

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau
 3. Fortschreibung / Stand beschlossene Entwurfsfassung
 Synopse Anhörung
 Erzgebirgskreis

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
1	Gemeinde Niederdorf				Die Niederdorfer Stellungnahme kann nicht bis zum 15.2. 2016 abgegeben werden.	Frist bis zum 18. Februar 2016 verlängert		
2	Stadt Schwarzenberg				Bitte um Terminverlängerung bis zum 04.03.2016	bis zum 4. März 2016 verlängert		
3	Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge	PIR 1	21		Im Text sind 4 Reha-Einrichtungen erwähnt --> in der Tabelle sind jedoch 5 Einrichtungen aufgeführt	ja	Die vier Reha-Einrichtungen im Landkreis fassen ca. 500 Betten und betreuen im Berichtsjahr 2013 an fünf Standorten ca. 6.350 Patienten..	vci: 4 Träger, aber 5 Einrichtungen
						ja	Mutter / Vater- Kind - Vorsorgeklinik	CJ/VMS: Reha Fachklinik in Grünhain streichen; Zeile 3: in "Mutter / Vater- Kind - Vorsorgeklinik" ändern
4	Städtebund Silberberg	Silberberg 1			Bitte deshalb um Terminverlängerung bis zum 04.03.2016	bis zum 4. März 2016 verlängert		
5	Große Kreisstadt Aue	Aue 1			Bitte um Terminverlängerung bis zum 04.03.2016	bis zum 4. März 2016 verlängert		
6	Mitteldeutscher Verkehrsverbund	MDV1			Kenntnisnahme	Kenntnisnahme		
7	Gemeinde Breitenbrunn/Erzgebirge	Breitenbrunn 1			Linie 337 (in Linie 334): Durch die Umverlegung der Haltestelle Antonsthal (von Johanngeorgenstadt Richtung Schwarzenberg) von Höhe Waldschlößchen zum Haltepunkt der Erzgebirgsbahn muss die ehemalige Haltestelle bei der Befahrung von Antonshöhe nach Antonsthal in Richtung Schwarzenberg weiterhin bedient werden. Diese Haltestelle eignet sich als Bedarfshaltestelle für die Fahrgäste aus Antonshöhe.	nein		Detaillierte Linienplanung gehört ist nicht Bestandteil des NVP. Inhaltlich wurde die Stellungnahme gemäß Auskunft des AT im vergangenen Jahr mit der Gemeinde geklärt. Die Haltestelle ist ohne Zuwegung, aus diesem Grund wurde Sie auf die Höhe des Hp der EGB verlegt.
8	Gemeinde Breitenbrunn/Erzgebirge	Breitenbrunn 2			Verbindung zwischen OT Rittersgrün und Breitenbrunn (bzw. Johanngeorgenstadt): Hier ist zu prüfen, inwieweit bereits bestellende Linien erweitert werden können, um den OT Rittersgrün mit Breitenbrunn zu verbinden. Diese Verbindung ist auch für den Schülerverkehr wichtig, da Grundschüler aus Breitenbrunn in Rittersgrün zur Schule gehen und Schüler aus Raschau, Pöhla und Rittersgrün die Oberschule in Breitenbrunn besuchen. Möglich wäre die Erweiterung der Ergänzungslinie 335 Breitenbrunn - Güterbahnhof - Wendeschleife nach Rittersgrün.	nein		Schülerverkehr auf dieser Relation wird durch die Fa. Laukner bedient. Die Linie 335 fungiert als Zubringer.
9	Gemeinde Breitenbrunn/Erzgebirge	Breitenbrunn 3			Erweiterung der Linie 330 nach Oberwiesenthal: Durch die Erweiterung der Linie 330 bis Oberwiesenthal verbessert sich die Erreichbarkeit der jeweils anliegenden Orte für den Tourismus und auch den sonstigen Individualverkehr erheblich. Für eine Abstimmung mit dem Betreiber des Gästebusses Breitenbrunn - Oberwiesenthal, "Ferienland Westergebirge e. V.", bitten wir diesbezüglich Rücksprache zu nehmen.	nein		Die Linie 330 ist Bestandteil der anlaufenden Stufe 1 des Konzeptes "Touristische Verkehre". Eine mögliche Prüfung zur Erweiterung des Angebot kann erst nach Implementierung erfolgen. Die bedarfsseitige Entwicklung wird im Gültigkeitszeitraum des NVP durch den AT und das VU unter unternehmerischen Gesichtspunkten beobachtet.
10	Gemeinde Sehmatal	Sehmatal 1			Am Wochenende gibt es derzeit nur eine Anbindung ans Mittelzentrum Annaberg-Buchholz über SPNV mit Anschluss an den Stadtverkehr. Das bedeutet einen äußerst umständlichen Weg vom OT Neudorf/Kretscham mit 3 verschiedenen Fahrzeugen und zweimal umsteigen. Ins Zentrum der Stadt bzw. ins Krankenhaus/Altenheime dauert das ca. 1 Stunde. Mit dem PKW ist man in 10 - 15 Minuten Vorort. Von Bürgerinnen und Bürgern der Gemeinde Sehmatal gibt es darüber immer wieder Beschwerden. Aus unserer Sicht müsste das mit Hilfe eines zusätzlichen Busverkehrs mit 1 - 2 Hin- und Rückfahrten von Kretscham bis zur Wendeschleife in Buchholz (Anschluss an den Stadtverkehr) verbessert werden (Linie 428). Es könnte mit einem kleinen Bus begonnen werden. Zu einer Eigenfinanzierung für 3 Hin und Rückfahrten pro Samstag und Sonntag in Höhe von ca. 35.000.- EUR/Jahr ist die Gemeinde nicht in der Lage (Angebot dazu wurde dieses Jahr von der RVE eingeholt). Zur entsprechenden Bekanntmachung und Bewerbung wurde die Gemeinde natürlich gerne mitwirken. Eine andere Möglichkeit wäre aus unserer Sicht die Umleitung von 1 - 2 Hin- und Rückfahrten der Linie Annaberg-Oberwiesenthal (Linie 411 oder PlusBus 210) über das Sehmatal am Wochenende.	nein		Es wird darauf hingewiesen, dass der Landkreis die Aufgabenträgerschaft für die Groberschließung innehat, die Feinerschließung ist Bestandteil der kommunalen Aufgaben. Wie in der Stellungnahme dargelegt, liegt der Gemeinde ein entsprechendes Angebot der VU vor. Eine Verlegung der PlusBus-Linie widerspricht den Anforderungen an das Produkt PlusBus (siehe Teil A dieses NVP). Der PlusBus muss eine direkte Verbindung zwischen Start und Ziel haben.
11	Gemeinde Sehmatal	Sehmatal 2			Mit wachsenden Tourismuszahlen und dem avisierten Tourismuskonzept begründet die Gemeinde die Forderung nach einer guten Anbindung per ÖPNV in der Region (z.B. nach Annaberg-Buchholz und zum Kurort Oberwiesenthal) ist für eine nachhaltige touristische Entwicklung aus unserer Sicht unerlässlich. Für die Einbindung der touristischen Belange in den ÖPNV sind Abstimmungen mit dem Tourismusverband Erzgebirge e.V., mit den Nachbarkommunen und auch mit den tschechischen Nachbarn erforderlich.	Kenntnisnahme		Diesbezüglich wird auf die anlaufenden Stufe 1 des Konzeptes "Touristische Verkehre" verwiesen.
12	Gemeinde Amtsberg	Amtsberg 1			Seitens der Gemeinde Amtsberg wird darauf hingewiesen, dass eine fristgerechte Umsetzung der 2. Ausbaustufe des Chemnitzer Modells bis Ende 2018 sich als zwingend erforderlich darstellt.	Kenntnisnahme		NVP hat keinen Einfluss auf den Baufortschritt des Chemnitzer Modells.

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
13	Gemeinde Amtsberg	Amtsberg 2			Zudem sind die derzeitigen Buslinien 208 (Gelenau – Weißbach – Dittersdorf – Altchemnitz) und 235 (Schlöfchen - Weißbach - Dittersdorf – Einsiedel) mit den Haltepunkten Dittersdorf und/oder Einsiedel so hinsichtlich Bedienungshäufigkeit sowie Fahr- und Umsteigezeiten zu vertakteten, dass ein attraktives Umsteigeangebot ohne längere Umsteigezeiten zu den Bahnen des Chemnitzer Modells auf der Strecke Chemnitz – Thalheim bzw. Gegenrichtung entsteht.	Kenntnisnahme		Die Prüfung zur Herstellung (verbessertes) Anschlussbeziehungen erfolgt nach Anlaufen des Chemnitzer Modells auf dieser Strecke ab 2018. Allg. wird die bedarfsseitige Entwicklung im Gültigkeitszeitraum des NVP durch den AT und die VU unter unternehmerischen Gesichtspunkten beobachtet.
14	Tourismusverband Erzgebirge e.V.	TVE1	21	Kapitel 1.6	Touristische Schwerpunkte: Die im dritten Absatz aufgeführten Kommunen haben zwar die höchsten Übernachtungszahlen (laut StaLa). Bei den Kommunen Thermalbad Wiesenbad und Wolkenstein sind dies jedoch zu einem großen Teil keine touristischen Übernachtungen, sondern Klinikübernachtungen (Thermalbad Wiesenbad ca. 80.000, Wolkenstein ca. 60.000 Klinikübernachtungen). Folgerichtig müsste die Formulierung lauten: „Die Städte und Gemeinden mit den höchsten Übernachtungszahlen sind ...“. Touristisch wesentlich relevanter und deshalb ggf. noch aufzunehmen sind Seiffen (mit knapp 80.000 rein touristischen Übernachtungen), sowie Marienberg und Schneeberg (mit rund 70.000 ÜN).	ja	Die stärksten Städte und Gemeinden mit den höchsten Übernachtungszahlentourismus sind der Kurort Oberwiesenthal (511.000 Übernachtungen), die Gemeinde Breitenbrunn/ Erz. (124.000) und die Stadt Eibenstock (111.000), gefolgt von der Stadt Wolkenstein und der Gemeinde Thermalbad Wiesenbad nahezu 100.000 Übernachtungen sowie den Städten Seiffen, Marienberg und Schneeberg mit jeweils 70.000 bis 80.000 Übernachtungen. (Zudem Fußnote zu Klinikübernachtungen)	
15	Tourismusverband Erzgebirge e.V.	TVE2	21	Kapitel 1.6	Der vierte Absatz wird der tatsächlichen Bedeutung des Erzgebirges als Tourismusregion und den vielfältigen Angeboten nicht wirklich gerecht. Ohne das Konzept unnötig aufblähen zu wollen unterbreiten wir jedoch folgenden Formulierungsvorschlag: Das Erzgebirge ist die übernachtungsstärkste Flächendestination im Freistaat Sachsen und verfügt über ein außergewöhnlich umfangreiches, ganzjährig erlebbares touristisches Angebot. Die vielen Kur- und Erholungsorte spielen dabei eine ebenso wichtige Rolle wie die vielfältigen Wintersportangebote, die Angebot im Bereich Wandern und Radfahren/Mountainbiken (flächendeckend und mit einigen Schwerpunkten in den Kammlagen), sowie die Kulturangebote. Die über 800-jährige Berbastradition ist in vielen Besuchereinrichtungen noch heute erlebbar, genauso wie die Weihnachtstraditionen und das erzgebirgische Kunsthandwerk.	ja	Das Erzgebirge ist die übernachtungsstärkste Flächendestination im Freistaat Sachsen und verfügt über ein außergewöhnlich umfangreiches, ganzjährig erlebbares touristisches Angebot. Die vielen Kur- und Erholungsorte spielen dabei eine ebenso wichtige Rolle wie die vielfältigen Wintersportangebote, die Angebot im Bereich Wandern und Radfahren/Mountainbiken (flächendeckend und mit einigen Schwerpunkten in den Kammlagen), sowie die Kulturangebote. Die über 800-jährige Berbastradition ist in vielen Besuchereinrichtungen noch heute erlebbar, genauso wie die Weihnachtstraditionen und das erzgebirgische Kunsthandwerk.	
16	Tourismusverband Erzgebirge e.V.	TVE3	21	Kapitel 1.6	Der erste Satz des letzten Absatzes ist bitte zu korrigieren, denn das ÖPNV-Potenzial im touristischen Bereich ist definitiv nicht „sehr“ von äußeren Einflüssen und schon gar nicht extrem von der Witterung abhängig. Korrekter wäre, dass das ÖPNV-Potenzial je nach Wochentagen bzw. Saisonzeit und Schul-/Ferienzeit teilweise schwankt.	nein		Nutzerpotenzial schwankt auch beim aktuellen Angebot, dass selbiges auszubauen ist steht außer Frage, dafür gibt es das Tourismuskonzept.
17	Tourismusverband Erzgebirge e.V.	TVE4	25	Kapitel 2.6.1	Regionalverkehr - Angebot: Die Tatsache, dass das momentane Angebot den Tourismus bisher nur völlig unzureichend berücksichtigt wird in diesem Kapitel eklatant deutlich. Der Schwerpunkt liegt hier ganz klar auf dem Angebot an Wochentagen (Mo-Fr) und außerhalb der Ferienzeiten. Im Bereich Tourismus sind aber speziell die Wochenenden und Ferienzeiten von größter Bedeutung. <u>Darüber hinaus ist eine klare Taktung und damit Verlässlichkeit unerlässlich.</u>	PRÜFEN		Diesbezüglich wird auf die anlaufenden Stufe 1 des Konzeptes "Touristische Verkehre" verwiesen.
18	Tourismusverband Erzgebirge e.V.	TVE5	45	Kapitel 5	Bewertung: Bei den Schwächen des ÖPNV im Erzgebirgskreis ist aus Sicht des TVE Folgendes zu ergänzen: - Unzureichendes Angebot an Wochenenden/Fiertagen - Unzureichendes Angebot in den Kammlagen. Hier ist sehr hohes touristisches Potenzial vor allem im Bereich Wander- und Radtourismus durch eine Vielzahl in den letzten Jahren neu geschaffener Infrastrukturangebote. Der erstgenannte Punkt wird untermauert in Kapitel 2.6.1 (S. 26 + 27) Hier wird deutlich, dass der Schwerpunkt des Angebotes momentan auf den Wochentagen (Mo-Fr) und bei etlichen Linien klar auf dem Schülerverkehr (früh und Mittag/Nachmittag) liegt. Der Bedarf im Bereich Tourismus besteht jedoch gerade an Wochenenden und natürlich auch in Nachmittag-/Abendstunden. Dies sollte bei künftigen Planungen stärker bedacht werden.	Kenntnisnahme		Diesbezüglich wird auf die anlaufenden Stufe 1 des Konzeptes "Touristische Verkehre" verwiesen.
19	Tourismusverband Erzgebirge e.V.	TVE6	45	Kapitel 5	Die Aussage im letzten Absatz auf S. 45 – dass bei einem hohen Tagestouristenanteil von einer erheblichen Nutzung des Individualverkehrs ausgegangen wird – ist falsch. Gerade Tagestouristen nutzen gerne für Ihre Ausflüge ÖPNV-Angebote – wenn sie denn vorhanden wären! Der Absatz müsste folglich korrekter Weise lauten: Die touristische Attraktivität des Erzgebirgskreises und die daraus resultierende dem entsprechende Nutzung als Freizeit- und Erholungsziel können Potenziale akquirieren. Mit der ErzgebirgsCard wurde zudem ein Anreiz zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel geschaffen. Neben dem Übernachtungstourismus stellt auch der Tagestourismus speziell aus den angrenzenden Ballungsräumen ein Potenzial dar. Wesentlichen Einfluss nimmt darauf, neben den zeitlichen und saisonalen Schwankungen, aber die Verfügbarkeit eines adäquaten ÖSPV/SPNV-Angebotes, die momentan die touristischen Bedürfnisse nur unzureichend abbildet.	nein		Keine semantische Veränderung, nur Umstellung und Erweiterung der Satzkonstruktion.
20	Tourismusverband Erzgebirge e.V.	TVE7	54	Kapitel 6.12	Konzept Touristische Verkehre: Wie bereits dargelegt ist es sehr zu begrüßen, dass eine eigene Untersuchung zum Thema „Touristische Verkehre“ erfolgt ist. Die Untersuchung umfasste jedoch – wie in Abbildung 22 dargestellt – den kompletten Erzgebirgskreis, nicht nur die 1. Ausbaustufe. Dem Technischen Ausschuss wurden am 03.11.2015 alle konzeptionellen Optionen vorgestellt. Da das Gesamtkonzept zwischenzeitlich also vorliegt bitten wir darum, die Gesamtbetrachtung aufzunehmen und erst dann die 1. Ausbaustufe näher zu beleuchten. Die weiteren Optionen aus der Gesamtbetrachtungen können dann entsprechend einem Prüfungsauftrag unterworfen werden, sollten aber in jedem Fall vollständig aufgeführt werden.	nein		Hier sei auf das Konzept als eigenständiges Schriftstück verwiesen. Der NVP ist nicht das Medium zur Veröffentlichung der vollständigen Inhalte des Konzeptes "touristische Verkehre". In der 7. Sitzung des TA ERZ wurde die Umsetzung und der Finanzierungsbedarf der 1. Stufe vorgestellt.
21	Tourismusverband Erzgebirge e.V.	TVE8	57	Kapitel 7.4	Aufwendungen Touristische Verkehre Auch hier bitten wir darum, den Leistungsumfang und die Kosten für alle untersuchten Varianten und Möglichkeiten vollständig aufzuführen, so wie dies auch dem Technischen Ausschuss vorgestellt wurde. Im Anschluss kann dann – wie in Tabelle 21 dargestellt – der Umfang der 1. Umsetzungsstufe erläutert werden.	nein		Es besteht keine Finanzierungszusage bzw. Aufschlüsselung über die 1. Stufe des Konzeptes "Touristische Verkehre" hinaus.
22	Zweckverband ÖPNV Vogtland	ZVV1			Kenntnisnahme	Kenntnisnahme		
23	Gemeinde Gelenau	Gelenau 1			Die Gemeinde Gelenau/Erzgeb. ist im Nahverkehrsplan unter Bezug auf den geltenden Regionalplan Chemnitz – Erzgebirge von 2008 als Gemeinde „ohne besondere Gemeindefunktion“ bezeichnet. Hierzu stellen wir fest, dass aus unserer Sicht die Gemeinde Gelenau/Erzgeb. bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes wie eine Gemeinde mit einer besonderen Gemeindefunktion zu behandeln ist aufgrund der Vielzahl der Gewerbetreibenden im Ort und der damit im Zusammenhang stehenden Arbeitsplätze. Hierzu einige Zahlen: - sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort: ca. 1.200 - sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort: ca. 1.609	nein		Die Bestandsaufnahme zur Raumstruktur gemäß dem gültigen Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge (2008).

