was nützt die Chemnitzer Modellinsel ohne Anbindung an die große, weite Welt?	Kenntnisnahme		Die Zweisystem-Hybridfahrzeuge sind seit Dezember 2015 auf dem Eisenbahnnetz (nach EBO) zugelassen, die Zulassung für das Chemnitzer Straßenbahnnetz (nach BOSTrab) läuft derzeit.  Der wesentliche Nutzen des Chemnitzer Modells liegt in der umsteigefreien und damit schnellen und attraktiven Verbindung zwischen der Region um Chemnitz und der Chemnitzer Innenstadt.
204	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 20	S.77	4.5.6 Regionale Erschließungslinien Karte	Wenn man wollte, könnte man Cranzahl mit Vejprty verbinden!	ja		Die Leistungen zwischen Cranzahl und Vejprty wurden auf Grund der geringen Nachfrage zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 abbestellt (vgl. S. 22).
205	12.02.2016	SV Wolkenstein	Wolkenstein 21		Allgemein	Der Teil A ist sehr Chemnitzer Modell lastig.	Kenntnisnahme		
206	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 1		Erzgebirgsbahn	Nachweisbar sind die obigen Argumente u.a. an den Fahrgastzahlen. Trotz einem Bevölkerungsrückgang von 4,5% in der Region (allein in den Jahren 2010 - 2014, Vgl. [1], Tabelle 2) stieg die Verkehrsleistung (gemessen in Personenkilometer pro Streckenkilometer) im Zeitraum 2008 bis 2014 um 4%. Auch in Zukunft ist zu erwarten, dass die Verkehrsleistungen weiter steigen werden. Auswirkungen des prognostizierten Bevölkerungsrückgangs im Erzgebirge auf das SPNV-Verkehrsaufkommen werden durch die Alterung der Bevölkerung - und dem damit einhergehenden Bedürfnis nach barrierefreien Transportmitteln - sowie aktuellen Entwicklungen, wie die wachsende Bevölkerung in sächsischen Großstädten, das geänderte Freizeitverhalten und die derzeitige Migrationssituation, wohl kompensiert werden. Hinzu kommen kulturelle und touristische Großprojekte - vor allem die Bemühungen um die Anerkennung als UNESCO Weltkulturerbe - die ein deutlich erhöhtes Besucher- und damit auch Fahrgastaufkommen erwarten lassen.  Diese Aspekte haben in den Prognosen, auf den der Entwurf des NVP basiert, noch keine Berücksichtigung gefunden (Vgl. [1], Kapitel 1.3.2 und Kapitel 2), werden jedoch die Nutzung des ÖPNV in ganz Sachsen in den nächsten Jahren maßgeblich bestimmen.	nein		Die Nachfrage auf den Strecken des Erzgebirgsnetzes (Linien RB 80, RB 81, RB 89 und RB 95) ist zwar bisher merklich gestiegen, jedoch - abgesehen von der Linie RB 95 im Abschnitt Zwickau - Aue - Schwarzenberg - nur auf ein mittleres Nachfrageniveau.
207	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 2		Takt	Ein großes Potential für den ÖPNV im Erzgebirge liegt in der zielgerichteten Vertaktung des gegebenen SPNV-Netzes mit dem Kraftverkehrsnetz. Obwohl dies eines der Kernziele des VMS ist (Vgl. [8], S. 7; [1], Kapitel 3), herrscht hier noch großer Handlungsbedarf. Vielerorts gibt es keine intermodale Abstimmung von Fahrplänen sowie keinerlei betriebliche Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern und -unternehmen.	nein		Die Verknüpfung des SPNV- und des ÖSPV-Netzes ist bereits als Kernziel im NVP definiert.
208	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 3		Daseinsvorsorge	Ll. § 1 Reg(G) ist "die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV ... eine Aufgabe der Daseinsvorsorge." Angesichts der weiter fortschreitenden Zurückziehung von öffentlichen Einrichtungen, medizinischer Versorgung und auch kultureller Angebote aus der Fläche ist die Versorgung besonders der ländlichen Gebiete mit Leitungen des ÖPNV eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Zugänglichkeit der o. g. Angebote. Die Ausdünnung bzw. Rückbau von jeglichen öffentlichen Linien - ob Schiene oder Bus - stellt eine direkte Benachteiligung der ländlichen Bevölkerung dar. Nur über den ÖPNV hat unsere Region überhaupt einen Zugang zu überregionalen Verkehren.	Kenntnisnahme		
209	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 4		Finazierungs über Regionalisierungsmittel I	Der Verteilerschlüssel für die Regionalisierungsmittel des Bundes wurde in den vergangenen Jahren neu verhandelt. Das Land Sachsen wird hier künftig weniger Mittel erhalten. Dies muss zunächst in Folge des Wirkens der Staatsregierung hingenommen werden.	Kenntnisnahme		
210	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 5		Finazierungs über Regionalisierungsmittel II	Um die Auswirkungen auf die bestehenden Verkehre möglichst gering zu halten, fordern wir unabhängig vom NVP des Verbundraumes Chemnitz Zwickau - den Freistaat Sachsen auf, künftig 100% der Regionalisierungsmittel für die Bestellung von SPNV-Leistungen durch die Verkehrsverbände zur Verfügung zu stellen. Die derzeitige Querfinanzierung von Landesaufgaben sind nicht hinnehmbar (Vgl. [2]).	Kenntnisnahme		
211	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 6		Finazierungs über Regionalisierungsmittel III	Weiterhin fordern wir vom Freistaat Sachsen eine sachgerechte Finanzierung der Verkehrsverbände. Es ist nicht zu vermitteln, wieso bei insgesamt deutlich steigenden Regionalisierungsmitteln ein drastischer Einschnitt im SPNV droht. Politisch ungeschicktes Handeln der Staatsregierung auf föderaler Ebene müssen durch entsprechende Finanzierungszusagen des Freistaats kompensiert werden, so dass Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und letztlich auch Bürger verlässliche Entscheidungen über Angebot und Nutzung des ÖPNV treffen können.	nein		Derartige direkte politische Forderungen sind nicht Bestandteil eines Nahverkehrsplans.
212	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 7		Erzgebirgsbahn	Wir fordern an dieser Stelle sogar, dass der ÖPNV in Anbetracht der demographischen Entwicklung und der klimapolitischen Zielsetzung der Europäischen Union eine angemessene Alternative zum Individualverkehr sein muss, und zwar unter der unstrittigen und selbstverständlichen Maßgabe "der Sicherung möglichst gleicher Lebensbedingungen aller Bürger" (Vgl. [1], Kapitel 3). Dies kann nur über ein umfangreiches Angebot erreicht werden, dessen Kern der SPNV auf der Erzgebirgsbahn ist.	Kenntnisnahme		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
213	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 8			Hierzu unterstützen wir deutlich die Umsetzung des in Kapitel 4.4.1.1. des NVP [1] gesetzten SPNV-Zielkonzeptes, das im Kapitel "Mindestbedienstandards" (Vgl. [1], Kapitel 4.4.3) nochmals gestützt wird. Es sieht de facto einen 60-Minuten Takt auf allen Strecken der Erzgebirgsbahn vor.	Kenntnisnahme		
214	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 9			In Anbetracht dieses Zielkonzeptes sind die Ausrichtungen der ersten beiden Absätze auf Seite 78 des NVP [1] nicht nachvollziehbar. Hiermit würde die Grundlage geschaffen, Verkehre nach Gutdünken einzustellen. Genau wie der Stadtrat von Annaberg-Buchholz (Vgl. [6]) sind wir der Auffassung, dass diese Absätze noch kurzfristig in den NVP eingefügt wurden, um unkompliziert und willkürliche Leistungsminderungen zu legitimieren und auch die nicht nachvollziehbaren Ausschreibungsquantitäten für das Dieselnetz Erzgebirge ab 2017 zu rechtfertigen (Vgl. [3] und Abschnitt 4 dieses Schreibens). Die beiden benannten Abschnitte (Vgl. [1], S. 78) sind ersatzlos zu streichen, da sie im Widerspruch zu den unterstützten SPNV-Zielkonzepten stehen. Zugleich fordern wir die Internetveröffentlichung der benannten Studie "Konzept zur verkehrsträgerübergreifenden Annehmersfortschreibung mit ergänzenden Untersuchungen".	nein	Die Passage wird dahingehend umformuliert, dass auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen wird. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.
215	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 10		Finanzierung I	Grundlegend fordern wir außerdem, dass in den NVP der Grundsatz aufgenommen wird, die an den VMS weitergereichten Regionalisierungsmittel ausschließlich für die Bestellung von SPNV-Leistungen zu verwenden. Aus unserer Sicht kann nur über ein zeitlich und räumlich umfängliches SPNV-Angebot, wie es das Zielkonzept vorsieht, tatsächlich als Alternative für den Individualverkehr dienen.	nein		Die vom ZVMS nicht für die Bestellung von SPNV-Leistungen verwendeten Mittel werden überwiegend für notwendige und verkehrlich sinnvolle Investitionen zur Verbesserung der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des SPNV verwendet.
216	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 11		Finanzierung II	Sollte die Finanzierung des SPNV-Zielkonzeptes dennoch nicht vollumfänglich möglich sein, fordern wir den vorübergehenden Stopp (vorläufig bis 2020) aller Planungen und Umsetzungen noch nicht planfestgestellter Infrastrukturprojekte des VMS - insbesondere der Stufen 3 bis 5 des Chemnitzer Modells.	nein		siehe Zschopau 10
217	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 12			Die frei werdenden Eigenmittel des VMS sind vorbehaltlos für die Absicherung der Verkehre gemäß dem SPNV-Zielkonzept zu verwenden.	Kenntnisnahme		
218	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 13		Chemnitzer Modell	Aus unserer Sicht ist die Stufe 2 des Chemnitzer Modells ein sinnvolles Konzept zur verstärkten Anbindung des Zwicknitztals an die Stadt Chemnitz. Unverständlich sind jedoch Bestrebungen, diese Anbindung modal in Thalheim zu brechen und die Weiterfahrt nach Aue immerhin Teil des Mittelzentrums Silberberg - mit Bussen abzuwickeln. Dies würde die Anreise in die in Aue angesiedelten Verwaltungsstellen des Erzgebirgskreises unnötig erschweren. Des Weiteren würden die Bedingungen für die Anreise von Fußballfans zum Erzgebirgsstadion über die Zwicknitztalbahn erheblich erschwert. Wir fordern daher die Umsetzung der Variante 3 („SPNV-Bestellung im Abschnitt Thalheim-Aue“) für den Streckenteil Thalheim - Aue (Vgl. [1], S. 79) und entsprechend die Streichung der PlusBus-Linie 3XX (Vgl. [1], S. 53), da diese im Widerspruch zur Definition der PlusBus-Verkehre als Erschließungsmaßnahme für Orte ohne SPNV-Anschluss steht (Vgl. [1], Kapitel 4.2). Bis zur Betriebsaufnahme der Stufe 2 sind durchgängige Bahnverkehre im Stundentakt zwischen Chemnitz Hbf und Aue zu bestellen.	ja		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei wird auch eine Variante mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Aue untersucht.
219	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 14		Intermodalität	Hierzu fordern wir den VMS auf, die formulierten Ziele zur intermodalen, künftig großräumig im Verbundraum zu etablieren. Es ist zu prüfen, an welchen Stellen Busverkehre bereits durch Bahnverkehre abgedeckt werden und wo durch einfache und günstige Umsteigemöglichkeiten eine Verknüpfung möglich ist. Am Wochenende sind ausgedünnte Taktzeiten von Bahn- und Busverbindungen durch entsprechende Fahrpläne so zu gestalten, dass regelmäßige Verbindungen entstehen (schlechtes Beispiel: die Abfahrzeiten der KBS 517 und der Buslinie 207 in Zschopau, die am Wochenende fast zeitliche Parallelverkehre von und nach Chemnitz bieten). Wir sind überzeugt, dass durch die Vermeidung dieser Parallelverkehre sowie die Synergien in der abgestimmten, großflächigen Nutzung beider Verkehrsträger weitere Fahrgastpotentiale erschlossen sowie die Gesamtkosten für das gesamte ÖPNV-Angebot gesenkt werden können. Wir erwarten, dass entsprechende Konzepte und Planungen während der Laufzeit der 3. Fortschreibung des NVP aufgestellt und in die nächste Fortschreibung aufgenommen werden.	Kenntnisnahme		
220	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 15		RBL	Zur operativen Abstimmung zwischen Verkehrsträgern und -unternehmen unterstützen wir explizit die Schaffung eines Betriebsleitsystems (Vgl. [1], Kapitel 4.6.5), das sämtliche Informationen über den Betriebsablauf auf geeigneten technischen Wegen an Fahrgäste und Personal bereitstellen muss.	Kenntnisnahme		
221	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 16		Zugbegleiter	In einem letzten Punkt fordern wir außerdem, dass künftig auch im Dieselnetz Erzgebirge wieder eine Zugbeleiterquote von 100% eingeführt wird. Insbesondere ältere Reisende haben Probleme im Umgang mit Fahrkartenautomaten und vermeiden nach eigenen Aussagen aus diesem Grund sogar Zugfahrten. Touristen kennen häufig die Besonderheiten des Tarifsystems nicht und legen Wert auf persönliche Beratung. Ein Umdenken diesbezüglich war bereits bei den Bestellungen für die Strecke Chemnitz - Leipzig sowie das E-Netz Mittelsachsen zu erkennen. Es ist nur folgerichtig und gerecht, dies auch auf weitere Verkehrsverträge auszuweiten.	Kenntnisnahme		
222	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 17		SPNV-Zielkonzept I	Welche Aus- oder Zusagen gibt es derzeit durch die Staatsregierung des Freistaates Sachsen über die zu erwartende Höhe der SPNV-Mittel für den Ausschreibungszeitraum 2017 - 2024?	nein		Dazu Kapitel 5.1 Finanzierungsquellen des ZVMS: Gemäß ÖPNVFinVO sind die Zuweisungen des Freistaates Sachsen an den ZVMS abhängig von den Zuweisungen des Bundes an den Freistaat Sachsen und damit von der Reduzierung aufgrund der Revision der Regionalisierungsmittel.
223	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 18		SPNV-Zielkonzept II	Warum wurden die ursprünglich angekündigten Verkehrsleistungen der Vorabinformation vom 23.07.2014 (Vgl. [7]) in der Auftragsbekanntmachung vom 23.12.2015 (Vgl. [3]) derart verändert?	Kenntnisnahme		Dies Anfragen betreffen nicht den Nahverkehrsplan selbst. Auskünfte die vergaberechtliche Interna betreffen dürfen nicht erteilt werden.
224	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 19		SPNV-Zielkonzept III	Welche Optionen sind in der Ausschreibung für die Bestellungen vorgesehen und wie verteilen sich die entsprechenden Verkehre auf die einzelnen Strecken? Welche Laufzeiten sind für die einzelnen Optionen vorgesehen?	Kenntnisnahme		Dies Anfragen betreffen nicht den Nahverkehrsplan selbst. Auskünfte die vergaberechtliche Interna betreffen dürfen nicht erteilt werden.
225	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 20		SPNV-Zielkonzept IV	Nach welcher Maßgabe sollen Optionen bestellt bzw. abbestellt werden?	Kenntnisnahme		Dies Anfragen betreffen nicht den Nahverkehrsplan selbst. Auskünfte die vergaberechtliche Interna betreffen dürfen nicht erteilt werden.
226	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 21		SPNV-Zielkonzept V	Wann und in welchem Rahmen erfolgt die Ausschreibung bzw. Bestellung für die Verkehre auf der Strecke Chemnitz - Thalheim - Aue sowie auf der Strecke Freiberg - Holzgau?	Kenntnisnahme		Dies Anfragen betreffen nicht den Nahverkehrsplan selbst. Auskünfte die vergaberechtliche Interna betreffen dürfen nicht erteilt werden.
227	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 22		SPNV-Zielkonzept VI	Optionen erschweren für jeden der Ausschreibungsteilnehmer die Planung und Kalkulation der Verkehre. Wie rechtfertigt der VMS die daraus resultierenden Mehrkosten, die sich zwangsläufig in den Angeboten aller Teilnehmer wiederfinden werden?	Kenntnisnahme		Dies Anfragen betreffen nicht den Nahverkehrsplan selbst. Auskünfte die vergaberechtliche Interna betreffen dürfen nicht erteilt werden.
228	12.02.2016	SV Zschopau	Zschopau 23		Stellungnahme	Wir erbitten eine Stellungnahme bis zum 31.03.2016.	nein		Dem Stellungnehmenden obliegt kein diesbezügliches Recht eine Fristsetzung zur Stellungnahme zur Beantwortung der Stellungnahme einzufordern.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
229	19.02.2016	Stadt Lichtenstein	Lichtenstein 1		Daseinsfürsorge	Es wird konkret ausgeführt, dass der Raum zwischen den Städten Chemnitz und Zwickau, der hochverdichtete Landkreis Zwickau sowie der nördliche Teil des Erzgebirgskreises, einen gemeinsamen Verdichtungsraum bilden und dass diese Industrieregion das größte zusammenhängende Verdichtungsgebiet der neuen Bundesländer außerhalb Berlins ist. Dem ist grundsätzlich nichts entgegengesetzt, allerdings darf nicht unerwähnt bleiben, dass Teilbereiche innerhalb des Verdichtungsraumes leider nicht ausreichend vernetzt sind. Eine allgemein bessere Anbindung des ländlichen Raums, sollte nicht nur an die Ballungszentren, sondern u. a. auch an die kleineren Städte, an die Mittelzentren bzw. an mittelzentrale Städteverbände ausgerichtet sein.  Beispiel: Karte auf S. 12 unter Teil A) Abbildung 1: Raumstruktur und zentrale Orte Der ländliche Raum Hartenstein hat keine Nahverkehrsanbindung an den mittelzentralen Städteverbund Hohenstein-Ernstthal Oberlungwitz I Lichtenstein, obwohl enge Verflechtungen bestehen, siehe zum Beispiel Fahrten zum Gymnasium "Prof. Dr. Max Schneider" Lichtenstein.  Wir verweisen wir auf die nachfolgenden Ausführungen: siehe LK Zwickau	Kenntnisnahme		
230	23.02.2016	DB RegioNetz Infrastruktur/ Erzgebirgsbahn	EGB 1		Seite 17	In der Streckenkarte auf der Seite 17 sind alle Strecken der Erzgebirgsbahn vollständig dargestellt.	Kenntnisnahme		
231	23.02.2016	DB RegioNetz Infrastruktur/ Erzgebirgsbahn	EGB 2		Seiten 20 und 22	Zu den Aussagen über die Einleitung des SPNV zur Strecke Pockau-Lengefeld – Neuhausen, Streckenabschnitt Olbernhau-Grünthal – Neuhausen, merken wir an:  Der Personenverkehr wurde bis zum 09. Juni 2001 aufrechterhalten, danach wurde die Strecke wegen Oberbaumängeln gesperrt. Im Rahmen einer aufwändigen Sanierung gingen die beiden Streckenabschnitte Pockau-Lengefeld – Olbernhau im Januar 2005 und Olbernhau - Olbernhau-Grünthal im November 2005 wieder ans Netz.  Ebenfalls im Jahr 2005 bestellte der ZVMS den SPNV im Streckenabschnitt Olbernhau-Grünthal - Neuhausen ab. Somit gab es seit Juni 2001 dort keinen Reiseverkehr mehr.  Für den Streckenabschnitt Weipert – Cranzahl erfolgte durch die Erzgebirgsbahn nach gemeinsamer Abstimmung mit dem ZVMS eine Optimierung der Verkehrsleistungen auf der Gesamtstrecke der KBS 517 zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013. Seitdem wird der Streckenabschnitt Weipert - Cranzahl nicht mehr im SPNV bedient.	Kenntnisnahme		
232	23.02.2016	DB RegioNetz Infrastruktur/ Erzgebirgsbahn	EGB 3		Seite 24	Auf der Kursbuchstrecke 535 Zwickau – Johannegeorgenstadt gibt es seitens der Erzgebirgsbahn keine grenzüberschreitenden Zugfahrten der Erzgebirgsbahn (bisher 2 Zugpaare an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen) mehr.	Kenntnisnahme		Es handelt sich um die Darstellung der Angebotsleistung des Fahrplanjahres 2014/2015 (Tabelle 4). Ab Fahrplanjahr 2015/2016 verkehrt die EGB nicht mehr grenzüberschreitend ab Johannegeorgenstadt.
233	23.02.2016	DB RegioNetz Infrastruktur/ Erzgebirgsbahn	EGB 4		Seite 52	Auf den KBS 517 und 519 sollen nach 2020 die Linien C17 / RB 80 bzw. C 16 / RB 81 im 1h-Takt (täglich) verkehren. Welches Mischungsverhältnis der Linien untereinander ist hier jeweils vorgesehen?	nein		Es handelt sich um das SPNV-Zielkonzept. Das zugenaue Betriebsprogramm wird (unter Berücksichtigung der Finanzierungsmöglichkeit) im Rahmen eines zukünftigen Vergabeverfahrens festgelegt.
234	23.02.2016	DB RegioNetz Infrastruktur/ Erzgebirgsbahn	EGB 5		Chemnitzer Modell - Stufe 2	Auf der KBS 524 Chemnitz – Aue soll die Linie C 18 ab Dezember 2018 im 30 min-Takt (Mo – Fr und Sa) und im 1h-Takt (So / Feiertag) zwischen Chemnitz Süd und Thalheim verkehren. Hierfür befindet sich das gemeinsame Vorhaben CM 2 in Planung (zurzeit EP + GP) und soll im Jahr 2018 zwischen März und Dezember realisiert werden. Von diesem Projekt erwarten wir einen großen Schritt nach vorn, indem das ausgedehnte Angebot und die Verknüpfung der Innenstadt Chemnitz mit dem Umland ein erheblich steigendes Fahrgastpotenzial erschließen wird. Für den Abschnitt Thalheim – Aue ist laut Seite 52 ein 1h- oder 2h-Takt in Abhängigkeit von weiterem Prüfbedarf und einer noch zu fällenden Entscheidung vorgesehen. Wir fordern, dass dieser Streckenabschnitt weiterhin durch den SPNV genutzt wird, da er erst vor 10 Jahren aufwändig saniert und ertüchtigt wurde. Wir verweisen an dieser Stelle auf den am 27. März 2003 zwischen dem Freistaat Sachsen, dem Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH abgeschlossenen Bau- und Finanzierungsvertrag. Mit diesem Vertrag war die Ertüchtigung der Eisenbahninfrastruktur (Strecken und Verkehrsstationen) und die Bestellgarantie für das Betriebsprogramm bis zum 14. Dezember 2022 vereinbart worden.	ja		Der VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei wird auch eine Variante mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Aue untersucht.
235	23.02.2016	DB RegioNetz Infrastruktur/ Erzgebirgsbahn	EGB 6		Chemnitzer Modell - Stufe 2	Verkehrlich sinnvoll ist die Erhaltung der durchgehenden und umsteigefreien Verbindung zwischen dem Oberzentrum Chemnitz und dem Mittelzentrum Aue.	Kenntnisnahme		
236	23.02.2016	DB RegioNetz Infrastruktur/ Erzgebirgsbahn	EGB 7		Barrierefreier Ausbau	Barrierefreie Ausgestaltung der Personenverkehrsanlagen im Netz der Erzgebirgsbahn:  In den 14 Jahren des Bestehens der Erzgebirgsbahn wurden rund 60 von insgesamt 79 Verkehrsstationen erneuert. Eine große Bedeutung hatte dabei der barrierefreie Ausbau dieser Stationen. Das ist in nahezu allen Fällen gelungen.	ja	in Kap. 4.6.2.1 aufgenommen: "Rund 60 der 79 Zugangsstellen der Erzgebirgsbahn sind barrierefrei ausgebaut."	In Ergänzung zu Tabelle 6 eingefügt.
237	23.02.2016	DB RegioNetz Infrastruktur/ Erzgebirgsbahn	EGB 8		Bf Aue	Das nächste große Projekt ist die Erneuerung der Personenverkehrsanlagen im Bahnhof Aue (Sachs) im Jahr 2016. Dort werden beide Bahnsteige erneuert und modern ausgestattet und der alte Bahnsteigtunnel beseitigt. Der Bahnsteigzugang wird barrierefrei hergerichtet. Es entsteht ein schienengleicher Bahnsteigzugang, bei dem die Fahrgäste durch 2 Reisendensicherungsanlagen geschützt werden. Dieser Umbau berücksichtigt die Belange des derzeitigen Betriebsprogramms der Kursbuchstrecken 535 Zwickau - Aue - Schwarzenberg - Johannegeorgenstadt und 525 Chemnitz - Aue.	ja	in Kap. 4.6.2.1 eingefügt: "Der barrierefreie Umbau des Bahnhofes Aue wird 2016 abgeschlossen."	In Ergänzung zu Tabelle 6 eingefügt.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
238	17.02.2016	GV Niederdorf	Niederdorf 1		CM 5	Im Entwurf ist die Erweiterung der CM 5 Strecke "Stollberg-Oelsnitz" über das Stollberger Gewerbegebiet enthalten. Im Rahmen dieses Verfahrens wurde durch uns angeregt, eine Haltestelle im Niederdorfer Gewerbegebiet mit aufzunehmen. Obwohl die Haltestelle bereits in den ursprünglichen Planungen zum Chemnitzer Modell angedacht war, fand der Hinweis keine Beachtung. Alternativ wurde vom ZVMS eine Verlegung des gegenwärtigen Haltepunktes an der Teichstraße in das Gewerbegebiet vorgeschlagen. Diese Variante erachten wir als nicht zielführend, da alle gemeinde-verbindenden ÖPNV-Angebote auf diese zentral liegende City-Bahn-Haltestelle ausgerichtet sind. Tatsächlich forciert die Gemeinde Niederdorf eine Erweiterung der bestehenden Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Insbesondere im Bereich der "Arbeitspendler" besteht weiterer Erschließungsbedarf für Ab- und Anfahrtspunkte, hier im Besonderen für die City-Bahn.	Kenntnisnahme		Die Planung der Haltepunkte erfolgt in der Planungsphase des Streckenverlaufs. Die Hinterfragung von Inhalten Planfeststellungsverfahren ist nicht Aufgabe des NVP. Die Anhörung der TöB im Rahmen der Planfeststellung bot die Möglichkeit der Stellungnahme.
239	17.02.2016	GV Niederdorf	Niederdorf 1		Einleitung	Niederdorf ist im aktuellen Landesentwicklungsplan als Gemeinde mit der besonderen Gemeindefunktion "Gewerbe" eingestuft. Ähnlich wie in Stollberg übersteigt die Zahl der Einpendler in hohem Maße die Zahl der Auspendler (vgl. allgem. Teil Erzgebirgskreis, Seite 18). Somit stellt sich das Pendlersaldo in Niederdorf positiv dar. Diese hohe Zahl der Einpendler begründet sich überwiegend mit dem Arbeitsplatzangebot in den beiden Niederdorfer Gewerbegebieten. Die Gewerbegebiete sind vollständig belegt; aktuell hegt ein Unternehmen Erweiterungsabsichten.	nein		Im gültigen LEP 2013 sind werden keine Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion benannt, ausgenommen der Bereich "Verteidigung. Gemäß LEP G 1.4.2 "können in den Regionalplänen Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion festgelegt werden". Im rechtsgültigen RP Chemnitz-Erzgebirge aus 2008 wird die Gemeinde Niederdorf unter dem Punkt Z 2.4.2 "Gemeinden mit der besonderen Gemeindefunktion „Gewerbe“ nicht ausgewiesen.
240	17.02.2016	GV Niederdorf	Niederdorf 2		Pkt 1.6/ Anschluss wichtiger Standorte	Lt. Punkt 1.6. des Entwurfes stellen gerade Gewerbegebiete besondere Punkte für Quell-/Zielverkehr im ÖPNV dar. Als Standorte des produzierenden Gewerbes haben Sie im Vor- und Nachlauf der Arbeitsschichten erhebliche Potenziale an Beförderungsleistungen mit prägnanten Nachfragespitzen. Im Plan selbst wird weiterhin dargestellt, dass die Gemeinden im Verdichtungsraum Chemnitz/Zwickau auch in Zukunft verstärkt Nachfrage erfahren werden.	Kenntnisnahme		
241	17.02.2016	GV Niederdorf	Niederdorf 3		Pkt 1.6/ Anschluss wichtiger Standorte	Weiterhin befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum gewünschten Haltepunkt ein großräumiger Niederdorfer und Stollberger Wohnungsstandort, so dass eine signifikant höhere Personenanzahl die Möglichkeit hätte, die Bahn täglich zu nutzen. Überdies plant die Gemeinde Niederdorf perspektivisch ein weiteres Gewerbegebiet zu erschließen. Hier würden sich Angebot und Nachfrage insofern überschneiden, als das zur Verfügung stellen einer Haltestelle die Attraktivität des Gewerbebestandes erhöhen und wiederum die sich neue ansiedelnden Betriebe mit ihren gebundenen Arbeitskräften zusätzliche Fahrgäste generieren würden.	Kenntnisnahme		
242	20.02.2016	GV Crottendorf	Crottendorf 1			Eine Region im Wandel und das trifft auf die ehemaligen Kreisstädte in der Erzgebirgsregion in vollem Maße zu, sollten nicht durch fehlende Finanzmittel in der Entwicklung gebremst werden. Schon gar nicht, wenn in das vorhandene Schienensystem in den letzten Jahren große Mengen an Fördermitteln investiert worden sind.	Kenntnisnahme		
243	20.02.2016	GV Crottendorf	Crottendorf 2		SPNV-Netz	Hier gilt es mit Augenmaß und Mut, die vorhandene Struktur zu erhalten und in eine zukunftsfähige Planung zu implementieren. Dabei muss das vorhandene Netz durchleuchtet werden, um eine attraktive Gestaltung der Haltestellen und Knotenpunkte zu erzielen.	Kenntnisnahme		
244	20.02.2016	GV Crottendorf	Crottendorf 3		Parallelverkehr	Weiterhin sollte auch eine innere Konkurrenz zwischen ÖPNV und SPNV nach Kräften reduziert werden. Es geht um sinnvolle Ergänzung und Erhalt des Streckennetzes und nicht darum, einfach unwirtschaftliche Teile abzuschneiden.	Kenntnisnahme		
245	19.02.2016	GV Auerbach/ GV Burkhardtsdorf/ GV Gornsdorf SV Thalheim	Auerbach/ Burkhardtsdorf/ Gornsdorf Thalheim 1		CM - Stufe 2	Die Stufe 2 des Konzeptes zur Umsetzung des „Chemnitzer Modells“ umfasst den Ausbau des Streckenabschnittes Bahnhof Chemnitz Süd - Thalheim/Erzgeb. (eventuell Zwönitz). Ein Ausbau der Linie C 18 auf dem Streckenabschnitt Thalheim/Erzgeb. (Zwönitz) - Aue durch das Chemnitzer Modell ist offen.	Kenntnisnahme		
246	19.02.2016	GV Auerbach/ GV Burkhardtsdorf/ GV Gornsdorf SV Thalheim	Auerbach/ Burkhardtsdorf/ Gornsdorf Thalheim 2		Thalheim - Aue	Weiter sei ein Betrieb auf der Strecke Thalheim/Erzgeb. (Zwönitz) - Aue neben dem Chemnitzer Modell nicht langfristig gesichert und bedürfe einer Prüfung sowie Grundlagenentscheidungen.	Kenntnisnahme		
247	19.02.2016	GV Auerbach/ GV Burkhardtsdorf/ GV Gornsdorf SV Thalheim	Auerbach/ Burkhardtsdorf/ Gornsdorf Thalheim 3		Thalheim - Aue	In der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes von 2010 heißt es auf Seite 15 u.a. zu dieser Eisenbahnstrecke: Im Schienenpersonennahverkehr sollen folgende Strecken langfristig erhalten und genutzt werden [...]. Wir können gegenwärtig keinen Grund erkennen, warum nur 5 Jahre später dieses Ziel aufgegeben werden sollte.	ja		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei wird auch eine Variante mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Aue untersucht.
248	19.02.2016	GV Auerbach/ GV Burkhardtsdorf/ GV Gornsdorf SV Thalheim	Auerbach/ Burkhardtsdorf/ Gornsdorf Thalheim 4		Thalheim - Aue	Die vorgeschlagenen Varianten zur Stilllegung des Streckenabschnittes Thalheim/Erzgeb. (Zwönitz) - Aue stehen einem Systemerhalt des SPNV-Netzes entgegen und sind damit abzulehnen! Die angegebene übergeordnete Regionalplanung sagt dazu, dass im Einzugsgebiet des vorhandenen SPNV durch diesen die Verbindungen innerhalb der Achsen und den zentralen Orten bevorzugt realisiert werden. Diese Formulierung sagt alles Wesentliche und ist damit eindeutig.	Kenntnisnahme		
249	19.02.2016	GV Auerbach/ GV Burkhardtsdorf/ GV Gornsdorf SV Thalheim	Auerbach/ Burkhardtsdorf/ Gornsdorf Thalheim 5		Thalheim - Aue	Eine Grundlagenentscheidung darf nicht zu einer Entkopplung des West-Erzgebirges führen und allein unter atomisierten, einzelwirtschaftlichen und kurzstreckenorientierten Gesichtspunkten erfolgen.	Kenntnisnahme		
250	19.02.2016	GV Auerbach/ GV Burkhardtsdorf/ GV Gornsdorf SV Thalheim	Auerbach/ Burkhardtsdorf/ Gornsdorf Thalheim 6		SPNV - Tourismus	Der Betrieb des Streckenabschnittes bis Aue ist für den Tourismus im Erzgebirge bis zur Bundesgrenze sowie im Rahmen von Großveranstaltungen im Sparkassenerzgebirgsstadion von Bedeutung.	Kenntnisnahme		
251	19.02.2016	GV Auerbach/ GV Burkhardtsdorf/ GV Gornsdorf SV Thalheim	Auerbach/ Burkhardtsdorf/ Gornsdorf Thalheim 7		Thalheim - Aue	Zudem dürfte die Bedeutung für Flüchtlinge mit der erneuten Pflicht zur Residenz von Einfluss sein.	Kenntnisnahme		
252	19.02.2016	GV Auerbach/ GV Burkhardtsdorf/ GV Gornsdorf SV Thalheim	Auerbach/ Burkhardtsdorf/ Gornsdorf Thalheim 8		Thalheim - Aue	Im Hinblick auf die Aufgaben der Daseinsvorsorge unter Berücksichtigung der Mobilität einer älter werdenden Gesellschaft ist einer Streckenstilllegung im Nahverkehrsraum entgegenzuwirken. Genauso muss die Abwanderung der jungen Generation in die Großstädte aufgehalten werden, die sich bei zunehmendem Mobilitätsverlust verstärken wird.	Kenntnisnahme		
253	19.02.2016	GV Auerbach/ GV Burkhardtsdorf/ GV Gornsdorf SV Thalheim	Auerbach/ Burkhardtsdorf/ Gornsdorf Thalheim 9		Thalheim - Aue	Im Kontext des Genannten ist zudem die Bedeutung des Schienenverkehrs als konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr mit Blick auf den Klimawandel in der Entscheidungsfindung planungsrechtlich entscheidend zu gewichten und in die Abwägung einzustellen.	Kenntnisnahme		
254	19.02.2016	GV Auerbach/ GV Burkhardtsdorf/ GV Gornsdorf SV Thalheim	Auerbach/ Burkhardtsdorf/ Gornsdorf Thalheim 10		Thalheim - Aue	Wir fordern daher die Weiterentwicklung des „Chemnitzer Modells“ auf dem Streckenabschnitt Thalheim/Erzgeb. (Zwönitz) - Aue, mindestens jedoch eine SPNV-Bereitstellung im Abschnitt Thalheim/Erzgeb. (Zwönitz) - Aue und eine erhöhte Taktung auf 60 Minuten.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei wird auch eine Variante mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Aue untersucht.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopse Anhörung  
Teil A VMS

## Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
255	19.02.2016	GV Auerbach/ GV Burkhardtsdorf/ GV Gornsdorf SV Thalheim	Auerbach/ Burkhardtsdorf/ Gornsdorf Thalheim 11		Thalheim - Aue	Ferner möchten wir anmerken, dass die angedachte Anwendung des "Kieler Schlüssels" zur Verteilung der Regionalisierungsmittel zwischen den Bundesländern zur Folge hat, dass die angebotene SPNV-Leistung neben der Einwohnerstärke die maßgebende Bezugsgröße wird. Eine Ausdünnung der SPNV-Leistungen im Verbandsgebiet hätte demnach zur Folge, dass dem Freistaat Sachsen und damit auch dem ZVMS langfristig betrachtet weitere Mittelkürzungen drohen. Auch unter diesem Gesichtspunkt können wir eine SPNV-Abbestellung im Abschnitt Thalheim - Aue nicht befürworten.	Kenntnisnahme		
256	19.02.2016	GV Auerbach/ GV Burkhardtsdorf/ GV Gornsdorf SV Thalheim	Auerbach/ Burkhardtsdorf/ Gornsdorf Thalheim 12		Thalheim - Aue	eindringlichen Bitte um eine Überarbeitung des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau 2016 - 2020 mit der Wiederaufnahme des Streckenabschnittes Thalheim/Erzgeb. (Zwönitz) - Aue	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei wird auch eine Variante mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Aue untersucht.
257	11.02.2016	Stadt Oederan	Oederan 1		Express-Linie RE3 1	wie bereits mehrfach in Ihrem Haus und im Kreistag dargestellt und diskutiert, können wir uns mit dem Wegfall des Haltepunktes für die schnelle Express-Linie RE 3 in Oederan nicht einverstanden erklären.	nein		Im SPNV-Konzept werden für die Express-Linien keine Halte festgelegt (vgl. S. 51). Der RE-Halt in Oederan kann unter den aktuellen Rahmenbedingungen, insbesondere dem S-Bahn-Fahrplan in Dresden und den Anschlüssen in Dresden Hbf., Flöha und Hof Hbf., derzeit nicht realisiert werden. Dies gilt auch für den Jahresfahrplan 2017.
258	11.02.2016	Stadt Oederan	Oederan 2		Express-Linie RE3 2	In Ihrem Schreiben vom 03. Juni 2015 teilten Sie uns mit, dass es nach Abschluss des Ausbaus des Knotens Dresden und der zug ehörenden S-Bahn-Strecken zu Änderungen beim S-Bahn-Anschlussknoten Dresden Hbf. kommen würde und sich dann Möglichkeiten der Anpassung ergeben könnten.	nein		siehe Oederan 1
259	11.02.2016	Stadt Oederan	Oederan 3		Express-Linie RE3 3	Sie stellten uns in Aussicht, dass Sie bei der Abstimmung der Fahrpläne für die Jahre 2017 ff. gemeinsam mit dem für den Raum Dresden zuständigen Verkehrsverbund Oberelbe (VO) kontinuierlich nach Möglichkeiten für einen zusätzlichen Halt der überregionalen Linie auf der Sachsen-franken-Magistrale (RE 3) in Oederan suchen werden. Weiterhin hat auch der Kreistag eine diesbezügliche Beschlussfassung als Auftrag formuliert.	nein		siehe Oederan 1
260	11.02.2016	Stadt Oederan	Oederan 4		Express-Linie RE3 4	Auf Grund des Vorgenannten vermissen wir in der 3.Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau 2016 - 2020 unter Abschnitt 4 - Rahmenplanung genau diese Zielstellung. Wir bitten Sie dies zu ändern und den Halt in Oederan wieder einzuarbeiten.	nein		siehe Oederan 1
261	03.03.2016	BUND LV Sachsen e..V	BUND 1		SPNV Thalheim - Aue	"Visionen SPNV im Allgemeinen gut." (Zusammenfassung vci) Leider kann man dies nicht für den ebenfalls zu diesem Streckenabschnitt gehörenden Teilabschnitt Thalheim - Aue, insbesondere Zwönitz - Aue sagen. Hauptkritikpunkt des BUND sind fehlende Visionen und aufgeführte exemplarische Maßnahmen, wie dieser Streckenabschnitt attraktiver gestaltet werden kann. (Diese Betrachtung kann auch auf andere nicht als ökonomische dargestellten Streckenabschnitte des Nahverkehrsplanes angewandt werden.)	Kenntnisnahme		
262	03.03.2016	BUND LV Sachsen e..V	BUND 2		SPNV Thalheim - Aue	Verbesserungspotenziale: - Verkürzung der Fahrzeit und Taktfrequenzen (von jetzt 120 min wieder zurück auf 60 min) in den Hauptverkehrszeiten - Prüfung des Einsatzes kleinerer (und damit eventuell kostengünstigere Fahrzeuge) - Ausbau der Radmitnahme (schon jetzt reichen an Ausflugswochenenden die Radkapazitäten nicht) - Untersuchung auf bessere Vermarktung touristischer Ziele für aktive Freizeitgestaltung, wie das attraktive Tschechische Radwandernetz, die Wanderregion Erzgebirgskamm auf deutscher und tschechischer Seite, Anbindungen an regional, überregionale und internationale Radwege, wie Karlsroute, EgertalRadweg, Naab-Radweg, Donau-Radweg - Anbindung an Sportveranstaltungen (Aue und Chemnitz) - Standortfaktor Zwickau (Zwickau wäre für Anlieger der jetzigen Bahnstrecke Thalheim- Aue nur noch über Chemnitz erreichbar) - Verbesserung der Erreichbarkeit der Standorte Zwickau Chemnitz in den Abendstunden (Erreichbarkeit und Rückfahrmöglichkeit nach Kulturveranstaltungen)	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei wird auch eine Variante mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Aue untersucht.
263	03.03.2016	BUND LV Sachsen e..V	BUND 3		SPNV Thalheim - Aue	Mit dem Wegfall oder weiteren Einschränkung des Streckenabschnittes Thalheim - Aue verliert die Region weiterhin an Attraktivität. Die im Nahverkehrsplan aufgezeigte demografische Entwicklung ist 'nicht die einzige Ursache, warum in den nächsten Jahren meiner geringeren Nachfrage gerechnet wird. Ein weiterer Aspekt ist die urbane Sogwirkung. Diese wird mit einer Verschlechterung der Erreichbarkeit der Ober- und Mittelzentren in der Region noch zunehmen. Vor allem Menschen mit guter Ausbildung und einem umweltbewussten Lebens- ansatz werden die Region weiter verlassen und die verbleibende Bevölkerung wird verstärkt auf eine individuelle Anbindung der Ober- und Mittelzentren angewiesen sein.	Kenntnisnahme		
264	03.03.2016	BUND LV Sachsen e..V	BUND 4		SPNV Thalheim - Aue	Der vorliegende Nahverkehrsplan beantwortet nicht die Frage wie Mobilitätsangebote aussehen müssen um • attraktive Arbeitsstandorte ökologisch erreichen zu können .' • um eine aktive Freizeitangebote zu haben • um Bildungs- und Kultureinrichtungen leicht erreichen zu können? .	Kenntnisnahme		
265	03.03.2016	BUND LV Sachsen e..V	BUND 5		SPNV Thalheim - Aue	Mit der Nichtbestellung ganzer Streckenabschnitte oder dem Ersatz von SPNV-Verbindungen mit PLUSBus-Linien wird die 'schon erreichte Barrierefreiheit zum Teil wieder aufgegeben. Nicht nur Menschen mit einem Handicap, auch für Kinderwagen und Fahrrädern wird, die Mitnahme erschwert bzw, unmöglich. Dieser Rücknahme der steht einer besseren Inklusion unserer Gesellschaft entgegen und ist abzulehnen!	Kenntnisnahme		
266	03.03.2016	BUND LV Sachsen e..V	BUND 6		SPNV Thalheim - Aue	Aus diesem hier aufgeführten Gründen wird der vorliegende Nahverkehrsplan für die Erzgebirgsregionen seiner Aufgabe nicht gerecht und muss dringend nachgebessert werden. Eine Nichtbestellung der aufgeführten Linienabschnitte insbesondere des Abschnittes Zwönitz - Aue, aber auch anderer Streckenabschnitte im Erzgebirge ist abzulehnen.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei wird auch eine Variante mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Aue untersucht.
267	03.03.2016	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 1		Grundsätzliches	Bei der Bahnreform wurden die Regionalisierungsmittel des Bundes zur Bestellung von Nahverkehrsleistungen Schienenpersonennahverkehr SPNV über die Länder an die Aufgabenträger (hier Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen – ZVMS) zur Bestellung von SPNV-Leistungen ausgereicht. In der Praxis der letzten Jahre wird ein nicht unbeachtlicher Teil vom Freistaat Sachsen für andere Zwecke als für die Bestellung von SPNV abgezweigt.	Kenntnisnahme		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopse Anhörung  
Teil A VMS

## Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
268	03.03.2016	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 2	S. 90ff	Abschnitt 5 – Finanzierung	Zu Recht wird im Kapitel 6 Finanzierung, Seite 90, festgestellt, dass auch Projekte aufzugeben sind, wenn die Finanzierungsausstattung nicht mehr gegeben sein sollte. Die bis 2020 in NVP enthaltenen Projekte, die auch einen gewissen Anarbeitungsstand und Baurecht haben, scheinen uns finanzierbar, denn der VMS hat 2015 gegenüber 2014 8% mehr Regionalisierungsmittel dauerhaft erhalten.	Kenntnisnahme	s. SV ANA 1	s. SV ANA 1
269	03.03.2016	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 3	S. 90ff	Abschnitt 5 – Finanzierung	Es sollte im Teil A NVP der Grundsatz aufgenommen werden, dass bei stagnierender oder sinkender Finanzausstattung die Regionalisierungsmittel vorrangig auf die Bestellung von SPNV auf der Schiene konzentriert werden.	nein		Die vom ZVMS nicht für die Bestellung von SPNV-Leistungen verwendeten Mittel werden überwiegend für notwendige und verkehrlich sinnvolle Investitionen zur Verbesserung der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des SPNV verwendet.
270	03.03.2016	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 4	S. 90ff	Abschnitt 5 – Finanzierung	Denn wenn aber die Regionalisierungsmittel unter das Niveau von 2014 (vor Anstieg 8%) absinken- das ist nach 2020 oder bereits etwas vorher zu erwarten – muss die Verbandsphilosophie vom Grundsatz her korrigiert werden. Nur die Abbestellung von SPNV im Erzgebirge im Blick zu haben, ist zu kurz gedacht und nicht akzeptabel.	Kenntnisnahme		
271	03.03.2016	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 5	S. 78	Abschnitt 4 – Rahmenplanung Seite 78 oben Absätze 1 und 2 zu den „Strecken ins Erzgebirge“ im Einzelnen	Selbst bei sinkender Zuweisung von Regionalisierungsmitteln an den ZVMS muss der Primat des ZVMS darin bestehen, die Mittelvorrangig für die Bestellung und damit den dauerhaften Erhalt von SPNV einsetzen. Auf Seite 78 oben steht eine verknappte Drohung einen vollständigen Bahnersatzverkehr im Erzgebirgsnetz mittelfristig in den nächsten Jahren einzuführen (vgl. „Konzept zur verkehrsträgerübergreifenden Angebotsfortschreibung mit ergänzenden Untersuchungen“, „Darin wurden in den Szenarien „effizienter Mitteleinsatz“, „Mittelkürzung“ und „Abbestellkonzept“ die mögliche zukünftige Entwicklung für einzelne SPNV-Relationen und die Konsequenzen für den Busverkehr untersucht.“) Diese Formulierung muss entsprechend relativiert werden und ist auch der Laufzeit des Nahverkehrsplanes 2016 – 2020 anzupassen.	ja	Die Passage wird dahingehend umformuliert, dass auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen wird. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	Der VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Die Formulierung über die notwendige Prüfung befindet sich nunmehr im Kapitel Finanzierung und ist nicht Bestandteil der planerischen Maßnahmen des SPNV-Zielkonzepts.
272	03.03.2016	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 6	S. 78	Abschnitt 4 – Rahmenplanung Seite 78 oben Absätze 1 und 2 zu den „Strecken ins Erzgebirge“ im Einzelnen	Das Fazit vieler Untersuchungen aus Sicht des VMS: Zwickau – Johannegeorgenstadt: Status quo  Chemnitz – Bärenstein - Chemnitz – Annaberg-Buchholz Bahnhof Süd Status quo und schließen einer Taktlücke Montag bis Freitag - Annaberg-Buchholz Süd – Cranzahl nur noch in Bedienung zu den Anschlüssen der Fichtelbergbahn - Cranzahl – Bärenstein (Weipert) keine Bestellung durch VMS  Chemnitz – Olbernhau Status quo  Chemnitz – Aue nach Auslaufen des Verkehrsvertrages mit der Erzgebirgsbahn 12/2017 Entscheidung zum Streckenabschnitt Thalheim (Zwönitz) – Aue notwendig, da Rest zu Chemnitzer Modell umgebaut wird.  Daher sind die beiden oberen Absätze auf Seite 78 ersatzlos zu streichen.	Kenntnisnahme		VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.
273	03.03.2016	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 7		Erzgebirgsbahn Abschnitt Aue-Thalheim	Das Gebiet des Städteverbundes Silberberg ist von der Nichtausschreibung auf dem Teilabschnitt Zwönitz-Aue ab dem 10.12.2017 betroffen. Im o.g. Städteverbund stellt die FWE aktuell 3 Bürgermeister. Mit der Nichtausschreibung des o.g. Streckenabschnittes kommt es praktisch nach dem 10.12.2017 zur Einstellung des Zugverkehrs, obwohl heute im Nahverkehrsplan Teil A Seite 78/79 vorgesehene Voruntersuchungen noch gar nicht geklärt sind. zu klären ist:	Kenntnisnahme		VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.
274	03.03.2016	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 8		Erzgebirgsbahn Abschnitt Aue-Thalheim	a) Chemnitzer Modell nur bis Thalheim oder Verlängerung bis Zwönitz b) weiterhin Eisenbahnverkehr zwischen Aue und Thalheim/Zwönitz oder Busersatzverkehr auf Plus-Bus-Linien oder Kombination SPNV auf der Schiene mit Bahnersatzverkehr Bus. Dabei ist zu beachten, dass jetzt bereits jede 2. Stunde als Bahnersatzverkehr im Busfahrplan verankert ist und der Zugverkehr zwischen Aue und Thalheim im Zweistundentakt erfolgt.	Kenntnisnahme		Die Gemeinde Jahnsdorf nicht davon nicht betroffen.
275	03.03.2016	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 9		Erzgebirgsbahn Abschnitt Aue-Thalheim	Weiterhin ist heute noch gar nicht bekannt, über welche Regionalisierungsmittel der VMS ab 2018 bis 2022 verfügt, da das Bundesgesetz mit Zustimmung Bundesrat, in welchem die Regionalisierungsmittel des Bundes auf die Bundesländer bis 2031 verteilt werden, bis heute nicht existiert. Deshalb ist die Aussage, dass langfristig die Bestellung Aue-Zwönitz nicht gesichert ist, zumindest heute zu hinterfragen.	Kenntnisnahme		Die Gemeinde Jahnsdorf nicht davon nicht betroffen.
276	03.03.2016	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 10		Erzgebirgsbahn Abschnitt Aue-Thalheim	Auch spielt der mit dem VMS abgeschlossene Bau- und Finanzierungsvertrag zum Streckennetz der Erzgebirgsbahn eine Rolle. Dieser regelt die Nutzung des Streckennetzes der Erzgebirgsbahn durch den VMS bis 2022/23. Sollte der Eisenbahnverkehr 2018-2022/23 im Abschnitt Aue-Thalheim nicht erfolgen, könnten Sanktionen gegenüber dem VMS greifen. Sollte das tatsächlich so sein, müssten Nutzen und Schaden im VMS abgewogen werden.	Kenntnisnahme		Die Gemeinde Jahnsdorf nicht davon nicht betroffen.
277	03.03.2016	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 11		Erzgebirgsbahn Abschnitt Aue-Thalheim	Außerdem ist zu klären, ob nach 12/2017 ein besonderes Zugangebot zu den Heimspielen des FCE im Stadion Aue durch den VMS zum Haltepunkt Stadion Aue bestellt wird.	Kenntnisnahme		Die Gemeinde Jahnsdorf nicht davon nicht betroffen.
278	03.03.2016	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 12		Chemnitzer Modell	Der Ausbau des Chemnitzer Modells in den Stufen Chemnitz-Thalheim/Zwönitz sowie Stollberg-Oelsnitz hat bereits Baurecht, scheint finanziell gesichert und wird im Zeitraum 2016-2020 realisiert. Diesen o.g. Ausbau ist zu unterstützen. Es kann nicht angehen, nach 2020 die Erzgebirgsbahn evtl. zu verlieren, um zusätzliche Straßenbahnkilometer als Fahrleistung zu bestellen.	Kenntnisnahme		Die Gemeinde Jahnsdorf nicht davon nicht betroffen.
279	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 1		1.1.3 Verkehrliche Fachplanungen	„...Verknüpfung und Koordination der Verkehrsträger ...“ für die konkrete Umsetzung dieser Aussage sind im weiteren Text keine Anhaltspunkte zu finden.	nein		Diese Aussagen spiegeln die planerischen Rahmenbedingungen wider, welche das Grundgerüst der ÖPNV-Planung im allgemeinen darstellt.
280	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 2		1.1.3 Verkehrliche Fachplanungen	„... Förderung des grenzüberschreitenden ÖPNV...“ für die konkrete Umsetzung dieser Aussage sind im weiteren Text keine Anhaltspunkte zu finden.	nein		Diese Aussagen spiegeln die planerischen Rahmenbedingungen wider, welche das Grundgerüst der ÖPNV-Planung im allgemeinen darstellt.
281	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 3		1.1.3 Verkehrliche Fachplanungen	„Prüfung von...Angebotsumstellungen von Eisenbahnverkehren zugunsten wirtschaftlicher Busverkehre.“ Diese Behauptung ist nicht belegt. Rahmenbedingungen fehlen...	nein		Diese Aussagen spiegeln die planerischen Rahmenbedingungen wider, welche das Grundgerüst der ÖPNV-Planung im allgemeinen darstellt.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
282	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 4		1.1.3 Verkehrliche Fachplanungen	„Die Erschließung einer Region... darf nicht allein unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten bewertet werden.“ /A3 - wie wird das im weiteren nun mit Schlussfolgerungen unteretzt?	nein		diese Aussagen spiegeln die planerischen Rahmenbedingungen wider, welche das Grundgerüst der ÖPNV-Planung im allgemeinen darstellt.
283	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 5		1.2.1 Raumstruktur und zentrale Orte	„Südliche Teile des Erzgebirgskreises... wesentliche Ziele für den Tourismus...“ Warum nur südlicher Teil? Touristisch ist das gesamte Erzgebirge so anzusehen.	nein		Dies entspricht den Aussagen des Landesentwicklungsplans und des Regionalplans.
284	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 6		1.1.3 Demografische Entwicklung	„... nicht zu vernachlässigen ist“ Es fehlt die Tatsachenfeststellung, dass Ältere auch vielfach nicht mehr Auto fahren können...	nein		Die individuelle Mobilität in der Altersgruppe > 65 Jahre ist steigend., vor allem im ländlichen Raum.
285	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 7		1.3.4 Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Regionen	„Ausgestaltung des... überschreitenden ÖPNV soll jedoch zwischen den zusammenarbeitenden Aufgabenträgern abgestimmt werden“ Falsche Formulierung! ...muss; für die konkrete Umsetzung sind im weiteren Text keine Anhaltspunkte zu finden.	Kenntnisnahme		Um bei der Anwendung von Normen die Möglichkeit zu erhalten auf atypische Fälle im Ermessen reagieren zu können, wird im Allg. Verwaltungsrecht die Formulierung soll angewendet. Diese ermöglicht wie o.g. im Gegensatz zur muss-Bestimmung (kein Ermessen) zu reagieren.
286	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 8		1.3.4 Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Regionen	„Infolge EU-Erweiterung können sich... Verflechtungen... zur CR weiter verstärken...“ Falsche Aussage! Verflechtungen bestehen doch schon lange!	nein		Die verkehrliche Verflechtung im Bereich ÖPNV hat im Verbundgebiet des VMS Ausbaupotenziale.
287	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 9		1.4.1 SPNV Tabelle 3	„Erzgebirgsnetz“ Zu allgemein - konkrete Streckenbenennung fehlt! (auch Chemnitz-Aue)	nein		Strecken des Erzgebirgsnetzes wurden in dieser Tabelle wegen gleicher Verbindungs- und verkehrlichen Funktionen zusammengefasst.
288	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 10	S. 20	Fußnote 5 (S. 20)	„Jahresfahrplan 2016 (ab 01.12.2015)“ Falsch: gilt ab 13.12.2015!	ja	Jahresfahrplan 2016 (ab 13.12.2015)	
289	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 11	S. 22	1.4.1.2 SPNV-Leistungen	Leistungen... zwischen Cranzahl und Veyprty wurden auf Grund der geringen Nachfrage... abbestellt“ Behauptung - Begründung ist nicht bewiesen, Quelle nicht benannt	nein	für die benannte Strecke wurden Durchschnittswerte (1. und 2. Halbjahr 2014) ermittelt und es erfolgte eine komplette Überarbeitung der Anlagen 2 und 3 mit Verwendung der Nachfragedaten 2015	siehe Anlage 2: (im Jahresfahrplan 2014 samstags, sonn- und feiertags je 3 Zupaare) - samstags 30 Pkm/km - sonn- und feiertags 18 Pkm/km d. h. durchschnittlich 3 bis 5 Fahrgäste je Zug
290	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 12		1.4.1.3 SPNV-Nachfrage	„Aus den vorliegenden detaillierten Bewertungswerten... wurde die durchschnittliche Belegung ... ermittelt“ Wo sind diese Erhebungen? Sind diese belastbar?	nein		Grundlage sind die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen ermittelten und an den ZVMS gemeldeten Nachfragedaten.
291	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 13		1.4.5 Grenzüberschreitende ÖSPV-Angebote	„... sind aufeinander abzustimmen...“ Verweis auf 1.3.4 Hier im Gegensatz zu 1.3.4 richtig formuliert	Kenntnisnahme		
292	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 14		1.5.1 Organisationsstruktur	Organisationsstruktur „Kooperationsvertrag“ Inhalte nicht bekannt- kann deshalb nicht bewertet werden.	Kenntnisnahme		Nicht alle Angaben in diesem NVP könne als Anlagen an diesen NVP angehängen werden. Dies würde den Umfang überspannen. Bei Interesse sollte ggf. beim ZVMS Einsichtnahme beantragt werden.
293	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 15		2 Verkehrsprognose (3. Absatz)	Grundlagen: ... Landesverkehrsplan Sachsen (2012), Verkehrsverflechtungsprognose 2030 (Jan. 2013), aktuelle Bevölkerungsentwicklung...“ Inhalte nicht bekannt- kann deshalb nicht bewertet werden. Und zu allgemein!	nein		Alle diese Pläne und Prognose wurden veröffentlicht.
294	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 16		2 Verkehrsprognose (Letzter Absatz)	„... trotz vielfältiger linien- und verkehrsträgerbezogenen Verbesserungen...“; ... die Angebotsanpassungen am einschneidendsten für die Nachfrageentwicklung sein werden.“ Das ist nicht bewiesen, keine Beispiele, Daten fehlen Falsch: Angebot und Nachfrage bedingen sich gegenseitig!	nein		Es handelt sich um eine qualitative Aussage zur Nachfrageprognose auf der Grundlage der Prognose der Rahmenbedingungen.
295	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 17		3 Ziele und Leitbild VMS	„... Dialog... Vernetzung, ... attraktiver ÖPNV...“ „... Zusammenarbeit und Abstimmung der Aufgabenträger“ Wo ist das nachfolgend konkret zu finden?	nein		Es handelt sich um ein Leitbild.
296	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 18		3.1 Interoperabilität	„... schafft der VMS... eine Grundlage... zur Verwirklichung eines nahtlosen ÖPNV.“ Viel zu allgemein, Zieltermin fehlt	nein		Es handelt sich um ein Leitbild.
297	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 19		3.1 Telematik	„... zukünftig wird es möglich sein...“ Viel zu allgemein, Zieltermin fehlt	nein		Es handelt sich um ein Leitbild.
298	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 20		3.2 Nachhaltigkeit	„Die Implementierung des Chemnitzer Modells wird es schaffen, ein Umdenken hinsichtlich der Auffassung von Mobilität... zu erreichen...“ Behauptung ohne konkreten Hintergrund - Was will man uns damit sagen???	nein		Es handelt sich um ein Leitbild.
299	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 21		3.2 Nachhaltigkeit	Ökologische Perspektive ... Umweltbericht ...“ Inhalte nicht bekannt- kann deshalb nicht bewertet werden.	nein		Wird im Zuge des NVP veröffentlicht.
300	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 22		4.1 Barrierefreiheit	„... Eine aussagekräftige Bestandshebung ist bis dato nicht... möglich...“ Warum nicht? Warum gibt es dazu keine Erhebungen?	Kenntnisnahme		Vielzahl von Straßenbulasträgern, keine einheitliche Bestandshebung. Durch die RVE wird z. Z. weitreichendes Kataster erarbeitet.
301	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 23		4.1.1 Novelisierung PBefG	„Bürgerbusse“ Begriffsdefinition wurde nicht gefunden.	Kenntnisnahme		Der Bürgerbus ist ein Zusatzangebot im Öffentlichen-Personen-Nahverkehr (ÖPNV). Der BürgerBus befährt einen Buslinie, die sich in der Regel auf eine bürgerschaftliche Initiative gründet. Auch die jeweils eingesetzten Fahrzeuge werden als Bürgerbus bezeichnet.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
 3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
 Synopse Anhörung  
 Teil A VMS

Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
302	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 24		4.2 PlusBus incl. Tab 8	„Nicht alle regional bedeutsamen Orte und Ziele im VMS-Gebiet sowie in angrenzenden Verkehrsräumen können durch SPNV erreicht bzw. miteinander verbunden werden.“ „Es besteht...keine adäquate direkte SPNV-Verbindung...“  siehe Teil B, Strecke Chemnitz-Aue besteht jetzt eine Schienenverbindung, aber es wird ein PlusBus geplant	Kenntnisnahme		adäquate beinhaltet neben dem physischen Bestand auch die Auslastung sowie wirtschaftliche Aspekte.
303	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 25		4.3 Schülerbeförderung	„...sollte bei der ...Schulnetzplanung auch eine Anhörung des Aufgabenträgers Verkehr erfolgen...“  Falsche Aussage! "muss" Warum ist das wohl bisher nicht so?	Kenntnisnahme		1. Stellungnahme SIM für Kultus: Die Landkreise und kreisfreien Städte stellen nach § 23a SchulG Schulnetzpläne für ihr Gebiet auf. Daher ist der Satz wie folgt zu fassen: „Durch den Schulnetzplanungsträger kann bei der Erstellung der Schulnetzpläne auch eine Anhörung des Aufgabenträgers Verkehr erfolgen. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Anhörung besteht jedoch nicht.“  2. Um bei der Anwendung von Normen die Möglichkeit zu erhalten auf atypische Fälle im Ermessen reagieren zu können, wird im Allg. Verwaltungsrecht die Formulierung soll angewendet. Diese ermöglicht wie o.g. im Gegensatz zur muss-Bestimmung (kein Ermessen) zu reagieren.
304	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 26		4.4.1.1 SPNV-Netz	Linie C18: Thalheim (-Zwönitz- Aue) * : „in Abhängigkeit von einer Entscheidung zum ...Angebotskonzept Chemnitz- Thalheim-Aue (Prüfbedarf)  Zu unkonkret, kein Termin! Wer erstellt wann mit welchen Beteiligungen das Konzept?	ja	Die Passage wird dahingehend umformuliert, dass auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen wird. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.
305	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 27		4.4.1.2 Plus Bus-Netz	Linie 3xx Che-Aue- Scheeberg/Schwarzenberg  Widerspruch zu: EGB-Linie Che-Aue, Aue-Schwarzenberg!	nein		keine Widerspruch, sondern eine mögliche Angebotsanpassung.
306	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 28		4.4.2 Bedienzeiträume	Sa/So/Feiertage: „spontaner Freizeitverkehr, Ausflugsverkehr  Aspekt Tourismus fehlt hier!	ja	• gekennzeichnet durch geringere Nachfrage, beschreibt im Wesentlichen von witterungsbedingt teilweise erheblichen Schwankungen unterliegenden Tourismus- und Freizeitverkehr, Ausflugsverkehr als auch geringen Anteil Berufsverkehr	
307	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 29		4.4.4 Mindesterschließung	„...erschlossen, wenn 80 % der Personen in den Einzugsbereichen der Haltestellen wohnen oder beschäftigt sind.“ Konkret? Was ist ein Einzugsbereich? Wo stammt der Begriff her?	Kenntnisnahme		VDV: Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im öffentlichen Personennahverkehr. VÖV-Reihe 1.41.1
308	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 30		4.4.5 Verbindungsqualität	„Im Rahmen der jährlichen Fahrplanung... durch die Aufgabenträger im Rahmen von Vereinbarungen mit den durchführenden Unternehmen festgelegt...“  Wann findet diese Planung statt? Sind hierzu nicht auch die Kommunen zu beteiligen?	Kenntnisnahme		Das LRA ERZ hat die Aufgabenträgerschaft für den ÖSPV im Erzgebirgskreis inne. Die Kommunen stehen dabei im Dialog mit dem LRA.
309	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 31		4.4.6.1 SPNV-Verkehrsangebote. . . ZVMS	„Qualitätsanforderungen sind gesondert im...Verkehrsvertrag festgelegt. . .“  Inhalte nicht bekannt- kann deshalb nicht bewertet werden.	Kenntnisnahme		
310	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 32		4.4.6.3 ÖPSV, Anforderungen Fahrzeuge Techn. Standards	Fahrzeuge müssen betriebssicher...sein“  Triviale Forderung! - Das muss selbstverständlich sein!	nein		Da dieser Punkt ein MUSS ist, ist er schriftlich zu fixieren.
311	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 33		4.4.6.3 Anforderungen Kundenbetreuung	„...gängigen Festlegungen und Normen...“ Welche Normen? Konkret? Viel zu allgemein!	nein		In der EBO und BOKraft/ Strab sowie den dazugehörigen VO sind diese Normen fixiert.
312	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 34		4.4.6.3 Anforderungen Kundenbetreuung	„Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen liegt im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen...“ Erfolgt eine Abfrage und Prüfung durch den VMS? Das wäre doch sinnvoll für eine Auswertung!	nein		Die Verkehrsunternehmen sind Vertragspartner der Fahrgäste und deshalb für den Kundenkontakt verantwortlich.
313	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 35		4.4.7 Ergänzende Verkehrsangebote	Rufbus, Anrufliantaxi Wo werden die praktiziert (außer Zwickau)?	nein		siehe Anlagen zum NVP
314	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 36		4.5 SPNV-Konzeption	Gültige Regionalpläne Wo sind die zu finden?	nein		siehe Regionaler Planungsverband Region Chemnitz [http://www.pv-rc.de/]
315	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 37		4.5 SPNV-Konzeption	„sind Bahnstrecken...als Vorranggebiete ...zu sichern...“, „...Potentiale des SPNV, sofern wirtschaftlich sinnvoll, genutzt werden“ Schienen- und straßengebundener ÖPNV müssen optimal verknüpft werden...“; Die Überlagerung von Verkehrsangeboten soll vermieden werden...“  Widerspruch zu: Plänen bzgl. der Außerbetriebnahme der Teil-Linie Thalheim-Aue Widerspruch zu: siehe Anlage Schnittstelle SZB, Linie Schwarzenberg- Johannstadt	nein		Hier ist keine Widerspruch ersichtlich.
316	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 38		4.5.2 Elektromobilität Mittel-sachsen	„Mit Betriebsaufnahme des EMS Juni 2016 wird das Angebot zwischen Dresden und Hof weiter verbessert...“  Welche Verbesserungen? Keine Begründung dazu geliefert. Muss angezweifelt werden	nein		Dies muss nicht angezweifelt werden. Entsprechende Beschreibungen zu Verbesserungen sind in den folgenden Absätzen nachvollziehbar - neue Fahrzeuge - nachfragegerechte Sitzplatzkapazitäten - zusätzliche Verkehrsleistungen in Tagesrandlage, in der Hauptverkehrszeit (1/2-h-Takt Chemnitz - Zwickau) und in den Wochenendnächten (insgesamt + 6%)
317	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 39		4.5.2 Elektromobilität Mittel-sachsen	„In den Bfn Chemnitz, Zwickau... sind Verknüpfungen der zulaufenden SPNV- Strecken zu gewährleisten. . .“  Konkret?, teilweise auch jetzt nicht vorhanden!	Kenntnisnahme		Qualitätsstandard für das im Juni 2016 startende EMS.
318	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 40		4.5.4 Ausbau Chemnitz-Leipzig	„Derzeitige Ausbauzustand inkl. der mangelnden Elektrifizierung steht einer Realisierung entgegen.“  Dieser Zustand war politisch so gewollt und wurde nach Beauftragung durch das Land/Bund 2006 für 100 Mio EURO hergestellt. „...werden das Umland mit dem Chemnitzer Raum verbinden...“; „... weitestgehende Nutzung vorhandener Strecken...“	Kenntnisnahme		
319	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 41		4.5.5 Chemnitzer Modell	Zu hinterfragen: Der Erzgebirgskreis (Aue) ist also kein Umland! /EGB-Linie Che-Aue,	Kenntnisnahme		Es werden die grundsätzlichen Funktionen des Chemnitzer Modells beschrieben.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
320	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 42		4.5.5 Chemnitzer Modell - Stufe 2	...direkte, umsteigefreie und bequeme Verbindung mit der Siedlungsachse Zwönitztal.; ...dicht bebaute und besiedelte Zwönitztal... Zu hinterfragen: Dicht besiedelt- im Unterschied z. B. zum Raum Aue/Schwarzenberg???	Kenntnisnahme		
321	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 43		4.5.5 Chemnitzer Modell - Stufe 2	„(von Thalheim)...weiter bis Aue im Zweistundentakt...“ „Die Eisenbahnstrecke ist bereits grundhaft ausgebaut...“ Der Zweistundentakt ist so bestellt worden! Was bedeutet grundhaft? Es wurden bis Aue xMo EUR investiert	nein		Der aktuelle Ausbaustand ermöglicht keinen 1-Stunden-Takt (Fahrzeit zwischen Thalheim und Aue: 26 bzw. 27 Minuten).
322	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 44		4.5.5 Chemnitzer Modell - Stufe 2	...„deutlich Steigerung der Nachfrage zu erwarten, ... Halbstundentakt Chemnitz-Thalheim vorgesehen...“ Der Hintergrund dieser Aussage ist nicht ergründbar. Nachweis der Erwartung in diesem Abschnitt?	nein		Ergebnis der Nachfrageprognose im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung für den Ausbau des Chemnitzer Modells u. a. nach Thalheim: Nachfragesteigerung auf ca. 200% zwischen Chemnitz und Thalheim
323	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 45	S. 78	4.5.6 Regionale Erschließungs-linien	...Gutachten 2014 „Konzept zur verkehrsträgerübergreifenden Angebotsfortschreibung mit ergänzenden Untersuchungen“ Gutachten ist nicht bekannt, Inhalt erscheint aber wesentlich!	nein		Gutachten wurde in Abstimmung zwischen ZVMS (SPNV-Aufgabenträger) und dem Erzgebirgskreis (ÖSPV-Aufgabenträger und betroffener Landkreis) erstellt.
324	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 46	S. 79	4.5.6 Regionale Erschließungs-linien	Der zukünftige Betrieb auf der Relation Thalheim...Aue Varianten ist derzeit als... nicht gesichert zu sehen... Grundlagenentscheidung...“ Deshalb ist A46 wichtig! Wer trifft die Entscheidung, wer wird beteiligt?	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei wird auch eine Variante mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Aue untersucht.
325	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 47		4.5.6 Fichtelbergbahn	„Gesichert ist der Erhalt des SPNV... es ist zu prüfen hier auch...Mittel aus der Tourismusförderung eingesetzt werden könne, ob hier auch ... Mittel aus der Tourismusförderung genutzt werden können ...“ Einspruch! Dann ist das eine Doppelförderung, die andere vergleichbare Bahnen nicht erhalten!	nein		Eine rechtssichere Ausgestaltung der Förderung betrifft nicht den NVP.
326	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 48		4.6.1 Ausbau Chemnitz-Leipzig	unzureichender Ausbaustand Doppelung - siehe A41!	nein		
327	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 49		4.6.3.1 Che Modell, Infrastruktur Stufe 2:	...„dicht bebaute und besiedelte Tal...Thalheim, Meinersdorf, Burkhardtsdorf, Kemtau ...“ Und die weitere dicht besiedelten Orte Zwönitz, Löbnitz - Aue sind also unwichtig! „Die Bahnen entsprechen den Bedingungen der BÖStra“.	Kenntnisnahme		
328	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 50	S. 88	4.6.3.2 Fahrzeuge	„Bahnen“ ist falscher, laienhafter Begriff - richtig: Fahrzeuge; Zulassung BOStrab fehlt derzeit noch!	ja	Begriff Fahrzeuge eingesetzt	
329	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 51		5.2 Kostenermittlung allgemein	Kann nicht bewertet werden, da die Quellen nicht genannt sind!	nein		Quellen sind angegeben wurden.
330	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 52		5.2.2.2 Haltestellenmaßnahmen bis 2020 Tab. 23	...Zwönitz... Hier wird die Entscheidung Stilllegung Reststrecke bis Aue vorweggenommen?!	nein		Die SPNV-Zugangsstellen zwischen Thalheim und Aue sind bereits ausgebaut und der Ausbau des Bf. Aue hat begonnen. Der Ausbau des bisherigen Haltepunktes Zwönitz zu einem Kreuzungsbahnhof mit einem zweiten Gleis und einem zugehörigen Bahnsteig befindet sich derzeit ebenfalls im Planungsstadium.
331	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 53		5.4.2 Fahrzeugbeschaffung Busse:	Aufgrund vielfältiger Sachverhalte unterliegen Fahrzeugflotten...einer steten Erneuerung...“ Noch allgemeiner geht es nicht! Wo sind die Rahmenbedingungen hierzu? (Bei Eisenbahn klar geregelt-EBO)	nein		Qualitätsanforderungen an Busse sind in Kapitel 4.4.6.3 festgelegt.
332	11.02.2016	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 54		Anlage 6 Vorsch. Linien PlusBus	Aue - Schwarzenberg: 3 Linien: Eisenbahn, PlusBUS, normale Buslinie 415 Unsinniger 3facher Parallelverkehr!	nein		Die Linie 415 ist die PlusBus Linie. Diese bedient die Verbindung Aue - Annaberg-Buchholz und wird über Lauter und Schwarzenberg geführt. Die Linie 3xx stellt eine zweistündliche Verlängerung der optionalen Schnellbuslinie Chemnitz - Aue dar, über die in Abhängigkeit mit der zukünftigen SPNV-Bedienung zwischen Thalheim, Zwönitz und Aue entschieden wird.
333	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 1			Beurteilungsgrundlage des NVP durch PV RC Der durch die Versammlung des Planungsverbandes am 15. Dezember 2015 für die öffentliche Auslage gemäß §§ 9 und 10 Raumordnungsgesetz (ROG) in Verbindung mit § 6 Abs. 2 Sächsisches Landesplanungsgesetz (SächsLPlG) beschlossene Entwurf des Regionalplanes Region Chemnitz. Die im Planentwurf des Regionalplanes enthaltenen Ziele sind entsprechend § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung und somit als sonstige Erfordernisse der Raumordnung nach § 4 Abs. 1 ROG in Abwägungsentscheidungen zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme		Die in Aufstellung befindlichen Ziele der Raumordnung und somit als sonstige Erfordernisse der Raumordnung nach § 4 Abs. 1 ROG wurden in den Abwägungsentscheidungen berücksichtigt.
334	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 2			Regionalplanerische Beurteilung Erhebliche Bedenken bestehen aus regionalplanerischer Sicht gegen die perspektivisch mögliche Einstellung des SPNV auf dem Teilabschnitt Thalheim – Aue der zukünftigen Linie C 18 des Chemnitzer Modells. Die bestehenden Bedenken werden unter Punkt 1 begründet.	Kenntnisnahme		
335	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 3		Bahnstrecke Chemnitz – Thalheim – Aue	In die laufende Prüfung für den Teilabschnitt Thalheim – Aue sind aus Sicht des Planungsverbandes neben wirtschaftlichen Aspekten deshalb zwingend auch raumordnerische Belange mit einzubeziehen.	Kenntnisnahme		
336	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 4		Bahnstrecke Chemnitz – Thalheim – Aue	Die Bahnstrecke Chemnitz – Thalheim – Aue verläuft im Bereich der in den Regionalplänen Chemnitz-Erzgebirge und Südwestsachsen festgelegten Regionalen Verbindungs- und Entwicklungsachse (vgl. Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge, Z 2.5.2 i. V. m. Karte 1 „Raumstruktur“, Achse g bzw. Regionalplan Südwestsachsen Z 1.5.2 i. V. m. Karte 3 „Raumstruktur“, Achse m). Im Entwurf des Regionalplanes Region Chemnitz wird diese Achse als regional bedeutsame Verbindungs- und Entwicklungsachse o) Chemnitz – Thalheim – Zwönitz – Aue auch zukünftig festgelegt (vgl. Entwurf des Regionalplanes Region Chemnitz, Z 1.5.1 i. V. m. Karte 3 „Raumstruktur“).	Kenntnisnahme		
337	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 5		Bahnstrecke Chemnitz – Thalheim – Aue	Gemäß G 3.1.1.6 des Regionalplanes Südwestsachsen ist der ÖPNV im Bereich der Achsen auszubauen. Im Einzugsbereich des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) soll durch diesen die Verbindung innerhalb der Verkehrsachsen und zu den Zentralen Orten bevorzugt realisiert werden.	Kenntnisnahme		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
 3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
 Synopse Anhörung  
 Teil A VMS

Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
338	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 6		Bahnstrecke Chemnitz – Thalheim – Aue	Gemäß Z 3.1.3.7 des Entwurfes des Regionalplanes Region Chemnitz ist durch die Aufgabenträger auf die Erhaltung und Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Schienenverbindung Chemnitz/Zwickau – Aue – Schwarzenberg/Erzgeb. – (Potůčky/Breitenbach – Karlovy Vary/Karlsbad) hinzuwirken.	Kenntnisnahme		
339	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 7		Bahnstrecke Chemnitz – Thalheim – Aue	Gemäß G 3.1.2.9 des Entwurfes des Regionalplanes Region Chemnitz ist die Erreichbarkeit touristischer Destinationen und von Tourismusregionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedarfsgerecht sicherzustellen. In der Regel bieten infolge der höheren Bediendichte und der Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern SPNV-Angebote hier günstigere Bedingungen als der Buslinienverkehr.	Kenntnisnahme		
340	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 8		Chemnitzer Modell	Weiterentwicklung des CM als Nahverkehrssystem wird ausdrücklich begrüßt	Kenntnisnahme		
341	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 9		EgroNet	Der Anhörungsentwurf (Teil A) enthält im Kapitel 1 Bestandsaufnahme unter Punkt 1.3.4 „Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Regionen“ lediglich beschreibende Aussagen zum Kooperationsverbund EgroNet. Planerische Aussagen zur zukünftigen Weiterentwicklung des Egro-Net als verbund- und grenzüberschreitendes Nahverkehrssystem erfolgen in Kap. 4 Rahmenplanung nicht. Die bereits im Regionalplan Südwestsachsen enthaltene Zielformulierung bzgl. der Schaffung der Voraussetzungen für den Erhalt und den weiteren Ausbau des EgroNet (vgl. Z 3.1.1.10 des Regionalplanes Südwestsachsen) wird im Entwurf des Regionalplanes Region Chemnitz beibehalten (vgl. Z 3.1.2.10). Im Nahverkehrsplan sollten im Kap. 4 Rahmenplanung Aussagen zu konkreten Maßnahmen zum Erhalt und zum Ausbau des Euroregionalen Nahverkehrssystems EgroNet ergänzt werden	Kenntnisnahme		Die Kooperation der Verkehrsunternehmen, Städte, Landkreise und Verkehrsverbände im EgroNet wird vom Verkehrsverbund Vogtland koordiniert. Das EgroNet tangiert einen kleinen Teilbereich des Gebietes des VMS. Der VMS verfolgt keine eigenen Planungsabsichten zum EgroNet.
342	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 10		Verbindungsqualität	Im Teil A, Kap. 4.4.5 „Verbindungsqualität“ erfolgen zu den Hintergründen der vorgenommenen Änderung der maximalen Beförderungszeiten (Relation Grundzentrum – Oberzentrum bzw. Relation Grundzentrum – Mittelzentrum) keine Hinweise. In den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008 wird als Zielgröße für die Erreichbarkeit Zentraler Orte von den Wohnstandorten bzw. von benachbarten Zentralen Orten das Kriterium „Reisezeit“ benannt. Im Entwurf des Nahverkehrsplanes (Teil A, Kap. 4.4.5, Tab. 12, S. 58) wird als Kriterium für die Verbindungsqualität im Verkehrsverbund die Beförderungszeit herangezogen. Selbst bei einer unterstellten synonymen Verwendung der beiden Begriffe weichen die Zielwerte im Entwurf des Nahverkehrsplanes von den in den RIN genannten Werten aus nicht nachvollziehbaren Gründen ab. Im Nahverkehrsplan werden deshalb ergänzende Er-läuterungen zur erfolgten Anpassung der Beförderungszeiten für erforderlich gehalten.	Kenntnisnahme		Die Angaben sind durch die Fussnote "angelehnt an RIN 2008" ergänzt. Das heißt die Vorgaben der RIN sind nicht vollständig erfüllt. Diese Ausnahmen sind in der Anlage Zentrale-Orte-Erreichbarkeit-Matrix gekennzeichnet.
343	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 11		Strategische Umweltprüfung (SUP)	Im Anhörungsentwurf (Teil A, Kap. 1.1.4, S. 10) wird bezüglich der Pflicht zur Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung (SUP) bei der Nahverkehrsplanerstellung darauf verwiesen, dass eine SUP nur für diejenigen im Nahverkehrsplan enthaltenen „Rahmen setzenden“ Maßnahmen durchzuführen ist, die unter den Anwendungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes fallen. Unklar bleibt, ob und wenn ja welche im Entwurf des Nahverkehrsplanes enthaltenen Maßnahmen hiervon betroffen sind. Der Nahverkehrsplan sollte um entsprechende Er-läuterungen ergänzt werden.	ja		Eine Strategische Umweltprüfung (SUP) zum Nahverkehrsplan wurde erstellt. Rahmensetzende Maßnahmen sind darin berücksichtigt.
344	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 12		Berücksichtigung von Verbindungs- und Entwicklungsachsen	Im vorgelegten Anhörungsentwurf erfolgt kein Bezug auf die im LEP 2013 und in den verbindlichen Regionalplänen bzw. im Entwurf des Regionalplanes Region Chemnitz festgelegten überregionalen und regionalen Verbindungs- und Entwicklungsachsen. Aufgrund der raum-strukturellen Bedeutung des Achsensystems als das Grundgerüst räumlicher Verflechtungen und der angestrebten räumlichen Ordnung und Entwicklung des Freistaates Sachsen sollten zumindest im Anhörungsentwurf Teil A entsprechende Aussagen hierzu ergänzt werden.	Kenntnisnahme		Entlang der festgelegten regionalen und überregionalen Verbindungs- und Entwicklungsachsen im Verbundgebiet wird stets auch ein entsprechendes ÖPNV-Angebot bereitgestellt. Ausnahmen stellen die Abschnitte der Bundesautobahnen dar. Somit werden diese raumstrukturellen Gegebenheiten aufgegriffen.
345	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 13		Raumstruktur	Hinweise zu den getroffenen Aussagen zur Raumstruktur: Im Hinblick auf die beabsichtigte Laufzeit der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wird empfohlen, die Festlegungen des Regionalplanentwurfes Region Chemnitz im Nahverkehrsplan ebenfalls zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere für das Kap. 0.2.2 „Vorgaben der Regionalplanung zur Nahverkehrsplanung“ in den Teilplänen B-I bis B-V.	nein		Es werden die rechtsgültigen Regionalpläne aus 2008 berücksichtigt. Die in Aufstellung befindlichen Ziele der Raumordnung wurden in den Abwägungsentscheidungen einbezogen.
346	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 14	S. 12	Allgemeine Rahmenbedingungen - Kapitel 1.2.1 Raumstruktur und Zentrale Orte Abbildung 1	a. Gemäß Landesentwicklungsplan 2013 (LEP) ist die Große Kreisstadt Marienberg als Gemeinde mit besonderer Gemeindefunktion (bGf) „Verteidigung“ festgelegt (Z 1.4.1 LEP). Außerdem ist die Stadt Crimmitschau als Mittelzentrum festgelegt (Z 1.3.7 LEP). Diese Darstellungen fehlen in Abbildung 1.	ja		Die Stadt Crimmitschau wurde als Mittelzentrum im Nahverkehrsplan berücksichtigt.
347	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 15	S. 12	Allgemeine Rahmenbedingungen - Kapitel 1.2.1 Raumstruktur und Zentrale Orte Abbildung 1	b. Gemäß Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge wurde die Gemeinde Bärenstein als Gemeinde mit bGf „Grenzübergreifende Kooperation“ festgelegt (Ziel Z 2.4.4). Diese Darstellung fehlt in Abbildung 1. Dafür wurde die Nachbargemeinde Sehmatal in der Abbildung 1 mit dieser bGf versehen, die diese Funktion jedoch gemäß Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge nicht besitzt. Der Entwurf des Regionalplanes für die Region Chemnitz sieht die Ausweisung von Gemeinden mit der besonderen Gemeindefunktion „Grenzübergreifende Kooperation“ jedoch nicht mehr vor, da ein Ausweisungserfordernis gemäß LEP 2013 nicht mehr besteht. Auf die Darstellung der bGf „Grenzübergreifende Kooperation“ sollte in der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes deshalb verzichtet werden.	ja		Im Nahverkehrsplan angepasst.
348	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 16	S. 12	Allgemeine Rahmenbedingungen - Kapitel 1.2.1 Raumstruktur und Zentrale Orte Abbildung 1	c. Nach Eingemeindung der Gemeinde Sosa in die Stadt Eibenstock besitzt die Stadt Eibenstock ebenfalls die bGf „Bildung“ und „Gesundheit und Soziales“. Diese Darstellung ist in Abbildung 1 zu ergänzen.	nein		Nicht die Gemeinde Sosa hat die Funktion Bildung (bGf), sondern die Nachbargemeinde Breitenbrunn mit der entsprechende Fachhochschule.
349	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 17	S. 12	Allgemeine Rahmenbedingungen - Kapitel 1.2.1 Raumstruktur und Zentrale Orte Abbildung 1	d. Gemäß Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über Planzeichen in Regionalplänen wird nunmehr für die besondere Gemeindefunktion Gesundheit das Planzeichen „G“, für Gewerbe das Planzeichen „Gf“, für Verteidigung das Planzeichen „M“ und für Sport das Planzeichen „S“ (Wintersport „WS“ entfällt) verwendet. Dies sollte in der Abbildung 1 entsprechend berücksichtigt werden.	ja		Im Nahverkehrsplan angepasst.
350	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 18	S. 12	Allgemeine Rahmenbedingungen - Kapitel 1.2.1 Raumstruktur und Zentrale Orte Abbildung 1	e. Weiterhin wird angeregt, in der Abbildung 1 die im Entwurf des Regionalplanes Region Chemnitz festgelegten besonderen Gemeindefunktionen (vgl. Kap. 1.3.3) darzustellen. Demzufolge wären folgende besondere Gemeindefunktionen in Abbildung 1 zu ergänzen bzw. zu streichen. <b>Ergänzungen</b> - bGf Bildung „B“: Burgstädt, Hainichen, Hartha, Hartenstein, Sehmatal - bGf Gewerbe „Gf“: Grünhain-Beierfeld, Mühlau, St. Egidien, Niederdorf, Weißborn, Hainichen, Halsbrücke, Brand-Erbisdorf - bGf Gesundheit „G“: Wildenfels - bGf Tourismus „T“: Ehrenfriedersdorf, Frauenstein, Grünhain-Beierfeld, Kriebstein, Jöhstadt, Neuhausen, Sehmatal, Scheibenberg, Schlettau, Sayda <b>Streichungen</b> Johanngeorgenstadt: bGf Tourismus Marienberg: bGf Tourismus Rechenberg-Bienenmühle: bGf Tourismus Kurort Seiffen: bGf Gewerbe	nein		Es werden die rechtsgültigen Regionalpläne aus 2008 berücksichtigt. Die in Aufstellung befindlichen Ziele der Raumordnung wurden in den Abwägungsentscheidungen einbezogen.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
351	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 19	S. 12	Allgemeine Rahmenbedingungen - Kapitel 1.2.1 Raumstruktur und Zentrale Orte Abbildung 1	f. Die Zeichenerklärung der Abbildung 1 sollte wie folgt korrigiert werden: Große Kreisstadt /Gemeinde sowie Stadt/ Gemeinde	ja		Im Nahverkehrsplan angepasst.
352	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 20	S. 12	Allgemeine Rahmenbedingungen - Kapitel 1.2.1 Raumstruktur und Zentrale Orte Abbildung 1	g. Weiterhin sollte in der Abbildung 1 angegeben werden, für welche Inhalte der Abbildung nachrichtliche Übernahmen aus dem LEP 2013 bzw. den Regionalplänen erfolgen.	ja		Im Nahverkehrsplan angepasst.
353	04.03.2016	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 21	S. 16	Allgemeine Rahmenbedingungen Kap. 1.3.4, S. 16 letzter Absatz	Gemeint ist hier der in Kraft getretene Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge. Das Unterkapitel 1.3.4 „Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Regionen“ wirkt im Kap. 1.3. „Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung“ deplatziert.	ja		In Kap. 1.4 Verkehrsangebot verschoben.
354	04.03.2016	Stadtverwaltung Crimmitschau	Crimmitschau 1		S5/ S5x	Bei der S Bahn-Expresslinienverbindung nach Leipzig von Zwickau bzw. bei der S-Bahnverbindung zwischen Leipzig und Zwickau fehlen Nachtlinien von Leipzig nach Crimmitschau und auch Zwickau, um u.a. die kulturellen Angebote in und um Leipzig und Zwickau besser nutzen zu können. Derzeit fährt z.B. zwischen 23.04 Uhr und 04.38 Uhr keine S-Bahn vom Hauptbahnhof Leipzig, um Crimmitschau zu erreichen. Es wird erwartet, dass zumindest eine Verbindung in diesem Zeitraum zusätzlich von Zwickau bzw. von Leipzig mit aufgenommen wird. Außerdem ist festzustellen, dass gerade in Hauptverkehrszeiten die Züge stark überfüllt sind. Hier wird erwartet, dass zusätzliche Waggon zur Entspannung dieser Situation (teilweise auch durch die Mitnahme von Fahrrädern verursacht) eingesetzt werden.	nein		Zusätzliche Verkehrsleistungen, insbesondere zu Zeiten mit eher geringer Nachfrage, auf den Linien S 5X bzw. S 5 im Bereich des ZVMS sind derzeit nicht finanzierbar.  Die ungenügenden Sitzplatzkapazitäten in den Hauptverkehrszeiten sind zum Einen in Abweichungen gegenüber den vertraglich vereinbarten Kapazitäten und zum Anderen in den durch die Baumaßnahmen im Knoten Halle bedingten Anpassungen im Jahresfahrplan 2016 begründet.
355	04.03.2016	Stadtverwaltung Crimmitschau	Crimmitschau 2		Auslegung	Empfohlen wird außerdem, dass im Rahmen der Erstellung solcher Konzepte besser herausgearbeitet wird, welche Änderungen sich für die einzelnen Kommunen ergeben d.h. klar formuliert wird, wo und in welchen Umfang Linien gegenüber der bisherigen Situation im ÖPNV-Verkehr entfallen. Eine Gegenüberstellung der derzeitigen und der zukünftigen Situation in Kurzform wäre wünschenswert.	nein		Änderungen im Verlauf des letzten NVP wurden dargestellt. In der Rahmenplanung ist die aktuelle Planung verzeichnet. Linienkonkrete Detailanpassungen liegen beim Aufgabenträger (Leistungsbeschreibung für die Linienauschreibung) und dem bedienenden VU.
356	04.03.2016	Stadtverwaltung Crimmitschau	Crimmitschau 3		Bürgerbeteiligung	Uns ist nicht bekannt, ob bei der Beteiligung des Nahverkehrsplanes auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung der Bürger erfolgt. Unsere Bürger sollten als Betroffene unbedingt frühzeitig in das Verfahren eingebunden werden, damit Problemlagen frühzeitig erkannt werden können.	nein		Die Erstellung des NVP wurde hinreichend bekannt gegeben. Eine zeitliche Einplanung der Öffentlichkeitsbeteiligung liegt im Bereich der Kommune. Dieser steht aus Sicht des ZVMS nichts entgegen. Die Information und die Aufarbeitung liegt jedoch in der der Kommune.
52	04.03.2016	Stadtverwaltung Crimmitschau	Crimmitschau 4		Raumstruktur	in einigen Plänen nicht als Mittelzentrum	ja		Teil A - Abbildung 1 anpassen = Crimmitschau ist ein Mittelzentrum
357	25.02.2016	SV Zwönitz	Zwönitz 1		SPNV - C-Aue	Eine Anbindung an die Stadt Chemnitz unter Berücksichtigung der vorliegenden Fortschreibung maßgeblich erschwert wird.	Kenntnisnahme		
358	25.02.2016	SV Zwönitz	Zwönitz 2		SPNV - C-Aue	Darüber hinaus sehen wir es in Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen als geboten an, das Chemnitzer zumindest bis Zwönitz auszuweiten. Waren die Fahrgastzahlen bis Zwönitz nach Aussage des VMS bislang akzeptabel, obwohl keine attraktive Taktung angeboten wurde, so wäre schon mit einem "echten" Stundentakt und der neuen Streckenführung im Chemnitzer Stadtzentrum mit einem deutlichen Anstieg der Fahrgastzahlen zu rechnen. Für weitere Steigerungen hat die Stadt Zwönitz bereits mehrere Grundsteine gelegt.  Zudem Nachfragepotenzialerhöhung um den Bf durch Wohnungs- und Gewerbebau sowie Bau eines Sporthallenbades. (Zusammenfassung)  Zudem erfreuen sich das Zwönitzer Gymnasium und die Oberschule immer größerer Beliebtheit und die Einschülerzahlen steigen stetig. Mehr als die Hälfte der Schüler (ca. 80) sind dabei Einpendler.	ja		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwönitz bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.
359	25.02.2016	SV Zwönitz	Zwönitz 3		SPNV - C-Aue	In Anbetracht der erfreulichen Zunahme von Fahrgästen der Erzgebirgsbahn (Mitteilung der OB Regionetz VerkehrsGmbH vom 18.01.2016) ist es für mich unverständlich, über Streckenstilllegungen auf rund rückläufiger Fahrgastzahlen nachzudenken.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwönitz bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.
360	25.02.2016	SV Zwönitz	Zwönitz 4		SPNV - C-Aue	Vielmehr ist es aus vorgenannten Gründen zwingend notwendig, Zwönitz ins Chemnitzer Modell zu integrieren. Sollte kein vollständiger Halbstundentakt möglich sein, wäre auch ein Stundentakt per Schiene mit halbstündlich versetztem Stundentakt per Bus in den Hauptverkehrszeiten denkbar. Sinnvoll wäre es auch, die Ortsteile Brünlos und Hommersdorf (z.B. Jugendherberge mit 30.000 Übernachtungen pro Jahr) per Bus an den Bahnhofpunkt Dorfchemnitz sinnvoll anzubinden, um weiteres Fahrgastpotential zu erschließen.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwönitz bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.
361	25.02.2016	SV Zwönitz	Zwönitz 5		SPNV - C-Aue	Sollte die Taktung von Zwönitz nach Aue zukünftig wegfallen, ist auf dieser Strecke eine Ausweitung des Busangebotes - vor allem an den Wochenenden - zwingend erforderlich.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwönitz bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.
362	24.02.2016	SV Olbernhau	Olbernhau 1		Einführung	Im Hinblick auf den dauerhaften Erhalt sollte der Vertrag zwischen dem ZVMS und der OB Regionetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn über den Dezember 2017 hinaus verlängert werden. Eine Ausschreibung der Leistungen ab 2017 birgt immer die Gefahr von Qualitätseinbußen (vgl. dazu Freie Presse vom 11.02.2016 "Dieser Zug schadet Chemnitz").	Kenntnisnahme		
363	24.02.2016	SV Olbernhau	Olbernhau 2		SPNV Chemnitz - Olbernhau	Die Erzgebirgsbahn, im Fall der Stadt Olbernhau die Bahnlinie 519 Chemnitz - Olbernhau (RB 81), ist ein unverzichtbarer Faktor im Bereich Schülerverkehr, Tourismus und Anbindung an das Oberzentrum Chemnitz. Ziel sollte weiterhin der Betrieb der Linie 519 bis Neuhausen sein. Die Bahnlinie 519 (RB 81) ist die einzige durchgehende Verkehrsverbindung im Flöhatal. Bereits jetzt ist die Bahnlinie Chemnitz - Olbernhau mehr als 20 Minuten schneller als die entsprechende Buslinie und nahezu gleich schnell wie der motorisierte Individualverkehr.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch eine Varianten mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.
364	24.02.2016	SV Olbernhau	Olbernhau 3		SPNV Chemnitz - Olbernhau	Die Anbindung der RB 81 an die Strecken RE 3 bzw. RE 1 TH ist gut und bewährt. Problematisch seit Jahren ist jedoch die Anbindung der RB 81 an den RE 6 (Strecke Chemnitz - Leipzig). Hier muss der Fahrgast mehr als 40 Minuten auf den jeweiligen Anschluss warten. Damit bietet die Verbindung Olbernhau - Leipzig gegenüber dem motorisierten Individualverkehr keine Alternative. Darüber hinaus beginnt bzw. endet für Fernreisende die Bahnfahrt aufgrund der langen Wartezeit in der Regel in Chemnitz. Bis bzw. ab Chemnitz erfolgt die Reise individuell, meist mit Hilfe von Angehörigen oder Freunden.	nein		Der Anschlussknoten in Chemnitz Hbf. zur halben Stunde ist bereits mit den Linien RE 6 Chemnitz - Leipzig, RB 30 Dresden - Zwickau, RB 80 Chemnitz - Cranzahl und C 14 Chemnitz - Mittweida dicht belegt.  Eine Einbindung der Linie RB 81 Chemnitz - Olbernhau in diesen Anschlussknoten und damit an die Linie RE 6 Chemnitz - Leipzig ist aufgrund der infrastrukturellen Rahmenbedingungen im Knoten Chemnitz sowie auf der eingleisigen Strecke Flöha - Olbernhau-Grünthal derzeit nicht umsetzbar.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
365	24.02.2016	SV Olbernhau	Olbernhau 4		SPNV - C-Aue	Um die RB 81 auch für Fernreisende attraktiver zu machen, sollte die Übergangszeit vom RE 6 auf die RB 81 deshalb entsprechend der Übergangszeit im PlusBus-Netz auf maximal 15 Minuten begrenzt werden.	nein		Der Anschlussknoten in Chemnitz Hbf. zur halben Stunde ist bereits mit den Linien RE 6 Chemnitz - Leipzig, RB 30 Dresden - Zwickau, RB 80 Chemnitz - Cranzahl und C 14 Chemnitz - Mittweida dicht belegt.  Eine Einbindung der Linie RB 81 Chemnitz - Olbernhau in diesen Anschlussknoten und damit an die Linie RE 6 Chemnitz - Leipzig ist aufgrund der infrastrukturellen Rahmenbedingungen im Knoten Chemnitz sowie auf der eingleisigen Strecke Flöha - Olbernhau-Grünthal derzeit nicht umsetzbar.
366	24.02.2016	SV Olbernhau	Olbernhau 5		SPNV - C-Aue	Weiterhin wäre, zumindest von Freitag bis Sonntag, auf der RB 81 der Einsatz eines zusätzlichen Zuges in der Zeit von 23.00 - 24.00 Uhr von Chemnitz nach Olbernhau wünschenswert. Der letzte Zug verkehrt gegenwärtig 22.10 Uhr ab Chemnitz Hbf. Dies ist jedoch für die meisten Abendveranstaltungen (Kino, Theater usw.) zu zeitig, da diese in der Regel länger dauern. Insoweit könnte die Erzgebirgsbahn auch in diesem Bereich ihre Attraktivität steigern.	nein		Zusätzliche Verkehrsleistungen, insbesondere zu Zeiten mit eher geringer Nachfrage, sind auf der Linie RB 81 derzeit nicht finanzierbar.
367	29.02.2016	GV Zschorlau	Zschorlau		SPNV - C-Aue	Die Gemeinde Zschorlau spricht sich für den Erhalt der Bahnverbindung Aue-Thalheim aus.  Der Streckenabschnitt ist von überregionaler historischer Bedeutung (Sächsischer Semmering) und bildet eine touristisch attraktive Verbindung ins Erzgebirge. Sie bietet die Möglichkeit, die landschaftlichen Reize des Erzgebirges in angenehmer Art und Weise erleben zu können. Ein Wegfall der seit mehr als 140 Jahren bestehenden Verbindung wäre ein Verlust für die gesamte Region.	Kenntnisnahme		
368	03.03.2016	CDU-Kreistagsfraktion Erzgebirgskreis	CDU Fraktion ERZ 1			Die beschränkt verfügbaren Mittel zwingen dabei offensichtlich immer stärker zu Einschnitten, die deutlich negative Auswirkungen auf diesen Anspruch haben. Der Erfolg des Citybahnmodells ermutigt jedoch dazu, weniger genutzte Streckenabschnitte aus neuem Blickwinkel zu betrachten und abzeichnenden Stilllegungen von Bahnstrecken sehr skeptisch zu begegnen.	Kenntnisnahme		
369	03.03.2016	CDU-Kreistagsfraktion Erzgebirgskreis	CDU Fraktion ERZ 2			3. Die Leistungen der heutigen Eisenbahnlinie Chemnitz – Thalheim – Aue werden in das Chemnitz Modell integriert. Speziell der Streckenabschnitt Chemnitz – Thalheim soll ab 2018, also im Geltungszeitraum der 3. Fortschreibung des NVP (2016 – 2020) ausgebaut werden. (Aus diesem Grund ist diese Linie nicht Bestandteil des Vergabernetzes Erzgebirge). Die Strecke der Linie Chemnitz – Thalheim des Chemnitz Modells ist bis Zwönitz zu verlängern. Darüber hinaus ist die weitere Verlängerung bis nach Aue im Sinne eines geschlossenen Netzes zu prüfen.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwönitz bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.
370	03.03.2016	CDU-Kreistagsfraktion Erzgebirgskreis	CDU Fraktion ERZ 3			4. Alle genannten Linien dienen unmittelbar der Daseinsvorsorge und sind auch weiterhin langfristig zu erhalten und zu bedienen. Das bedeutet für die genannte „Regionale Erschließungslinie“ Zwickau – Johannegeorgenstadt ein bedarfsorientiertes Angebot – konkret tägliche Bedienung im Stundentakt. Die dem Chemnitz Modell zugeordneten Linien sind ebenfalls täglich im Stundentakt zu bedienen. Davon abweichend sind werktags die Linien - Chemnitz – Stollberg – (Oelsnitz) und - der Linienabschnitt Chemnitz – Thalheim im 30 Minuten Takt zu bedienen. Die Bedienung des Teilabschnittes Annaberg-Buchholz/Süd – Cranzahl ist mindestens in dem Umfang abzusichern, dass jeweils die Anschlüsse zur Fichtelbergbahn gewährleistet sind.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwönitz bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.
371	03.03.2016	CDU-Kreistagsfraktion Erzgebirgskreis	CDU Fraktion ERZ 4		Finanzierung - Unklare Mittelverteilung	Aus diesem Grund muss der ZVMS zwingend bereits heute Überlegungen anstellen, welches SPNV-Angebot im Falle des Eintretens massiver Mittelkürzungen aufrechterhalten werden soll. Dazu sind der Verbandsversammlung belastbare Entscheidungsgrundlagen vorzubereiten. Dabei sollten Kriterien, wie Nachfrage (Status quo und Prognose), verkehrliche Bedeutung, Substituierbarkeit durch andere Verkehrsträger, sowie die diesbezüglichen Kosten untersucht und bewertet werden. Zu diesem Zweck muss der ZVMS eine detaillierte Unterlage zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet vorlegen.  Mit Hilfe dieser Aussagen sind nach Vorliegen der tatsächlich zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel und gegebenenfalls weiterer Finanzierungsmittel (z.B. Landesmittel) abschließende Entscheidungen zum Bedienungsumfang im Verbandsgebiet zu treffen.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwönitz bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.
372	03.03.2016	CDU-Kreistagsfraktion Erzgebirgskreis	CDU Fraktion ERZ 5		Bestellung/ Prüfung/ Stilllegung	Die o.g. Untersuchung der einzelnen SPNV-Angebote hat grundsätzlich für alle Leistungen/Linien im Verbandsgebiet zu erfolgen und darf sich nicht nur auf das Netz im Erzgebirgskreis beschränken. Insofern sind die entsprechenden Aussagen auf S. 78, Zeilen 1-17 und auf S. 79 Zeilen 3-8 ersatzlos zu streichen.	ja	Die Passage wird dahingehend umformuliert, dass auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen wird. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.
373	03.03.2016	Städtebund Silberberg	Silberberg 1		A Gemeinsame Verpflichtung	Die gesetzlichen Bestimmungen des Freistaates Sachsen und die auf deren Grundlage erarbeiteten Verkehrspläne und -konzepte weisen uns den gemeinsamen Weg für die zukünftige Bereitstellung von Verkehrsinfrastruktur sowohl zwischen den sächsischen Ober- und Mittelzentren, als auch für die ländlichen Regionen. § 2 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG Sachsen) definiert den öffentlichen Personennahverkehr zunächst als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Nach § 2 Absatz 4 ÖPNVG Sachsen sollen schienengebundene Verkehrsleistungen als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs darauf ausgerichtet werden. Es gilt also der Grundsatz	Kenntnisnahme		
374	04.03.2016	SV Silberberg	Silberberg 2		Fahrgastzahlen	Auch seitens des ZVMS wurden im Rahmen der zu erarbeitenden Stellungnahme zum Nahverkehrsplan Erhebungen zum Passagieraufkommen auf Grundlage unternehmenseigener Daten der OB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn zur Verfügung gestellt. Es liegen Erfassungen des 2. Halbjahres 2014 und des 1. Halbjahres 2015 vor. -Für den Halt Aue(Sachs) (Montag bis Freitag) zeigt das 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum 2. Halbjahr 2014 eine Steigerung der Einsteiger von durchschnittlich 97,8 auf 104,0 und der Aussteiger von durchschnittlich 110,4 auf 119,4. In Anbetracht erhöhter Passagierzahlen in der zweiten Jahreshälfte, insbesondere unter Berücksichtigung der fahrgaststarken Monate November und Dezember, ist davon auszugehen, dass diese Steigerung unter Verwendung von Daten des 2. Halbjahres 2015 noch deutlicher ausfallen dürfte. Die in Aussicht gestellte Einstellung der Bahnverbindung Chemnitz - Städtebund "Silberberg" ist somit offensichtlich nicht mit der Entwicklung der Fahrgastzahlen begründbar. Die Anlagen zum Nahverkehrsplan berücksichtigen nicht das aktuelle Passagieraufkommen, wie sich aus den vorstehenden Darlegungen ergibt.	ja		Die SPNV-Nachfragedaten von 2015 wurden ergänzt.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
375	04.03.2016	SV Silberberg	Silberberg 3		Bevölkerungs-entwicklung	Der Nahverkehrsplan bezieht sich im Hinblick auf die getroffenen Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung auf die 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose (Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau 3. Fortschreibung Einzeldarstellung Teil A - Allgemeine Rahmenbedingungen, Nr. 1.3.2 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung). An dieser Stelle ist Folgendes vermerkt: "Für den Gültigkeitszeitraum des NVPs und darüber hinaus weist die 5. Regionalisierte Bevölkerungsprognose bis 2025 eine negative Bevölkerungsentwicklung aus und beschreibt für die drei Landkreise des ZVMS einen zu erwartenden Rückgang um ca. 120.000 Einwohner." Diese Feststellung im Nahverkehrsplan ist zwischenzeitlich ebenfalls obsolet. Laut aktuellem Bericht der Freien Presse (Freie Presse, Auer Zeitung vom 29.01.2016) gehe aus der noch unveröffentlichten 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung hervor, dass sich der demografische Wandel deutlich langsamer vollziehen werde, als bisher angenommen. Der Freistaat Sachsen müsse nun reagieren, insbesondere im Hinblick auf die bisherige inzwischen nicht mehr aktuelle - Strategie einer Verschlankung von Strukturen. Weiter ergäbe sich aus der neuen Bevölkerungsvorausberechnung, dass sich die Zahl der Kinder und Jugendlichen unter 20 Jahren - also der zukünftigen Schüler, Auszubildenden und Studenten - bis 2030 um bis zu 10 Prozent erhöhen werde.	nein		Es ist bekannt, dass die 5. Regionalisierte Bev.-prog. in Ihre Prognose nicht die tatsächliche Entwicklung betroffen hat. Jedoch ist die 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose noch nicht veröffentlicht worden, auch nicht in Teilen. Auf Rückfrage bei StaLA wurde bestätigt, dass die in der Presse getroffenen Aussagen nicht vom StaLA veröffentlicht wurden.
376	04.03.2016	SV Silberberg	Silberberg 4		Bevölkerungs-entwicklung	Nach den Feststellungen des IVAS zum Konzept zur verkehrsträgerübergreifenden Angebotfortschreibung auf S. 58 kann schon heute auf der in Rede stehenden Bahnverbindung eine erhöhte Schülerbeförderungszahl verzeichnet werden, soweit es dort heißt: "Zwar fällt im Vergleich zu den Buslinien 361 und 363 der Anteil an Schülerbeförderung mit 37% für die SPNV-Linie 89 relativ hoch aus, jedoch handelt es sich hierbei größtenteils um Schulwegbeziehungen, die über den Bedienkorridor hinausreichen (z.B. Richtung Chemnitz)." Gerade der hohe Anteil an überregionaler Schülerbeförderung auf der Bahnlinie Aue Chemnitz unterstreicht doch die Notwendigkeit für den Erhalt der Schienenverbindung. Dies gilt erst recht bei einer für die Zukunft prognostizierten Steigerung des Anteils an Schulpflichtigen.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwickau bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.
377	04.03.2016	SV Silberberg	Silberberg 5		Bevölkerungs-entwicklung	Vor allem die Zielgruppen des SPNV, also Schüler, Auszubildende, Studenten, Arbeitnehmer und Rentner werden zukünftig stärker vertreten sein. Die Einstellung einer Bestandslinie im Schienenverkehr, insbesondere der Verbindung zwischen dem Oberzentrum Chemnitz und dem Mittelzentrum "Silberberg" ist bei dieser aktualisierten Bevölkerungsprognose keinesfalls schlüssig.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwickau bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.
378	04.03.2016	SV Silberberg	Silberberg 6		Barrierefreiheit	Aktuell liegen Stellungnahmen von Behindertenverbänden vor, welche darauf hinweisen, dass aufgrund der schon erfolgten umfangreichen Sanierung der Bestandsstrecke Chemnitz-Städtebund "Silberberg" eine sehr gute Nutzbarkeit der Bahnverbindung durch behinderte Menschen, insbesondere Rollstuhlfahrer, gegeben ist. Eine Busverbindung - gleich welcher Art - stelle für diese Bevölkerungsgruppe überhaupt keine Alternative dar. Jeder Mensch hat ein Anrecht auf Teilhabe am ÖPNV. Der aktuelle vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplanes nennt die Barrierefreiheit als allgemeines Ziel, setzt dieses aber auf der hier in Rede stehenden Strecke Chemnitz - Aue nicht konsequent um. [...] Im Einklang fordern die Mitglieder des Städtebundes "Silberberg" deshalb den weiteren barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur vor allem im SPNV ergänzt um geeignete Pkw-Stellplätze für die betroffenen Personengruppen.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwickau bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.
379	04.03.2016	SV Silberberg	Silberberg 7		Belange der Umwelt	Der Nahverkehrsplan führt auf den Seiten 39,40 unter Punkt A.3.2. die Beachtung ökologischer Aspekte als besonderes Ziel für zukünftige Verkehrsstrukturen auf. Die Umweltbilanz einer Eisenbahnverbindung reflektiert das besondere Ziel der Beachtung ökologischer Aspekte in besserer Weise als die Bilanz einer Substitution mittels mehrerer Busverbindungen. Der Erhalt der bereits bestehenden Bahnstrecke Chemnitz - Städtebund "Silberberg" verdient auch vor diesem Hintergrund den Vorzug gegenüber der Einrichtung einer weiteren (Schnell-)busverbindung.	Kenntnisnahme		
380	04.03.2016	SV Silberberg	Silberberg 8		Vorhandenes Potential für die Steigerung der Fahrgastzahlen	Das weitere Potential wird durch die im Städtebund "Silberberg" vorhandene Einwohnerzahl (mehr als 200/0 der gesamten Bevölkerung des Erzgebirgskreises) geprägt. Strategie des Nahverkehrsplanes sollte deshalb die Abschöpfung dieses Potentials durch Ausbau des Netzes und Erhöhung der Attraktivität sein. Stattdessen stellt die aktuelle Fassung des Planes aber die Zukunft der Bahnverbindung Chemnitz - Städtebund "Silberberg" infrage, soweit zukünftig lediglich noch eine SPNV-Verbindung auf einem Teil der Bestandsstrecke, nämlich zwischen Chemnitz und Thalheim verbleiben soll. Nicht unberücksichtigt bleiben kann dabei auch die Zukunftsprognose, welche das IVAS in seinem Endbericht auf S. 34 wie folgt beschreibt: "Der Anteil der Bevölkerung im Alter von über 64 Jahren steigt von derzeit 25% auf 36% (vgl. Tabelle 17)."	Kenntnisnahme		
381	04.03.2016	SV Silberberg	Silberberg 9		Schüler	Wie schon dargestellt beträgt der Anteil der Schülerbeförderung auf der SPNV-Linie 89 immerhin bereits zum jetzigen Zeitpunkt 37%. Bei einem vorhandenen erheblichen - in den Grundlagen zum Nahverkehrsplan selbst beschriebenen - Bestand an überregionaler Schülerbeförderung, einer zukünftig prognostizierten Steigerung des Anteils an Schulpflichtigen, einer verbesserten Taktung der Bahnverbindung mit attraktiven Anschlussverbindungen (Bus und Bahn) sowie zielgerichteten Angeboten an Teilnehmer des Schülernahverkehrs (vor allem zwischen den Städten Zwickau, Löbnitz und Aue) liegt in diesem Segment ein erhebliches Potential an Fahrgästen - es muss nur abgeschöpft werden.	Kenntnisnahme		
382	04.03.2016	SV Silberberg	Silberberg 10		Mögliche Ursachen für die bisherige Nichtabschöpfung des Fahrgastpotentials, Optimierungsmöglichkeiten	Zunächst ist noch einmal festzustellen, dass ausweislich der aktuell vorliegenden Informationen erhöhte Fahrgastzahlen auf der Bahnverbindung Chemnitz - Städtebund "Silberberg" zu verzeichnen sind. Allerdings ergeben sich zum einen aus dem Nahverkehrsplan selbst noch erkennbare Defizite bei der bestehenden Ausgestaltung des Personennahverkehrs, zum anderen wurden Fehlstrukturen auch von der Bevölkerung unseres Städtebundes benannt.	ja		Die SPNV-Nachfragedaten von 2015 wurden ergänzt.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
 3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
 Synopse Anhörung  
 Teil A VMS

Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
383	04.03.2016	SV Silberberg	Silberberg 11		Unattraktive Taktung der Bestandsverbindung	<p>Im Enderbericht des IVAS zum Konzept zur verk ehrsträgerübergreifenden An gebotsforts chreibung ist auf S. 57 f Folgend es nachzulesen: "Bezoge n auf die gesamte KBS 524 weist der Abschnitt Thalheim - Aue ein Nachfragedefizit auf, wobei in diesem Abschnitt das Angebot der RB 89 auf einen 2h-Takt reduziert wurde. Die geringere Nachfrage in diesem Abschnitt kann auch auf ein mangelndes Pendlerpotenzial zurückzuführen sein.u Hauptursache eines bis 2014 bestehenden Nachfragedefizites ist somit die ungünstige Taktung auf 2 Stunden gewesen. Die pauschal genannte weitere Möglichkeit eines mangelnden Pendlerpotentials ist im Rahmen des Nahverkehrsplanes selbst widerlegt worden (s. Anlage 5 zur Fortschreibung Nahverkehrsplan 2016 - 2020: Erzgebirgskreis). Dieses Potential muss jedoch durch eine attraktive Taktung abgeschöpft werden. Dies bestätigt auch 'die von der Erzgebirgsbahn mitgeteilte positive Tendenz der Fahrgastzahlen ab 2015.</p> <p>Es erscheint nicht stimmig, zunächst die Taktung auf dem Abschnitt Thalheim-Aue im zeilichen Abstand von 2 Stunden äußerst unattraktiv zu gestalten, um im nächsten Schritt die daraus denkiologisch resultierende Folge einer verringerten Nachfrage als Hauptargument für eine Streckenschließ ung heranziehen zu wollen . Vielmehr belegt die zwischenzeitlich vorliegende Mitteilung der Erzgebirgsbahn, trotz dieser ungünstigen Taktung einen erheblichen Zuwachs bei den Fahrgastzah len verzeichnen zu können, dass die Verbindung Chemnitz - Städtebund "Silberberg" von den Reisenden gut angenommen wi rd und ausbaufähig ist.</p> <p>Nicht zuletzt aufgrund der eigenen Aussage des VMS im Rahmen der Sitzung des Technischen Ausschusses des Kreistages des Erzgebirgskreises am 04. Februar 2016, "ein 2- 3- oder 4-Stundentakt bringe nicht wirklich etwas, erscheint die offensichtlich nur suboptimi dass im Erzgebirgskreis die jährliche Verkehrsleistung von 2005 bis zu 14 leicht gestiegen ist, unterstreicht die Wichtigkeit der Bahnstrecken als Nahverkehrsmittel. Sie dient zur Daseinsvorsorge, gerade im Hinblick auf die Demografie. Wenn stets nur in großen Städten stetig Bahn-, Straßenbahn- und Stadtverkehrsnetze ausgebaut werden (Chemnitzer Innenstadt), wie kommen dann die Bürger ohne Pkw vom ländlichen Raum in die Stadt an den Wochenenden? Was nützt Fernverkehr, wenn man nicht in die Stadt bzw. zum Abfahrtsort mobil kommt? Leider verkehren in unserer Regionen an den Wochenenden kaum bis gar keine Busse, es gibt keine alternative Möglichkeit in eine größere Stadt wie Olbernhau, Chemnitz oder Annaberg-Buchholz zu gelangen , als mit der Erzgebirgsbahn - wenn man keinen Pkw nutzen kann. Dabei soll sich der ÖPNV fortentwickeln, "flexible und ergänzende Angebotsformen sicher stellen". Damit kann nicht die Einstellung oder Reduzierung von Strecken gemeint sein.</p>	Kenntnisnahme		<p>Der aktuelle Ausbauzustand ermöglicht keinen 1-Stunden-Takt (Fahrzeit zwischen Thalheim und Aue: 26 bzw. 27 Minuten).</p> <p>Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwönitz bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.</p>
384	03.03..2016	Verwaltungsverband "Wildenstein"	Wildenstein1			<p>Die Bahn ist zweifellos auch die ökologischste und nachhaltigste Beförderung von Personen in unserer Region . Unter Beachtung des Umweltschutzes und der Sicherung der Lebensbedingungen der Bürger stellt die Erzgebirgsbahn bereits jetzt eine beachtliche Leistung dar. An den Wochenenden können so Freizeit- und Erholungsorte erreicht werden, viele Bürger reisen von der Stadt auf das Land bzw. in die Landkreise um Erholung, Natur und Kultur zu finden . Dafür wird die Bahn genutzt. Somit ist man beim Thema Tourismus angelangt. Das Erzgebirge durchläuft eine stetige Weiterentwicklung sowie einen Anstieg der Gäste - der Tourismus wächst, auch grenzüberschreitend. Wesentlicher Bestandteil und (be-)förderndes Instrument in unserer Montanregion ist die Eisenbahn - auf traditionellen Strecken bzw. Trassen!</p>	Kenntnisnahme		
385	03.03..2016	Verwaltungsverband "Wildenstein"	Wildenstein2		Tourismus	<p>Für den Erzgebirgskreis ist die ÖPNV-Entwicklung von großer Relevanz, im Hinblick auch auf Gewerbe, Krankenhäuser, Kurkliniken und schlussendlich als Schulstandort. Die Erzgebirgsbahn transportiert und fördert unzählige Schüler und vor allem Berufspendler (Zuwachs!!!) ! Die Trasse Chemnitz - Olbernhau ist nicht nur für den Bundeswehrstandort Marienberg von hoher Bedeutung!</p>	Kenntnisnahme		
386	03.03..2016	Verwaltungsverband "Wildenstein"	Wildenstein3		Potenzial	<p>Sicherlich sind im Hinblick auf die Finanzierung, auch Projekte aufzugeben - wenn die Finanzierungsausstattung nicht mehr gegeben sein sollte . Wieso werden nicht Projekte , die nach 2020 geplant sind (Chemnitzer Modell) zunächst bis 2020 gestoppt oder ganz aufgegeben? Wenn die Regionalisierungsmittel ausreichen , ist das sicherlich alles leistbar - aber keinesfalls bei absehbar absinkenden Mitteln. Schon gar nicht, wenn man nur die Abbestellung von SPNV im Erzgebirge in Betracht zieht: im Abschnitt 4 auf Seite 78 des NVP wird von einer "unsicheren Situation der zukünftigen Finanzierung [.. .] insbesondere auf den Strecken ins Erzgebirge auf ihre Wirtschaftlichkeit hin... " gesprochen.</p> <p>Selbst bei einer sinkenden Zuweisung der Regionalisierungsmittel an den ZVMS sollten doch diese Mittel vorrangig für die Bestellung und dauerhaften Erhalt von SPNV eingesetzt werden. Bitte relativieren Sie die Formulierung! Außerdem stellt sich die Frage, wieso sind denn ein neues, sicher kostenintensives Gutachten erforderlich ist? Fraglich ist, ob die Optionen in der Neuausschreibung „Dieselnetz Erzgebirge“ gedeckt werden müssen? Die oberen Absätze auf Seite 78 des NVP sollten Sie streichen!</p>	Kenntnisnahme		
387	03.03..2016	Verwaltungsverband "Wildenstein"	Wildenstein4		Finanzierung	<p>Ja, der Erzgebirgskreis ist ein anspruchsvoller NVR. Die Binnen- und Auspendleranteile sind kein "theoretisches" hohes Potential sondern ein "realistisches". Der hohe Motorisierungsgrad wurde unter Umständen mit dadurch erreicht, da das ÖPNV-Angebot eingeschränkt nutzbar ist (an den Wochenenden keine Busse). Zurückgehende Bevölkerungszahlen sind vorhanden, viele icht muss die Investitionskraft auch in den ländlichen Raum stärker gebracht werden? Auch wenn hier z. B. die Haltestellenausstattung noch nicht weitestgehend barrierefrei ist, sehe ich das als keine Schwäche an. Denn genau dieser barrierefreie Ausbau kann zurück gestellt werden , wenn eine barrierefreie Zuwegung an die Haltestelle aufgrund örtlicher Gegebenheiten schlichtweg ausgesprochen ist. Oder -und das sei sarkastisch gemeint- man verlegt die enormen Kosten, welche allein nur für den Haltestellenausbau der Straßenbahnhaltestellen in Chemnitz geplant sind, "einfach" in den Ausbau im ländlichen Raum. Ich bin mir bewusst, dass vieles nicht "einfach" zu realisieren ist, wehre mich aber gegen die schon oben erörterte Aussage von Seite 78 oben.</p>	ja	<p>Die Passage wird dahingehend umformuliert, dass auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen wird. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.</p>	<p>VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.</p>
388	03.03..2016	Verwaltungsverband "Wildenstein"	Wildenstein5			<p>Ich setze mich für die Erhaltung des bestehenden Netzes des Schienenpersonennahverkehrs sowie für die Sicherung einer bedarfsgerechten Linienführung des ÖPNV ein. Der Erzgebirgskreis ist dafür stark.</p>	Kenntnisnahme		
389	03.03..2016	Verwaltungsverband "Wildenstein"	Wildenstein6			<p>Ich setze mich für die Erhaltung des bestehenden Netzes des Schienenpersonennahverkehrs sowie für die Sicherung einer bedarfsgerechten Linienführung des ÖPNV ein. Der Erzgebirgskreis ist dafür stark.</p>	Kenntnisnahme		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
390	03.03.2016	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 1		SPNV-Konzept	1. Der NVP gliedert sich in die Bestandsaufnahme und die Rahmenplanung, welche die Ergebnisse der Bestandsaufnahme aufgreift. Die Rahmenplanung enthält u. a. eine Festlegung der Bedienstandards, eine SPNV-Konzeption sowie Aussagen zur künftigen Finanzierung des geplanten ÖPNV-Angebotes. Die festgelegten Bedienstandards sowie die SPNV-Konzeption werden differenziert nach ÖPNV-Netzebenen. Die für den Erzgebirgskreis relevanten Strecken bzw. Linien sind planerisch den Netzebenen "S-Bahn- und S-Bahn-ähnliche Linien" sowie "Regionale Erschließungslinien" zugeordnet.	Kenntnisnahme		
391	03.03.2016	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 2		SPNV-Konzept	2. Zur Ebene "S-Bahn- und S-Bahn-ähnliche Linien" gehören u. a. die Strecken des Chemnitzer Modells, in welches wiederum die heutigen Strecken der Erzgebirgsbahn • Chemnitz - Olbernhau-Grünthal (Linie C 16) • Chemnitz - Annaberg-Buchholz - Cranzahl (Linie C 17) • Chemnitz - Thalheim - Aue (Linie C 18) sowie die Strecke • Chemnitz - Stollberg - Oelsnitz (Linie C 11) integriert sind. Für die Strecke Zwickau - Aue - Schwarzenberg - Johannegeorgenstadt ist keine Integration in das Chemnitzer Modell vorgesehen, weshalb diese Strecken der Ebene "Regionale Erschließungslinien" zugeordnet ist.	Kenntnisnahme		
392	03.03.2016	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 3		SPNV-Konzept	3. Die Leistungen der heutigen Eisenbahnlinie Chemnitz - Thalheim - Aue werden in das Chemnitzer Modell integriert. Speziell der Streckenabschnitt Chemnitz - Thalheim soll ab 2018, also im Geltungszeitraum der 3. Fortschreibung des NVP (2016 - 2020) ausgebaut werden. (Aus diesem Grund ist diese Linie nicht Bestandteil des Vergabernetzes Erzgebirge). Die Strecke der Linie Chemnitz - Thalheim des Chemnitzer Modells ist bis Zwönitz zu verlängern. Darüber hinaus ist die weitere Verlängerung bis nach Aue im Sinne eines geschlossenen Netzes zu prüfen.	ja	Die Linie C 18 (generiert sich aus C 13 / C 14 / C15) kann nach Realisierung der Stufe 2 über Zentralhaltestelle und TU-Campus bis Aue durchgebunden werden.	
393	03.03.2016	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 4		SPNV-Konzept	4. Alle genannten Linien dienen unmittelbar der Daseinsvorsorge und sind auch weiterhin langfristig zu erhalten und zu bedienen. Das bedeutet für die genannte "Regionale Erschließungslinie" Zwickau - Johannegeorgenstadt ein bedarfsorientiertes Angebot - konkret tägliche Bedienung im Stundentakt. Die dem Chemnitzer Modell zugeordneten Linien sind ebenfalls täglich im Stundentakt zu bedienen. Davon abweichend sind werktags die Linien • Chemnitz - Stollberg - (Oelsnitz) und • der Linienabschnitt Chemnitz - Thalheim im 30 Minuten Takt zu bedienen. Die Bedienung des Teilabschnittes Annaberg-Buchholz/Süd - Cranzahl ist mindestens in dem Umfang abzusichern, dass jeweils die Anschlüsse zur Fichtelbergbahn gewährleistet sind.	ja	im Punkt 4.1.1 geändert in "Bedarfsorientiert auf Anschlüsse Fichtelbergbahn"	
394	03.03.2016	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 5		Finanzierung	5. Die Vorgaben der Rahmenplanung müssen allerdings auch finanziell untersetzt sein. Zur Finanzierung des SPNV erhält der ZVMS Mittel gemäß ÖPNV-Finanzierungsverordnung vom Freistaat Sachsen. Dieser wiederum stellt diese Mittel aus den ihm vom Bund zugewiesenen Regionalisierungsmitteln zur Verfügung. Während die Höhe der insgesamt vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel für die Jahre 2016 - 2031 mit dem Dritten Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 15. Dezember 2015 festgelegt worden ist, ist die Verteilung der Mittel auf die Länder nach wie vor unklar. Aus diesem Grund ist auch offen, wieviel Mittel dem ZVMS ab 2017 zur Finanzierung des SPNV zur Verfügung stehen. Im Worst-Case-Szenario wird der ZVMS deutlich weniger Mittel zur Verfügung haben.	Kenntnisnahme		
395	03.03.2016	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 6		Finanzierung	6. Aus diesem Grund muss der ZVMS zwingend bereits heute Überlegungen anstellen, welches SPNV-Angebot im Falle des Eintretens massiver Mittelkürzungen aufrechterhalten werden soll. Dazu sind der Versammlung belastbare Entscheidungsgrundlagen vorzubereiten. Dabei sollten Kriterien, wie Nachfrage (Status quo und Prognose), verkehrliche Bedeutung, Substituierbarkeit durch andere Verkehrsträger, sowie die diesbezüglichen Kosten untersucht und bewertet werden. Zu diesem Zweck muss der ZVMS eine detaillierte Unterlage zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet vorlegen. Mit Hilfe dieser Aussagen sind nach Vorliegen der tatsächlich zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel und gegebenenfalls weiterer Finanzierungsmittel (z.B. Landesmittel) abschließende Entscheidungen zum Bedienungsumfang im Verbandsgebiet zu treffen.	ja	Als Grundlage dafür wird der ZVMS ein gesondertes, detailliertes Gutachten zur SPNV-Entwicklung aller Eisenbahnlinien bis 2030 im Verbandsgebiet erstellen. Das Gutachten berücksichtigt in seiner Methodik eine umfangreiche Datengrundlage hinsichtlich der Bewertungskriterien Nachfrage (Status quo und Prognosewerte), verkehrliche Bedeutung, Substituierbarkeit einer Linie mit anderen ÖPNV-Leistungen sowie auch die Substitutionskosten. Die verschiedenen Kennzahlen sollen auch eine verbesserte Differenzierung der Linien, Strecken und Streckenabschnitte in Bezug auf Ihre reale Bedeutung für das ÖPNV-Gesamtsystem, die Daseinsvorsorge und letztendlich den Standort Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau gewährleisten. Ziel ist eine Entscheidungsgrundlage für die langfristige Weiterbestellung und den Bedienungsumfang aller SPNV-Linien im Verbundgebiet.	
396	03.03.2016	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 7		Finanzierung	7. Die o.g. Untersuchung der einzelnen SPNV-Angebote hat grundsätzlich für alle Leistungen/ Linien im Verbandsgebiet zu erfolgen und darf sich nicht nur auf das Netz im Erzgebirgskreis beschränken. Insofern sind die entsprechenden Aussagen auf S. 78, Zeilen 1-17 und auf S. 79 Zeilen 3-8 ersatzlos zu streichen.	ja	Die Passage wird dahingehend umformuliert, dass auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen wird. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.
397	02.03.2016	Stadt Chemnitz Dezernat 6	Chemnitz D 6_1		Punkt 3 "Ziele und Leitbild" - Standards im ÖPNV - Unterpunkt "Integrierte Gestaltung des ÖPNV - Vernetzung"	Dieser ist wie folgt zu formulieren: Das ÖPNV-Gesamtsystem wird so gestaltet, dass Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln hergestellt werden. Dazu sind die Busfahrpläne in der Fläche an den Bahnfahrplänen 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 und auch Stadt-Umland-Verbindungen attraktiver.	ja		Der Satz wurde unter Kap. 3 Ziele und Leitbild Standards im ÖPNV eingefügt.
398	02.03.2016	Stadt Chemnitz Dezernat 6	Chemnitz D 6_2		Punkt 4.2 PlusBus-Linien	Bei den PlusBus-Linien im Punkt 4.2 muss die Bezeichnung der Linie 256 in Linie 526 korrigiert werden. Diese Korrektur ist auch in den Anlagen, z.B. in Anlage 6 vorzunehmen. Es ist zu vermerken, dass diese Buslinie bis zur Umsetzung des Chemnitzer Modells - Stufe 4 als Schienenersatzverkehrsleistung nach Limbach-Oberfrohna verkehren soll.	ja		Anlage 6 und entsprechende Textteile wurden angepasst.
399	02.03.2016	Stadt Chemnitz Dezernat 6	Chemnitz D 6_3		Schülerverkehre	3. Die Schülerverkehre zwischen der Stadt Chemnitz und der Region, wie z.B. Wittgensdorf > Oberlichtenau (658 > 637), Wittgensdorf > Limbach -Oberfrohna bzw. Burgstädt (658 > 657), Röhrsdorf > Limbach-Oberfrohna sind entsprechen dem Bestand zu erhalten. Die derzeit bekannten Relationen im Schülerverkehr sollten in Punkt 4.3 aufgelistet werden, insofern dies nicht bereits in Punkt 4.4.1.4 erfolgt.	nein		Die linienkonkrete Betrachtung des Schülerverkehrs ist nicht Kern des Nahverkehrsplans.
400	02.03.2016	Stadt Chemnitz Dezernat 6	Chemnitz D 6_4		Punkt 4.4.3 Mindestbedienstandards	4. Um die in Punkt 4.4.3 aufgelisteten Mindestbedienstandards zu prüfen und anzuwenden, fehlt eine Übersicht, welche Linien zu welchem Netz gehören. Diese findet sich erst im Teil B für die 3 Landkreise. Für das PlusBus-Netz wurde eine Auflistung in Punkt 4.4.1.2 vorgenommen, die Punkte 4.4.1.3, 4.4.1.4 sind entsprechend zu ergänzen. Bei Punkt 4.4.1.5 "Stadtverkehre" sollte auf die entsprechenden B-Teile verwiesen werden.	nein		Diese Detailangaben sind ausdrücklich den ÖSPV-Aufgabenträgern vorbehalten.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
401	02.03.2016	Stadt Chemnitz Dezernat 6	Chemnitz D 6_5		Punkt 4.5.5 "Chemnitzer Modell", Unterpunkt: „Chemnitzer Modell - Stufe 4: Nordenweiterung	5. Unter Punkt 4.5.5 "Chemnitzer Modell", Unterpunkt: „Chemnitzer Modell - Stufe 4: Nordenweiterung "Limbach-Oberfrohn", Absatz 1, Satz 3 ist das Wort "die Gemarkungen" vor Röhrsdorf und Kändler einzufügen. In Folge des Ausbaus des Gewerbegebietes an der B95 sollte die Linienführung des Chemnitzer Modells im Rahmen der weiteren Planungsschritte nochmals auf den Prüfstand gestellt werden. Für Röhrsdorf kommt dann ggfs. eine Quartierschließung mit dem Bus und der Anbindung an die Straßenbahn in Frage.	ja	Eine alternative Führung der Stufe 4 des Chemnitzer Modells über das Gewerbegebiet an der B 95 wird in den weiteren Planungsschritten als gleichberechtigte Variante untersucht.	in Kap 4.5.5 (Stufe 4) ergänzt
402	02.03.2016	Stadt Chemnitz Dezernat 6	Chemnitz D 6_6		Punkt 4.6.2 "Haltestelleninfrastruktur"	6. Unter Punkt 4.6.2 „Haltestelleninfrastruktur“ ist die Verlegung des Haltepunktes Schönau an die Messe Chemnitz aufzunehmen (Verlegung auch unter, der Maßgabe der notwendigen Herstellung von Barrierefreiheit).	ja	Eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Messe Chemnitz wird als Prüfauftrag untersucht. Dies beinhaltet neben anderen Varianten auch eine Verlegung des Haltepunktes Chemnitz-Schönau durch einen barrierefreien Neubau.	in Kap 4.6.2.2 ergänzt
403	02.03.2016	Stadt Chemnitz Dezernat 6	Chemnitz D 6_7		Punkt 4.6.2.1 "SPNV-Haltepunkte - Barrierefreier Ausbau"	7. Im Punkt 4.6.2.1 "SPNV-Haltepunkte - Barrierefreier Ausbau", Tabelle 16 ist zu prüfen, ob Wittgensdorf-Mitte und Hilbersdorf getauscht werden können (Prüfung im Zusammenhang mit CM3 zu prüfen).	nein		Diese Priorität wurde in Abhängigkeit vom Fahrgastaufkommen festgelegt. Die Nachfrage in Wittgensdorf Mitte beträgt nur ca. 63 % gegenüber Chemnitz-Hilbersdorf.
404	02.03.2016	Stadt Chemnitz Dezernat 6	Chemnitz D 6_8		Punkt 4.6.3.1 "Haltestellen- und Streckeninfrastruktur" "Chemnitzer -Modell Stufe 3"	8. In Punkt 4.6.3.1 "Haltestellen- und Streckeninfrastruktur", Unterpunkt "Chemnitzer Modell Stufe 3" sind die Maßnahmen entsprechend Rahmenförderantrag Chemnitzer Modell gelistet. Es fehlt der Neubau des SPNV-Haltepunktes im Bereich Emilienstraße. Dieser ist noch zu ergänzen. Eine mögliche Führung über die Frankenberger Straße wird mit den getroffenen Aussagen nur teilweise gedeckt. Hier ist zumindest der letzte Anstrich zu ergänzen: "Neubau von mindestens drei Straßenbahnhaltestellen ...". Bei Führung über die Frankenberger Straße entfällt der SPNV-Haltepunkt Helmholtzstraße. Dafür sind 3-4 Straßenbahnhaltestellen zusätzlich zu errichten. Diese Option sollte für die weitere Planung offen gehalten werden. In diesem Zusammenhang würde unter dem Unterpunkt "Systemtechnische Verknüpfungsstellen" die Verknüpfungsstelle " Chemnitz Thomas-Mann-Platz/ Sachsenallee" zugunsten der neuen Verknüpfung im Bahnhof Chemnitz-Hilbersdorf entfallen.	ja	Die Stufe 3 des Chemnitzer Modells wird bis Chemnitz-Hilbersdorf als zweigleisige Straßenbahnstrecke über die Frankenberger Straße geführt.  - Neubau von mindestens 6 Straßenbahnhaltestellen - systemtechnische Verknüpfungsstelle in Chemnitz-Hilbersdorf	
405	02.03.2016	Stadt Chemnitz Dezernat 6	Chemnitz D 6_9			Die zusätzlichen Formulierungen zum Chemnitzer Modell, Stufe 3 aus Teil A, sind entsprechend im Teil B-I der Stadt Chemnitz zu ergänzen.	ja	Die Stufe 3 des Chemnitzer Modells wird bis Chemnitz-Hilbersdorf als zweigleisige Straßenbahnstrecke über die Frankenberger Straße geführt.  - Neubau von mindestens 6 Straßenbahnhaltestellen - systemtechnische Verknüpfungsstelle in Chemnitz-Hilbersdorf	
406	02.03.2016	Stadt Chemnitz Dezernat 6	Chemnitz D 6_10		Punkt 4.6.3.1 "Haltestellen- und Streckeninfrastruktur" "Chemnitzer -Modell Stufe 4"	9. In Punkt 4.6.3.1 "Haltestellen- und Streckeninfrastruktur", Unterpunkt "Chemnitzer -Modell Stufe 4" sind die Maßnahmen entsprechend Rahmenförderantrag Chemnitzer Modell gelistet. Die optionale Führung über das Gewerbegebiet entlang der Röhrsdorfer Allee sollte für die weitere Planung offen gehalten werden. Die Streckenkilometer sind ca. gleich. Die Anzahl der SPNV-Haltepunkte und Straßenbahnhaltestellen könnte sich verschieben und ist ggfs. zu überprüfen. Unter dem Unterpunkt "Systemtechnische Verknüpfungsstellen" ist die Übergabestelle für das Chemnitzer Modell, Stufe 4 zu ergänzen.	ja	Ergänzt: Eine alternative Führung der Stufe 4 des Chemnitzer Modells über das Gewerbegebiet an der B 95 wird in den weiteren Planungsschritten als gleichberechtigte Variante untersucht.	
407	02.03.2016	Stadt Chemnitz Dezernat 6	Chemnitz D 6_11			Die zusätzlichen Formulierungen zum Chemnitzer Modell, Stufe 4 aus Teil A, sind entsprechend im Teil B-I der Stadt Chemnitz zu ergänzen.	ja	Ergänzt: Eine alternative Führung der Stufe 4 des Chemnitzer Modells über das Gewerbegebiet an der B 95 wird in den weiteren Planungsschritten als gleichberechtigte Variante untersucht.	
408	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 1			Im Entwurf des Nahverkehrsplanes 2016 - 2020 wird dargelegt, dass dem Verdichtungsraum Chemnitz/Zwickau, zu welchem der Städtebund "Silberberg" gehört, eine hohe Bedeutung zukommt. Des Weiteren wird ausgeführt, dass der SPNV das "Rückgrat des ÖPNV" im Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau darstellt und zentrenverbindende Funktionen übernimmt. Ferner sei die Erschließung nicht allein unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu bewerten.  Es ist deshalb unverständlich und nicht nachvollziehbar, dass die Eisenbahnstrecke zwischen Aue und Chemnitz zur Disposition stehen soll und somit in diesem Bereich nur ausschließlich eine öffentliche Verkehrsart (Bus) angeboten werden soll. Vielmehr sollte die vorhandene gute Infrastruktur dazu genutzt werden, Angebotsverbesserungen für die Bevölkerung durch bessere Taktung und Vernetzung zu schaffen.	Kenntnisnahme		
409	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 2			Die vorgeschlagenen Varianten zur Abbestellung der Streckenabschnitte Thalheim Aue bzw. Zwönitz - Aue stehen einem Systemerhalt des SPNV-Netzes entgegen und sind folglich abzulehnen. Eine Grundlagenentscheidung darf nicht zu einer Entkoppelung des Westergebirgsraums führen und allein unter atomisierten, einzelwirtschaftlichen, kurzstreckenorientierten Gesichtspunkten erfolgen.	Kenntnisnahme		
410	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 3			Von einer Abbestellung unmittelbar betroffen wären die Städte Aue, Löbnitz, Zwönitz sowie das Gebiet des Städtebundes "Silberberg" und damit viele Menschen, die als Pendler, Azubis oder auch als Schüler und insbesondere als Studenten der TU Chemnitz, die am Strang liegt, das Streckennetz des SPNV täglich nutzen. Weiterhin hat dies auch Auswirkung auf Studenten der Westsächsischen Hochschule Zwickau, Fakultät angewandte Kunst Schneeberg und auf Besucher des Kurbades "Bad Schlema" sowie Touristen, welche das Wander- und Radwegenetz im Erzgebirge nutzen. Es droht ein erheblicher Verlust an Lebensqualität für mindestens 85.000 Menschen.	Kenntnisnahme		
411	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 4		Tourismus	Darüber hinaus ist der Betrieb des Streckenabschnittes bis Aue und die Anbindung an die Strecke Aue-Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt einschließlich der möglichen Erweiterung nach Tschechien für den Tourismus im Erzgebirge sowie im Rahmen von Großveranstaltungen im Sparkassen Erzgebirgsstadion von großer Bedeutung.	Kenntnisnahme		
412	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 5			Außerdem dürfte die Bedeutung für die Neubürger mit der erneuten Pflicht zur Residenz von Einfluss sein. Für die Integration von asylsuchenden Menschen ist eine Nutzung des gesamten bestehenden Netzes des ÖPNV innerhalb des Mittelzentrums Silberberg erforderlich.	nein		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
413	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 6			Im Hinblick auf die Aufgaben der Daseinsvorsorge unter Berücksichtigung der Mobilität einer älter werdenden Gesellschaft ist einer Abbestellung im Nahverkehrsraum entgegenzuwirken. Mit den derzeit stattfindenden Umbau- bzw. Ausbaumaßnahmen des Personenbahnhofes Aue sollen zudem die Voraussetzungen für eine qualitativ hochwertige Umsteigebeziehung zwischen den Kursbuchstrecken 535 und 524 geschaffen werden. Eine Abbestellung auf Dauer würde dem entgegenstehen und ist nicht vertretbar.	Kenntnisnahme		
414	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 7			Seitens der Erzgebirgsbahn wird ausgeführt, dass entgegen des allgemeinen Trends Fahrgastzuwächse im ländlichen Raum zu verzeichnen sind. Im Jahr 2015 zählte die Erzgebirgsbahn die meisten Fahrgäste seit Bestehen; allein im Dezember 2015 nutzten täglich 5.771 Fahrgäste das Angebot. Auf jeder der vier Strecken nutzten damit täglich deutlich mehr als 1.000 Fahrgäste die Züge, Tendenz weiter steigend. Vor Gründung der Erzgebirgsbahn und der Sanierung waren hier pro Strecke höchstens 100 - 300 Fahrgäste unterwegs, heute sei mindestens das Fünffache an Fahrgästen zu verzeichnen. Dies sei ein deutliches Indiz, dass auch der klassische Eisenbahnverkehr für Fahrgastzuwachs Sorge. Ohne Zweifel haben dazu auch Investitionen der Erzgebirgsbahn von über 200 Mio. Euro in moderne Fahrzeuge und die Infrastruktur beigetragen. Ferner weisen streckenbezogene Auswertungen der Erzgebirgsbahn zur täglichen Fahrgastentwicklung auf der Strecke Chemnitz - Aue für 2015 eine Steigerung der Fahrgastzahlen im Vergleich zu 2014 aus.	Kenntnisnahme		
415	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 8			Im Kontext des Genannten ist zudem die Bedeutung des Schienenverkehrs als konkurrenzfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr mit Blick auf den Klimawandel in der Entscheidungsfindung planungsrechtlich entscheidend zu gewichten und in die Abwägung einzustellen.	Kenntnisnahme		
416	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 9			Entsprechend dem vorliegenden Entwurf des Nahverkehrsplanes bekennt sich der Verkehrsverbund Mittelsachsen zur Barrierefreiheit im Öffentlichen Schienenpersonennahverkehr. Es wird weiter angeführt, dass die Erreichung dieses Zieles aufgrund hoher Investitionskosten aus wirtschaftlichen Gründen eine stufenweise und langfristige Umsetzung von Modernisierungsmaßnahmen bedingt.	Kenntnisnahme		
417	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 10			In diesem Zusammenhang ist gerade im Hinblick auf derzeitige Ausbaurbeiten des Auer Personenbahnhofes und der barrierefreien Ertüchtigung der Anlagen eine Einstellung des Verkehrs nicht hinnehmbar. Die Systemvorteile der bestehenden Haltepunkte des SPNV sollten diesbezüglich zur Erreichung der gesteckten Ziele genutzt werden.	Kenntnisnahme		
418	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 11			Ein Wegfall der Schienenverkehrsleistung auf dem Streckenabschnitt bis Aue würde zudem dazu führen, dass die Belange von behinderten und mobilitätseingeschränkten oder auch älteren Menschen sowie Familien mit Kindern nicht mehr ausreichend berücksichtigt werden können. Mit einer alternativ vorgeschlagenen Busbedienung würden besonders Einschränkungen für die genannten Benutzergruppen einhergehen. So sind in Bussen beispielsweise die Kapazität für Fahrräder, Rollatoren, Rollstühle oder auch Kinderwagen sowie die Ausgestaltungsmöglichkeiten der Einstiegssituation begrenzt. Es sind Konstellationen denkbar, in denen sich für einen zweiten oder dritten Kinderwagen oder Rollator kein Platz findet. Auch dürfte das gleichzeitige Reisen mehrerer gehbehinderter Menschen in einem Bus erheblich eingeschränkt sein. Zudem dürften gerade Menschen mit Behinderung zusätzliche Umsteigerfordernisse (Bus/Bahn) als Folge einer Verkehrseinstellung nicht zuzumuten sein.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwickau bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.  Eine etwaige ÖSPV-Verbindung hat ebenfalls den Standard barrierefrei zu sein.
419	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 12			Eine solche Verschlechterung steht zudem in Widerspruch zu § 2 Abs. 4 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen (ÖPNVG), wonach schienengebundene Verkehrsleistungen als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen des Personennahverkehrs, also auch Busbedienung, darauf ausgerichtet werden sollen. - Schiene vor Straße - Ferner sind nach § 2 Abs. 6 ÖPNVG neben Sicherheitsbedürfnissen u.a. die Belange von Menschen mit Behinderung sowie die Bedürfnisse von Personen, die in ihrer Mobilität beeinträchtigt sind, besonders zu berücksichtigen.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwickau bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.  Eine etwaige ÖSPV-Verbindung hat ebenfalls den Standard barrierefrei zu sein.
420	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 13			Zudem wird in § 2 Abs. 2 Nr. 3 Satz 8 des Raumordnungsgesetzes (ROG) Folgendes zu Grundsätzen der Raumordnung ausgeführt: „Raumstrukturen sind so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird.“ Mit einem Entfall der SPNV-Bereitstellung im o.g. Streckenabschnitt ist hingegen von einer Erhöhung der Verkehrsbelastung auf den Straßen auszugehen.	Kenntnisnahme		
421	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 14			Auf die Bedeutung einer Anbindung des Auer Personenbahnhofes im Rahmen der Ausbaustufen des „Chemnitzer Modells“ wurde auch im Beteiligungsverfahren zum Entwurf des Landesverkehrswegeplanes 2025 hingewiesen. Der Landesverkehrsplan Sachsen 2025 enthält als Tenor zum Thema „Eisenbahnverkehr“ die Anbindung der Mittelzentren an die Oberzentren sowie die Erschließung der ländlichen Regionen.“	Kenntnisnahme		
422	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 15		Zahlen	Seitens des ZVMS wurden im Rahmen der zu erarbeitenden Stellungnahme zum Nahverkehrsplan Fahrgastzahlen auf Grundlage unternehmenseigener Daten der DB RegioNetz Verkehrs GmbH Erzgebirgsbahn (EGB) zur Verfügung gestellt. Es liegen Daten des 2. Halbjahres 2014 und des 1. Halbjahres 2015 vor.	ja		Die SPNV-Nachfragedaten von 2015 wurden ergänzt.
423	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 16			Für den Halt Aue(Saehs) (Montag bis Freitag) zeigt das 1. Halbjahr 2015 im Vergleich zum 2. Halbjahr 2014 eine Steigerung der Einsteiger von durchschnittlich 97,8 auf 104,0; Aussteiger von durchschnittlich 110,4 auf 119,4. Unter Berücksichtigung steigender Fahrgastzahlen in der zweiten Jahreshälfte, insbesondere unter Berücksichtigung der fahrgaststarken Monate November/Dezember, ist davon auszugehen, dass diese Steigerung unter Verwendung von Daten des 2. Halbjahres 2015 noch deutlicher ausfallen dürfte.	ja		Die SPNV-Nachfragedaten von 2015 wurden ergänzt.
424	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 17			Der oben genannten Steigerung der Fahrgastzahlen für den Haltepunkt Aue(Sachs) liegt eine 2-Stunden-Taktung mit 22 Zughalten zugrunde. Bei einer linearen Betrachtungsweise der Daten kann bei einer erhöhten Taktung auf 33 Zughalten von einem proportionalen Anstieg der Fahrgastzahlen ausgegangen werden. Eine weitere Steigerung der Fahrgastzahlen (Einsteiger auf 156 bzw. Aussteiger auf 179) scheint demnach realistisch. Das Fahrgastaufkommen wäre dann beispielsweise mit dem des Haltepunktes Thalheim (Erzgeb.) vergleichbar. Im Rahmen dessen und unter Berücksichtigung des Faktes, dass der Haltepunkt Aue(Saehs) auf dem Streckenabschnitt Dorfhemnitz - Aue(Sachs) der Haltepunkt mit den größten Fahrgastbewegungen ist, scheint eine Abbestellung nicht vertretbar.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwickau bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.  Eine etwaige ÖSPV-Verbindung hat ebenfalls den Standard barrierefrei zu sein.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
425	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 18			Wir fordern daher den Erhalt der bestehenden SPNV-Bereitstellung im Streckenabschnitt Chemnitz -Aue I eine zügige, nachhaltige und ernsthaft betriebene Integration inklusive Planung in das "Chemnitzer Modell" und damit eine Anbindung des Mittelzentralen Städteverbundes "Silberberg" an das Oberzentrum Chemnitz sowie eine erhöhte Taktung auf 60 Minuten in den Hauptverkehrszeiten.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwönitz bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.  Eine etwaige ÖSPV-Verbindung hat ebenfalls den Standard barrierefrei zu sein.
426	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 19			Die Strecke RB 95 Zwickau-Aue-Johanngeorgenstadt soll im Jahr 2017 nach Ausschreibung neu vergeben werden. Wir fordern, dass dabei das bestehende Angebot erhalten bleibt. Ferner sollte eine Angebotsweiterung in Richtung Tschechien erfolgen. Diese Förderung geht auch konform mit den Aussagen des Landesverkehrsplanes Sachsen 2025, dort ist unter Punkt 5.3 öffentlicher Personennahverkehr festgelegt: "überregionale, insbesondere auch Länder- und Staatsgrenzen überschreitende ÖPNV-Angebote zu entwickeln." Weiterhin sollte die Bedeutung dieser SPNV-Strecke im Rahmen des Egronet erhöht werden.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwönitz bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.  Eine etwaige ÖSPV-Verbindung hat ebenfalls den Standard barrierefrei zu sein.
427	03.03.2016	Große Kreisstadt Aue	Aue 20		Bus	Die Einrichtung des geplanten PlusBus-Netzes wird im Übrigen begrüßt, insbesondere die Bedienung an den Wochenenden darf jedoch nicht zu Lasten des Angebotes des Grundnetzes führen. Weiterhin sollte der sogenannte Ringbus (Aue/Lauter/Sehwarzenberg/Beierfeld/Bernsbach/Aue) wieder eingeführt werden, um unter anderem eine bessere Anbindung der HELIOS-Klinik auch an den Wochenenden zu schaffen. Diese Buslinie ist weiterhin für das Erreichen von Schulstandorten (Gymnasien und weiterführenden Schulen/Fachobersehulen/Ausbildungsbetrieben) erforderlich. Diese Buslinie benötigt für die Effektivität die Anbindung zur Bahn am Knotenpunkt Aue.	Kenntnisnahme		Der Erzgebirgskreis ist zuständiger Aufgabenträger
428	03.03.2016	SV Johanngeorgenstadt	Johanngeorgenstadt 1		Einleitung	1. Für uns hat der dauerhafte Erhalt der Linien der Erzgebirgsbahn auch für die Zukunft vorrangige Bedeutung. Die Erzgebirgsbahn ist ein unverzichtbarer und prägender Teil der Kulturlandschaft und des Tourismus des Erzgebirges. Die Bahn hat als impulsgebender Faktor für die Bereiche Tourismus, Schülerverkehr, An- und Abreise von Tagestouristen sowie den Besuchern der grenznahen Gemeinde Potzky sowie Karlovy Vary eine hohe Priorität.	Kenntnisnahme		
429	03.03.2016	SV Johanngeorgenstadt	Johanngeorgenstadt 2		Einleitung	2. Es kann außerdem nicht im Sinne von Ökologie und nachhaltiger Regionalentwicklung sein, Personenverkehr primär auf die Straße zu verlegen.	Kenntnisnahme		
430	03.03.2016	SV Johanngeorgenstadt	Johanngeorgenstadt 3		Einleitung	3. Der Tourismus, besonders auch im grenzüberschreitenden Bereich in Richtung Karlovy Vary braucht die Eisenbahn auf den traditionellen Trassen.	Kenntnisnahme		
431	03.03.2016	SV Johanngeorgenstadt	Johanngeorgenstadt 4		Einleitung	4. Für die weitere Entwicklung des grundzentralen Verbundes Breitenbrunn/Johanngeorgenstadt (siehe Abbildung 1 Seite 10) sind gute Anbindungen an den öffentlichen Schienen- und Busverkehr außerordentlich bedeutsam.	Kenntnisnahme		
432	03.03.2016	SV Johanngeorgenstadt	Johanngeorgenstadt 5		Grundsätzliches	Bei der Bahnreform wurden die Regionalisierungsmittel des Bundes zur Bestellung von Nahverkehrsleistungen Schienenpersonennahverkehr SPNV über die Länder an die Aufgabenträger (hier Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen- ZVMS) zur Bestellung von SPNV-Leistungen ausgereicht. In der Praxis der letzten Jahre wird ein nicht unbeachtlicher Teil vom Freistaat Sachsen für andere Zwecke als die Bestellung von SPNV abgezweigt; auch der ZVMS gibt einen Teil der zugewiesenen Regionalisierungsmittel nicht nur für die Bestellung von SPNV-Leistungen auf der Schiene aus.	Kenntnisnahme		Die Verteilung der Regionalisierungsmittel ist nicht Bestandteil des NVP.
433	03.03.2016	SV Johanngeorgenstadt	Johanngeorgenstadt 6		Allgemeine Rahmenbedingungen Abschnitt 4 - Finanzierung	Es sollte, wie bereits oben aufgeführt, im Teil A NVP der Grundsatz aufgenommen werden, dass bei stagnierender oder sinkender Finanzausstattung die Regionalisierungsmittel vorrangig auf die Bestellung von SPNV auf der Schiene und zusätzlich die Orts- und Stadtlinien des Busverkehrs konzentriert werden. Nur die Abbestellung von SPNV im Erzgebirge im Blick zu haben, ist sehr kurz gedacht.	nein		Die vom ZVMS nicht für die Bestellung von SPNV-Leistungen verwendeten Mittel werden überwiegend für notwendige und verkehrlich sinnvolle Investitionen zur Verbesserung der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des SPNV verwendet.
434	03.03.2016	SV Johanngeorgenstadt	Johanngeorgenstadt 7		Teil A Allgemeine Rahmenbedingungen Abschnitt 4 - Rahmenplanung	Auch der Stadtrat von Johanngeorgenstadt stellt noch einmal die Bedeutung der Strecke Zwickau - Johanngeorgenstadt heraus. Für uns stellt diese Bahnlinie eine schnelle Verbindung zu den Städten Zwickau, Chemnitz und Leipzig und damit Anschluss an den Fernverkehr dar. Gleichzeitig ist es die im Regionalplan verankerte Verbindung zwischen Zwickau und Karlovy Vary.	Kenntnisnahme		
435	08.03.2016	VR	VR 1		Tab. 3 / 6 / Abb 4	Gültigkeitszeitraum der Daten nicht ersichtlich	ja	Ergänzung Tab/Abb-Überschrift "(Stand 2015)"	
436	15.01.2016	Gemeinde Breitenbrunn/Erzgebirge	Breitenbrunn 4			SPNV Linie RB 95 Zwickau - Aue - Johanngeorgenstadt: Diese Zugverbindung hat sich im Stundentakt bewährt. Die Möglichkeit, die Fahrt auch nach Tschechien auszudehnen und die Nutzung der Bahn generell für die Studentenschaft der Studienakademie Breitenbrunn, als auch für den grenzüberschreitenden Tourismus bis in den Karlsbader Raum ist aus heutiger Sicht unentbehrlich.	Kenntnisnahme		
437	08.03.2016	Stadt Lugau	Lugau 1		SPNV	Grundsätzlich vertritt die Stadt Lugau den Standpunkt, dass der SPNV mindestens in der jetzigen Größenordnung erhalten bleiben sollte. Weitere Stilllegungen sind unbedingt zu vermeiden. Obwohl oder gerade weil die Stadt Lugau seit Jahren vom SPNV abgehängt ist, unterstützen wir die Forderung der betroffenen Kommunen und vor allem der betroffenen Bürger zum Erhalt aller Eisenbahnstrecken im Erzgebirge, vor allem aber den Erhalt des Streckenabschnitts Thalheim - Zwönitz - Aue. Es ist auch nicht nachzuziehen, dass Strecken und Haltestellen aufwändig saniert werden um sie danach stillzulegen.	Kenntnisnahme		
438	08.03.2016	Stadt Lugau	Lugau 2		SPFV	Die Stadt Lugau verweist, trotz des Wissens um die geringen Einflussmöglichkeiten des ZVMS, auf die äußerst schlechte Anbindung des Raumes Chemnitz/Erzgebirge an das Schienen-Fernverkehrsnetz. Aus den im Museum der Stadt Lugau vorliegenden Fahrplänen ist zu entnehmen, dass für die Verbindung Chemnitz-Leipzig heute ungefähr genauso viel Fahrzeit benötigt wird wie vor 100 Jahren. Mit der Betriebslinie RE 6 Chemnitz/Leipzig durch die Mitteldeutsche Regiobahn (MRB) hat sich die Reisequalität nicht verbessert. Geringe Verspätungen durch die weitgehende Einseitigkeit auf dieser Strecke sorgen auch dafür, dass Anschlusszüge des Fernverkehrs in Leipzig nicht erreicht werden. Die Stadt Lugau unterstützt ausdrücklich die Forderungen des ZVMS und unter anderem auch der Stadt Chemnitz zum Ausbau der Strecke Chemnitz - Leipzig sowohl als Strecke für den SPNV als auch für den SPFV. Hier muss die Region gemeinsam an einem Strang ziehen, damit der Ausbau der Strecke als prioritäre Maßnahme in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen wird. Notwendig ist die durchgängige Elektrifizierung der Strecke und der Neubau von Begegnungsmöglichkeiten.	Kenntnisnahme		Die Fahrzeiten der Linie RE 6 haben sich mit der Neuvergabe und dem damit verbundenen veränderten Fahrzeugeinsatz ab dem Jahresfahrplan 2016 von vorher 58...60 Minuten auf 59...65 Minuten, d. h. um ca. 5 Minuten verlängert.  Zum Vergleich: Im Sommerfahrplan 1939 wurden mit den damals modernen Dieseldieselmotoren im Eilzugverkehr Fahrzeiten zwischen Leipzig und Chemnitz von knapp 1 1/2 Stunden erreicht.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
 3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
 Synopse Anhörung  
 Teil A VMS

Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
439	08.03.2016	Stadt Lugau	Lugau 3		Chemnitzer Modell - Stufe 5	Generell ist der Ausbau der Citybahn von Chemnitz ins Umland zu begrüßen, wobei zwei Aspekte aus Lugauer Sicht von Bedeutung sind: Im Rahmen des Ausbaus der bestehenden Strecke von Stollberg nach Oelsnitz/Erzgeb, ist es anzustreben, dass für das von den beiden Städten Oelsnitz/Erzgeb, und Lugau gemeinsam betriebene Gewerbegebiet "Hoffeld" einen Gleisanschluss vorgesehen wird.	nein		Dieser Gleisanschluss betrifft den Schienengüterverkehr und ist damit nicht Bestandteil des NVP. Die Möglichkeit eines Gleisanschlusses bleibt erhalten
440	08.03.2016	Stadt Lugau	Lugau 4		Chemnitzer Modell - Stufe 5	Es müssen über die bisherigen Anschlüssen hinaus vernünftige Verknüpfungen, auch über die bisherigen Verbindungen hinaus, der Citybahn mit dem Bus-Regionalverkehr in die umgebenden Orte und Ortsteile aufgebaut werden. Das betrifft neben der Stadt Lugau mit den Ortsteilen Erlbach-Kirchberg und Ursprung auch den Ortsteil Neuwürschitz der Stadt Oelsnitz. Auf die zu verbessernden Verbindungsqualitäten wird im Rahmen dieser Stellungnahme in den Ausführungen zum Teil B II genauer eingegangen.	Kenntnisnahme		
441	08.03.2016	Stadt Lugau	Lugau 5		Chemnitzer Modell - Stufe 5	Es ist in absehbarer Zeit eine endgültige Entscheidung über die bis 2020 an die Regio InfraService Sachsen GmbH verpachtete Bahnstrecke Neuoelsnitz - Lugau zu treffen. Wenn eine Nutzung durch das Chemnitzer Modell nicht möglich ist, sollte die Strecke schnell für eine andere Nutzung entwidmet werden.	nein		Zwischen Neuoelsnitz und Lugau ist keine SPNV-Bestellung vorgesehen, Strecke betrifft demnach den NVP nicht.
442	15.02.2016	Freie Wähler Erzgebirge Kreistagsfraktion	FWE 1		Grundsätzliches	Bei der Bahnreform wurden die Regionalisierungsmittel des Bundes zur Bestellung von Nahverkehrsleistungen Schienenpersonennahverkehr SPNV über die Länder an die Aufgabenträger (hier Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen - ZVMS) zur Bestellung von SPNV-Leistungen ausgereicht. In der Praxis der letzten Jahre wird ein nicht unbeachtlicher Teil vom Freistaat Sachsen für andere Zwecke als für die Bestellung von SPNV abgezweigt; auch der ZVMS gibt einen Teil der zugewiesenen Regionalisierungsmittel nicht nur für die Bestellung von SPNV-Leistungen auf der Schiene aus.	Kenntnisnahme		Die Verteilung der Regionalisierungsmittel ist nicht Bestandteil des NVP.
443	15.02.2016	Freie Wähler Erzgebirge Kreistagsfraktion	FWE 2	Seite 90 ff	Allgemeine Rahmenbedingungen Abschnitt 5 - Finanzierung	Zu Recht wird im Kapitel 6 Finanzierung, Seite 90, festgestellt, dass auch Projekte aufzugeben sind, wenn die Finanzierungsausstattung nicht mehr gegeben sein sollte. Die bis 2020 in NVP enthaltenen Projekte, die auch einen gewissen Anarbeitungsstand und Baurecht haben, scheinen uns finanzierbar, denn der VMS hat 2015 gegenüber 2014 8% mehr Regionalisierungsmittel dauerhaft erhalten. Die Fortführung der nach 2020 geplanten Projekte Stufe 3 und 4, Chemnitzer Modell, sollte man bis 2020 auf Eis legen (betrifft auch Planung) oder ganz aufgeben. Aber auch eine Vielzahl von Investitionszuschüssen außerhalb des SPNV ist grundsätzlich zu überdenken. Der ZVMS ist hier bereits auf einem modernen Niveau. Bei allem Verständnis, dass Ingenieurbüros auch leben wollen - wir brauchen keine neuen Studien und Untersuchungen. Es sollte - wie bereits oben angeführt - im Teil A NVP der Grundsatz aufgenommen werden, dass bei stagnierender oder sinkender Finanzausstattung die Regionalisierungsmittel vorrangig auf die Bestellung von SPNV auf der Schiene konzentriert werden. Dies ist keine Kritik an der bisherigen Verbandsphilosophie - bei ausreichenden Regionalisierungsmitteln des Bundes - bis zum heutigen Zeitpunkt. Wenn aber die Regionalisierungsmittel unter das Niveau von 2014 (vor Anstieg 8%) absinken- das ist nach 2020 oder bereits etwas vorher zu erwarten - muss die Verbandsphilosophie vom Grundsatz her korrigiert werden. Nur die Abbestellung von SPNV im Erzgebirge im Blick zu haben, ist zu kurz gedacht.	Kenntnisnahme	s. SV ANA 1	Die vom ZVMS nicht für die Bestellung von SPNV-Leistungen verwendeten Mittel werden überwiegend für notwendige und verkehrlich sinnvolle Investitionen zur Verbesserung der Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des SPNV verwendet.
444	15.02.2016	Freie Wähler Erzgebirge Kreistagsfraktion	FWE 3	Seite 78	Allgemeine Rahmenbedingungen Abschnitt d - Ralunenplanung S. 78 oben Absätze 1 und 2 zu den "Strecken ins Erzgebirge" im Einzelnen	Selbst bei sinkender Zuweisung von Regionalisierungsmitteln an den ZVMS muss der Primat des ZVMS darin bestehen, die Mittelvorrangigkeit für die Bestellung und damit den dauerhaften Erhalt von SPNV einzusetzen. Auf Seite 78 oben steht eine verknappte Drohung eines vollständigen Bahnersatzverkehrs im Erzgebirgsnetz mittelfristig in den nächsten Jahren einzuführen (vgl. "Konzept zur verkehrsträgerübergreifenden Angebotsfortschreibung mit ergänzenden Untersuchungen", "Darin wurden in den Szenarien "effizienter Mittel Einsatz", "Mittelkürzung" und "Abstellkonzept" die mögliche zukünftige Entwicklung für einzelne SPNV-Relationen und die Konsequenzen für den Busverkehr untersucht.") Diese Formulierung muss entsprechend relativiert werden und ist auch der Laufzeit des Nahverkehrsplanes 2016 - 2020 anzupassen. Diese beiden Absätze sind vermutlich in letzter Sekunde in den Entwurf des NPV, Teil A aufgenommen worden. Sie sollen wahrscheinlich die beschriebenen Optionen in der nun erfolgten Neuausschreibung "Dieselnetz Erzgebirge" decken (2,0 bis 0,5 Mio. km/a, kürzere Laufzeiten auf einzelnen Strecken bis 2024).	ja	Die Passage wird dahingehend umformuliert, dass auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen wird. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.
445	15.02.2016	Freie Wähler Erzgebirge Kreistagsfraktion	FWE 4		Allgemeine Rahmenbedingungen Abschnitt d - Ralunenplanung S. 78 oben Absätze 1 und 2 zu den "Strecken ins Erzgebirge" im Einzelnen	Vom Kreistag haben genau die Präsentationen des VMS in den beiden Technischen Ausschüssen im Jahr 2015 zu den Korridoruntersuchungen (vgl. "Konzept zur verkehrsträgerübergreifenden Angebotsfortschreibung mit ergänzenden Untersuchungen") verfolgt. Das Fazit der Untersuchungen aus Sicht des VMS in diesem Technischen Ausschuss war: Zwickau - Johann georgenstadt : Status quo Chemnitz - Bärenstein - Chemnitz - Annaberg-Buchholz Bahnhof Süd Status quo und schließen einer Taktlücke Montag bis Freitag - Annaberg-Buchholz Süd - Cranzahl nur noch in Bedienung zu den Anschlüssen der Fichtelbergbahn - Cranzahl - Bärenstein (Weipert) keine Bestellung durch VMS Chemnitz - Olbernhau Status quo  Chemnitz - Aue nach Auslaufen des Verkehrsvertrages mit der Erzgebirgsbahn 12/2017 Entscheidung zum Streckenabschnitt Thalheim (Zwönitz) - Aue notwendig, da Rest zu Chemnitzer Modell umgebaut wird.	ja	Die Passage wird dahingehend umformuliert, dass auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen wird. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.
446	15.02.2016	Freie Wähler Erzgebirge Kreistagsfraktion	FWE 5		Vergleich der Erzgebirgsstrecken mit anderen geringer ausgelasteten Strecken im VMS Verbandsgebiet	Wenn als Bewertungskriterium für die Auslastung der Eisenbahnstrecken die Einheit Personenkilometer pro Streckenkilometer und Jahr bewertet wird, dann fällt auf, dass einige Erzgebirgsstrecken eine bessere Auslastung aufweisen als beispielsweise die Strecke Chemnitz - Riesa. Diese ist aber bis zum Jahr 2030 fest durch den VMS bestellt (Elektronetz Mittelsachsen). Es kann nicht sein, dass die Erzgebirgsstrecken - nur weil sie als letzte ausgeschrieben wurden - nun auf der Streichliste stehen, während ähnlich ausgelastete Strecken in Mittelsachsen eine dauerhafte Bestellung in früheren Ausschreibungen erhalten haben.	ja	Die Passage wird dahingehend umformuliert, dass auf die - vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung - vom VMS vorgesehene Erstellung eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet verwiesen wird. Da dies vorrangig durch die finanziellen Rahmenbedingungen initiiert ist, erscheint die entsprechenden Textpassage nicht im Teil SPNV-Konzeption, sondern im Kapitel Finanzierung.	VMS erstellt im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Bus bzw. PlusBus wird als Alternative in Betracht gezogen. Änderung der Formulierung und Verschiebung in das Kapitel Finanzierung in Abstimmung mit VMS, Hr. Korda.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
447	15.02.2016	Freie Wähler Erzgebirge Kreistagsfraktion	FWE 6		Erzgebirgsbahn Abschnitt Aue-Thalheim	Das Gebiet des Städteverbundes Silberberg ist von der Nichtausschreibung auf dem Teilabschnitt Zwönitz-Aue ab dem 10.12.2017 betroffen. Im o.g. Städteverbund stellt die FWE aktuell 3 Bürgermeister. Mit der Nichtausschreibung des o.g. Streckenabschnittes kommt es praktisch nach dem 10.12.2017 zur Einstellung des Zugverkehrs, obwohl heute im Nahverkehrsplan Teil A Seite 78/79 vorgesehene Voruntersuchungen noch gar nicht geklärt sind. Zu klären ist: a) Chemnitzer Modell nur bis Thalheim oder Verlängerung bis Zwönitz b) weiterhin Eisenbahnverkehr zwischen Aue und Thalheim/Zwönitz oder Busersatzverkehr auf Plus-Bus-Linien oder Kombination SPNV auf der Schiene mit Bahnersatzverkehr Bus.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwönitz bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.
448	15.02.2016	Freie Wähler Erzgebirge Kreistagsfraktion	FWE 7			Dabei ist zu beachten, dass jetzt bereits jede 2te Stunde als Bahnersatzverkehr im Busfahrplan verankert ist und der Zugverkehr zwischen Aue und Thalheim im Zweistundentakt erfolgt.	Kenntnisnahme		
449	15.02.2016	Freie Wähler Erzgebirge Kreistagsfraktion	FWE 8			Weiterhin ist heute noch gar nicht bekannt, über welche Regionalisierungsmittel der VMS ab 2018 bis 2022 verfügt, da das Bundesgesetz mit Zustimmung Bundesrat, in welchem die Regionalisierungsmittel des Bundes auf die Bundesländer bis 2031 verteilt werden, bis heute nicht existiert. Deshalb ist die Aussage, dass langfristig die Bestellung Aue-Zwönitz nicht gesichert ist, zumindest heute zu hinterfragen. Auch spielt der mit dem VMS abgeschlossene Bau- und Finanzierungsvertrag zum Streckennetz der Erzgebirgsbahn eine Rolle. Dieser regelt die Nutzung des Streckennetzes der Erzgebirgsbahn durch den VMS bis 2022/23. Sollte der Eisenbahnverkehr 2018-2022/23 im Abschnitt Aue-Thalheim nicht erfolgen, könnten Sanktionen gegenüber dem VMS greifen. Sollte das tatsächlich so sein, müssten Nutzen und Schaden im VMS abgewogen werden. Die Kreisräte des Erzgebirgskreises haben im Technischen Ausschuss über die Existenz des Bau und Finanzierungsvertrages bisher nichts erfahren und wurden erst von den CDU/SPD Landtagsabgeordneten über die Existenz o.g. Vertrages informiert. Außerdem ist zu klären, ob nach 12/2017 ein besonderes Zugangebot zu den Heimspielen des FCE im Stadion Aue durch den VMS zum Haltepunkt Stadion Aue bestellt wird.	Kenntnisnahme		
450	15.02.2016	Freie Wähler Erzgebirge Kreistagsfraktion	FWE 9		Chemnitzer Modell	Der Ausbau des Chemnitzer Modells in den Stufen Chemnitz-Thalheim/Zwönitz sowie Stollberg-Oelsnitz hat bereits Baurecht, scheint finanziell gesichert und wird im Zeitraum 2016-2020 realisiert. Diesen o.g. Ausbau tragend die Freien Wähler Erzgebirge mit. Hingegen erscheinen die erst nach 2020 geplanten Großprojekte Chemnitz-Limbach-Oberfrohna und Chemnitz-Niederwiesa aus heutiger Sicht finanziell nicht gesichert. Insbesondere betrifft das die zusätzliche SPNV-Bestellung aus Regionalisierungsmitteln nach 2020. Es kann nicht angehen, nach 2020 die Erzgebirgsbahn zu opfern, um zusätzliche Straßenbahnkilometer als Fahrleistung zu bestellen.	Kenntnisnahme		
451	08.03.2016	vci	vci 2		Tab. 3 / 6 / Abb 4	Gültigkeitszeitraum der Daten nicht ersichtlich	ja	Ergänzung Tab/Abb-Überschrift "(Stand 2015)"	
452	15.02.2016	Regionalbus Leipzig	RBL 1		Einfahrende Linien	Abschließend möchten wir Ihnen mitteilen, dass unsere Linie 629 Dürreitzschen - Leipzig — Böhlen — Tannord — Zschadraß — Colditz nicht mehr im Gebiet des ZVMS verkehrt and demnach für Ihre Unterlagen nicht mehr zutreffend ist.	ja	MSN geändert; im Text Teil A Pkt. 1.4.5 Übersicht: --> Linie 629 LL gelöscht	Laut Karte des MDV verkehrt 629 im LK MSN; Fahrplaninformationen nur LK Leipzig -> Änderung wurde vorgenommen
453	15.02.2016	GV Mulda/ Sa.	Mulda 4			Im TED Tenders ist nachstehend aufgeführtes zu lesen: "Dienstleistungen — 452367 — 2015 vom 23.12.15 unter VI.3) Zusätzliche Angaben Zu Abschnitt 11.1.5.) Beschreibung des Auftrags oder Beschaffungsvorhabens: Die vorliegende zu vergebenden Leistungen umfassen nicht die in der Vorinformation vom 23.07.2014 genannten optionalen Leistungen auf der Linie Freiberg — Holzhau (heutige Bezeichnung: „RB 83“). Die Leistungen auf der Linie Freiberg — Holzhau werden gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt in einem gesonderten Vergabeverfahren vergeben." Wie ist die wörtliche Aussage: „gegebenenfalls“ zu interpretieren? Ich bitte hier um eine klare Antwort!	nein		Die Linie RB 83 Freiberg - Holzhau ist Bestandteil des SPNV-Konzeptes (vgl. Seite 78, Tabelle 15). Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden alle SPNV-Leistungen entsprechend bewertet.
454	23.02.2016	Gemeinderat Thermalbad Wiesenbad	Gem.-rat Wiesenbad 1		SPNV KBS 517 C-ANA-Cranzahl	Der Gemeinderat der Gemeinde Thermalbad Wiesenbad fordert in seiner öffentlichen Sitzung am 23.02.2016 den Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) auf, in der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes klare und geeignete Festlegungen zur weiteren aktiven Bewirtschaftung der Bahnlinie Chemnitz - Annaberg-Buchholz -Cranzahl zu verankern und den Bahnbetrieb dauerhaft, auch über den Geltungszeitraum der 3. Fortschreibung hinaus, aufrecht zu erhalten.	nein		Die Linie Chemnitz – Annaberg-Buchholz – Cranzahl (C 17 / RB 80) ist Bestandteil des SPNV-Konzeptes (vgl. Seite 52). Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden alle SPNV-Leistungen entsprechend bewertet.
455	11.02.2016	Autor_WG	Autor_WG 1	A	Erzgebirgsbahn	Allg. Erzgebirgsbahnerhaltungfax mit dem folgenden Zusatz:  hiermit bitte ich um eine kurze schriftliche Mitteilung, wie man ab 01.01.2018 nach evtl. geplanter Einstellung der Bahnstrecke zwischen Aue und Thalheim von Zwönitz nach Thalheim kommen soll? Wird evtl. die Buslinie zwischen Zwönitz und Thalheim erweitert? Desweiteren möchte ich gern wissen, wieviel Zeit die künftige Bahnstrecke von Thalheim nach Chemnitz/Hbf. in Anspruch nehmen wird.	ja		Für den den zukünftigen Betrieb zwischen Thalheim und Aue werden drei Varianten untersucht Neben der Variante mit einer Weiterführung der Züge bis Aue gibt es zwei weitere Varianten mit einem Umstieg zwischen Zug und Bus in Thalheim bzw. in Zwönitz. Bei den beiden letzten Varianten wird eine umsteigefreie Verbindung zwischen Chemnitz und Aue über eine Schnellbuslinie über die Autobahn A 72 weiterhin sichergestellt, wobei sich die Fahrzeit gegenüber der Bahn von etwas über einer Stunde auf etwa 45 bis 50 Minuten mit dem Schnellbus verkürzen würde. Für die Erschließung des Bereiches zwischen Thalheim beziehungsweise Zwönitz und Aue sehen die Planungsvarianten mit einer teilweisen Umstellung von Bahn auf Bus eine Regionalbuslinie zwischen Thalheim beziehungsweise Zwönitz und Aue vor, welche am jeweiligen Endpunkt mit den Zügen des Chemnitzer Modells von und nach Chemnitz verknüpft werden.  Als Fahrzeit zwischen Thalheim und Chemnitz Hbf. mit Führung über die Chemnitzer Zentralhaltestelle sind ca. 50 Minuten geplant.
456	14.02.2016	Autor_HA	Autor_HA 1	A	SPNV Chemnitz - Cranzahl	mit großer Bestürzung habe ich von der "Streichliste" von Nahverkehrszügen in unserer Region gelesen, speziell die Strecke Chemnitz - Cranzahl liegt mir dabei am Herzen. Es sollten doch folgende Überlegungen berücksichtigt und beachtet werden: 1. Schülerverkehr zwischen dem Raum Thermalbad Wiesenbad und Sehna (nur als Beispiel) 2. Zubringerfunktion für die Fichtelbergbahn 3. teilweise einzige Möglichkeit für Bürger in die Große Kreisstadt Annaberg-Buchholz zu gelangen (besonders am Wochenende und in den Ferien) 4. von Chemnitz Zubringer zur Standseilbahn Augustsburg 5. von Touristen sehr gern genutzte Strecke ins Erzgebirge	nein		Die Linie Chemnitz – Annaberg-Buchholz – Cranzahl (C 17 / RB 80) ist Bestandteil des SPNV-Konzeptes (vgl. Seite 52). Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden alle SPNV-Leistungen entsprechend bewertet.