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
24	Gemeinde Gelenau	Gelenau 2			Des Weiteren verfügt die Gemeinde Gelenau/Erzgeb. über vielfältige touristische Angebote bzw. kulturelle Einrichtungen wie: - 3 überregional bedeutende Museen: Erstes Deutsches Strumpfmuseum, DEPOT Pohl-Ströher, DDR-Museum, - Clubkino, - Alpine-Coaster-Bahn, - Aussichtsturm etc.	Kenntnisnahme		Die Bestandsaufnahme zur Raumstruktur gemäß dem gültigen Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge (2008).
25	Gemeinde Gelenau	Gelenau 3			Außerdem erfüllt die Gemeinde mit der Vorhaltung der Linie 209 Aufgaben, welche nach unserer Ansicht zur Grundversorgung des ÖPNV gehören, insbesondere nach der Reduzierung der Linien 208 und 239 im Jahr 2011. Insoweit sehen wir die Linie 209 als wie in Anlage 12 bereits enthalten zum Grundnetz gehörig.	nein		Die Linie 209 dient der Feinerschließung Gemeinde und liegt in der kommunalen Verantwortung. Sie ist ergänzend zum Angebot in Aufgabenträgerschaft des Landkreises. Das Angebot der Linien 208 und 239 wurde nicht reduziert. Die Linien wurden aus fahrplan- und betriebstechnologischen Gründen sowie bedarfsseitiger Anpassungen gebrochen. Der Umstiegspunkt Hirsch erlaubt einen Umstieg auf die jeweils andere Linie und das gemeindefinanzierte Angebot.
26	Gemeinde Gelenau	Gelenau 4			Des Weiteren ist unserer Meinung nach die Linie 208 derzeit recht unattraktiv. Deshalb sollten spätestens mit dem ab 2018 geplanten Start der Linie der Chemnitzer Bahn nach Thalheim (Chemnitzer Modell) die Schnittstellen Dittersdorf, Bahnhof und Auerbacher Straße (oder Fritz-Reuter-Siedlung) in Gelenau hinsichtlich Verbindung nach Annaberg-Buchholz besser angebunden werden, damit die Attraktivität des ÖPNV für die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Gelenau/Erzgeb. und des Umlandes gesteigert wird.	Kenntnisnahme		Die Prüfung zur Herstellung (verbessertes) Anschlussbeziehungen erfolgt nach Anlaufen des Chemnitzer Modells auf dieser Strecke ab 2018. Allg. wird die bedarfsseitige Entwicklung im Gültigkeitszeitraum des NVP durch den AT und die VU unter unternehmerischen Gesichtspunkten beobachtet.
27	Gemeinde Gelenau	Gelenau 5			Darüber hinaus beantragen wir als Hauptfinanzier der Buslinie 209 einen höheren prozentualen Umlageschlüssel bezüglich der vereinnahmten Entgelte, da wir, wie bereits erwähnt, mit der Vorhaltung unserer Ortsbusses, Linie 209, teilweise eine Grundversorgung des ÖPNV mit übernehmen. Hierzu bitte ich Sie, auch nach Absprache mit der RVE GmbH, um einen Termin für ein Gespräch im Februar 2016.	Kenntnisnahme		Da die Feinerschließung im kommunalen Aufgabenbereich liegt, wird an dieser Stelle darauf verwiesen sich direkt an die RVE GmbH zu wenden.
28	Bürger	Bürger 1	54		Touristischer Verkehr Neuen Grundsatz aufnehmen: Die Eisenbahnstrecken von Chemnitz bzw. Zwickau ins Erzgebirge bilden Grundgerüst für den touristischen Verkehr und müssen erhalten bleiben! Die touristischen Buslinien werden der Eisenbahn vertaktet.	Kenntnisnahme		Buslinien entsprechend Tourismuskonzept: 210 (PlusBus), 330 (Grundnetz), 415 (PlusBus), 441 (Ergänzungnetz 1. Ordnung) haben durch die Einordnung in die Hierarchien entsprechende Bedeutung in der Region.
29	Stadt Jöhstadt	Jöhstadt 1			Eine regionale Verbindung zwischen den einzelnen Sport- und Tourismusgebieten, Jöhstadt - Oberwiesenthal, fehlt gänzlich. Der Einsatz eines „Rufbusses“ je nach saisonabhängigem Bedarf sollte in Betracht gezogen werden.	nein		Die Einführung von Rufbusangeboten wurde geprüft. Entsprechende Angebote wurden in der Vergangenheit aufgrund Nachfragemangels eingestellt. Bei konkreter Bedarfsanmeldung erfolgt eine entsprechende Prüfung durch den Aufgabenträger, von einer pauschalen Angebotsbereitstellung wird abgesehen.
30	Stadt Jöhstadt	Jöhstadt 2			Eine Steigerung des Anteils der über 65-jährigen verlangt nach einer Aufwertung des Angebotes im Öffentlichen Nahverkehr für Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten, sowie die Erreichbarkeit medizinischer Einrichtungen.	Kenntnisnahme		
31	Stadt Jöhstadt	Jöhstadt 3			Der Pendlerverkehr zu Gewerbestandorten ist in den Morgenstunden ausschließlich nur in Richtung Mittelzentrum möglich. Betriebe im Gewerbestandort Jöhstadt sind hingegen für nicht ortsansässige Arbeitnehmer zur Einhaltung der Kernarbeitszeiten unberücksichtigt. Der Anschluss an überregionale Linien ist für Pendler in Richtung Oberzentrum nicht ausreichend und aus unserer Sicht ausbaufähig. Von einem Bedienzeitraum zwischen 04:00 Uhr und 22:00 Uhr im Taktverkehr Montag bis Freitag sind wir weit entfernt.	nein		Dem Aufgabenträger sowie dem Verkehrsunternehmen liegen keine Erkenntnisse über eine gesteigerte Nachfrage vor. Sollten diesbezügliche andere Daten vorliegen, kann eine offizielle Anfrage beim Verkehrsunternehmen z.B. bzgl. eines Jobtickets erfolgen, von einer pauschalen Angebotsbereitstellung wird abgesehen.
32	Stadt Jöhstadt	Jöhstadt 4			Eine Verbindung der Ortsteile Steinbach und Oberschmiedeberg mit der Stadt Jöhstadt besteht nur an Schultagen und unter Berücksichtigung der Unterrichts- und Endzeiten. Die Schaffung einer, den Öffnungszeiten kommunaler und medizinischer Einrichtungen angepassten Nahverkehrslinie ist dringend erforderlich. Eine raumstrukturelle Erschließung bedeutet auch, neben der Anbindung der Mittelzentren an das Oberzentrum, die Erschließung des ländlichen Raumes.	Kenntnisnahme		
33	Stadt Jöhstadt	Jöhstadt 5			Für die Schulstandorte Oberschule Jöhstadt und Grundschule Grumbach sind mehrere Schulbuslinien die das Stadtgebiet Jöhstadt mit den Gemeinden Mildena, Königswalde und die Verbindung bis nach Bärenstein und Oberwiesenthal abdecken, eingesetzt. Entsprechend den Unterrichtsplänen wurden zusätzliche Verträge zum freigestellten Schülerverkehr abgeschlossen. Jedoch fehlen für den Standort der Oberschule in Jöhstadt zum Erreichen des 2. Unterrichtsblockes die zusätzlichen Linien aus Richtung Oberwiesenthal/ Bärenstein und aus Richtung Mildena/Arnsfeld/Steinbach. Der Einsatz von Kleinbussen wäre für diesen Bedarf ausreichend und könnte mit dem Anspruch der Verbesserung der Infrastruktur gekoppelt werden.	Weitergeleitet an den ZVMS		Die linienkonkrete Betrachtung des Schülerverkehrs ist nicht Kern des Nahverkehrsplans, zudem liegt die diesbzgl. Aufgabenträgerschaft beim ZVMS. Das bereitgestellte Schülerverkehrsangebot entspricht der entsprechenden Satzung.
34	Stadt Jöhstadt	Jöhstadt 6			Der Einsatz von Kleinbussen an Sonn- und Feiertagen wäre aufgrund der geringeren Nachfrage durchaus denkbar und sollte in einer Testphase probiert werden.	nein		Die Einführung von Rufbusangeboten wurde geprüft. Entsprechende Angebote wurden in der Vergangenheit aufgrund Nachfragemangels eingestellt. Bei konkreter Bedarfsanmeldung erfolgt eine entsprechende Prüfung durch den Aufgabenträger, von einer pauschalen Angebotsbereitstellung wird abgesehen.
35	Stadt Jöhstadt	Jöhstadt 7			Aus Sicht der Stadtverwaltung Jöhstadt wäre eine Optimierung des Nahverkehrsplanes für den ländlichen Raum erforderlich.	Kenntnisnahme		
36	Oelsnitz/Erzg.	Oelsnitz 1			Zwischen der Stadt Oelsnitz/Erzgeb. und dem benachbarten Mittelzentrum Lichtenstein einschl. der Nachbargemeinde Gersdorf sowie der Stadt Hartenstein existieren historisch bedingte landkreisübergreifende wirtschaftliche und sozialgesellschaftliche Beziehungen, die sich heute u.a. sehr stark im Schüleraufkommen in der Stadt Oelsnitz/Erzgeb. widerspiegeln. Der daraus resultierende Schülerverkehr findet im vorliegenden Planentwurf zu wenig Beachtung und schmälert damit den angestrebten Erhalt der Attraktivität der Schulstandorte.	Weitergeleitet an den ZVMS		Die linienkonkrete Betrachtung des Schülerverkehrs ist nicht Kern des Nahverkehrsplans, zudem liegt die diesbzgl. Aufgabenträgerschaft beim ZVMS. Das bereitgestellte Schülerverkehrsangebot entspricht der entsprechenden Satzung.
37	Oelsnitz/Erzg.	Oelsnitz 2			Die Nahverkehrsverbindung der beiden Standorte des o. g. beruflichen Schulzentrums Aue/Oelsnitz ergibt sich ebenfalls nicht aus dem Entwurf.	Weitergeleitet an den ZVMS		Die linienkonkrete Betrachtung des Schülerverkehrs ist nicht Kern des Nahverkehrsplans, zudem liegt die diesbzgl. Aufgabenträgerschaft beim ZVMS. Das bereitgestellte Schülerverkehrsangebot entspricht der entsprechenden Satzung.

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
38	Oelsnitz/Erzg.	Oelsnitz 3			Der Nahverkehr zwischen Hartenstein und Oelsnitz, welcher ausschließlich mittels Busverbindungen möglich wäre, findet nicht mehr statt. Gerade im Hinblick auf den Schülerverkehr sind Nachbesserungen in/aus Richtung Lichtenstein, Gersdorf, Hartenstein und Aue erforderlich.	nein		Benannte Verkehrsverbindungen sind grenzüberschreitende Verkehre, die in Abstimmung mit den involvierten Kreisen bestellt und finanziert werden müssen. Dabei ist immer von Relevanz, wer die Verkehre benötigt und in welchem Umfang.
39	Oelsnitz/Erzg.	Oelsnitz 4			Vehement widersprechen wir der Nichtandienung des Bahnhofes Oelsnitz/Erzgeb. durch die neuen Linien 260 und 261. Bereits anlässlich unserer Stellungnahme zur 2. Fortschreibung der Nahverkehrsplanung erbat wir die Einbeziehung des Bahnhofes in die Trasse der Grünen Linie und begründeten dies mit der Möglichkeit auch für Hohndorfer Bürger die Linie zu nutzen. Seitdem wurde am Bahnhof Oelsnitz/Erzgeb., eine ÖPNV-Verknüpfungsstelle Bus/Bahn mit mehr als 50 PKW-Stellplätzen errichtet, die zudem eine geordnete Wendemöglichkeit für Busse bietet. Unmittelbar am Bahnhof befindet sich das ehemalige Landesgartenschauergelände, welches ab April 2016 als hochattraktiver Familienpark mit dem einzigen Gradierwerk im Freistaat Sachsen einen touristischen Schwerpunkt in der Region bilden wird. Hinzu kommt, dass in ca. 200 m Entfernung ein neues Wohngebiet an der Bahnhofstrasse entstehen wird. Wir bitten Sie daher, mit den Linien 260 und 261 auch den Bahnhof zu bedienen.	nein		Textbaustein der Rahmenplanung: "Stadtverkehre, die mit dem Chemnitzer Modell verknüpft werden, sollen nach der Umsetzung der Verknüpfung eine gesonderte Prüfung erfahren."
40	RVE	RVE 1	36,37		Bedeutung HP Mitteloelsnitz??	ja		Auf Grund von weiteren Ausbaumaßnahmen und Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung von Linien sowie einer geplanten Neuordnung des Liniennetzes hinsichtlich Einführung des Produktes „PlusBus“ sollen einzelne Verknüpfungspunkte in der Planung neu zugeordnet werden (z. B. Hp Mitteloelsnitz).
41	RVE	RVE 2	41		VKS (S. 41 vollständige Ausstattung);	ja		
42	RVE	RVE 3	42		Haltestellenkataster liegt bei RVE vor (S. 42)	Kenntnisnahme		Im Vergleich besteht im ERZ ein weitreichendes Haltestellenkataster. Im Gültigkeitszeitraum des NVP soll dieses für die weitere Erarbeitung der Barrierefreiheit im Landkreis finalisiert werden.
43	RVE	RVE 4	Anlage 6	Karte ÖPNV- relevante Standorte	Erfassung von Einkaufseinrichtungen	Kenntnisnahme		
44	Ustecky kraj	Ustecky kraj 1			Grenzüberschreitend Rund um den Sommer dieses Jahres wollen wir unsere Linie 251 (Litvinov-Brandov) verlängern zum Bahnhof Olbernhau. Wir möchten auch an der Haltestellen auf der Strecke anhalten. (Dort sind verschiedene Einkaufsmöglichkeiten usw.) -> Ustecky kraj möchte VMS im Sommer diesbzgl. kontaktieren	Kenntnisnahme		
45	Meichsner	Meichsner 1			Punkt 6.6. Linienbündel Bündelung aller Linienverkehrsleistungen in einem Los Der aktuelle Nahverkehrsplan bündelt die Leistungen in drei Losen. Wir schlagen zukünftig vor, die Aufteilung analog der derzeitigen Konzessionsvergabe vorzunehmen. Danach liegen 85% in einer Hand und 15% sind auf mehrere kleine Betriebe verteilt. PEG und Verordnung EU VO1370 berücksichtigen bzw. fordern mittelstandsfreundliche Interessen. Es gibt demnach keinen Grund der vorgeschlagenen Losvergabe. Auch die Möglichkeit der Direktvergabe an einen Eigenbetrieb oder unterhalb des Schwellenwertes bleibt bestehen.	Kenntnisnahme		Ein erstes diesbzgl. Erläuterungsschreiben wurde bereits an das Verkehrsunternehmen gesendet. Das weitere Vorgehen zum Thema bedarf einer Entscheidung durch den entsprechenden Kreistagsausschuss.
46	Schubi-Tours	Schubi 1			Punkt 6.6. Linienbündel Widerspruch gg. Die Bündelung aller Linien in einem Linienbündel Ziel der EU- Verordnung 1370/2007 und des PBeG ist es, eine mittelstandsfreundliche Vergabe zu erzielen. Der Gesetzgeber wünscht, dass die mittelständigen Interessen der Busunternehmen berücksichtigt werden. Das heißt, es kann eine Bündelung von Losen vorgenommen werden, aber nur, wenn sie mittelstandsfreundlich sind. Es besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur Vergabe in Losen – jede Linie kann einzeln vergeben werden, bzw. weiter geführt werden. Sollte sich der Landkreis zu einer Vergabe in Losen entscheiden, muss bei der Größe der Lose die Interessenlage der am Markt ansässigen und agierenden mittelständigen Busunternehmen berücksichtigt werden. Dies bedeutet, die Losgrößen müssen mittelstandsfreundlich sein. Die Vergabe in einem Los würde die Interessen der Busunternehmen im ERZ- Kreis durch diesen ignoriert. Wir bitten Sie, diesen Sachverhalt zu prüfen und fordern eine Vergabe in mittelstandsfreundlichen Größen.	Kenntnisnahme		Ein erstes diesbzgl. Erläuterungsschreiben wurde bereits an das Verkehrsunternehmen gesendet. Das weitere Vorgehen zum Thema bedarf einer Entscheidung durch den entsprechenden Kreistagsausschuss.
47	Autor_SD	Autor_SD 1	Pkt. 6.9	Rahmenplanung Busfahrplangestaltung	• bessere Verknüpfung der Buslinie 415 mit dem SPNV am Bahnhof Schwarzenberg, um Umsteigezeiten aus/in Richtung Zwickau zu reduzieren (s. 6.2 Korridor Aue – Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz, S. 47), d. h. Anpassung der Abfahrts- und Ankunftszeiten der Linie 415, was Auswirkungen auf das gesamte Busnetz hat • Verknüpfung der PlusBus-Linien mit dem SPNV (s. 6.8, S. 49) • Verknüpfung der PlusBus-Linien untereinander (s. 6.8, S. 49) • Verknüpfung des PlusBus-Netzes mit dem Grundnetz (s. 6.3 Grundnetz, S. 48 sowie 6.8, S. 49) • Einhaltung der Standards für Anschlüsse bzw. Umsteigebeziehungen (s. 6.8, S. 49 sowie Bedienstandards des VMS im Nahverkehrsplan Teil A, 4.4.5 Verbindungsqualität, letzter Absatz, S. 58), d. h. direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten (diese sollen 15 Minuten Umsteigezeit nicht überschreiten) zu erreichen, ist eine Neuausrichtung der Busfahrpläne in Form eines Gesamtkonzepts für den Busverkehr mit Umsteige- bzw. Taktnoten an Verknüpfungspunkten notwendig. Dabei werden auch Linienführungen und Haltestellenstandorte überdacht. Dieses Gesamtkonzept wird als Projekt während der Laufzeit dieser 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans umgesetzt.	nein		Diesbezüglich wird auf die Inhalte des Kapitels PlusBus sowie die 1. Stufe des Konzeptes "Touristische Verkehre" verwiesen.

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
48	Autor_SD	Autor_SD 2	Pkt. 6.4	Rahmenplanung Stadtverkehre	nach dem 2. Absatz ergänzen: Wie bereits in der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorgesehen, werden folgende Maßnahmen als Prüfaufträge mit dem Ziel der Umsetzung durchgeführt: • Optimierung Stadtverkehr Annaberg-Buchholz (s. 2. Fortschreibung NVP ERZ S. 104 als Projekt P1, S. 110) • Optimierung Stadtverkehr Kurort Oberwiesenthal (s. 2. Fortschreibung NVP ERZ S. 104 als Projekt P2, S. 110) • Optimierung Stadtverkehr Aue (s. 2. Fortschreibung NVP ERZ, S. 106)	nein		Diesbezüglich wird auf die Inhalte des Kapitels PlusBus sowie die 1. Stufe des Konzeptes "Touristische Verkehre" verwiesen.
49	TJS Reisen	TJS 1		Pkt. 6.6 Linienbündelung	Einspruch gg. die Bündelung aller Angebote in einem Los	Kenntnisnahme		Ein erstes diesbzgl. Erläuterungsschreiben wurde bereits an das Verkehrsunternehmen gesendet. Das weitere Vorgehen zum Themabedarf einer Entscheidung durch den entsprechenden Kreistagsausschuss.
50	GV Mildenau	GV Mildenau 1		Schülerverkehr	Schülerverkehr Mildenau – Jöhstadt Schüler welche von Mildenau zur Oberschule Jöhstadt transportiert werden müssen, sind morgens bedingt durch die Fahrroue sehr lange unterwegs. Es wird angeregt möglichst von Mildenau aus direkt, über Grumbach nach Jöhstadt zu fahren, um die langen Fahrzeiten (teilweise 1Std.) zu verringern.	Weitergeleitet an den ZVMS		Die linienkonkrete Betrachtung des Schülerverkehrs ist nicht Kern des Nahverkehrsplans, zudem liegt die diesbzgl. Aufgabenträgerschaft beim ZVMS. Das bereitgestellte Schülerverkehrsangebot entspricht der entsprechenden Satzung.
51	GV Mildenau	GV Mildenau 2		Schülerverkehr	Schülerverkehr zur Grundschule Mildenau Grundsätzlich wird es sehr begrüßt, dass einige Schülerbusse direkt bis zur Grundschule fahren. Für die Grundschüler wird dadurch das Gefährdungspotential enorm eingeschränkt. Allerdings wäre es von Vorteil, wenn alle Busse, welche Schüler der Grundschule Mildenau transportieren direkt an der Grundschule halten. Dies betrifft folgende Busse: Nach Arnstfeld 431 Fahrt 13 (13.46 Uhr Tankstelle Mildenau) 431 Fahrt 17 (14.56 Uhr Tankstelle Mildenau) 431 Fahrt 19 (15.41 Uhr Tankstelle Mildenau) Nach Mildenau Oberdorf 434 Fahrt 15 (13.43 Uhr Textilhaus) 434 Fahrt 21 (15.48 Uhr Textilhaus) 434 Fahrt 17 (14.58 Uhr Textilhaus)	Weitergeleitet an den ZVMS		Die linienkonkrete Betrachtung des Schülerverkehrs ist nicht Kern des Nahverkehrsplans, zudem liegt die diesbzgl. Aufgabenträgerschaft beim ZVMS. Das bereitgestellte Schülerverkehrsangebot entspricht der entsprechenden Satzung.
52	Industrie- und Handelskammer Chemnitz	IHK 1	Seite 8		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 speziell für den Erzgebirgskreis Handlungsbedarf ableitet.	Kenntnisnahme		Rechtsgültig ist der RP aus 2008.
53	Industrie- und Handelskammer Chemnitz	IHK 2	Seiten 11-15		Aus der Bevölkerungsstruktur und der demografischen Entwicklung der nächsten Jahre geht hervor, dass im Erzgebirgskreis mit dem sachsenweit stärksten Bevölkerungsrückgang zu rechnen sein wird. Dem entgegen stehen steigende Schülerzahlen und auch die Anzahl an Fahrplätzen je Schulart steigt perspektivisch an. Aus diesem Grund ist es von großer Bedeutung, das bestehende Netz im ÖSPV unbedingt in der Qualität aufrechtzuerhalten und im ÖPNV trotz demografischen Wandels keine Ausdünnung zuzulassen, um auch perspektivisch die Attraktivität der Region als Wohn- und Arbeitsstandort zu erhalten. Besondere unterstützende Bedeutung kommt dem ÖPNV auch durch den Wirtschaftsfaktor Tourismus im Erzgebirge zu. Deshalb darf sich das Angebot nicht nur an der Frequenz des Schülerverkehrs orientieren, sondern muss auch in Form eines Wochenendangebots zur Verfügung stehen. Damit besteht gleichzeitig für die Bevölkerung ein attraktives Grundangebot, das sichert, dass der ÖPNV als attraktive Alternative zum Individualverkehr wahrgenommen wird.	Kenntnisnahme		Außerhalb der Schülerverkehrszeiten keine bis geringe Nachfrage in der Fläche. Der Schülerverkehr umfasst das Gros der Verkehrsleistungen im ERZ. Zur Thematik ÖPNV und Tourismus wird auf dientsprechende 1. Stufe der Konzeptes "Touristische Verkehre" verwiesen.
54	Industrie- und Handelskammer Chemnitz	IHK 3	Seiten 18-21		Der Erzgebirgskreis verfügt derzeit über 81 Gewerbegebiete und unzählige Einzelhandelsstandorte. Zusätzlich gilt die Region als starker touristischer Schwerpunkt. In Summe ist der Landkreis somit von vielen Standorten und Einrichtungen geprägt, die eine große ÖPNV-Relevanz aufweisen. Besonders Gewerbebestände und die dabei zu bedienenden Vor- und Nachläufe der Arbeitsschichten bieten ein hohes Potential für die Quell- und Zielverkehre im ÖPNV. Für die bestehenden 81 Standorte ist im Rahmen der Fortschreibung zu prüfen, ob durch Anpassungen der Taktung an eventuelle Schichtwechsel noch mehr Potential erschlossen werden kann. Hierbei sind speziell die Zielgruppen interessant, die nicht auf den MIV zurückgreifen können. Für die in Planung befindlichen weiteren acht Gewerbegebiete ist bereits in der Planungsphase zu berücksichtigen und abzustimmen, dass eine entsprechend leistungsfähige Anbindung an das ÖPNV-Netz erfolgt. Mit Verweis auf Anlage 6, sollte bedacht werden, die Karte ÖPNV-relevanter Standorte um entsprechende Einkaufseinrichtungen zu ergänzen. Zudem wäre in diesem Zusammenhang interessant, inwieweit zusätzliches Fahrgastpotential z.B. durch attraktivere Taktzeiten oder andere Linienwahl generiert werden könnte.	Kenntnisnahme		Dem Aufgabenträger sowie dem Verkehrsunternehmen liegen keine Erkenntnisse über eine gesteigerte Nachfrage vor. Sollten diesbezügliche andere Daten vorliegen, kann eine offizielle Anfrage beim Verkehrsunternehmen z.B. bzgl. eines Jobtickets erfolgen, von einer pauschalen Angebotsbereitstellung wird aus o.g. Gründen abgesehen, zumal die Quell-Ziel-Wege sehr dispers sind.
55	Industrie- und Handelskammer Chemnitz	IHK 4	Seite 44		Analog zu den bereits bestehenden Ausführungen für andere Landkreise und Städte muss auch an dieser Stelle die sozioökonomische Betrachtung um den in den nächsten Jahren zu erwartenden Integrationsprozess der Flüchtlinge ergänzt werden. Die wirtschaftlichen Parameter dieser Gruppe lassen darauf schließen, dass sie ein erhebliches ÖPNV-Nutzerpotential darstellen und auf mittlere Frist auch im Berufsverkehr (Ausbildung, Beruf) auf den ÖPNV angewiesen sein werden. Die Bedienung von relevanten gewerblichen Zentren, sowie entsprechenden Einkaufseinrichtungen ist umso gewichtiger zu betrachten	Kenntnisnahme		Der VMS schließt eine gesonderte diesbzgl. Betrachtung im NVP aus. Die allgemeine bedarfsseitige Entwicklung wird im Gültigkeitszeitraum des NVP durch den AT und das VU unter unternehmerischen Gesichtspunkten beobachtet.
56	Industrie- und Handelskammer Chemnitz	IHK 5	Seite 48		Für den Erzgebirgskreis ist vorgesehen, die zur Vergabe stehenden Linienbündel in einem großen Bündel zusammenzufassen und somit eine ganzheitliche Vergabe zu ermöglichen. Diese Praxis kann seitens der IHK Chemnitz akzeptiert werden, sofern eine Direktvergabe nach EU-VO 1370/2007 erfolgt. In der weiteren Ausgestaltung sind klein- und mittelständische Unternehmen angemessen zu beteiligen.	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
57	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 1			Die Aussagen in Teil B II werden im Wesentlichen bestätigt. Insbesondere begrüßt wird die Einführung der Plus Buslinien Chemnitz - Oberwiesenthal, Annaberg-Buchholz - Aue und Annaberg-Buchholz - Marienberg-Obernhau. Diese sollten mit dem Stadtverkehr und dem Eisenbahnverkehr sinnvoll verknüpft werden. Insbesondere sind an der ÖPNV-Schnittstelle Unterer Bahnhof die Anschlussbeziehungen Bahn - Bus und Bahn- Stadtverkehr zu verbessern .	nein		Eine Nutzung des unteren Bahnhof als Verknüpfungspunkt ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht darstellbar.
58	SV Annaberg-Buchholz	SV ANA 2			Die bestehende Wochenendlinie Annaberg-Buchholz - Jöhstadt sollte in die touristischen Verkehre einbezogen und in den Anschlussbeziehungen verbessert werden. Sie ist den zusätzlich aufgenommenen Linien Schwarzenberg - Oberwiesenthal und Schwarzenberg Geyer gleichzustellen. Die touristischen Buslinien sollen auch mit der Eisenbahn vertaktet werden.	Kenntnisnahme		Z.Z. erfolgt die Umsetzung der 1. Stufe des Konzept "Touristische Verkehre". Die in der Stellungnahme dargestellten Punkt ist für die daran folgenden Stufen vorgesehen.
59	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Grüne 1		6.9 Rahmenplanung Busfahrplangestaltung	(die nächsten Punkte unter 6. verschieben sich um eins nach hinten) Um die bereits genannten Ziele - bessere Verknüpfung der Buslinie 415 mit dem SPNV am Bahnhof Schwarzenberg, um Umsteigezeiten aus/in Richtung Zwickau zu reduzieren (s. 6.2 Korridor Aue – Schwarzenberg – Annaberg-Buchholz, S. 47), d. h. Anpassung der Abfahrts- und Ankunftszeiten der Linie 415, was Auswirkungen auf das gesamte Busnetz hat - Verknüpfung der PlusBus-Linien mit dem SPNV (s. 6.8, S. 49) - Verknüpfung der PlusBus-Linien untereinander (s. 6.8, S. 49) - Verknüpfung des PlusBus-Netzes mit dem Grundnetz (s. 6.3 Grundnetz, S. 48 sowie 6.8, S. 49) - Einhaltung der Standards für Anschlüsse bzw. Umsteigebeziehungen (s. 6.8, S. 49 sowie Bedienstandards des VMS im Nahverkehrsplan Teil A, 4.4.5 Verbindungsqualität, letzter Absatz, S. 58), d. h. direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten (diese sollen 15 Minuten Umsteigezeit nicht überschreiten) zu erreichen, ist eine Neuausrichtung der Busfahrpläne in Form eines Gesamtkonzepts für den Busverkehr mit Umsteige- bzw. Taktknoten an Verknüpfungspunkten notwendig. Dabei werden auch Linienführungen und Haltestellenstandorte überdacht. Dieses Gesamtkonzept wird als Projekt während der Laufzeit dieser 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans umgesetzt.	nein		Diesbezüglich wird auf die Inhalte des Kapitels PlusBus sowie die 1. Stufe des Konzeptes "Touristische Verkehre" verwiesen.
60	BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Grüne 2		6.4 Rahmenplanung Stadtverkehre	nach dem 2. Absatz ergänzen: Wie bereits in der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans vorgesehen, werden folgende Maßnahmen als Prüfaufträge mit dem Ziel der Umsetzung durchgeführt: - Optimierung Stadtverkehr Annaberg-Buchholz (s. 2. Fortschreibung NVP ERZ S. 104 als Projekt P1, S. 110) - Optimierung Stadtverkehr Kurort Oberwiesenthal (s. 2. Fortschreibung NVP ERZ S. 104 als Projekt P2, S. 110) - Optimierung Stadtverkehr Aue (s. 2. Fortschreibung NVP ERZ, S. 106)	nein		Diesbezüglich wird auf die Inhalte des Kapitels PlusBus sowie die 1. Stufe des Konzeptes "Touristische Verkehre" verwiesen.
61	Katzstein-Reisen Peter Meyer e.K	Katzstein 1		Punkt 6.6 - Linienbündelung	Widerspruch Punkt 6.6 - Bündelung aller Linienverkehrsleistungen im ERZ-Kreis in einem Los Ziel der EU-Verordnung 1370/2007 und des PBefG ist es, eine mittelstandsfreundliche Vergabe zu erzielen . Der Gesetzgeber wünscht, dass die mittelständischen Interessen der Busunternehmen berücksichtigt werden. Das heißt, es kann eine Bündelung von Losen vorgenommen werden, aber nur wenn sie mittelstandsfreundlich ist. Es besteht keine gesetzliche Verpflichtung zur Vergabe von Losen - jede Linie kann einzeln vergeben werden bzw. weitergeführt werden. Sollte sich der Landkreis zu einer Vergabe in Losen entscheiden, muss bei der Größe der Lose die Interessenlage der am Markt ansässigen und agierenden mittelständischen Busunternehmen berücksichtigt werden. Das bedeutet, dass die Losgrößen mittelstandsfreundlich sein müssen. Bei der Vergabe in einem Los würden die Interessen der Busunternehmen im ERZ-Kreis ignoriert.	Kenntnisnahme		Ein erstes diesbzgl. Erläuterungsschreiben wurde bereits an das Verkehrunternehmen gesendet. Das weitere Vorgehen zum Themabedarf einer Entscheidung durch den entsprechenden Kreistagsausschuss.
62	SV Schlettau	Schlettau 1		Tourismus	Die Eisenbahnstrecken von Chemnitz nach Zwickau ins Erzgebirge bilden das Grundgerüst für den touristischen Verkehr und müssen erhalten bleiben! Die touristischen Buslinien werden mit der Eisenbahn vertaktet. Insbesondere muss die Buslinie zwischen Annaberg-Buchholz nach Schwarzenberg mit den Schnittstellen im ÖPNV in Annaberg-Buchholz und Schwarzenberg so vernetzt sein, dass in Übergang von Bus und Bahn ohne größere Wartezeiten möglich ist und diese auch an Wochenenden. Es muss gesichert sein, dass der touristische Verkehr auf den Eisenbahnstrecken Zschopautalbahn, Zwönitztalbahn und Erzgebirgische Aussichtsbahn gewissermaßen als geschlossener Ring erfolgen kann. Nur so kann erfolgreich Wirtschaftsförderung auf dem Tourismusfaktor betrieben werden.	Kenntnisnahme		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre"