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopse Anhörung  
Teil A VMS

## Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
457	14.02.2016	Autor_HA	Autor_HA 2	A	Schülerverkehr	<p>Seit zwei Jahren wird beim Schienenverkehr immer mehr ein gekürzt sodass die Wege für die Kinder immer länger und unsicherer werden. Früh müssen sie nun am Unteren Bahnhof in Annaberg in den Bus umsteigen. In der Hoffnung das jedes Verkehrsmittel pünktlich fährt, sonst sind sie auf sich gestellt. Nachmittags sind Züge entfallen oder so verlegt worden das es kaum noch möglich ist nicht erst am späten Nachmittag heim zu kommen. Leider fahren die Schulbusse auch so, dass ein Anschlussbus schon weg ist. Meist handelt es sich hierbei um Minuten! Ich habe zum vergangenen Fahrplanwechsel vergeblich versucht etwas für die Kinder zu erreichen. Sowohl bei der Erzgebirgsbahn wie auch beim Landratsamt Annaberg. Niemand war für mein Anliegen zuständig.</p> <p>Es können doch nicht alle kleinen Ortschaften von der Außenwelt abgeschnitten werden. Es gibt genug Bürger die auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind. Gerade wo Sachsen immer "älter" wird. Unsere Rentner wollen nicht nur in der Schulzeit in die Stadt zum Einkaufen. Nicht jeder besitzt ein Auto oder Führerschein. Es ist wesentlich attraktiver mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Chemnitz in die City zu fahren oder nach Dresden. Parkplatzsuche entfällt!</p> <p>Dies sind nur einige Überlegungen. Ich bitte Sie daher, dafür zu sorgen, dass diese Strecke nicht dem Rotstift zum Opfer fällt, auch nicht ansatzweise.</p>	Kenntnisnahme		
458	11.02.2016				1.1.1. Abs. 4 Satz 3: "Die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen wird im NVP berücksichtigt."	Diesen Punkten wird mit der Nichtaufnahme der derzeitigen RB80(Chemnitz-Cranzahl (- Bärenstein Weipert)), RB81 (Chemnitz - Olbernhau-Grünthal), RB89 (Abschnitt Chemnitz-Thalheim, bis zum Beginn des Ausbaus zur C18) sowie RB89 (Abschnitt Thalheim - Aue) in die Tabelle 15 Regionale Erschließungslinien nicht entsprochen.	Kenntnisnahme		
459	11.02.2016				3. Abschnitt Barrierefreiheit: "Der Verkehrsverbund und die Aufgabenträger bekennen sich zur Barrierefreiheit, den Inhalten der entsprechenden Gesetzesnovelle und deren Umsetzung." 3.2 Abschnitt Gesellschaftliche und soziale Perspektive Abs.2: "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 novellierte Vorschrift des § 8 Abs. 3 S. 3 PBefG beinhaltet, daß die NVP der Aufgabenträger die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen haben, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine " vollständige Barrierefreiheit" zu erreichen. Wie im NVPberechtigt angemerkt, ist die "vollständige Barrierefreiheit" schwer exakt definierbar und für den VMS auch nicht ohne weiteres in allen Belangen bis zum genannten Termin umsetzbar. Die Erzgebirgsbahn besitzt 68 Betriebsstellen, davon sind 41 barrierefrei. Die ausschließlich eingesetzten Triebwagen der Baureihe 642 ermöglichen durch Ihre Einstiegshöhe in Zusammenhang mit den vorhandenen Bahnsteighöhen und den am Triebfahrzeug vorhandenen ausfahrbaren Rampen einen niveaugleichen Eintritt in die Fahrzeuge. Es kann also bei 60,3% aller Haltestellen von Barrierefreiheit ausgegangen werden.	Kenntnisnahme		
460	11.02.2016					Die genannten in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen umfassen gemäß NVP-Abbildung 10 neben den üblicherweise mit einer solchen Beschreibung in Verbindung gebrachten gehbehinderten oder rollstuhlnutzenden Menschen im engeren Sinne auch ausdrücklich Fahrgäste mit Gepäck, Kinderwagen, Fahrrädern usw. im weiteren Sinne. Würden die Bahnstrecken RB80/81/89 zugunsten eines dann durchzuführenden Busverkehrs aufgegeben, so ist gemäß 4.4.6.3. Übersicht Anforderungsbereich Fahrzeuge für lediglich die Hälfte der Fahrten 100% Niederflrigkeit sowie Platzkapazität für mindestens zwei Rollstühle / Kinderwagen vorgeschrieben. Die RVE als dann anzunehmender Betreiber besitzt derzeit 264 Fahrzeuge, davon werden auf der Website der RVE allein 45 der Kategorien Kombibus und Reisebus aufgeführt, welche diesen Anforderungen überhaupt nicht entsprechen.	Kenntnisnahme		Vor dem Hintergrund der ungeklärten Höhe zur Verfügung stehender Regionalisierungsmittel zur SPNV-Leistungsbestellung erstellt der VMS im Ergebnis eines detaillierten Gutachtens zur SPNV-Entwicklung bis 2030 im Verbandsgebiet eine Prioritätenliste der SPNV-Strecken. Dabei werden auch Varianten mit einem auf einen 1-Stunden-Takt erweiterten Angebot zwischen Thalheim und Zwickau bzw. Aue sowie mit Bus bzw. PlusBus als Alternative untersucht.  Eine etwaige ÖSPV-Verbindung hat ebenfalls den Standard barrierefrei zu sein.
461	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 1	A - Einwand 1		Im Teil B-II dieses NVP unter Tabelle 14 wird für den Fahrzeugpark der RVE ein Durchschnittsalter von 10,23 Jahren bei maximal zulässigen 12 Jahren angegeben, weiterhin sind lediglich 116 der 264 Busse als barrierefrei eingestuft. Tabelle 17 in Teil B-II dieses NVP klärt zudem explizit, daß die Busflotte der RVE zwar zu 100% mit Kinderwagenstellplatz (Einzahl!) ausgerüstet sei, Rollstuhlplätze werden jedoch gar nicht ausgewiesen und auch nicht, wie bei den privaten Busunternehmen im Erzgebirgskreis, mit " keine Angabe" gekennzeichnet, sind diese dann wohl nicht vorhanden? Ebenfalls darf nicht außer acht gelassen werden, daß sämtlich Triebwagen der Erzgebirgsbahn mit automatischer Fahrtzielansage ausgerüstet sind, jedoch nur 59% der Busse der RVE. Aus Vorstehendem wie auch aus Teil B-II dieses NVP 3.3. Abs. 1 und 2 ergibt sich nicht nur ein enormer Nachholbedarf, sondern auch, daß die in 4.4.6.3 genannten Mindestanforderungen an die Durchführung von ÖPSV-Leistungen für den VMS durch die RVE wenn überhaupt nur mit Mühe erreicht werden! Dieser Umstand darf keinesfalls durch die Einstellung von Bahnlinien und die damit einhergehende Beschaffung entsprechender Busse zur Verkehrsübernahme mit Hilfe entsprechender Sonderzuweisungen ausgenutzt werden. Die vorhandenen Busse mit Kneeling, welche niederflurig und mit Kinderwagenstellplatz ausgerüstet sind, gestatten mangels ausreichender Haltestellenausstattung mit ausreichenden Bordhöhen (siehe dazu auch 4.6.2.3.) ebenfalls nur in ausgewählten Fällen einen barrierefreien Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge. Aus vorgenanntem ergibt sich also insgesamt eine Verschlechterung des barrierefreien Gehereits in Bussen insbesondere die Fahrraumtiefe allein aus Platzgründen nur eingeschränkt möglich, welche gerade auf touristisch frequentierten Abschnitten der Erzgebirgsbahnstrecken durch streckenparallel verlaufende Fahrradrouten eine nicht unerhebliche Rolle spielt. Weiterhin sind nach eigenem Erleben in den Fahrzeugen der Erzgebirgsbahn die dort reichlich vorhandenen Stellplätze für Kinderwagen etc. nicht selten "ausgebucht", bei entsprechender Frequentierung der ersatzweise angedachten Busse ist also eine Mitnahme aller Fahrgäste mit Mobilitätseinschränkung selbst bei anforderungsgerechten Fahrzeugen nicht durchgängig möglich. Insgesamt ergibt sich damit, daß eine Umstellung der Bahnstrecken ins Erzgebirge auf Busbetrieb nicht im Sinne des PBefG ist, da sich im Streckeneinzugsgebiet sogar eine deutliche Verschlechterung der Verhältnisse einstellen wird. Der VMS folgt damit im NVP nicht seiner Pflicht, das Ziel zu verfolgen, bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, siehe dazu auch 4.1.1. Abschnitt Begriffsdefinition und Reichweite Abs. 2	Kenntnisnahme		
462	11.02.2016						Kenntnisnahme		
463	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 2	A - Einwand 2	1.1.3 Abs. 2 Satz 3a: "	Im Vordergrund stehen der Erhalt der Infrastruktur..." Vorgenannter Teilsatz steht die Bahnstrecken ins Erzgebirge betreffend vollkommen im Einklang mit dem LEP 2013 Z 3.4.5, Z 3.4.7 und deren Begründungen, der LEP 2013 ist gemäß 1.1.2 eine Grundlage dieses NVP.	Kenntnisnahme		
464	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 3	A - Einwand 2	Ergänzt wird dieser Teilsatz zudem mit 1.4.1.1 Absatz 1:	"Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist das Rückgrat des ÖPNV im NVR Chemnitz/Zwickau. Er übernimmt überwiegend zentrenverbindende Funktionen." Dies folgt dem ÖPNVG §2 Abs. 4: "Schienengebundene Verkehrsleistungen sollen als Grundangebot ausgestaltet und die übrigen Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs darauf ausgerichtet werden."	Kenntnisnahme		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopse Anhörung  
Teil A VMS

## Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
465	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 4	A - Einwand 2	Weiterhin wird in 1.1.3 Abs. 3 geäußert:	"Das "Chemnitzer Modell" und die Elektrifizierung der Strecke Leipzig-Chemnitz sind zukünftige Investitionsschwerpunkte des Freistaates Sachsen im Einzugsgebiet des VMS." Dies entspricht dem LVP Sachsen 2025 Seite 51 Absatz 3 Satz 1, wo ebenfalls analog zum LEP 2013 ohne jede Einschränkung der weitere Ausbau des Chemnitzer Modells festgelegt ist. Der LVP Sachsen 2025 ist zudem nach 1.1.3 letzter Absatz ausdrücklich eine weitere Grundlage dieses NVP.	Kenntnisnahme		
466	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 5	A - Einwand 2	Unter 3.1. Abschnitt Telematik Abs. 2 heißt es	Der Ausbau des verbundweiten Telematiksystems erfolgt fortlaufend. Anstehende Projektschritte sind die Fahrzeugausrüstung der CVAG sowie der City-Bahn Chemnitz sowie die Schaffung von Schnittstellen zu den Leitsystemen der Erzgebirgsbahn und der Vogtlandbahn. Zukünftig wird es möglich sein, die Anschlüsse zwischen Eisenbahnen und dem Busverkehr im Verbundgebiet sicherer zu gestalten. Mit dem VKS VMS wird die Voraussetzung für den Aufbau dynamischer Fahrgastinformationsanlagen an Haltestellen und für eine automatische Anschlußsicherung geschaffen." Hier wird ebenfalls sinnentsprechend allen vorstehenden Punkten von einem weiteren Ausbau der Beziehungen zur Erzgebirgsbahn gesprochen.	Kenntnisnahme		
467	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 6	A - Einwand 2	3.2. Abschnitt Gesellschaftliche und soziale Perspektive	Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 Satz 1: "Die gesellschaftlichen Herausforderungen bei der Gestaltung eines nachhaltigen ÖPNV-Angebots liegen in der Bereitstellung eines adäquaten Angebots für alle Einwohner des NVRs." und "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." Wiederum wird ausdrücklich in diesem NVP von einer weiteren Umsetzung des Chemnitzer Modells, zu dem die RB80/81/89 in Stufe 3 mit Ausnahme der Angabe weiteren Prüfbedarfs für die RB89 Abschnitt Thalheim - Zwönitz - Aue vollständig gehören sollen, ausgegangen. Ebenfalls sei ausdrücklich auf den Teilsatz "...Bereitstellung eines adäquaten Angebots für alle Einwohner..." hingewiesen.	Kenntnisnahme		
468	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 7	A - Einwand 2	3.2 Abschnitt Ökologische Perspektive Abs. 1	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." Hier sprechen Schlagworte wie "Flächenverbrauch" oder "Beeinträchtigung des Naturraumpotenzials durch Zerschneidung der Landschaft" ebenfalls ganz klar für einen bevorzugten Einsatz des Transportsystems Eisenbahn, von den energetischen Vorteilen der Bahn ganz zu schweigen.	Kenntnisnahme		
469	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 8	A - Einwand 2	4.2 Abs.1 und 2	Nicht alle regional bedeutsamen Orte und Ziele im VMS-Gebiet sowie in angrenzenden Verkehrsräumen können durch den SPN erreicht bzw. miteinander verbunden werden. Dabei spielen u. a. die besonderen topographischen Verhältnisse des Mittelgebirges eine nicht vernachlässigbare Rolle. Um die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV zu sichern, wird in Ergänzung des SPN ein Plusbus-Netz entwickelt und implementiert. " Es kommt also ein weiteres Mal zum Ausdruck, daß der SPN die Basis des ÖPNV-Angebotes darzustellen hat. Die RB80/81 und R89 (mit der bereits genannten Einschränkung) sind zudem Bestandteil des SPN-Zielkonzeptes dieses NVP gemäß 4.4.1.1	Kenntnisnahme		
470	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 9	A - Einwand 2	4.5.1. Abs. 2 und 3	Erholungsschwerpunkte in einem zumutbaren Zeitaufwand erreichbar sind. Dazu ist der ÖPNV im Bereich der Achsen auszubauen. Im Einzugsbereich des SPN soll durch diesen, die Verbindung innerhalb der Verkehrsachsen und zu den zentralen Orten bevorzugt realisiert werden. Die Umsetzung des umsteigefreien Stadt-Umland-Verkehrs der regionalen Stadtbahn nach dem "Chemnitzer Modell" ist entsprechend fachlichem Entwicklungsplan Verkehr einschließlich der weiteren Anbindungen fortzuführen." Innerhalb dieses NVP wird also an vielen Stellen, ebenso wie in den übergeordnet gültigen und verbindlichen LEP 2013, LVP Sachsen 2025 sowie ÖPNVG grundsätzlich der Schwerpunkt sowie die gesamte Ausrichtung des ÖPNV am SPN vorgeschrieben. Diesen Punkten wird mit der Nichtaufnahme der derzeitigen RB80 (Chemnitz-Cranzahl (-Bärenstein Weipert)), RB81 (Chemnitz - Olbernhau-Grünthal), RB89 (Abschnitt Chemnitz-Thalheim, bis zum Beginn des Ausbaus zur C18) sowie RB89 (Abschnitt Thalheim - Aue) in die Tabelle 15 Regionale Erschließungslinien sowie 4.5.6 Abs.2 (Seite 78) definitiv nicht entsprochen. Aufgrund der eindeutigen Vorgaben des übergeordneten Rahmens dieses NVP und der extremen Widersprüchlichkeit zu allen anderen einschlägigen Punkten innerhalb dieses NVP kann 4.5.6 Abs. 2 und 3 nicht im NVP verbleiben. Ebenso ist die Tabelle 15 entsprechend zu korrigieren. Seit mindestens dem 23.11.2012 anlässlich der Verbandsversammlung des ZVMS sind Unsicherheiten hinsichtlich der zukünftigen Finanzierung des ÖPNV den zuständigen Gremien bekannt. Spätestens seit dem 02.10.2014 sind zudem durch den Beschluß der Verkehrsministerkonferenz mit dem sogenannten "Kieler Schlüssel" genauere Einzelheiten bekannt. Weiterhin benennt die ÖPNVFinVO unter §2 Abs. 2 Satz 1 ganz eindeutig den Bewertungsmaßstab für die Auslastung von Eisenbahnstrecken durch die Einheit "Pkm/Str.km und Jahr", wobei für eine Förderfähigkeit bei (Aus-)Bau von SPNV-Strecken ein Wert von mindestens 300000 Pkm/Str.km und Jahr in dem der Antragstellung vorausgehenden Kalenderjahr zu erreichen ist, ein Wert, der übrigens neben Teilstrecken des EMS nur noch von der Linie CBI erreicht wird. Den Verkehrsverbänden wird durch die ÖPNVFinVO in Anlage 3 eine Reihe von Strecken hinsichtlich der mindestens zu bestellenden Verkehrsleistungen vorgeschrieben. Dies betrifft im Bereich des VMS die Strecken Dresden - Hof, Chemnitz - Leipzig, Leipzig- Zwickau und Chemnitz - Gera.	nein		Die Linien RB 80, RB 81 und RB 89 sollen schrittweise in das Chemnitzer Modell integriert werden und sind deshalb - wie die anderen Linien des Chemnitzer Modells auch - unter der Linienkategorie "S-Bahn- und S-Bahn-ähnliche Linien" aufgeführt (siehe Seite 52 oben).
471	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 10	A - Einwand 3	1.1.3 Abs.12 Satz 1: "Die Busförderung soll mindestens auf bisherigem Niveau fortgesetzt werden."	Unsicherheiten hinsichtlich der zukünftigen Finanzierung des ÖPNV den zuständigen Gremien bekannt. Spätestens seit dem 02.10.2014 sind zudem durch den Beschluß der Verkehrsministerkonferenz mit dem sogenannten "Kieler Schlüssel" genauere Einzelheiten bekannt. Weiterhin benennt die ÖPNVFinVO unter §2 Abs. 2 Satz 1 ganz eindeutig den Bewertungsmaßstab für die Auslastung von Eisenbahnstrecken durch die Einheit "Pkm/Str.km und Jahr", wobei für eine Förderfähigkeit bei (Aus-)Bau von SPNV-Strecken ein Wert von mindestens 300000 Pkm/Str.km und Jahr in dem der Antragstellung vorausgehenden Kalenderjahr zu erreichen ist, ein Wert, der übrigens neben Teilstrecken des EMS nur noch von der Linie CBI erreicht wird. Den Verkehrsverbänden wird durch die ÖPNVFinVO in Anlage 3 eine Reihe von Strecken hinsichtlich der mindestens zu bestellenden Verkehrsleistungen vorgeschrieben. Dies betrifft im Bereich des VMS die Strecken Dresden - Hof, Chemnitz - Leipzig, Leipzig- Zwickau und Chemnitz - Gera.	Kenntnisnahme		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
 3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
 Synopse Anhörung  
 Teil A VMS

Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
472	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 11	A - Einwand 3		Dementsprechend sind mit Vertragsbeginn 12.06.2016/ Vertragsende 14.12.2030 das EMSmit den Linien RE3, RE9, RB30 und zusätzlich die RB45 an die Transdev vergeben worden. Weiterhin aber hat der ZVMS in Zusammenarbeit mit dem ZVNLmit Vertragsbeginn 12.06.2016/ Vertragsende 13.12.2025 auch die nicht zwingend durch die ÖPNVFinVO vorgeschriebene Linie R6 Leipzig- Döbeln an die Transdev vergeben, wobei die dafür erforderlichen Fahrzeuge von der Alpha Trains Europa GmbH gemietet werden, die R6 ist wochentags generell im Stundentakt zu betreiben, auf dem Abschnitt Leipzig-Grimma sogar noch weiter verdichtet. Der Fahrzeugmietvertrag ist bereits im Sommer 2015 vergeben worden. Die Streckenauslastung der R6 beträgt allerdings im Jahre 2014, wo sie noch als RB10 auf kompletter Länge zwischen Leipzig und Meißen betrieben wurde, nur 79407 Pkm/Str.km und Jahr. Die Streckenauslastung der R6 / RB10 ist dabei im Vergleich 2008 zu 2014 um 49% zurückgegangen. Zum Vergleich dazu beträgt die Streckenauslastung der Zschopautalbahn mit Stand 2014155903 Pkm/Str.km und Jahr, die der Flöhatalbahn mit Stand 2014 140108 Pkm/Str.km und Jahr, zwischen 2008 und 2014 ist der Verkehr auf der Zschopautalbahn dabei um 29%, der der Flöhatalbahn um 14% gestiegen bei gleichzeitigem Bevölkerungsrückgang um 5.7% im Erzgebirgskreis.	Kenntnisnahme		
473	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 12	A - Einwand 3		Unter den RB / CB - Linien stellen die 29% der Zschopautalbahn nach der allerdings sehr gering ausgelasteten RB37 (ebenfalls Erzgebirgsbahn) mit 46876 Pkm/Str.km und Jahr 2014 und einer Steigerung gegenüber 2008 um 71% den zweithöchsten Wert überhaupt dar! Der VMS ist also teils verpflichtet, SPNV-Strecken mit einer Mindestauslastung zu betreiben und kommt dieser Verpflichtung auch nach, teils vergibt er langfristig offenkundig weniger stark ausgelastete Strecken vor Beginn der Gültigkeit der 3. Fortschreibung des NVP, und zwar so, daß durch die vertraglich gebundene Miete der Fahrzeuge zusätzlich eine Änderung der bestellten Verkehrsleistungen entsprechend womöglich weiter sinkender Nachfrage quasi unmöglich scheint. Das Argument über eine besondere bzw. bei Bedarf bevorzugte Behandlung der die Grenzen des VMS überschreitenden ÖPNV- Linien gemäß 1.3.4 bzw. LVP Sachsen 2025 letzter Anstrich auf S.52 kann für die R6 nicht gebraucht werden, da erstens deren Fortsetzung zwischen Döbeln und Meißen ab 13.12.2015 als gebietsgrenzenüberschreitende Linie trotzdem im SPNV eingestellt werden konnte, andererseits die Zschopautalbahn mit dem Übergang nach Weipert ebenfalls grenzüberschreitend ist.	Kenntnisnahme		
474	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 13	A - Einwand 3		Aus dem Vorstehenden ergibt sich also, daß von den für den ÖPNV vorgesehenen Geldern ein nicht unerheblicher Teil bereits fest verplant ist, zumal bis hierher noch nicht einmal von den anderen offenkundig fest eingeplanten Strecken der CB usw. die Rede war. Behält man den Satz "Die Busförderung soll mindestens auf bisherigem Niveau fortgesetzt werden" bei, so ergibt sich, daß notwendige Geldeinsparungen infolge mangelnder Mittelzuweisung nur noch von ganz wenigen verbleibenden Eisenbahnstrecken komplett zu tragen sind. Dies ist erstens an sich unmöglich, da hier willkürlich Regionen benachteiligt werden. Zweitens gehen die Geldeinsparungen dadurch ausschließlich zu Lasten von Eisenbahnstrecken, welche jedoch nach den Ausführungen unter Einwand 2 gegenüber dem Busverkehr zu bevorzugen sind. Drittens ist in 3. Abschnitt Intermodalität festgehalten: " Die SPNV- und ÖSPV-Netze und -angebote werden unter Berücksichtigung ihrer vorrangigen Verbindungs- oder Flächenschließungsfunktion im Sinne der Integration des ÖPNVSystems in das Gesamtsystem Personenverkehr hierarchisch weiterentwickelt. Konkurrierende Überlagerungsverkehre sind zu untersuchen und ggf. auszuschließen." Unter hierarchisch ist die Nachordnung des ÖSPV gegenüber dem SPNV zu verstehen. Sieht man sich einmal den Liniennetzplan des VMS an, so fällt insbesondere bei den erzgebirgischen Bahnstrecken der, soweit die vorhandenen Straßen dies zulassen, unmittelbare Parallelbetrieb von Buslinien in Summe über große Abschnitte oder gar die gesamte Streckenlänge der Bahnlinien auf. Dies läßt sich interessanterweise bei der CBI nicht feststellen, für die CB2 wird unter 4.4.5 Abschnitt Chemnitzer Modell- Stufe 5: Ausbau Stollberg - Oelsitz Abs. 1 Satz 4 von einer notwendigen Anpassung des Busnetzes geschrieben, ist dies bei der Sanierung der Strecken der Erzgebirgsbahn auch so frühzeitig mit geplant und dann auch durchgeführt worden?!	Kenntnisnahme		Der ÖSPV erfüllt unterschiedliche Funktionen. Ein Parallelverkehr tritt oft in Verbindung mit der notwendigen, flächensschließenden Schülerbeförderung auf. Das Busnetz hat aber auch stellenweise Stadtverkehrscharakter. Bei der Konzeption sind grundsätzlich Erschließungslücken zu berücksichtigen und Überlagerungsverkehr zu vermeiden.
475	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 14	A - Einwand 3		Da die zu erwartende Finanzlage des ÖPNV bereits 2012 bekannt war, andererseits die Rechtslage über die Bevorzugung des SPNV gegenüber dem ÖSPV älter ist, hätte der VMS längst durch eine auch bereits in der Presse angemahnte Überarbeitung des ÖSPV-Netzes tätig werden müssen. Weiterhin wird in 1.4.3. Abs. 1 von einer Betrachtung der Überlagerungsverkehre in diesem NVPmit Verweis auf umfangliche Betrachtungen diesbezüglich in der 2. Fortschreibung des NVPabgesehen. Liest man dort allerdings unter 5.1.3 . nach, hinterläßt das Ergebnis dieser " umfangreichen Untersuchungen" einen wenig überzeugenden Eindruck. Der NVPwiderspricht sich hier zudem selbst, indem er einerseits fordert, Parallelverkehre zu untersuchen und auszuschließen und andererseits auf diese Untersuchungen ausdrücklich verzichtet. Ebenso wäre die Wirtschaftlichkeit des SPNV-Netzes durch eine Überprüfung und Korrektur der Anschlußzeiten zu Nachbarlinien zu stärken. Ein Beispiel, daß dies bisher nicht mit aller Konsequenz erfolgt ist, sind die „Anschlüsse“ zwischen der RB95 und der Buslinie 415 in Schwarzenberg . Trotz Gestaltung dieser ÖPNV-Haltestelle als Verknüpfungspunkt zwischen ÖSPV und SPNV werden Übergangszeiten von 23...40 Minuten vorgesehen und in den Busfahrplänen nächstverkehrende Zugverbindungen teilweise nicht einmal erwähnt, zudem wird dieser Bahnhof als Zugkreuzungsbahnhof genutzt, es kommen also immer gleichzeitig zwei Züge an! Keinesfalls kann aber die Busförderung bzw. der Buslinienbetrieb auf bisherigem Niveau fortgesetzt werden.	Kenntnisnahme		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
 3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
 Synopse Anhörung  
 Teil A VMS

Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
476	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 15	A - Einwand 4	3. Abschnitt 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 NVRs unterstützt." 4.5.6 Abs. 2 bis 4 einschließlich Tabelle 15: [Auf das Textzitat wird wegen dessen Umfangs verzichtet.]	vorstehende Satze unter 3. Abschnitt Standortfaktoren... finden die volle Zustimmung. Allerdings wird dem im vorliegenden Entwurf des NVPinsbesondere hinsichtlich der angedachten Einstellung der RB80 und RB81 nach 4.5.6. überhaupt nicht Rechnung getragen. Gerade die Zschopautalbahn verbindet in direkter Linie eine Reihe der wichtigsten Touristenattraktionen der gesamten Region mit Chemnitz und ist ebenfalls beliebte Route für Fahrrad- und Wandertouren, indem man eine Strecke radelt / läuft und mit der Bahn zurückfährt, siehe dazu auch Einwand 1. Wesentliche touristische Zielpunkte entlang der Strecke sind u. a.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augustusburg mit Standseilbahn und Schloß</li> <li>• Zschopau mit Schloß</li> <li>• Scharfenstein mit Schloß</li> <li>• Warm bad mit Thermalbad</li> <li>• Wolkenstein mit Schloß</li> <li>• Wiesenbad mit Thermalbad</li> <li>• Annaberg mit bedeutenden Museen und der Annenkirche sowie als Ausgangspunkt der BSGLinie...</li> <li>• Cranzahl als Spurwechselbahnhof zur Fichtelbergbahn</li> </ul> • Teil der eisenbahntouristischen beliebten Sonderfahrtrouten über die BSG-Linie nach Cranzahl / Chemnitz / teils auch Weipert und weiter bzw. in umgekehrter Richtung • grenzübergreifender Verkehr mit Teilstrecke nach Komotau ( Sommer 2016 ) Die besondere touristische Bedeutung der Zschopautalbahn kommt auch ganz klar in der mit Stand 2014 deutlich stärkeren Frequentierung der Strecke zum Wochenende zum Ausdruck. Insbesondere das Thermalbad Wiesen bad bildet auch hinsichtlich des barriere freien Reisens für oft mobilitätsbeschränkte Badegäste einen Schwerpunkt.	Kenntnisnahme		
477	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 16	A - Einwand 4		Das Betreiben der hiesigen Bahnstrecken durch Erzgebirgsbahn ist also insgesamt zu betrachten und mit einem ganz erheblichen Mehrwert für die Region verbunden. Daß diese Sichtweise auf die Erzgebirgsbahn im Sinne des NVPoder dem VMS gegenüber nicht unzulässig ist, zeigt dieser selber durch den sehr zu befürwortenden Abs. 11 von 1.1.3: "Die Erschließung einer Region als Aufgabe der Daseinsvorsorge darf nicht allein unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten bewertet werden." Es ergibt sich also auch wiederum aus den vorstehend aufgeführten Punkten, daß insbesondere eine Einstellung der RB80/81 zugunsten von Buslinien vollkommen ausgeschlossen werden muß. Weiterhin ist zur Erhaltung des hohen vorhandenen Niveaus auf eine im NVPfestgeschriebene Ausstattung mit Zugkm pro Jahr nicht unter jetzigem Stand zu achten, da andernfalls von einem Rückgang der Streckenauslastung ausgegangen werden muß.	Kenntnisnahme		
478	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 16	A - Einwand 5	4.5.6. Abs.2: „Aufgrund der in Teilen unsicheren Situation der zukünftigen Finanzierung dieser Leistungen - im Wesentlichen bedingt durch die nicht geklärte Entwicklung der Regionalisierungsmittel- sind insbesondere die Leistungen auf den Strecken ins Erzgebirge auf ihre Wirtschaftlichkeit zu hinterfragen. Hierzu liegt beim VMS seit Dezember 2014 ein Gutachten vor ("Konzept zur erkehrsträgerübergreifenden Angebotsfortschreibung mit ergänzenden Untersuchungen"). Darin wurden in den Szenarien "effizienter Mitteleinsatz", "Mittelkürzung" und „Abbestellkonzept“ die mögliche zukünftige Entwicklung für einzelne SPNV-Relationen und die Konsequenzen für den Busverkehr untersucht. Diese Ergebnisse bilden die Grundlage für die weitere Angebotsgestaltung in den betroffenen Teilräumen des ZVMS-Gebietes während der Gültigkeitsdauer dieses Nahverkehrsplanes.“	Das oben abgeleitete Gutachten wurde nach der Verhandlungssammlung des ZVMS am 23.11.2012 durch die VMS GmbH in Auftrag gegeben, um vom SMWA als unwirtschaftlich eingestufte Strecken des SPNV nachfragegerecht umgestalten zu können. Von 2002 bis 2007 wurden die Strecken der Erzgebirgsbahn einer Generalsanierung unterzogen. Nach einer Meldung der DBvom 21.02.2013 wurden bis dahin durch DB, Bund, Freistaat Sachsen und VMS 197,5 Millionen Euro investiert, wovon der Freistaat rund 70% übernommen hat. Nach den Erwartungen in die Sanierung der Strecken sollte die Anzahl der täglichen Fahrgäste auf dem Streckennetz der Erzgebirgsbahn auf 1000...2000 pro Tag und Strecke steigen. Diese Prognose wurde bereits 2008 mit 4600 Fahrgästen auf dem Netz der Erzgebirgsbahn erreicht, mittlerweile sind es 5000. Trotzdem wurden durch das SMWA die getätigten Investitionen offenkundig wieder in Frage gestellt und 2012 das genannte Gutachten veranlaßt. Davon kann man nun halten was man will, jedoch die Investition von rund 200 Millionen Euro nach so kurzer Zeit wieder vollkommen in Frage zu stellen und mit jetzigem Stand in wesentlichen Bereichen aufgeben zu wollen, klingt alles andere als sinn- und planvoll. Viel wichtiger ist in diesem Zusammenhang, daß zum 12.07.2013 der LEP 2013 nach intensiven Beratungen als verbindliche Rechtsverordnung durch die sächsische Staatsregierung beschlossen wurde. Alle weiteren Pläne, so auch der NVP, haben dem LEP zu folgen.	Kenntnisnahme		
479	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 17	A - Einwand 5		Ein von einem Ministerium gewünschtes und von einer GmbH beauftragtes Gutachten, wobei eine GmbH eine Rechtsform für eine juristische Person des Privatrechts gehörig zu den Kapitalgesellschaften darstellt (!), kann, zudem, wenn es völlig konträren Inhalts zum LEP ist, niemals vorrangig zu einer verbindlichen Rechtsordnung der Staatsregierung sein. Damit ist die Verwendung dieses 2014, also nach Beschlußfassung zum LEP und der ÖPNVFinVO, vollendeten Gutachtens als Grundlage für die Angebotsgestaltung unzulässig. Dies gilt umso mehr, als im LEP 2013 unter Z 3.4.5. die nach dem Gutachten fraglichen Bahnstrecken wörtlich als zu erhalten aufgeführt sind! Ebenso ist in diesem Zusammenhang eine Pressemitteilung des SMWA vom 18.12.2012, also bereits knapp zwei Wochen nach o. g. Versammlung, interessant. Auszugsweise lautet diese: "Die Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Sachsen wird ab 2015 neu geregelt."	Kenntnisnahme		
480	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 18	A - Einwand 5		Das Kabinett hat die neue Finanzierungsverordnung für den ÖPNV (ÖPNVFinVO) beschlossen.... "Der neue Verteilungsschlüssel ist transparent und gerecht, weil für jeden Zweckverband derselbe Maßstab gilt", so Staatsminister Morlok. ... Im Vergleich zum Entwurf werden in der neuen Verordnung vor allem die Nebenstrecken bei der Berechnung der Zuweisungen stärker gewichtet. "Diese Änderung kommt insbesondere dem ländlichen Raum mit weniger nachfragestarken Verbindungen zugute", so Staatsminister Morlok. Es scheinen hier Abstimmungsschwierigkeiten im SMWA vorgelegen zu haben, jedoch ist die Intention des SMWA aus den Äußerungen von dessen höchsten Repräsentanten eindeutig erkennbar. Daraus ergibt sich insgesamt, daß der genannte Absatz und alle darauf aufbauenden Inhalte aus dem NVPzu entfernen sind.	Kenntnisnahme		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
 3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
 Synopse Anhörung  
 Teil A VMS

Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
481	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 19	A - Einwand 6	4.5.5 Abschnitt Chemnitzer Modell-Stufe 2 Abs. 1 Satz 1 und 2: "Die Stufe 2 des Chemnitzer Modells umfaßt den Ausbau der Strecke vom Bahnhof Chemnitz Süd bis nach Thalheim. Kernstück der Planungen ist der Neubau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse zwischen Bernsdorfer Straße über Reichenhainer Straße/ TU-Campus bis zur Anbindung an das Eisenbahnnetz nördlich der Werner-Seelenbinder-Straße." 4.5.5 Abschnitt Chemnitzer Modell - Stufe 5 Abs. 1:	Es ist vollkommen korrekt, daß entsprechend den geltenden Rahmenbedingungen an der Vollendung des Chemnitzer Modells weitergearbeitet wird. Allerdings wird im LVP Sachsen 2025 auf S. 54 Abs. 3 Satz 2 ein effizienter, flexibler und transparenter Einsatz der zur Verfügung stehenden Finanzmittel verlangt. Diesem Grundsatz wird hier im NVP nicht gefolgt. Die ÖPNVFinVO schreibt unter §2 Abs. 2 Punkt 1. lediglich ausdrücklich von der Vollendung der Stufe 4 des Chemnitzer Modells sowie von der Schaffung von Verknüpfungsstellen zwischen dem Eisenbahn- und dem Straßenbahnnetz im Hauptbahnhof (als Stufe 1 im Jahr 2015 bereits erfolgt) und am Bahnhof Chemnitz Süd, welches Teil der Stufe 2 ist. Einerseits wird im LEP 2013 ebenso wie im LVP Sachsen 2025 ohne Ausnahmen von einer Vollendung des Chemnitzer Modells gesprochen. Andererseits wird in diesem NVP der Versuch unternommen, Teile der im Chemnitzer Modell enthaltenen Strecken und unter Stufe 3 ausführlicher beschriebenen Strecken herauszulösen und im SPNV aufzugeben. Wie unter Einwand 3 bereits formuliert, äußert die ÖPNVFinVO unter §2 Abs. 2 Satz 1 ganz eindeutig den Bewertungsmaßstab für die Auslastung von Eisenbahnstrecken durch die Einheit „Pkm/Str.km und Jahr“, wobei für eine Förderfähigkeit bei (Aus-) Bau von SPNV-Streckenein Wert von mindestens 300000 Pkm/Str.km und Jahr in dem der Antragstellung vorausgehenden Kalenderjahr zu erreichen ist.	Kenntnisnahme		
482	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 20	A - Einwand 6	"Im Zeitraum bis 2020 sollen der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Stollberg - Oelsnitz erfolgen (vorgezogene Stufe 5). Nach erfolgtem Ausbau wird die gegenwärtig in Stollberg endende Pilotlinie bis Oelsnitz verlängert. Auf dem neuen Linienabschnitt wird der Takt auf 30 min verdichtet. Weitere Anpassungen des Busnetzes werden notwendig sein." 4.6.3.1 Abschnitt Chemnitzer Modell-Stufe 2 Abs. 3 Anstrich 1: "Neubau von 2,2 km zweigleisiger Straßenbahntrasse zwischen Bernsdorfer Straße/ Turnstraße und Fraunhoferstraße/Technopark in Mittellage der Reichenhainer Straße mit vier Haltestellen (Stadlerplatz, Rosenbergstraße/TU Nord, Hörsaalzentrum, Technopark) und einer Wendeschleife"	Geht man entgegen LEP und LVP von einer Verhandbarkeit des Chemnitzer Modells aus, stellt sich unweigerlich die Frage, warum gerade die genannten Vorhaben verwirklicht werden sollen. Zunächst einmal wäre diesfalls 1.1.3 Abs. 2 Satz 3a: „Im Vordergrund stehen der Erhalt der Infrastruktur...“ zu berücksichtigen, hier ist eindeutig nicht von einem schwerpunktmäßigen Aus- und Neubau von SPNV/ Straßenbahnstrecken die Rede, sondern vom Erhalt des Vorhandenen. Damit erscheint der ausschließlich den Belangen des Chemnitzer Stadtverkehrs dienende Neubau der Straßenbahnlinie fragwürdig, besonders dann, wenn hier im ohnehin im Nahverkehr sehr gut erschlossenen Chemnitz noch eine zusätzliche Verbesserung erreicht werden soll, andererseits aber in 4.5.6 Abs. 2 aufgrund der unsicheren Finanzsituation Eisenbahnstrecken in deutlich strukturschwächere ländliche Gebiete aufgegeben werden sollen. Aus eigenem Erleben als Absolvent der TU Chemnitz kann gerade der Campus an der Reichenhainer Straße in Verbindung mit den Wohnheimkomplexen im Bereich Vetterstraße mit der Straßenbahnlinie 2 und der Buslinie 51 als sehr gut erschlossen gelten. Mit der Straßenbahnlinie 2 muß man zwar mittlerweile umsteigen oder zwei Haltestellen weit bis zur Universität in der Straße der Nationen laufen, aber dies ließe sich wohl ohne jeden Aufwand wieder in den früheren Zustand zurückändern. Die Buslinie 51 verbindet die beiden Universitätsteile direkt. Die geplante Neubaustraßenbahnlinie ist zudem im Sinne 3.1. Abschnitt ökologische Perspektive Abs.1 Satz 2 kritisch zu sehen, da für Ihren Bau der doch sehr prägende Grünstreifen in der Mitte der Reichenhainer Straße mit einer doppelreihigen Allee von 200 Platanen weichen muß. Die Kosten für den Straßenbahnneubau werden in Tabelle 22 mit 37,372 Millionen Euro angegeben.	Kenntnisnahme		
483	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 21	A - Einwand 6	Rosenbergstraße/TU Nord, Hörsaalzentrum, Technopark) und einer Wendeschleife"	Weiterhin ist nicht nachvollziehbar, wieso ausgerechnet in Zeiten knapper Kassen der Ausbau und die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Stollberg - Oelsnitz erfolgen soll. Die Streckenauslastung der derzeitigen CB2 liegt im umzubauenden Abschnitt, der auch eine Neubaustrecke von 3,45km Länge beinhaltet, um den derzeit als Kopfbahnhof betriebenen Bf. Stollberg in einen Durchgangsbahnhof bei gleichzeitiger Erschließung eines Gewerbegebietes... umzuwandeln. exakt auf dem Niveau der ab 13.12.2015 eingestellten Strecke Döbeln - Meißen. Die wöchentliche Belegung beträgt 64 % des Abschnittes Wolkenstein - Annaberg - Buchholz unt. Bf. In Pkm/Str.km und Jahr wird für die gesamte CB2 von Stollberg bis Glauchau ein Wert von 82541 angegeben gegenüber 155903 bei der RB80 und 140108 bei der RB81. Die CB2 gilt als ausbauwürdige Strecke wiewohl weit von der Kennzahl 300000 entfernt, die RB80 mit demgegenüber 189%-iger Auslastung und die RB81 mit 170%-iger Auslastung gelten als unwirtschaftlich und abzubauen.	Kenntnisnahme		
484	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 22	A - Einwand 6		In Tabelle 22 werden die Ausbaukosten übrigens mit 43,25 Millionen Euro angegeben. Die CB2 ist aufgrund des vollkommenen von der CB1 abweichenden Betriebsverfahrens und abweichenden Betreibers auch nicht der CB1 einfach hinzuzuordnen, um auf diese Weise den Anforderungen der ÖPNVFinVO zu entsprechen. Diese verlangt unter §3 Abs.4 ausdrücklich eine streckengenaue Betrachtung und im jetzigen Zustand ist die CB1 eindeutig eine andere Strecke als die CB2. Dazu möchte ich noch zwei Betrachtungen hinzufügen. Derzeit beträgt die Reisezeit für den Überlandteil der CB1 22 min, für den Straßenbahnteil 26 min, die Reisegeschwindigkeiten liegen damit bei 44,45km/h bzw. bei 15,7km/h. Rechnet man dies über den durchschnittlichen Haltestellenabstand auf die 10,15km Streckenverlängerung (davon 3,45km Neubau) um, so ergibt sich dort eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 30,4...35,3km/h, was eine Reisezeit von 18...20min auf dem neuen Abschnitt ergibt. Derzeit ergeben 22min+26min+Wendzeit eine Umlaufdauer von 120min. Bei einem 30min-Takt folgt daraus ein Fahrzeugbedarf von 4 Triebzügen. Mit der Streckenverlängerung ergeben 22min+26min+18...20min+Wendzeit eine Umlaufdauer von 150min. Daraus resultiert also, daß jetzt mindestens 5 Triebzüge im Einsatz stehen müssen, um den Fahrplan überhaupt halten zu können. Bei nur 6 vorhandenen Fahrzeugen mit EBO-Zulassung mit einem Fahrzeugalter von jetzt 15 Jahren erscheint das etwas knapp, bei einem außerplanmäßigen Schaden und gleichzeitigen Fristarbeiten an einem weiteren Fahrzeug könnte der Fahrplan nicht mehr bedient werden, Fahrzeugkosten tauchen aber für diese Ausbaustufe im NVP gar nicht auf.	Kenntnisnahme		
485	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 23	A - Einwand 6		Die CB2 hat derzeit eine Auslastung von 82541 Pkm/Str.km und Jahr, damit fehlen also zur nach diesem NVP als unwirtschaftlich geltenden und damit abzustellenden RB80/73362 Pkm/Str.km und Jahr. 88% der Fahrgäste auf der CB2 fahren nach Anlage 3 dieses NVP von Montag bis Freitag, der Wochenendverkehr ist unbedeutend. 88% von 73362 Pkm/Str.km und Jahr ergeben 64559 Pkm/Str.km und Jahr. Unterstellt man weiterhin, daß die neu zu gewinnenden Nutzer der Streckenverlängerung durchschnittlich 75% der des neuen Abschnittes durchfahren (bei 10 Haltestellen), so ergibt sich, daß pro Werktag (ohne Sonnabend) 342 Reisende mehr als bisher mitfahren müßten, um zunächst einmal auf die Werte der Zschopautalbahn zu kommen.	Kenntnisnahme		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
 3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
 Synopse Anhörung  
 Teil A VMS

Synopse Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
486	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 24	A - Einwand 6		<p>Legt man die 300000 Pkm/Str.km und Jahr der ÖPNVFinVO zugrunde, kommt man auf eine Zahl von 759 zu gewinnenden täglichen Neunutzern. Stollberg besitzt mehrere Hauptverkehrsrichtungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. S258 Raum Annaberg;</li> <li>2. B169 Raum Aue;</li> <li>3. B180 Raum Zwönitztal;</li> <li>4. B169 Raum Chemnitz;</li> <li>5. B180 Raum Oberlungwitz und das "Einzugsgebiet der CB2" zwischen An und B180 nördlich der An.</li> </ol> <p>Wertet man diese Hauptverkehrsrichtungen gleich, so könnte man von 1/6 des Gesamtverkehrs im Raum Stollberg im Bereich der Streckenverlängerung sprechen. Nach der Pendlerstatistik in Anlage 5 dieses NVP gibt es in Stollberg insgesamt 8898 Pendler (Ein-, Aus- und Binnenpendler zusammen). Nach Angabe des BMVBS Stand 2012 liegt der Anteil des SPNV bei 4,6% des Gesamtverkehrs. Bereinigt man diese Zahl um den SPNV und den Luftverkehr so kommt man auf 4,8%. Fällt man Vorstehendes zusammen, ergibt sich: 8898 Pendler x 2 (hin und zurück) x 4,8% = 142 Fahrgäste als anzunehmendes Wachstumspotential aus dem Pendlerverkehr, wohlgeachtet nur dann, wenn derzeit noch niemand mit der CB2 fahren würde. Damit fehlen zur RB80 noch 200 Reisende pro Wochentag (ohne Sonnabend), zum Grenzwert für Streckenaus- und Neubauten noch 617 Reisende pro Wochentag (ohne Sonnabend). Dies ist gewiß eine sehr grobe Schätzung aber es stellt sich die berechnete Frage, wieso hier in diesem NVP ein eigentlich noch gar nicht vorgesehener Ausbau vorgezogen werden muß, was ja eine gewisse Dringlichkeit signalisiert, andererseits aber nach diesem NVP kein Geld für den Weiterbetrieb von nach derzeitigem Stand wesentlich erfolgreicherer Strecken zur Verfügung steht.</p>	Kenntnisnahme		
487	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 25	A - Einwand 6		<p>In ähnlicher Weise fragwürdig ist die Umwandlung bei gleichzeitig geplanter Teileinstellung der RB89 in die Linie C18. Unter 4.5.5 Abschnitt Chemnitzer Modell- Stufe2: Ausbau Chemnitz - Thalheim (Aue) Abs.2 Satz 1 steht: "Ziele des Vorhabens sind die direkte, umsteigefreie und bequeme Verbindung des Stadtzentrums Chemnitz mit der Siedlungsachse Zwönitztal und die bessere Erschließung der Technischen Universität Chemnitz aus Richtung Stadt und Umland." Die Linie RB89 ist als Strecke der Erzgebirgsbahn bereits im typischen hohen Standard ausgebaut und führt in den Hbf. Chemnitz, wo direkt im Gebäude umgestiegen werden kann in Richtung Zentralhaltestelle. Derzeit ist ein barrierefreier Umstieg in den ÖPNV Richtung TU Reichenhainer Str. in der Tat schwierig und kann nur im Hbf. erfolgen. Allerdings wäre ein Verlängern und Flügeln der Buslinie 51 bspw. zu den Bahnhofpunkten Reichenhain oder Erfenschlag bei Einrichtung einer entsprechenden Umstiegsstelle ohne Umwege möglich. Die Auslastung der RB89 mit Stand 2014 liegt bei 163348 Pkm/Str.km und Jahr, mithin also immer noch weit von der geforderten Kennzahl von 300000 Pkm/Str.km und Jahr weg. Mit dem Umbau wird gemäß obigem Satz eine bequeme und umsteigefreie Verbindung aus dem Zwönitztal mit der TU und der Stadt angestrebt. Dieses Ziel kann aber bei genauem Hinsehen gar nicht erreicht werden, da das Gebiet Aue-Schwarzenberg als ein Zentrum von Maschinenbaubetrieben und weiterer Industrie mit entsprechendem Bedarf an technisch hoch gebildeten Personen durch die Unterbrechung der RB89 zwischen Aue und Thalheim eben gerade von einer bequemen und umsteigefreien Verbindung abgeschnitten werden soll.</p>	Kenntnisnahme		
488	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 26	A - Einwand 6		<p>Weiterhin stellt sich ganz ernsthaft die Frage, ob für den verbleibenden Teil des Zwönitztals das Ziel "Bequemlichkeit" wirklich derart wichtig ist, daß im Zschopau- und Flöhatal im Gegenzug eine deutliche Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse bei einer Einstellung des SPNV hingenommen werden muß. Daseinmalige Umsteigen in einen Bus an einer entsprechend ausgestatteten Haltestelle zum besseren Erreichen der TU kann wohl wirklich als zumutbar eingeordnet werden. Die Kosten für diesen neuerlichen Streckenumbau nur 11 Jahre nach Abschluß der letzten Sanierung werden mit 38,55 Millionen Euro zuzüglich 23,7 Millionen Euro für neue Triebfahrzeuge angegeben, und das, obwohl bei der Erzgebirgsbahn Triebwagen der Baureihe 642 vorhanden sind.</p> <p>Insgesamt liegt hier ein eklatanter Widerspruch im NVP selbst und mit den übergeordneten Plänen vor. In den übergeordneten Plänen ist nirgendwo von einer Auflösung der Gesamtheit des Chemnitzer Modells die Rede, im Gegenteil. Würde man eine Auflösung dieser Gesamtheit trotzdem in Betracht ziehen, so sollen hier drei in Summe 142,876 Millionen Euro teure Vorhaben verwirklicht werden bei nur schwer nachvollziehbaren Begründungen und wesentlich einfacheren Alternativen.</p> <p>Im selben Atemzug wird ein Weiterbetrieb der RB80 und RB81 und damit der Erhalt der entsprechenden Infrastruktur für finanziell nicht machbar angesehen.</p>	Kenntnisnahme		
489	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 27	A - Einwand 6		<p>In ebenso fragwürdigem Licht fragwürdigem Licht erscheint, daß in Tabelle 15 dieses NVP vollkommen selbstverständlich ohne jede Hinterfragung der Wirtschaftlichkeit die beiden Vogtlandbahnstrecken auftauchen, wo doch von 2008 zu 2014 die Streckenauslastung der VB2 um 22% zurückgegangen ist und jetzt noch bei 106648 Pkm/Str.km und Jahr liegt.</p> <p>Weiterhin kann man fragen, wieso der VMS nach Tabelle 27 im Juli 2015 acht Hybridfahrzeuge für die Linien C13, C14 und C15 in Auftrag gibt, auch wenn es sich dabei um eine Optionseinführung von 2012 handelt, wo die C15 in ihrer Auslastung noch unter der Zschopautalbahn liegt. Ähnliches läßt sich läßt sich über die RB45 sagen, die in ihrer Auslastung nördlich Wald heim bestenfalls die Streckenbelegung der Zschopautalbahn erreicht, teils nicht einmal das. Trotzdem ist diese Strecke Teil des EMS mit 19,3% Leistungsanteil des gesamten EMS, der Bestellung von 29 Triebzügen mit Option auf 23 weitere für etwa 145 Millionen Euro und darüber hinaus auch anteilig durch den Neubau des Instandhaltungswerkes für diese Triebzüge gefördert. Die Streckenausschreibung erhält für das gesamte EMS zudem auch keinerlei Optionen zu möglichen Verkehrsreduzierungen zur Nachfrageanpassung bis 14.12.2030, und das, obwohl der VVO Chemnitz - Elsterwerda als "... zu den am schlechtesten genutzten Linien im eigenen Verbundgebiet..." rechnet (Freie Presse, 03.02.2016).</p>	Kenntnisnahme		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau  
3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung  
Synopsis Anhörung  
Teil A VMS

## Synopsis Anhörung - Teil A -

lfd. Nr.	Datum	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
490	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 28	A - Einwand 6		Da die Finanzierung der Triebzüge nur mit 10 Millionen Euro vom Freistaat Sachsen unterstützt wurde, der Rest der Summe jedoch durch Eigenmittel des VMS und Kredit eines Bankenkonsortiums aufzubringen war, verwundern die fehlenden Optionen in der Ausschreibung kaum, da "...für die Rückzahlung des Kredites ... durch den ZVMS der Teil des Bestellerentgeltes direkt genutzt [wird], der sonst dem Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Refinanzierung der Fahrzeuge gezahlt werden würde..." (Pressemeldung des VMS vom 02.04.2014). Da das Bestellerentgelt zwangsläufig in Korrelation zur bestellten Verkehrsleistung steht, kann während der Kreditlaufzeit das Bestellvolumen eigentlich gar nicht reduziert werden, da sonst eine Bedienung der fälligen Raten anderweitig erfolgen müßte. Wie oben bereits angemerkt stehen alle diese Widersprüchlichkeiten vollkommen im Gegensatz zu der Forderung nach transparentem und flexiblen Mitteleinsatz im LVP Sachsen 2025 auf S. 54 Abs. 3 Satz 2. Damit ergibt sich zwingend eine nachvollziehbare und zulässige Erklärung der Vorhaben dieses NVPsowie der Bewertung der einzelnen Strecken, welche offenkundig nicht nach dem Maßstab der ÖPNVFinVO sondern auf gänzlich anderen Kriterien des VMS beruht. In diesem Zusammenhang muß speziell für den Raum Chemnitz aufgrund der besonderen Eigentumsstrukturen der dort tätigen (Eisenbahn-)Unternehmungen ein besonderes Augenmerk auf Transparenz im Bereich des SPNV gelegt werden.	Kenntnisnahme		
491	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 18	A - Einwand 7	4.5.6 Abschnitt Fichtelbergbahn - KBS 518 Abs.2: "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."	Diesem Punkt wird ausdrücklich NICHT widersprochen sondern unbedingt zugestimmt. Allerdings ist dem NVP nirgendwo eine Planung zu entnehmen, wie dies für den Fall einer Einstellung der restlichen RB80 durchgeführt werden soll. Da, Spaß beiseite, ein solcher im NVP-Entwurf festgeschriebener Inselbetrieb völliger Unsinn ist, soll dieser Absatz als ein weiterer Grund für einen unbedingten Weiterbetrieb speziell hier der RB80 dienen.	Kenntnisnahme		
492	11.02.2016	Autor_HG	Autor_HG 19	A - Einwand 8	Fazit	Die vorstehenden 7 Einwendungen ergeben insgesamt das Bild einer extremen Widersprüchlichkeit dieses NVP in sich und zu den geltenden Rahmenbedingungen. Weiterhin wird nach 4.5.6 und Tabelle 15 von einer Abbestellung der Leistungen auf der RB80 / 81 ausgegangen. Für dieses Szenario, was dem Wortlaut und Tabelleninhalt nach fester Bestandteil der Planungen des VMS ist, fehlen in diesem NVP jegliche Angaben zu damit erforderlichen Änderungen des Buslinienetzes. Es werden keinerlei Angaben zu einem zwingend erforderlichen Ausbau der Bushaltestelleninfrastruktur gemäß den Vorgaben des PBefG gemacht, es ist keinerlei Vorschlag für eine künftige Fahrplangestaltung enthalten, auch wird weder von zu beschaffenden Fahrzeugen geschrieben noch generell in irgendeiner Form über die Finanzierung der Übernahme des Bahnbetriebes durch Busse. Insofern ist dieser NVP grob unvollständig und ermöglicht zudem keine Abschätzung, inwieweit überhaupt auf diese Weise ein dem Bahnbetrieb adäquater Linienverkehr erreicht wird. Damit ist der vorliegende Stand der 3. Fortschreibung des NVP Chemnitz / Zwickau in seiner Gesamtheit als Planungsunterlage nicht tauglich und muß zwingend unter Einhaltung des rechtlichen Rahmens und nach dem Grundsatz der Gleichbehandlung der einzelnen Regionen überarbeitet werden.	Kenntnisnahme		
493	18.01.2016	Autor_ST	Autor_ST 1	A	PlusBus-Netz / Anschlüsse ERZ S. 53 ff	angemessen. kann beabsichtigte Wirkung nur entfalten, wenn das unter 4.4.1.2 benannte Merkmal bezüglich Sicherung von Anschlüssen an SPNV-Linien erreicht wird. Dies betrifft z. B. die in der Anlage 12 für den Erzgebirgskreis der Tabelle der Linien 207 und 210 unter "Anschlüsse" nicht benannten Anschlüsse zum SPNV am Hauptbahnhof Chemnitz, die unbedingt ergänzt werden sollten. Beispiele für Linie 210: Ankunft (fast aller) Fahrten in Richtung Chemnitz an Chemnitz Hbf montags bis freitags jeweils zur Minute 28 und erste Fahrt sonnabends und sonntags/feiertags 9:28 Uhr; Abfahrt Züge Linie 525 nach Leipzig Hbf jeweils zur Minute 31 und nach Dresden Hbf und nach Zwickau Hbf (Linie 510) jeweils zur Minute 30 - eine geringfügige Früherlegung der Fahrten der Linie 210 um wenige Minuten würde also jeweils Anschlüsse ermöglichen. Abfahrt letzte Fahrt in Richtung Annaberg-Buchholz ab Chemnitz Hbf montags bis freitags 21:15 Uhr sowie sonnabends und sonntags/feiertags ab 20:12 Uhr; Ankunft Züge von Dresden Hbf (Linie 510) 21:25 Uhr bzw. 20:25 Uhr (und sonnabends und sonntags/feiertags 20:26 Uhr von Zwickau Hbf) sowie von Leipzig Hbf (Linie 525) ebenfalls 21:25 Uhr bzw. 20:25 Uhr - Späterlegung der Fahrt der Linie 210 um 15 bzw. 20 min würde noch Anschlüsse ermöglichen.	Kenntnisnahme		
494	15.02.2016	Autor_BJ	Autor_BJ 1	A		Protest gegen Abbau des Eisenbahn-Personenverkehrs im Erzgebirge, insbesondere auch gegen beabsichtigte Ausdünnungen des Angebotes an Fahrten und Stilllegungen von Strecken (Thalheim-Aue) bei der Erzgebirgsbahn. (...) Eine Abbestellung des Schienenverkehrs wäre vollkommener wirtschaftlicher Irrsinn und eine massive Verschwendung von Steuergeldern. Folgende Punkte sollen umgesetzt werden und an Landes- und Bundesregierung weitergeleitet werden: 1) Erzgebirgsbahnstrecken erhalten und auch zukünftig 2 Mio. Zug-km bestellen 2) Knappe RegMittel des Bundes zukünftig fast ausschließlich für SPNV ausgeben. 3) Parallelverkehre zwischen Bus & Bahn vermeiden (siehe Strecke Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt)	Kenntnisnahme		
495	24.02.2016	Autor_RA	Autor_RA 1	VMS		Abbestellung Chemnitz - Aue	Kenntnisnahme		
496	03.03.2016	Autor_HO	Autor_HO 1	VMS		Abbestellung Chemnitz - Aue Das Signal, welches durch die Ausdünnung des Eisenbahnverkehrs im Erzgebirge bei gleichzeitiger Konzentrierung der Regionalisierungsmittel auf den Ballungsraum Chemnitz (inklusive der Neueinrichtung von parallelen SPNV-Leistungen wie zwischen Chemnitz Hbf und Mittweida (CL 14 und RB 45, Seite 72)) in die Region gesendet würde, halte ich im Sinne des Gerechtigkeitsempfindens des Bürgers und damit Wählers für politisch gefährlich und daher absolut inakzeptabel.	Kenntnisnahme		
497	19.04.2016	vci	vci 3	VMS	Verknüpfungspunkte	Ergänzung Übergangszeiten: erforderliche Übergangszeiten für VP ergänzen Übersicht geliefert S:\2015_NVP_VMS_Fortschreibung\020_Eingang\022_EG_VMS\EG_160419_VP_Mindestuebergangszeiten\160411_AL_Verknuepfungspunkte_VMS+Mindestuebergangszeiten-VMS-11.04.16.xlsx	ja		Auf Beschluss der Stadt Chemnitz nicht im Teil B-I Chemnitz