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
63	FREIE WÄHLER B Ü R G E R F O R U M e. V. Ortsgruppe Crottendorf im Erzgebirge	Freie Wähler 1			Die Fortschreibung und besonders die tendenziell finanziell mangelnden das Erzgebirge in diskriminierendem Maße aus. Auch die Städte im Erzgebirge haben den Bevölkerungsrückgang gestoppt und benötigen zur weiteren Entwicklung den aufgebauten Anschluss ans Gleisnetz über das moderne Netz der Erzgebirgsbahnen. Mit Ihrer Fortschreibung werden nicht nur die sich entwickelnde Strecke Thalheim- Aue (Neubau Erzgebirgsstadion !) sondern auch 75 % des bestehenden Eisenbahnangebots für das Erzgebirge angegriffen. Fehlend ist in Ihrer Planung weiterhin die nötige Vernetzung von Bus und Bahn über eine sinnvolle Fahrplangestaltung (s. vorherige Schreiben), die Beendigung der Doppelbestellungen von Bus und Bahn zugunsten des SPNV und die attraktive Gestaltung unserer Haltestellen und Knotenpunkte. Diese einfachen und kostengünstigen Maßnahmen würden sofort zu einer stärkeren Auslastung der Strecken beitragen. Dem verweigern Sie sich jetzt schon im 2. Jahrzehnt. Bitte ändern Sie in diesem Sinne Ihren Entwurf zum Nahverkehrsplan und sichern Sie dem Erzgebirge nötige Finanzierungsmittel für einen attraktiven Nahverkehr zu.	nein		Der Ansicht, dass es sich hierbei um Parallel- bzw. Überlagerungsverkehre handelt wird widersprochen. Der SPNV dient der Groberschließung im Talbereich und der ÖSPV der Anbindung der Umfelderschließung.
64	SV Pockau-Lengenfeld	Pockau-Lengenfeld 1			Die grundsätzlichen Zielstellungen im Teil B werden von der Stadt Pockau-Lengenfeld unterstützt. Für die unser Stadtgebiet bedienenden Linien 400 und 492 stellen wir uns andere Entwicklungsziele. So wäre eine alternative Linienführung der 400 von Annaberg über Marienberg (Überlagerung/Verknüpfung mit 490), weiter über die Heinzebank und die bestehende Route über Freiberg nach Dresden effektiver. Die Bedienung im 4-h-Takt sollte durch eine Neuausrichtung der 492 zwischen Marienberg und Freiberg ergänzt/erweitert werden, so dass auf diesem Abschnitt ein 2-hTakt entsteht. An der Verknüpfungsstelle Pockau-Lengenfeld sollten alle genannten Fahrten Anschluss zur KBS 519 erhalten. Auf der Linie 492 wären darüber hinaus zwischen Forchheim und Lengfeld/Marienberg weitere Leistungen nach Bedarf erforderlich. Die Stadt Pockau-Lengenfeld hält zur Verbesserung der Mobilität ihrer Einwohner die Einführung einer Stadtbushlinie für zielführend, die außerhalb des Schülerverkehrs die Leistungen der Linien 492 (teilweise) und 493 ersetzt/ergänzt.	nein		Es wird darauf hingewiesen, dass der Landkreis die Aufgabenträgerschaft für die Groberschließung innehat, die Feinerschließung ist Bestandteil der kommunalen Aufgaben. Die Verlegung der Linienführung Linie 400 ist mit einem Bedarfsnachweis mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen abzusprechen.
65	SV Pockau-Lengenfeld	Pockau-Lengenfeld 2			Nach Einrichtung der Verknüpfungsstelle am Bahnhof Pockau-Lengenfeld ist die Bedienung der "Zentralhaltestelle" Pockau nicht mehr erforderlich und sollte aufgegeben werden. Alle Fahrten sollten - soweit noch nicht geschehen - von dieser Haltestelle zur Verknüpfungsstelle verlagert werden.	nein		Der Forderung der Stellungnahme wird widersprochen. Zum einen ist der Bf. außerhalb des Zentrums, zum anderen wurde die Zentralhaltestelle barrierefrei ausgebaut.
66	SV Geyer	Geyer 1			Unter den touristischen Gegebenheiten wird die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2016/2020 der beschriebenen besonderen touristischen Bedeutung Geyers in keinsten Weise gerecht. An den Wochenenden wird das Gebiet durch die Linie 210 zufriedenstellend abgedeckt. Wünschenswert wären die Leerfahrten auf der Linie 412 in Richtung Auerbach für die Zubringer ins Freizeitbad und dem Naherholungsgebiet nutzen zu können. D.h., 12:55 Uhr bzw. 14:25 Uhr an Schultagen vom Busbahnhof in Geyer bis zu O.g. Zielen. Außerdem wäre es sinnvoll an den Wochentagen die Linie 210 ca. 17:50 Uhr und 19:05 Uhr in Richtung Annaberg und ca. 19:45 Uhr und 21 :20 Uhr in Richtung Chemnitz ans Freizeitbad und durch das Naherholungsgebiet zu führen. Aus heutiger Sicht befahren die letzten Busse 17:05 Uhr in Richtung Ehrenfriedersdorf (441) und 17:14 Uhr in Richtung Geyer (412) diese Region.	nein		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre"
67	SV Geyer	Geyer 2			Die Linie 441 fährt das Freizeitbad an, aber ist von den Zeiten her nicht geeignet, das Freizeitbad auch zu nutzen. Die überregionale Busverbindung nach Plauen hat man bereits eingestellt. Als fast Mittelpunkt des Erzgebirgskreises mit dem Schwerpunkt Tourismus wird die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2016-2020 aus unserer Sicht nicht erreicht.	prüfen AT ERZ		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre". Zudem ist im konkreten Fall die Anschlussbeziehung an den SPNV Schwarzenberg zu priorisieren.
68	SV Geyer	Geyer 3			Wir fordern deshalb dahingehend eine Änderung, dass Greifensteine und Freizeitbad mehrmals täglich angefahren werden. Die Zeiten sind so festzulegen, dass mindestens ein 3 - stündiger (Bad-)besuch möglich ist.	prüfen AT ERZ		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre". Zudem ist im konkreten Fall die Anschlussbeziehung an den SPNV Schwarzenberg zu priorisieren.
69	OB Aue	OB Aue 1			vom „Blindenverband“(sic!) wurden wir darauf hingewiesen, dass bei der Industriestadt Aue alle Hinweise auf diese Industrie fehlen(Anlage 6) . So wurden die Industriestandorte NICKELHÜTTE, AWEBA, AMW-vormals Halbzeugwerk, LEONHARDT GROUP mit Erdmann-Kirchweis und CURT BAUER ebenso vergessen wie das gesamte Gewerbegebiet ALBERODA, insgesamt fehlen bis zu 2000 Industriearbeitsplätze in Ihrer Aufstellung, zum großen Teil handelt es sich um Firmen , die global agieren. Es wäre schön, wenn Sie Ihre Ausarbeitung vom 11.9.2015 nachbessern würden. Andernfalls müsste der unbefangene Leser annehmen, dass die übrigen Ausarbeitungen Ihres Hauses zum politisch umstrittenen Thema Streckenabbestellungen ähnlich „sorgfältig“ erarbeitet wurden, bekanntermaßen: Form schlägt Inhalt.	ja	Die Industrieansiedlungen der Stadt Aue werden mit der Aufnahme der entsprechenden Symbole in der Anlage 6 ergänzt.	
70	SV Wolkenstein	Wolkenstein 1	S. 7	0.2. Ziel der Raumordnung	erster Absatz Regionalplan Südwestsachsen 2000. Da eine neue Regionalplanung noch im Ergebnis offen ist, sind hier durchaus Veränderungen möglich, vielleicht sogar notwendig.	Kenntnisnahme		Rechtsgültig ist der RP aus 2008.
71	SV Wolkenstein	Wolkenstein 2	S. 8	0.2.1	Verstärkung von wirtschaftlichen, touristischen und grenzüberschreitenden ...	Kenntnisnahme		Darstellung regionalplanerischer Ziele ist Bestandteil der Nahverkehrsplanung.
72	SV Wolkenstein	Wolkenstein 3	S. 8	0.2.2	Vorgaben der Regionalplanung grenzüberschreitender ÖPNV ... ausgebaut werden. Für den grenzüberschreitenden ÖPNV sind neue Überlegungen erwünscht, um die jeweiligen Randlagen aus der starken Abwärtsspirale zu lösen. Die Geschichte zeigt, dass es möglich war.	Kenntnisnahme		Darstellung regionalplanerischer Ziele ist Bestandteil der Nahverkehrsplanung.

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
73	SV Wolkenstein	Wolkenstein 4	S.10	Karte	"Die politisch gesteuerte Bedeutungslosigkeit des Erzgebirgskreises in abgeminderter Form." Für den Standort Wolkenstein verlange ich die zusätzliche Einordnung als Gewerbestandort. Die Nachfrage ist da und andere Standorte mit schlechterer Pendler-Statistik sind Gewerbestandort.	nein		Der Standort Hilmersdorf/Heinzebank ist bereits in der kartografischen Darstellung (Anlage 6) verzeichnet.
74	SV Wolkenstein	Wolkenstein 5	S. 16	1.4 Motorisierung	zur Begründung ...als in den Städten Des Weiteren wollten die Menschen nicht von Sozialhilfe abhängig sein. Weite Fahrwege wurden auch als Tagespendler in Kauf genommen. Struktur-politische Fehlentscheidungen, wie der Bau des Berufsschulzentrums in Zschopau auf dem Berg und nicht im Bereich des ehemaligen MZ-Werkes in Bahnhofsnähe können für Bereiche des ÖPNV negative Folgen haben. Eine günstige Anbindung durch den SPNV in beide Richtungen einer Strecke, wie in Zschopau, kann für alle Beteiligten von großer wirtschaftlicher Bedeutung sein.	Kenntnisnahme		Die diesbezüglichen Planungsverfahren sind nicht Bestandteil der Nahverkehrsplanung.
75	SV Wolkenstein	Wolkenstein 6	S. 18	Karte der Aus- und Einpendler in Wolkenstein	Unmittelbar an unserer Flurgrenze zu Lengfeld im Bereich Heinzebank hat die Firma paper+design ihren Standort. Sie ist von uns erschlossen. Ein Großteil der Beschäftigten kommt von uns. Beim letzten Betriebsunfall im Januar ist unsere Feuerwehr aus Hilmersdorf mit Großlösbord ausgerückt. Wir bemühen uns um Glasfaser für den Standort. (Statistik!)	nein		Wie richtig festgestellt wurde, ist das Gelände unmittelbar angrenzend. Es gehört jedoch zur Stadt Pockau-Lengfeld und dieser somit u.a. auch statistisch zugeordnet.
76	SV Wolkenstein	Wolkenstein 7		1.6 Standorte - Gewerbegebiet	Unser Gewerbegebiet und die Firma paper+design sind zwar sehr zentral für Buslinien, aber die Arbeitszeit bei vielen verlangt Flexibilität.	nein		Dem Aufgabenträger sowie dem Verkehrsunternehmen liegen keine Erkenntnisse über eine gesteigerte Nachfrage vor. Sollten diesbezügliche andere Daten vorliegen, kann eine offizielle Anfrage beim Verkehrsunternehmen z.B. bzgl. eines Jobtickets erfolgen, eine pauschale, flexible Angebotsbereitstellung ist aufgrund von Anschlussbeziehungen und den Bedingungen des Schülerverkehrs nicht umzusetzen.
77	SV Wolkenstein	Wolkenstein 8	S. 30	Aue	Wortmeldung eines Außenstehenden Verknüpfung zwischen Bahn und Bus nicht gewollt, um zur Stilllegung zu kommen und ein Stadionbau in Verbindung mit der Stilllegung der Bahnstrecke, im Widerspruch zu den blumigen Theorien.	Kenntnisnahme		
78	SV Wolkenstein	Wolkenstein 9	S. 32	Stadtverkehr Marienberg	Keine Aussage zum noch vorhandenen, sicher mit Fördermitteln gestalteten, Bahnendpunkt.	nein		Mit der Einstellung des letzten Zugpaares auf der Strecke KBS 519 durch EGB zum großen Fahrplanwechsel 2013 ist der Verknüpfungspunkt und somit die explizite Erwähnung bei der Darstellung des Stadtverkehrs obsolet geworden. Das daraufhin implementierte Rufbusangebot wurde aufgrund mangelnder Nutzung zum kleinen Fahrplanwechsel 2014 eingestellt.
79	SV Wolkenstein	Wolkenstein 10	S. 37	Verknüpfungspunkt	Bahnhof Wolkenstein KBS 517 216,400,439,499 es gäbe noch Möglichkeiten (Wille)	nein		Die Lage der Bushaltestelle ist nicht direkt am Bf, des weiten Kriterien für Verknüpfungspunkt 1. oder 2. Ordnung gem. Kapitel lt. 6.8 nicht umfassend erfüllt. Im NVP 2010 wurde der Bf. Wolkenstein ebenfalls nicht als Verknüpfungspunkt ausgewiesen. - ÖSPV-Linien-Hierarchie vci: 216 (Ergänzungsnetz 2. Ordnung); 217 (Ergänzungsnetz 2. Ordnung); 400 (überreg. Linie); 439 (Ergänzungsnetz 1. Ordnung); 489 (Ergänzungsnetz 2. Ordnung); 499 (Ergänzungsnetz 2. Ordnung)
80	SV Wolkenstein	Wolkenstein 11	S. 38	2.8.1 Nachfrage	..Besonders positiv wirkt sich eine gute Anbindung an das SPNV-Netz aus. DIESER SATZ KÖNNTE DOCH ALS EIN LEITMOTTO FÜR DIESEN PLAN STEHEN.	Kenntnisnahme		
81	SV Wolkenstein	Wolkenstein 12	S. 45		nach Aufzählung der Schwächen ... hoher Motorisierungsgrad ... zur Erledigung der Wege - Beruf, Versorgung,... Irgendwer hat die Einkaufsmärkte auf den Bergkuppen genehmigt!	Kenntnisnahme		Die Hinterfragung von Planfeststellungsverfahren ist nicht Aufgabe des NVP. Die Anhörung der TöB im Rahmen der Planfeststellung bot die Möglichkeit der Stellungnahme.
82	SV Wolkenstein	Wolkenstein 13	S. 46	Schnellbuslinie Aue - Chemnitz	Anmerkung eines Menschen, der seine Eltern in den Tod begleitet hat: Ältere Menschen, wir sind eine alternde Gesellschaft, mich einbezogen, benötigen manchmal schneller eine Toilette. Verkehrsleistungen "Während der Fortschreibungsdauer des NVP sind keine Maßnahmen mit grundlegenden Änderungen geplant." Warum wollen Sie auf Schwachstellen, die beschrieben werden, aber zurzeit nicht geplant sich, nicht reagieren!	Kenntnisnahme		
83	SV Wolkenstein	Wolkenstein 14	S. 50	Verknüpfungspunkte	Aufnahme vom Bahnhof Wolkenstein KBS 517 216,400,439,499	nein		Die Lage der Bushaltestelle ist nicht direkt am Bf, des weiten Kriterien für Verknüpfungspunkt 1. oder 2. Ordnung gem. Kapitel lt. 6.8 nicht umfassend erfüllt. Im NVP 2010 wurde der Bf. Wolkenstein ebenfalls nicht als Verknüpfungspunkt ausgewiesen. - ÖSPV-Linien-Hierarchie vci: 216 (Ergänzungsnetz 2. Ordnung); 217 (Ergänzungsnetz 2. Ordnung); 400 (überreg. Linie); 439 (Ergänzungsnetz 1. Ordnung); 489 (Ergänzungsnetz 2. Ordnung); 499 (Ergänzungsnetz 2. Ordnung)
84	SV Wolkenstein	Wolkenstein 15	S. 56	Konzept touristischen Verkehrs	Ziel muss es, auch an den Wochenenden sein, Wanderer, Radfahrer, Badegäste auf den Gebirgskamm, zu den Radwegen und in die Thermen zu transportieren. Es scheint besonders mit dem SPNV in der Schweiz, in Österreich und in den Bayrischen Alpen zu funktionieren.	Kenntnisnahme		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre"
85	GV Schönheide	Schönheide 1		Allgemein	Kenntnisnahme	Kenntnisnahme		
86	GV Schönheide	Schönheide 2		ÖSPV-Netz/ Barrierefreiheit	Es ist auffällig, dass die Verbindungen überwiegend über die „großen“ Städte erfolgt. Eine „Querverbindung“ würde vorallem den ländlichen Raum gut tun und eventuell die Frequentierung erhöhen. Für viele ältere Menschen ist es doch zu umständlich, erst über Aue und Chemnitz zu fahren (inkl. Umsteigen). Wenn man eine Querverbindung im ländlichen Raum einbaut, kommt das vorallem den älteren Menschen entgegen.	Kenntnisnahme		Die dargestellte Linienführung resultiert aus der polyzentrischen Struktur des Landkreises sowie des Verkehrsverbunds und bedingt daraus folgend einen entsprechenden Bedarf.

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
87	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 1	S. 54f	Touristischer Verkehr	Folgender neue Grundsatz muss mit in den NVP aufgenommen werden: Die Eisenbahnstrecken von Chemnitz bzw. Zwickau ins Erzgebirge bilden das Grundgerüst für die touristischen Verkehre (insbesondere an den Wochenenden) und müssen erhalten bleiben! Die touristischen Buslinien werden mit der Eisenbahn vertaktet. Fazit: Die moderne Eisenbahn im Erzgebirge ist zu erhalten und dauerhaft vom VMS zu bestellen.	Kenntnisnahme		
88	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 2		6.9 Barrierefreiheit	Bei der Priorisierung der Haltestellen zum barrierefreien Ausbau sind die jeweils betroffenen Kommunen einzubeziehen. Die für den Erzgebirgskreis geltenden Mindeststandards für den barrierefreien Ausbau sollten explizit vorgegeben und in den NVP aufgenommen werden. Ein Verweis auf DIN-Normen, Verordnungen oder Empfehlungen erscheint für einen einheitlichen Abbau von Barrieren nicht zielführend, zumal darin häufig Soll- oder Kann-Formulierungen enthalten sind. Es ist daher eine Prinzipdarstellung einer Haltestelle mit Einstiegsfeld als Anlage zu den verbalen Ausbaustandards gemäß Punkt 6.11 aufzunehmen.	Prüfen		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. Eine Norm-Haltestelle ist aufgrund der unterschiedlichen Gegebenheiten im Gebiet des Aufgabenträger nicht umzusetzen.
89	GV Jahnsdorf	Jahnsdorf 3		7 Finanzierung	Durch einen Zugang der Kommunen zu den entsprechenden Förderprogrammen lt. Punkt 7.1 ist sicherzustellen, dass durch die Finanzierung der Kosten für den barrierefreien Haltestellenausbau die Leistungsfähigkeit der Kommunen nicht beeinträchtigt wird.	Kenntnisnahme		Die Beantragung von Fördermittel obliegt den Kommunen.
90	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 1		Allg	Stand 29.09.2015 Warum erst jetzt bekannt gemacht? (3 Monate alt!)	Kenntnisnahme		Nach Erstellung der Unterlagen durchlaufen diese die für den ÖPNV zuständigen Abteilungen der AT und anschließend 2 Gremien des VMS, welche abwechselnd im Monatsrhythmus tagen.
91	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 2		0.2 Ziele der Raumordnung	„...Gesamt-Regionalplan soll erst Ende 2016/Anfang 2017 beschlossen werden...“ Somit gilt „...der Regionalplan 2008“ Eine „Planung“ auf dieser alten Grundlage kann nicht praxisnah sein.	Kenntnisnahme		Die Laufzeit (ca. 5 Jahre) und Genehmigung des NVP ist nicht an die Laufzeit des RP (ca. 10 Jahre) gebunden, somit ist der aktuell gesetzliche beschlossene RP 2008 Planungsgrundlage für den NVP. Die aus der Erstellung des LEP 2013 entstandene Frist zur Erstellung neuer Regionalpläne beträgt 4 Jahre. Eine gravierende Verschiebung der Regionalplanerischen Ziele ist nicht zu erwarten, da diese an den übergeordneten LEP 2013 gebunden sind. Kleinteilige, aus der Auslegung ersichtliche Unterschiede sind jedoch nicht zu verurteilen.
92	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 3		0.2.2 Vorgaben	„Der ÖPNV ist unter Anpassung an demographisch bedingte Veränderungen flächendeckend zu sichern... kreis- und regionsübergreifend, dabei QM die Fahrtenplanung SPNV und ÖPNV abgestimmt werden... Überlagerungen SPNV, ÖSPV sollen vermieden werden“ Wo ist im folgenden die Umsetzung hierzu zu finden? Soll ist falsch - muss!	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.
93	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 4		0.2.2 Vorgaben	„...Für den ländlichen Raum ist...eine Grundbedienung ...sicherzustellen...“ Wo ist „Grundbedienung“ definiert? (Mo-Fr/ Sa/So/F)	Kenntnisnahme		Die geplante Grundbedienung dieses NVP ist im Teil A 4.4 Bedienstandards im NVR C/Z und den dazu gehörigen Unterpunkten aufgeführt.
94	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 5		1.1 Raumstruktur	„...grenzt der Erzgebirgskreis an das Oberzentrum Chemnitz...“ Klare Feststellung! Wo ist das nun im weiteren berücksichtigt?	Kenntnisnahme		Gemäß VO Nahverkehrspläne für ÖPNV §3 (1) ist die Darstellung der Raum- sowie Siedlung und Bevölkerungsstruktur Bestandteil eines NVP.
95	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 6		1.1 Raumstruktur	„...attraktives und intensiv genutztes Ausflug- und Tourismusgebiet...“ Klare Feststellung! Wo ist das nun im weiteren berücksichtigt?	Kenntnisnahme		Gemäß VO Nahverkehrspläne für ÖPNV §3 (1) ist die Darstellung der Raum- sowie Siedlung und Bevölkerungsstruktur Bestandteil eines NVP.
96	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 7		1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	„...der einwohnerstärkste Landkreis.. Klare Feststellung!“ Wo ist das nun im weiteren berücksichtigt?	Kenntnisnahme		Gemäß VO Nahverkehrspläne für ÖPNV §3 (1) ist die Darstellung der Raum- sowie Siedlung und Bevölkerungsstruktur Bestandteil eines NVP.
97	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 8	S. 13	1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	„...steigt der Anteil der Altersgruppe der über 65 Jährigen...“ Klare Feststellung! Wo ist das nun im weiteren berücksichtigt? (verringerte Mobilität)	nein		Gemäß VO Nahverkehrspläne für ÖPNV §3 (1) ist die Darstellung der Raum- sowie Siedlung und Bevölkerungsstruktur Bestandteil eines NVP. Mit der Umsetzung des novellierten PBefG hinsichtlich der Barrierefreiheit wird auf die veränderten Bedürfnissen der Kohorte > 65 Jahre bei der Nutzung des ÖPNV reagiert.
98	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 9		1.5 Pendlerbeziehungen Tab. 3:	Stand 20.06.13 (!) Nicht aussagekräftig - 2,5 Jahre alt!	nein		Gemäß Zentralem Statistik-Service der Bundesagentur für Arbeit sind die Daten mit Stichtag 30.06.2013 die zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP aktuellsten erhältlichen gesamtsächsischen Daten zu gemeindekonkreten Ein- und Auspendlerdaten.
99	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 10		1.6 Standorte... mit ÖPNV-Relevanz Abb. 11	„...stellen - zumindest theoretisch- ein ÖPNV-Nutzerpotential dar...“ Wieso nur theoretisch? Behauptung nicht belegt. Wichtig für die Übersicht wäre die Lage der Gebiete bzgl. ÖPNV-Linien.	nein		Diesbezüglich sei auf den erhältlichen Verbundnetzplan verwiesen.
100	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 11		1.6 Standorte... mit ÖPNV-Relevanz Schwerpunkte	„...Wandern, Rad-, Biketourismus (Erzgebirgskamm...) Hinweis auf Erzgebirgscard Das ist alles, was zum Tourismus gesagt wird?!“ Es fehlt: Nähe zu CR, Ski-, Wanderbus, Erzgeb. Aussichts-bahn, tour. Angebote, Bergbau, Weihnachten; EG-Card ist jedoch nur sinnvoll, wenn flächendeckend und mit kurzen Übergängen der Verkehrsmittel nutzbar	nein		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre"

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
101	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 12		2.2 wesentliche Änderungen	Tab. 6 (2010 zu 2015) Linie 334, 337 „...Verbesserung der Erschließungssituation...“ 3x dargestellt, sieht aus wie 3 Maßnahmen! Keine Begründung der „Verbesserung“ zu finden!	Kenntnisnahme		Gemäß VO Nahverkehrspläne für ÖPNV §3 (1) ist die Bewertung der Bestandsaufnahme Bestandteil eines NVP. Dargestellt ist die Veränderung des Fahrplanangebot von 2010 bis zum aktuellen Fahrplan.
102	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 13		2.5 Linien und Leistungen	"Bahnersatzleistungen" Begriff nicht schlüssig, was ist gemeint?	Kenntnisnahme		Bahnersatzleistungen sind Leistungen des Bahnersatzverkehrs. Bahnersatzverkehr sind Busersatzleistungen für abbestellten SPNV finanziert aus Regionalisierungsmitteln. Der AT ist der Zweckverband.
103	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 14		2.6.1 Regionalverkehr	Linie 330 Takt 60' mit Taktabweichungen Das ist eine falsche Darstellung! Entweder Takt ja oder nein! - also hier nein!	nein		
104	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 15		2.6.1 Regionalverkehr	Linie 415 Takt 60' Falsch! 6 Fahrten sind abweichend!	nein		1 Fahrt abweichend; früh Sprung von :45 auf :40; letzte Fahrt von :40 auf :45
105	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 16		2.6.1 Regionalverkehr	...als Ergänzung zum SPNV eine wesentliche Bedeutung...“ Es gibt aber überwiegend Übergangszeiten > 15 Min!	Kenntnisnahme		Gemäß VO Nahverkehrspläne für ÖPNV §3 (1) ist die Bewertung der Bestandsaufnahme Bestandteil eines NVP. Dargestellt ist die Veränderung des Fahrplanangebot von 2010 bis zum aktuellen Fahrplan.
106	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 17		2.6.1 Regionalverkehr	Keine Aussagen Sa/So/F -praktisch nur Einzelfahrten Fehlt! - ...Bedeutung für Tourismus?	Kenntnisnahme		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre"
107	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 18		2.6.1 Regionalverkehr	„Rufbus, ALIta...“ Wo wird das praktiziert?	Kenntnisnahme		Übersicht Ergänzende Angebote in Anlage 9
108	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 19		2.6.1 Regionalverkehr	Tab 10: Beförderungszeiten Mit / ohne Übergänge - unklar	Kenntnisnahme		Beförderungszeit = Fahrzeit + evtl. Umsteigezeiten
109	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 20		2.6.1 Regionalverkehr	Erreichbarkeit Oberzentrum Chemnitz „fast durchweg sichergestellt ...“ Unklar bzgl. Linie Chemnitz - Aue???	Kenntnisnahme		In Anlage 10 sind die Beförderungszeiten zum nächstgelegenen höherzentralen Zentrum dargestellt. Im Falle der Stadt Aue ist dies das Oberzentrum Zwickau. Die Fahrzeit nach Chemnitz beträgt auf der KBS 524 mehr als 60 min.
110	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 21		2.6.2 Stadtverkehr Schwarzenberg	Linie B - Finanzielle Beteiligung Stadt SZB I (gar nicht erwähnt)	Kenntnisnahme		Die Feinerschließung ist liegt in Trägerschaft der Kommune, somit auch die diesbzgl. Finanzierung. Eine explizite Erwähnung wurde auch in den anderen Fällen im ERZ nicht vorgenommen.
111	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 22		2.6.2 Stadtverkehr Schwarzenberg	30 min Takt „Anschluss an SPNV mit 10' Übergangszeit...“ Falsch! Kein Takt, Abweichungen von 5 - 15 min! Übergänge teilw. bis 25 min!	nein		Bei differenzierter Betrachtung ist ersichtlich, dass das vertaktete Angebot der Stadtbuslinie A einen Übergang von 10 Minuten zum höherwertigen Angebot SPNV vorhält.
112	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 23		2.8 Nachfrage, Fahrgastaufkommen	...aus Belegungsdaten 2012/2013...vom VMS“ Viel zu alt! Wie ermittelt? Nachweise?	nein		Zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP waren die Daten die aktuellsten, einheitlich erhoben sowie verifizierten Daten. Für detailliertere Angaben zum Erhebungsverfahren sollte eine Anfrage an den VMS gestellt werden.
113	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 24		2.8.1 Nachfrage Regionalverkehr	...gute Anbindung an das SPNV-Netz...“ Woher stammt diese Behauptung? Nicht belegt!	Kenntnisnahme		Der Absatz wurde angepasst.
114	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 25		2.8.2 Nachfrage Stadtverkehr	„Schwarzenberg... Linie A mit 85% stärkste Linie...“ Was soll uns das sagen? Logisch, bei dem viel stärkerem Angebot zu Line B	Kenntnisnahme		Es erfolgt keine vergleichende Wertung zu den anderen Linien weder Nachfrage noch Angebot. Die stärkste Linie ist Linie A mit einem Nachfrageanteil von 85%.
115	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 26		4 Verkehrsprognose	Rückgang Fahrgäste...“kann nicht durch die getätigten bzw. geplanten Angebotsverbesserungen ... im SPNV ausgeglichen werden...“ Das ist nicht zu verstehen. Welche angeblichen Verbesserungen sollen gemeint sein?	Kenntnisnahme		Verbesserungen = Maßnahmen des Chemnitzer-Modells, u.a. Einbindung in den Stadtverkehr
116	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 27		4 Verkehrsprognose	...Nachfrageanstiege bei Zentren. die Anschluss an d. Chemnitzer Modell haben. Gilt nicht für Aue/Schwarzenberg, da kein Anschluss an Che. Modell!	Kenntnisnahme		
117	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 28		4 Verkehrsprognose	Dabei gilt es jedoch, die touristischen Potentiale einzelner Angebote vor allem im Kerngebiet der Tourismusregion Erzgebirge nicht außer Acht zulassen. Logische Feststellung? Folgerung fehlt jedoch. Wo ist diese Erkenntnis nun weiter verarbeitet?	Kenntnisnahme		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre"
118	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 29		4 Verkehrsprognose	Tab. 18: ...bedingt kontinuierliches Wachstum ...“ Siehe B28!	Kenntnisnahme		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre"

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
119	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 30	S. 45	4 Verkehrsprognose	2012/2013 Fahrgasterhebung Viel zu alt! Wie ermittelt? Nachweise? (Siehe B23)	nein		Zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP waren die Daten die aktuellsten, einheitlich erhoben sowie verifizierten Daten. Für detailliertere Angaben zum Erhebungsverfahren sollte eine Anfrage an den VMS gestellt werden.
120	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 31		5 Bewertung	„Ausreichende bis gute Anbindung der Gemeinden an Kreisstadt bzw. zugehörige Mittelzentren...“ Wie ist das definiert? Konkret nicht nachvollziehbar! Bewertung Mo-Fr/Sa/So/F fehlt auch!	Kenntnisnahme		Die Qualitätsstandards des Verkehrsangebots sind im Teil A dieses NVP verbundweit beschrieben.
121	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 32		5 Bewertung	„kleinere Erschließungslücken“ Konkret, was ist klein? Und wo?	Kenntnisnahme		
122	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 33		5 Bewertung	„hoher Motorisierungsgrad, zurückgehende Bevölkerungszahlen, Ausdünnung der ÖPNV-Nutzerzahlen...“ Da hat man es sich sehr einfach gemacht! Und Begriff „Ausdünnung...“ ist hier völlig unklar!	Kenntnisnahme		Fahrten mit sehr geringer oder ohne Nachfrage wurden/ werden geprüft und ggf. verlegt oder abbestellt.
123	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 34		5 Bewertung	„...touristische Attraktivität... könnte Potenziale aquirieren...“ aber erheblicher Nutzung des Individualverkehrs... „könnte“ aber Schlussfolgerung (bessere Angebote...) fehlt!	Kenntnisnahme		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre"
124	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 35		6.1 Verkehrsleistungen	„...keine Maßnahmen mit grundlegenden Änderungen geplant...“ Aussage?: bis 2020 bleibt alles beim alten - das ist doch kein Plan! Vorher dargestellte Tatsachen bedingen also keine Maßnahmen?	Kenntnisnahme		siehe weiterer Inhalt des Kapitels 6 Rahmenplanung, Gestaltung ÖPNV 6.1 Verkehrsleistungen
125	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 36		6.2 Korridoruntersuchung	„Konzept zur verkehrsträgerübergreifenden Angebotsfortschreibung mit ergänzenden Untersuchungen zu den ÖPNV-Systemen 2014“ Wo ist dieses Konzept? Wer wurde beteiligt? Beurteilung ist für diese Begutachtung wesentlich!	Kenntnisnahme		Inhalte des Konzepts wurden von den AT in den entsprechenden Ausschlüssen behandelt und durch die Mitglieder beschlossen.
126	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 37		6.2 Korridoruntersuchung Che- Annaberg-Cranzahl	„zunächst (kurzfristig) Mo-Fr Reduzierung auf 3 Fahrten- paare abgeleitet...“ Begründung? Wovon abgeleitet? Wer hat mitgewirkt? Tourismus?	Kenntnisnahme		Inhalte des Konzepts wurden von den AT in den entsprechenden Ausschlüssen behandelt und durch die Mitglieder beschlossen.
127	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 38		6.2 Korridoruntersuchung Thalheim-Aue-Grünhain-Beierfeld / Schwarzenberg	„Thalheim-Aue geringe Auslastung...“ Warum? Wird nicht untersucht? Grund ist: nur Zweistundentakt bestellt	Kenntnisnahme		Inhalte des Konzepts wurden von den AT in den entsprechenden Ausschlüssen behandelt und durch die Mitglieder beschlossen.
128	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 39		6.2 Korridoruntersuchung	„...sollen ...bis 2018... verschiedene Varianten ...geprüft werden...“ ...empfehlen eine Anbindung des Städteverbundes Silberberg mit einer Schnellbuslinie Aue-Chemnitz...“ Bedeutet das eine zweite Verbindung neben der Bus/ Strab-Linie Aue-Stollberg-Chemnitz?! Wo kann man den Varianten-vergleich konkret. nachlesen?	Kenntnisnahme		Inhalte des Konzepts wurden von den AT in den entsprechenden Ausschlüssen behandelt und durch die Mitglieder beschlossen.
129	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 40		Schwarzenberg-Johannstadt	Neuordnung Linie 334 zu SPNV-Zubringer Breitenbrunn Unklar, wie ist das gemeint? Konkret? Linie ist jetzt SZB-Johannstadt und damit unzulässiger Parallelverkehr zu SPNV	Kenntnisnahme		Die Linie 334 dient der Naherschließung z.B. zum/vom SPNV-Haltepunkt.
130	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 41		Schwarzenberg-Johannstadt	Schülerverkehr gem. §43 PBefG Aussage? Was bedeutet das konkret	Kenntnisnahme		PBefG §43 Sonderformen im Linienverkehr Pkt. 2 regelmäßige Schülerfahrten, unter Ausschluss anderer Fahrgäste
131	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 42		Stollberg-Aue	„Status Quo wird angestrebt, da hinsichtl. Verknüpfung mit SPNV kaum Optimierungsbedarf besteht“ Unklare Aussage, Status Quo = Istzustand, kann man nicht anstreben erläutern!	Kenntnisnahme		Inhalte des Konzepts wurden von den AT in den entsprechenden Ausschlüssen behandelt und durch die Mitglieder beschlossen.
132	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 43		Aue-Schwarzenberg-Annaberg	„bessere Koordinierung ÖSPV SPNV ... würde Reisezeitverkürzungen ... bewirken“ Triviale Erkenntnis! Jetzt gibt es praktisch gar keine Koordinierung!	Kenntnisnahme		
133	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 44		Stadverkehr Schwarzenberg	Verlängerung A bis Bernsgrün. 2x aufgeführt, konkret? Wie? Welcher Takt?	Kenntnisnahme		Wie im NVP dargestellt, unter Beibehaltung des 30-min-Takts
134	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 45		Stadverkehr Schwarzenberg	B Vereinfachung Neuwelt- SZB Busbahnhof. Wie? Konkret?	ja	Für die Linie B wird eine Vereinfachung des Liniennetzes vorgeschlagen, sie soll zukünftig zwischen Schwarzenberg-Neuwelt und Schwarzenberg, Busbahnhof im 60-min-Takt verkehren	

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
135	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 46			Wochenendbedienung Beibehaltung bzw. Aufweitung auf 60'-Takt, B: durch Linie 415 erschlossen Unklar! B Linie 415 jetzt Sa: 4 Fahrtenpaare, So: 5 und anderer Fahrtverlauf	Kenntnisnahme		so wie es im Text steht
136	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 47		Rahmenplanung PlusBus	342: Schwarzenberg-Beierfeld-Grünhain-Zwönitz (-Thalheim) Was bedeutet Premiumangebot? Änderungen? Linie gibt es jetzt schon. Takte? Mo-Fr/ Sa/So/F?	Kenntnisnahme		Siehe NVP Teil A
137	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 48		Rahmenplanung PlusBus	415: Aue-Schwarzenberg-Annaberg Was bedeutet Premiumangebot? Änderungen? Linie gibt es jetzt schon. Takte? Mo-Fr/ Sa/So/F?	Kenntnisnahme		Siehe NVP Teil A
138	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 49		Rahmenplanung PlusBus	Grundnetz: „Anschlüsse zu den PlusBus-Linien angestrebt ...“ Nicht anstreben, muss Verpflichtung sein!	Ja/ nein	Es sollen Anschlüsse zu den PlusBus-Linien angestrebt werden.	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.
139	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 50		6.4 Rahmen- planung Stadtverkehre	...im Rahmen einer Korridoruntersuchung ausführliche Analyse ... “ Wer wurde beteiligt? Wo ist diese Untersuchung?	Kenntnisnahme		Inhalte des Konzepts wurden von den AT in den entsprechenden Ausschüssen behandelt und durch die Mitglieder beschlossen.
140	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 51		Verknüpfungspunkte	...dem ÖPNV ist in der Lage Vorrang zu gewähren ...“ Unklare Aussage? Was bedeutet das?	Kenntnisnahme		Dem ÖPNV ist in der Lage Vorrang zu gewährleisten.
141	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 52		Tab 19 Verknüpfungspunkte	Abg-Bu Wendeschleife: Es fehlt Schnittstelle Eisenbahn Strecke 517 Chemnitz-Cranzahl	nein		Wendeschleife und Bf. Süd sind verschiedene Haltepunkte. Eine Übergangsbeziehung besteht nicht.
142	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 53		Tab 19 Verknüpfungspunkte	Johanngeorgenstadt Es fehlt Eisenbahn Strecke nach Karlovy Vary; Bus 334 ist Unsinn - Parallelverkehr!	ja / nein	RB 95	Die Regionalbahnlinie wurde ergänzt. Die Linien 334 und 336 sind Stadtverkehrsangebote und dienen der Feinerschließung. Dem Standpunkt des Parallel- bzw. Überlagerungsverkehrs wird widersprochen.
143	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 54		Tab 19 Verknüpfungspunkte	Schwarzenberg Bahnhof Es fehlen: Bus 332, 343, 441, 338, Erzgebirgische Aussichtsbahn (tourist.)	nein		siehe gleicher Punkt 6.8 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung Definition Verknüpfungspunkt 1. Ordnung.
144	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 55		6.12 Touristi- sche Verkehre Status Quo und 1. Stufe	Vorerst beschränkt (Stand 17.06.15!) auf 1. Ausba- stufe, ...noch in Bearbeitung befindliches Gesamtkon- zept... Zielstellung ist eine Teilumsetzung ...Dezember 2016, insofern die vertiefende Umsetzung... diesen Schluss darlegt.“ Kein konkreter Plan erkennbar! Keine klare Aussagen! Noch unkonkreter geht es nicht! Es fehlen: Verknüpfungen Zug/Bus, Einbeziehung EAB, Ski-, Wanderbus, Tschechische Republik,	Kenntnisnahme		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre"
145	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 56		7.4 Aufwen- dungen touristi- sche Verkehre	Zahlenwerk, Varianten Keine Erläuterung, nur allgemeine Phrasen, Kein konkre- ter Bezug der Varianten, erkennbar, keine Quelle der Zahlen benannt	Kenntnisnahme		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre"
146	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 57		Anlage 14 PlusBus	Aue-Schwarzenberg Parallelverkehr! Kein Sinn erkennbar, es gibt ja die Eisenbahnverbindung (Zwickau-)Aue- Schwarzenberg (-Johannstadt), außerdem sollte es auch noch den PlusBus Aue-Schwarzenberg-(Annaberg) geben?!	nein		Dem Standpunkt des Parallel- bzw. Überlagerungsverkehrs wird widersprochen. Die Linie 415 verkehrt ohne Zwischenhalt zw. Aue und Schwarzenberg und verläuft anschließend bis Annaberg-Buchholz.
147	Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.	Sächsische Eisenbahnfreunde 58		Anlage 15	In der Varianten aufstellung Leistungsumfang touristische Verkehre sind nur km-Darstellungen keine konkreten Fahrplananlagen und Anschlüsse - das ist nicht aussagefähig!	Kenntnisnahme		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre". Ausgestaltung abhängig von der Bestellung des Aufgabenträger sowie des ausführenden Verkehrsunternehmens.
148	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 1		Darstellung ÖPNV- relevanter Standorte in den Teilplänen	In Bezug auf die Kartendarstellung der ÖPNV-relevanten Standort (Anlage 6 der Teilpläne B- II, B-III und B-IV) sollte geprüft werden, inwieweit für die dort dargestellten Standorte im Bereich Tourismus eine vereinheitlichte Darstellung und ggf. Anpassung an die Festlegungen des Entwurfes des Regionalplanes Region Chemnitz (Darstellung der Tourismusschwerpunkte, differenziert nach landesweiter und regionaler Bedeutung bzw. als Ort mit touristischen Ausstattungen und/oder Erholungsfunktionen) erfolgen kann (vgl. Kap. 1.8 i. V. m. Karte 4 „Tourismus und Erholung“ des Entwurfes des Regionalplanes Region Chemnitz).	Kenntnisnahme		Rechtsgültig ist der RP aus 2008.

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
149	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 2	S. 10	Kapitel 1.1, 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	angepasst	angepasst: Marienberg gV, besser M Crimmitschau nicht in Karte enthalten
150	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 3	S. 10	Kapitel 1.1, 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	angepasst	angepasst: LEP 2013 sieht die Ausweisung der bGf " gK" nicht mehr vor
151	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 4	S. 10	Kapitel 1.1, 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		Diese Eigenschaften gehören zur Gemeinde Breitenbrunn
152	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 5	S. 10	Kapitel 1.1, 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 „GI“, 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	angepasst	Inhalte gemäß genannter Verordnung angepasst Gesundheit = G Gewerbe = GI Verteidigung = M Sport = S
153	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 6	S. 10	Kapitel 1.1, Abbildung 1	Ergänzend wird angeregt, in 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. <u>Ergänzungen</u> - bGf Bildung „B“: Sehmatal - bGf Gewerbe „GI“: Grünhain-Beierfeld, Niederdorf - bGf Tourismus „T“: Ehrenfriedersdorf, Grünhain-Beierfeld, Jöhstadt, Sehmatal, Scheibenberg, Schlettau <u>Streichungen</u> - Johannegeorgenstadt: bGf Tourismus - Marienberg: bGf Tourismus - Kurort Seiffen: bGf Gewerbe Auch die Anlage 2 ist entsprechend zu korrigieren			Rechtsgültig ist der RP aus 2008.
154						nein		Der Planungsverband stellte in seiner Stellungnahme zum Nahverkehrsplan lediglich auf die detailliert richtige Darstellung der „Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion“ als nachrichtliche Übernahme des Regionalplanes in den Nahverkehrsplan ab. Die Darstellung im Nahverkehrsplan entsprach weder den rechtskräftigen Regionalplänen Chemnitz-Erzgebirge und Südwestsachsen noch dem Entwurf des Regionalplanes Region Chemnitz. In Anlehnung an die in der Begründung zu G 1.4.2 im LEP 2013 enthaltenen Kriterien zur Festlegung der besonderen Gemeindefunktion Tourismus wird diese Funktion im Entwurf des Regionalplanes Region Chemnitz für Gemeinden festgelegt, die nachfolgende Kriterien erfüllen: - Status als Kurort oder staatlich anerkannter Erholungsort, - über 80 Übernachtungen pro Gästebett und Jahr und mindestens 50.000 Übernachtungen pro Jahr, - traditionelles, regional bedeutsames (Nah)Erholungsgebiet an einem Gewässer bzw. Standort (über)regional bedeutsamer Freizeiteinrichtungen mit entsprechendem Flächenbedarf und Verkehrsaufkommen. Bezüglich der angesprochenen Gemeinde bedeutet das nicht zwangsläufig, dass Johannegeorgenstadt keine touristische Bedeutung in der Region besitzt. Es werden jedoch die festgelegten Kriterien zur Ausweisung im aktuellen Entwurf des Regionalplanes nicht erfüllt. Es besteht durch den Plangeber des Nahverkehrsplanes die Möglichkeit, die korrekte Darstellung der „Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion“ auf Basis der rechtskräftigen Regionalpläne der Region Chemnitz-Erzgebirge und Südwestsachsen vorzunehmen, wenn dies in der Argumentation für eine bessere Erschließung weiter hilft, da voraussichtlich die Rechtskraft des Nahverkehrsplanes eher erreicht wird als die des Regionalplanes der Region Chemnitz. Es sollte der Sachverhalt, welcher Stand des Regionalplanes die Grundlage für die nachrichtliche Übernahme bildet und warum, im Nahverkehrsplan entsprechend dargestellt werden.
155		PV RC 7	S. 10	Kapitel 1.1, Abbildung 1	In Anlage 1 sollte die Stadt Lauter-Bernsbach als Teil des Mittelzentralen Städteverbundes „Silberberg“ korrekt benannt werden.	ja	Lauter-Bernsbach	anpassen Anlage 1 Lauter-Bernsbach hinzufügen
156	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 8	S. 10	Kapitel 1.1, Abbildung 1	f. Die Zeichenerklärung der Abbildung 1 sollte wie folgt korrigiert werden: Große Kreisstadt /Gemeinde sowie Stadt/ Gemeinde	ja	angepasst	anpassen der Legende
157	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 9	S. 10	Kapitel 1.1, 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	angepasst	anpassen der Legende
158	Planungsverband Region Chemnitz	PV RC 10	S. 27	Erzgebirgskreis Kap. 2.6.1, S. 27, letzter Absatz	Die Stadt Schneeberg ist nicht Teil eines Grundzentralen Städteverbundes.	ja	... Grundzentralen Städteverbänden wie Schneeberg, Breitenbrunn, Scheibenberg ...	

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
159	Gemeinderat Thermalbad Wiesenbad	Gem.-rat Wiesenbad 1		Begründung	Die Linie stellt für die Gemeinde Thermalbad Wiesenbad und das Erzgebirge die barrierefreie Verbindung zum Oberzentrum Chemnitz und dort zum Fernverkehrsnetz der OB dar. Durch den Ausbau der Haltepunkte in Regie der Bahn und die Errichtung der SPNV - ÖPNV-Schnittstelle in der Ortslage Thermalbad Wiesenbad in Trägerschaft der Gemeinde Thermalbad Wiesenbad ist, sowohl für Rollstuhlfahrer als auch Radtouristen und Familien mit Kinderwagen, eine vollständig barrierefreie An- und Abreise möglich. Im Bereich des Kurbetriebes ist dies ein wichtiger Standortfaktor für die Anreise von Patienten mit Behinderung. Für die touristische Erschließung und Attraktivität des gesamten oberen Erzgebirges für den Radtourismus ist die Möglichkeit der Radmitnahme und des barrierefreien Zustiegs eine elementare Voraussetzung. In den vorgenannten Bereich kann eine Buslinie, selbst bei vergleichbarer Streckenführung und Anbindung, keine gleichwertige Alternative bieten. Einerseits ist das Haltestellennetz vom Ausbauzustand noch teilweise lücken- und mangelhaft, andererseits sind die regelmäßig eingesetzten Reisebusse nicht rad-, rollstuhl- oder kinderwagentauglich.	Kenntnisnahme		
160	GV Thermalbad Wiesenbad	GV Wiesenbad 1		Barrierefreiheit	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. ... Aufzählung barrierefreier Betriebsstellen vs. Haltestellen ... Kinderwagen/ Rollstuhlplätze im Vergleich zu ÖSPV	Kenntnisnahme		
161	GV Thermalbad Wiesenbad	GV Wiesenbad 2		Anbindung/ Standorte mit erhöhtem Potenzial ...	Vorstehende Sätze unter 3. Abschnitt Standortfaktoren... finden die volle Zustimmung. Allerdings wird dem im vorliegenden Entwurf des NVP insbesondere 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. Wesentliche touristische Zielpunkte entlang der Strecke sind u. a.: • Augustusburg mit Standseilbahn und Schloß • Zschopau mit Schloß • Scharfenstein mit Schloß	Kenntnisnahme		
162	SV Olbernhau	Olbernhau 1			Einer Verkürzung der Bus-Linie 207 von Chemnitz bis Marienberg wird nicht zugestimmt.	Kenntnisnahme		PlusBus-Verknüpfung auf die Linie 490 in Richtung Olbernhau und ANA.
163	SV Olbernhau	Olbernhau 2		Bevölkerungs-entwicklung	Unter Punkt 1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur verweist die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes auf die 5. regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen. Diese sieht bis 2025 einen Rückgang der Bevölkerung im Erzgebirgskreis um 12,5% vor. Diese Zahlen können für Olbernhau, zumindest was die Entwicklung von 2014 bis Anfang 2016 betrifft nicht bestätigt werden. In diesem Zeitraum wuchs die Zahl der Einwohner von 9.719 auf 9.817 (Quelle: Einwohnermeldeamt der Stadt Olbernhau). Dies liegt u.a. auch am Zuzug von Flüchtlingen und Asylbewerbern.	Kenntnisnahme		Zum einen ist der Durchschnitt für ERZ abgebildet, zum anderen ist bekannt, dass die 5. Regionalisierte Bev.-prog. nicht die tatsächliche Entwicklung betroffen hat. Jedoch ist die 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose noch nicht veröffentlicht wurden.
164	SV Olbernhau	Olbernhau 3		Schülerzahlen	Die Schülerzahlen im Erzgebirgskreis sind betrachtet über alle Schularten vom Schuljahr 2009/10 zum Schuljahr 2014/15 um 9,6 0,fo gestiegen (vgl. Abb. 6, S. 14, Teil 8). In Abb. 7, S. 14, Teil 8 wird ein Rückgang der Zahlen im Vorschulalter von 2014 bis 2020 um 21% prognostiziert, während die Zahlen in der Unterstufe nahezu gleich bleiben und in der Mittel- bzw. Oberstufe um 4,9%) steigen sollen.	Kenntnisnahme		Die aktuellen starken Jahrgänge durchlaufen die Schulklassen und halten bzw. erhöhen die Anzahl der Schüler. Gemäß 5. Regionalisierter Bevölkerungsprognose ist der Geburtenanteil im gleichen Zeitraum nicht dementsprechend hoch, so dass ein negatives Wachstum in der Altersgruppe "bis 6 Jahre" zu verzeichnen ist.
165	SV Olbernhau	Olbernhau 4		Schülerverkehr	Unter Beachtung der o. g. Bevölkerungsentwicklung werden die Zahlen im Vorschulalter vermutlich nicht sinken sondern mindestens konstant bleiben und in Unterstufe bzw. Mittel- /Oberstufe stärker steigen. Berücksichtigt man zudem, dass die Einwohner mit Migrationshintergrund vergleichsweise gering motorisiert sind, ergeben sich daraus höhere Kapazitäten bis 2020 nicht nur für den Schülertransport.	Kenntnisnahme		1. Die aktuellen starken Jahrgänge durchlaufen die Schulklassen und halten bzw. erhöhen die Anzahl der Schüler. Gemäß 5. Regionalisierter Bevölkerungsprognose ist der Geburtenanteil im gleichen Zeitraum nicht dementsprechend hoch, so dass ein negatives Wachstum in der Altersgruppe "bis 6 Jahre" zu verzeichnen ist. 2. Die Betrachtung des Schülerverkehrs ist nicht Kern des Nahverkehrsplans, die diesbzgl. Aufgabenträgerschaft liegt beim ZVMS. 3. Der VMS schließt eine gesonderte Betrachtung des NVP unter dem gesonderten Punkt Flüchtlinge / Asylsuchende aus. Die allgemeine bedarfsseitige Entwicklung wird im Gültigkeitszeitraum des NVP durch den AT und das VU unter unternehmerischen Gesichtspunkten beobachtet.
166	SV Olbernhau	Olbernhau 5		Erschließung	Am 01.01.2017 wird die bisherige Gemeinde Pfaffroda mit großer Wahrscheinlichkeit in die Stadt Olbernhau eingegliedert. Damit wird auch eine stärkere Nachfrage nach Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum Olbernhau und den zukünftigen Ortsteilen entstehen. Gegenwärtig werden die Ortsteile Hallbach wochentags maximal 14-mal, Pfaffroda und Dittmannsdorf maximal 12-mal, Dörnthal und Haselbach jedoch nur maximal 6-mal am Tag von den Linien 458, 465 und 472 angefahren. An Wochenenden und Feiertagen besteht nur 3-mal täglich eine Verbindung nach Hallbach, Pfaffroda und Dittmannsdorf.	nein		1. Die Eingemeindung erfolgt wie durch die Stadt Olbernhau beschrieben am 01.01.2017. Die Bestandsanalyse stellt der Status Quo zum Bearbeitungszeitraum dar. 2. Die Feinerschließung ist Bestandteil der kommunalen Aufgaben. Die Gemeinde kann somit ein Angebot der RVE einholen.
167	SV Olbernhau	Olbernhau 6		Erschließung	Eine Verdichtung der Verbindungen in die zukünftigen Ortsteile Dörnthal und Haselbach auf wochentags ca. 10 - 12 Verbindungen pro Tag ab dem 01.01.2017 wäre anstrebenswert. Ebenso sollte an Wochenenden und Feiertagen über die Schaffung von ÖPNV-Verbindungen nach Dörnthal und Haselbach nachgedacht werden .	nein		Die Feinerschließung ist Bestandteil der kommunalen Aufgaben. Die Gemeinde kann somit ein Angebot der RVE einholen.
168	CDU-Kreistagsfraktion Erzgebirgskreis	CDU Fraktion ERZ 1		2.9 alternative Bedienung	Darüber [Anm. aus Teil A] hinaus sollten neben dem bisher schon anspruchsvollen Spannungsfeld zwischen Finanzierbarkeit, attraktiver Routenführung und dichter Vertaktung die zunehmend an Bedeutung gewinnenden Ergänzungsangebote, wie z.B. Rufbusssysteme, etwas mehr in den Focus rücken. Diese Entwicklung wird im Punkt 2.9. (Teil B-II) erwähnt, ohne tiefer darauf einzugehen. Die mögliche Entwicklung dieses Zweiges sollte im Zeitraum bis zur nächsten Fortschreibung vor allem für den schwächer besiedelten Raum stärker untersucht und in Betracht gezogen werden.	Prüfen AT/ RVE		Die Einführung von Rufbusangeboten wurde geprüft. Entsprechende Angebote wurden in der Vergangenheit aufgrund Nachfragemangels eingestellt. Bei konkreter Bedarfsmeldung erfolgt eine entsprechende Prüfung durch den Aufgabenträger, von einer pauschale Angebotsbereitstellung wird jedoch abgesehen.

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
169	SV Silberberg	Silberberg 1			Bezugnehmend auf raumordnerische und theoretische Einführung im NVP: Bei der konsequenten Umsetzung der nach den genannten gesetzlichen Bestimmungen und Plänen getroffenen Zusagen an unsere Bevölkerung sind insbesondere die nachfolgend aufgeführten Sachverhalte von besonderer Bedeutung.	Kenntnisnahme		
170	SV Silberberg	Silberberg 2			Mittelzentrum Städtebund "Silberberg" Mit 71.452 Einwohnern (Stand 31.12.2013) ist der Städtebund fast 1,5-mal so groß wie die drei anderen Mittelzentren Annaberg-Buchholz, Marienberg und Stollberg, welche zum Stichtag eine Gesamteinwohnerzahl von 49.388 aufweisen, zusammen. Im Städtebund "Silberberg" leben mehr als 20% der Bevölkerung des gesamten Erzgebirgskreises (s. Anlage 1 zur Fortschreibung Nahverkehrsplan 2016 - 2020 : Erzgebirgskreis) .	Kenntnisnahme		
171	SV Silberberg	Silberberg 12		Nicht optimierte Anschlussverbindungen	Aus den Feststellungen zum Entwurf des Nahverkehrsplanes selbst ergibt sich, dass insbesondere an den Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus keine schlüssigen, geschweige denn optimalen Anschlussverbindungen vorhanden sind. Zur Situation im Bedienkorridor Schwarzenberg Johannegeorgenstadt enthält der Endbericht des IVAS zum Konzept zur verkehrsträgerübergreifenden Angebotsfortschreibung auf S. 45 beispielsweise folgende Feststellung: "Zwischen SPNV und StPNV besteht keine zeitliche Verknüpfung." Der Nahverkehrsplan selbst (Teil B 11 - Erzgebirgskreis, S. 31) stellt an genannter Stelle für die Haltestelle am Bahnhofsvorplatz Aue folgendes fest: "Der Bahnhofsvorplatz wird mit einzelnen Fahrten der Linien bedient. Die Anbindung an die Bahn nach Zwickau bzw. Chemnitz ist dabei nicht durchgängig sichergestellt." Unschlüssige und nicht abgestimmte Busverbindungen führen zwangsläufig auch zu einer geringeren Akzeptanz und verminderten Attraktivität der ankommenden und abgehenden Eisenbahnverbindungen.	Kenntnisnahme		
172	SV Silberberg	Silberberg 13		Verbesserungsvorschlag Große Kreisstadt Schwarzenberg	Über den bereits genannten weiteren barrierefreien Ausbau von Infrastruktur und die Schaffung von Stellplätzen im Bereich der Haltestellen des Zugverkehrs hinaus sieht die Große Kreisstadt Schwarzenberg Schwerpunkte bei einer besseren Integration des Schülerverkehrs in den ÖPNV mit entsprechender Fahrplananpassung sowie beim Ausbau des touristischen Verkehrs. Dabei sollten saisonale Angebote, wie beispielsweise ein Wander- und Skibus etabliert und an den Zugverkehr gekoppelt werden. Der Aufbau einer Direktverbindung per Bus zwischen Schwarzenberg und Eibenstock wird perspektivisch für erforderlich erachtet. Eine Erweiterung der Linie A des Stadtverkehrs Schwarzenberg nach Bernsgrün, wie diese der Entwurf des Nahverkehrsplanes vorsieht, wird befürwortet, wobei diesbezüglich eine Detailabstimmung mit der Stadtverwaltung als erforderlich angesehen wird. Die Taktzeiten der Linie A sollten wie bisher an diejenigen der Linie 342 geknüpft sein. Die im Entwurf des Nahverkehrsplanes vorgesehenen Änderungen an der Linie B des Stadtverkehrs Schwarzenberg müssten ebenfalls detailliert mit der Stadtverwaltung besprochen werden, um eine schlüssige Verbindung mit den weiteren Angeboten des ÖPNV sicherzustellen. Die bisher im Entwurf des Nahverkehrsplanes enthaltenen Aussagen lassen	Prüfen		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre"
173	SV Silberberg	Silberberg 14		Verbesserungsvorschlag Große Kreisstadt Aue	Die grundsätzlichen Erwägungen der Großen Kreisstadt Aue sind bereits in dieser Stellungnahme enthalten. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Haltepunkt Aue (Sachs) auf dem Streckenabschnitt Dorchemnitz - Aue die Ein- und Ausstiegsstelle mit den größten Fahrgastbewegungen ist, erscheint eine Streckenstilllegung nicht vertretbar, vielmehr muss das Ziel einer besseren Abschöpfung des Fahrgastpotentials durch attraktivere Taktung und verbesserte Anschlussverbindungen verfolgt werden.	Kenntnisnahme		
174	SV Silberberg	Silberberg 15		Verbesserungsvorschlag Bergstadt Schneeberg	Die Bergstadt Schneeberg erachtet über den Erhalt der Bahnverbindung Chemnitz Städteverbund "Silberberg" und die Steigerung der Attraktivität dieser Strecke hinaus die Einrichtung einer Plus-Bus-Linie auf dem Abschnitt Aue - Schneeberg - Zwickau für erwägenswert, um eine noch bessere Anbindung des Hochschulstandortes (Westfälische Hochschule Zwickau, Fakultät für angewandte Kunst Schneeberg) zu erreichen.	nein		Dies würde eine parallele bzw. ein überlagernde verkehrliche Bedienung bedeutend.
175	SV Silberberg	Silberberg 16		Verbesserungsvorschlag Stadt Lauter-Bernsbach	Seitens der Stadt Lauter-Bernsbach wird angeregt, den Ortsteil Bernsbach in die Plus-Bus Linie 342 und Bernsbach an den Wochenenden wieder an den ÖPNV anzubinden. Weiterhin sollte der so genannte Ringbus (Aue/Lauter/Schwarzenberg/Beierfeld/Bernsbach/Aue) wieder eingeführt werden, um unter anderem eine bessere Anbindung der HEIOS-Klinikum Aue GmbH auch an den Wochenenden zu schaffen. Diese Buslinie wird ebenfalls für das Erreichen von Schulstandorten (Gymnasien und weiterführenden Schulen/ Fachoberschulen/ Ausbildungsbetrieben) für erforderlich erachtet und sollte aus Effizienzgründen am Knotenpunkt Aue schlüssig an die Bahnverbindungen geknüpft werden.	nein		Bzgl. der PlusBus-Bedienung wird an dieser Stelle auf die Definition des Produktes (Teil A dieses NVP) im speziellen der Punkt der "direkten Linienführung" verwiesen. Die Thematik der Ringbuslinie wurde an den Aufgabenträger weitergeleitet. Dieser stellt dar, dass die bedarfsseitige Entwicklung im Gültigkeitszeitraum des NVP durch den AT und das VU unter unternehmerischen Gesichtspunkten beobachtet wird.

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
176	SV Silberberg	Silberberg 17		Verbesserungsvorschlag Bergstadt Löbnitz	<p>Der Endbericht des IVAS zum Konzept zur verkehrsträgerübergreifenden Angebotsfortschreibung enthält auf S. 45 für den Bereich Löbnitz folgende Feststellung: "Im Ergänzungsnetz verbindet die Linie 363 Orte mit zentralörtlicher Bedeutung (Aue, Löbnitz, Zwönitz) und erschließt die dazwischen gelegenen Bereiche. Diese Linie verkehrt mit unterschiedlichen Abfahrtszeiten (kein Takt erkennbar) und nicht gleichbleibendem Linienverlauf. Für die Fahrgast ist dies schwer nachzuvollziehen." Dieser Zustand sollte verbessert werden. Weiterhin erscheint eine Optimierung im Bereich des Schülerverkehrs zwischen Löbnitz, Gröna, Beutha und Raum angezeigt, da diese Gebiete im Einzugsbereich der Löbnitzer Schulen liegen.</p> <p>Die Mitgliedsgemeinden des Städtebundes "Silberberg" begrüßen die geplante Einrichtung eines PlusBus-Netzes. Dieses darf aber nicht zu Einschränkungen im Bereich des BestandsGrundnetzes führen, sondern soll dieses ergänzen und die Attraktivität des ÖPNV erhöhen.</p> <p>Bei der Neuvergabe der Strecke RB 95 Zwickau - Aue - Johannegeorg enstadt im Jahr 2017 nach Ausschreibung, ist sicherzustellen, dass das bisherige Angebot erhalten bleibt. Dabei sollte eine Angebotsweiterung in Richtung Tschechien erfolgen. Der Landesverkehrsplan an Sachsen 2025 enthält unter Punkt 5.3 folgende Vorgabe: "... überregionale, insbesondere auch Länder- und Staatsgrenzen überschreitende ÖPNV-Angebote zu entwickeln.</p> <p>Die Bedeutung dieser SPNV-Strecke sollte auch im Rahmen des EgroNet erhöht werden. Dies führt zu einer weiteren Abschöpfung von Fahrgastpotentialen und damit einer Attraktivitätssteigerung des Schienennetzes im Erzgebirge.</p>	Kenntnisnahme		
177	SV Silberberg	Silberberg 18		Bildungsstruktur	<p>Die einzigen beiden Hochschulstandorte des Erzgebirgskreises, die Westsächsische Hochschule Zwickau, Fakultät für angewandte Kunst Schneeberg und das Erzgebirgskolleg Breitenbrunn bei Schwarzenberg, befinden sich auf dem Territorium des Städtebundes "Silberberg" bzw. in dessen unmittelbarem Einzugsbereich.</p> <p>Gerade Hochschulen haben den Anspruch, über die Region hinaus Anziehungskraft zu entfalten und auch für Studenten aus anderen Regionen Deutschlands und Europas attraktiv zu sein. Bei einem Bekenntnis zur Bildungslandschaft unserer Region ist eine nachhaltige Schienenverbindung zwischen Chemnitz und dem Mittelzentrum "Silberberg" mit schlüssigen Anschlussverbindungen per Bahn bzw. Bus zwingende Voraussetzung.</p> <p>Wir bekennen uns zu dieser vorhandenen Struktur und fordern deshalb den zukünftigen Bestand der Schienenverbindung auf dem Abschnitt Chemnitz - Aue.</p>	Kenntnisnahme		
178	SV Silberberg	Silberberg 19		Sportregion "Silberberg"	<p>Der Kreistag des Erzgebirgskreises hat am 17.06.2015 den Beschluss zum Umbau des Sparkassen-Erzgebirgsstadions gefasst. Mit der Sanierung ist eine Erhöhung der Zuschauerkapazität auf 16.485 Plätze verbunden. Dem FC Erzgebirge Aue sollte damit ein modernes Fußballstadion zur Verfügung gestellt werden. Erklärtes Ziel ist dabei vor allem eine Stabilisierung und Erhöhung der Besucherzahlen gewesen, um dem Verein auch zukünftig regelmäßige Einnahmen zu ermöglichen. In der aktuellen Klasse spielt der FC Erzgebirge Aue wiederkehrend gegen Ostdeutsche Fußballmannschaften, weshalb mit einem erhöhten Zuschaufkommen aus Richtung Chemnitz zu rechnen ist. 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. Dies gilt umso mehr, als schon bisher, als die Zuschauerzahlen teilweise nur zwischen 40 und 50 % der zukünftigen Kapazität lagen, ein Großteil von Parkflächen auf der Gemarkung der Stadt Löbnitz in Anspruch genommen werden mussten. Die Zahl der in Löbnitz zur Verfügung stehenden Parkplätze wird sich demnächst eher verringern, keinesfalls jedoch erhöhen, da ein Teil der aktuellen Freiflächen zukünftig für eine Bebauung vorgesehen ist.</p> <p>Die Aufrechterhaltung der Bestands-Bahnlinie ist auch unter den vorgenannten Gesichtspunkten dringend erforderlich.</p>	Kenntnisnahme		
179	SV Silberberg	Silberberg 20		Tourismusregion "Silberberg"	<p>Auch aus den Feststellungen des IVAS ergibt sich eine überwiegend touristische Nutzung der Bahnverbindung am Wochenende. Auf S. 57 des Endberichtes ist festgehalten:</p> <p>Der Nahverkehrsplan stellt selbst auf Seite 10 unter Punkt A.1.1.3., die Notwendigkeit der Verknüpfung der Verkehrsträger, insbesondere zwischen Schiene und Rad fest. Aktuell erfolgt der Einstieg in überregional bedeutsame Rad- bzw. Fernradwege in der Großen Kreisstadt Aue. Von hier aus lassen sich der inzwischen etablierte Muldentalradweg sowie in dessen Fortsetzung die Karlsroute, welche am 09. Mai 2015 eröffnet wurde und die Städte Aue und Karlovy Vary verbindet, befahren. Das landkreiseigene Unternehmen, die Wirtschaftsförderung Erzgebirge GmbH (WFE GmbH) erarbeitet zum jetzigen Zeitpunkt eine weitere Radwegkonzeption, welche vor allem die Städte Löbnitz, Zwönitz, Lauter-Bernsbach und Schwarzenberg tangiert. Für den Radtourismus, der mit der Etablierung eines grenzüberschreitenden Fernradweges eine deutliche Aufwertung erfahren hat und zukünftig weiter erfahren soll und der deshalb mit einer signifikant steigenden Nutzerzahl rechnen kann, ist die Bahnverbindung Chemnitz Städtebund "Silberberg" von elementarer Bedeutung, da ein Schnellbus für Radfahrer offensichtlich keine adäquate Alternative darstellt.</p>	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
180	SV Silberberg	Silberberg 21		Berücksichtigung der Belange von Asylbewerbern	Zum jetzigen Zeitpunkt sind im Erzgebirgskreis auf den Städtebund "Silberberg" mit Abstand die meisten Asylbewerber verteidigt worden. Dies resultiert vor allem aus der Erstaufnahmeeinrichtung in Schneeberg, mehreren Gemeinschaftsunterkünften in Aue, der Unterbringung von UMA in Bad Schlema und zukünftig in Lauterbach sowie dezentraler Unterbringung in den Städten Schwarzenberg und Löbnitz. 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. Eine Einstellung der Bahnverbindung ist deshalb auch vor diesem Hintergrund nicht vertretbar.	Kenntnisnahme		Der VMS schließt eine gesonderte diesbzgl. Betrachtung im NVP aus. Die allgemeine bedarfsseitige Entwicklung wird im Gültigkeitszeitraum des NVP durch den AT und das VU unter unternehmerischen Gesichtspunkten beobachtet.
181	SV Silberberg	Silberberg 22		Alternative Schnellbus Aue-Chemnitz	Das IVAS stellt in seinem Endbericht auf S. 57 zum Stand 2012 Folgendes fest: "Wie der Grafik 20 zu entnehmen ist, sind Reisende im Schul- und Berufsverkehr wochentags am stärksten vertreten (> 60%). Am Wochenende überwiegt der Freizeit/ Urlaubsverkehr mit rund 250 bis 300 Fahrgästen. Es wurde bereits umfassend dargestellt, dass eine Schnellbusverbindung zwischen Aue und Chemnitz keine Alternative zur Schiene für Touristen, behinderte Menschen und Personen in besonderen Lebenssituationen darstellt. Auf die bereits erfolgten Ausführungen wird verwiesen. Aber auch für Schüler und Berufstätige, welche wochentags nach den Erhebungen des IVAS mehr als 60 % der Fahrgäste stellen, ist eine Schnellbusverbindung zwischen Aue nach Chemnitz über die Autobahn keine Alternative. Gerade diese Zielgruppe ist darauf angewiesen, täglich pünktlich Schule oder Arbeitsstelle zu erreichen. Das Gebiet des VMS weist im gegenständlichen Bereich topografisch Höhenlagen auf, welche im Winter regelmäßig Schnee- und Eisglätte verzeichnen. Gerade aktuell können Staumeldungen auf der BAB 72 aufgrund Behinderung oder Sperrung infolge witterungsbedingter Umstände nahezu wöchentlich verzeichnet werden. Der sachkundige Bürger und ehemalige Eisenbahner Frank Pampel bezieht in dem bereits genannten Presseartikel (Freie Presse, Auer Zeitung vom 03.03.2016) hierzu wie folgt Stellung: "Wir hatten doch schon mal Eilbusse, die sind Anfang der 1990er-Jahre eingestellt worden. Sie waren langsamer als die Bahn und standen immer wieder im Stau. Das wird diesmal nicht anders sein, und dann steigen noch mehr Leute aufs Auto um." Die Schnellbusverbindung stellt deshalb keinen adäquaten Ersatz für die bestehende Bahnverbindung dar und ist	Kenntnisnahme		
182	SV Silberberg	Silberberg 23		Fazit	Unter Berücksichtigung der vorgenannten Punkte ist nach unserer übereinstimmenden Auffassung die durch das IVAS in seinem Endbericht betrachtete Variante der Angebotsausweitung SPNV mit einer Taktserhöhung im Bereich zwischen Thalheim und Aue auf 60 Minuten die zu favorisierende Lösung. Auch diese bietet ausweislich der bereits vorgenommenen Untersuchungen des IVAS Einsparpotential aufgrund einer Optimierung des Regionalbusverkehrs. Bei einer attraktiveren Taktung der Zugverbindung im Bereich Thalheim - Aue wäre mit Sicherheit nochmals eine Verstärkung der durch die Erzgebirgsbahn bereits im Jahr 2015 verzeichneten positiven Tendenz der Fahrgastzahlen festzustellen. Die Lösung wäre nachhaltig und entspräche der aktuell bestehenden sowie zukünftigen Bedarfssituation. Ziel müssen dabei auch die Einführung und der Ausbau sinnvoller Anschlussverbindungen von Bahn und Bus sein.	Kenntnisnahme		
183	SV Silberberg	Silberberg 24		Fazit	Denkbar ist auch eine zukünftige Bereitstellung von Schienenanverkehren durch Integration der Bahnverbindung Thalheim - Städtebund "Silberberg" in das Chemnitzer Modell". Die inzwischen öffentlich geführte Diskussion einer tatsächlichen Weiterführung des SPNV über Thalheim hinaus bis Zwönitz, welche auch vom VMS als Variante benannt wird, belegt, dass tatsächlich kein Grund für den Wegfall des Schienenetzes ab Thalheim besteht. Wenn über das bisher geplante Chemnitzer Modell hinaus eine Aufrechterhaltung des SPNV bis Zwönitz erfolgt, kann die Bahnverbindung in jedem Falle auch bis Aue und damit in das Zentrum des Städtebundes "Silberberg" bestehen bleiben. Schließlich kann nicht unberücksichtigt bleiben, dass der Nahverkehrsplan nicht nur eine Reduzierung der Bestandsverbindungen aufgrund beschränkter finanzieller Mittel vorsieht, sondern zugleich erhebliche Neuinvestitionen in andere Bereiche des ÖPNV, insbesondere im Rahmen weiterer Ausbaustufen des Chemnitzer Modells" beschreibt. Nach unserer übereinstimmenden Auffassung darf der Aufbau von neuer Infrastruktur nicht zu Lasten von jahrzehntelang bestehenden Bestandsverbindungen gehen, schon gar nicht, wenn es sich dabei um die Schienenverbindung zwischen dem Oberzentrum Chemnitz und dem größten Mittelzentrum des Erzgebirgskreises, dem Städtebund "Silberberg" handelt.	Kenntnisnahme		
184	SV Silberberg	Silberberg 25		Fazit	Die Bahnverbindung Chemnitz - Städtebund "Silberberg" ist zu erhalten und durch eine attraktivere Taktung verbunden mit optimierten Anschlüssen per Bahn und Bus weiter auszubauen.	Kenntnisnahme		
185	Verwaltungsverband "Wildenstein"	Wildenstein1			Die Aussagen im Allgemeinen in Teil B II kann ich begleiten.	Kenntnisnahme		
186	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 1			Darüber hinaus sollten neben dem bisher schon anspruchsvollen Spannungsfeld zwischen Finanzierbarkeit, attraktiver Routenführung und dichter Vertaktung die zunehmend an Bedeutung gewinnenden Ergänzungsangebote, wie z.B. Rufbusssysteme, etwas mehr in den Fokus rücken. Diese Entwicklung wird im Punkt 2.9. (Teil B-II) erwähnt, ohne tiefer darauf einzugehen. Die mögliche Entwicklung dieses Zweiges sollte im Zeitraum bis zur nächsten Fortschreibung vor allem für den schwächer besiedelten Raum stärker untersucht und in Betracht gezogen werden.	nein		Die Einführung von Rufbusangeboten wurde geprüft. Entsprechende Angebote wurden in der Vergangenheit aufgrund Nachfragemangels eingestellt. Bei konkreter Bedarfsanmeldung erfolgt eine entsprechende Prüfung durch den Aufgabenträger, von einer pauschalen Angebotsbereitstellung wird abgesehen. Beispiel Marienberg: Mit der Einstellung des letzten Zugpaares auf der Strecke KBS 519 durch EGB zum großen Fahrplanwechsel 2013 ist der Verknüpfungspunkt und somit die explizite Erwähnung bei der Darstellung des Stadtverkehrs obsolet geworden. Das daraufhin implementierte Rufbusangebot wurde aufgrund mangelnder Nutzung zum kleinen Fahrplanwechsel 2014 eingestellt. Aktuelle, bestehende Angebote: RVE: Linien 234 und 435 je eine Fahrt KRM: SV MAB B, D, E Sa/SoFe
187	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 2		Touristische Verkehre	8. Der NVP Teil B-II Erzgebirgskreis ist unter Pkt. 6.12 Konzept Touristische Verkehre (S 54/55) um die Aussage zu ergänzen, dass die SPNV-Strecken von Chemnitz & Zwickau ins Erzgebirge eine wesentliche touristische Erschließungsfunktion (insbesondere auch an Wochenenden) haben und sinnvoll mit touristisch orientierten Buslinien zu vertakten sind.	ja	Die SPNV-Strecken von Chemnitz / Zwickau ins Erzgebirge haben eine wesentliche touristische Erschließungsfunktion, insbesondere auch an Wochenenden, und sind sinnvoll mit touristisch orientierten Buslinien zu vertakten.	Inhalte des Konzepts wurden von den AT in den entsprechenden Ausschüssen behandelt und durch die Mitglieder beschlossen.

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
188	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 3		Raumplanung	Der vorliegende Planentwurf basiert hinsichtlich der raumordnerischen Vorgaben u. a. auf den Regionalplänen "Chemnitz/Erzgebirge" sowie "Südwestsachsen". Zwischenzeitlich liegt der Entwurf des Regionalplanes "Region Chemnitz", welcher vom 01.03.2016 bis zum 30.04.2016 öffentlich ausgelegt wird, vor. Wesentliche regionalplanerische Zielvorgaben mit Bezug zum Nahverkehrsplan beinhalten die Kapitel 1.2 Regionale Siedlungsentwicklung (Z 1.2.3) und 3.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr und Schienenpersonennahverkehr. Der Entwurf des Nahverkehrsplanes sollte dahingehend überprüft werden.	nein		Dem Teilplan ERZ liegt der gesetzlich beschlossene Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge (2008) zugrunde. Der RP für die Region Chemnitz ist noch nicht beschlossen und somit nicht Grundlage dieses NVP.
189	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 4		Schulstandorte	Hinweise zu Anlage 3 - Karte mit Schulstandorten Einige Schulen sind in der entsprechenden Kommune als Schulträger angezeigt, nachfolgende liegen jedoch in Ortsteilen: • Grünhainichen- GS im OT Waldkirchen • Stollberg- eine GS im OT Beutha • Thermalbad Wiesenbad- GS im OT Wiesa In der Stadt Lugau gibt es neben den in die Karte eingetragenen Schularten noch eine freie Berufsschule, BFS für Sozialwesen. Dies sollte ergänzt werden.	ja		
190	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 5		Barrierefreiheit	Zur Wahrung des Gleichbehandlungsprinzips sollte bei den Ausbaustandards der Haltestelleninfrastruktur die taktile Orientierung für Menschen mit einer Sehbehinderung oder Blindheit, ohne andere Nutzergruppen zu vernachlässigen, stärker berücksichtigt werden. Es wird empfohlen, die DIN-Normen des barrierefreien Planens und Bauens als verpflichtenden Ausbaustandard in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.	nein		Es erfolgt keine umfassende Aufführung der entsprechenden Normen. In der EBO und BOKraft/ Strab sowie den dazugehörigen VO sind diese Normen fixiert.
191	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 6		Barrierefreiheit	Bei der Festlegung der örtlichen Haltestellenstandards wird eine Bordanschlaghöhe von 160 mm (siehe Teil B-II-Erzgebirgskreis Punkt 6. 9. 3 Anmerkung zur Festlegung Standards, S.52) festgelegt. Es wird empfohlen, folgende Formulierung aus der DIN 18040-3 Pkt. 5.6.3. zu ergänzen: "Der Höhenunterschied und Abstand von der Bahn- bzw. Bussteigkante zu den Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel darf grundsätzlich nicht mehr als 5 cm betragen. Geringere Werte sind anzustreben. Größere Unterschiede sind durch entsprechende Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen."	nein ja	"Der Höhenunterschied und Abstand von der Bahn- bzw. Bussteigkante zu den Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel darf grundsätzlich nicht mehr als 5 cm betragen. Geringere Werte sind anzustreben. Größere Unterschiede sind durch entsprechende Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen."	Es erfolgt keine umfassende Aufführung der entsprechenden Normen. In der EBO und BOKraft/ Strab sowie den dazugehörigen VO sind diese Normen fixiert.
192	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 7		Barrierefreiheit	Zur Wahrung des Gleichbehandlungsprinzips sollten sukzessive ungleiche Angebotsleistungen ausgeglichen werden, um eine entsprechende Lebensqualität - zu welcher nicht zuletzt die Mobilität gehört - auch für Menschen mit Behinderungen sowie älteren Bürgerinnen und Bürger im ländlichen Raum zu gewährleisten.	Kenntnisnahme		
193	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 8		Barrierefreiheit	Dabei spielen neben der Barrierefreiheit auch umsteigefreie Verbindungen zur Kreisstadt oder zu den Mittelzentren, zu gesundheitlichen Einrichtungen und zu touristischen Orten eine beachtliche Rolle. Hier steht noch eine logistische Herausforderung an.	Kenntnisnahme		
194	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 9		Barrierefreiheit	An Verknüpfungsstellen sind die Umsteige-Wege so kurz wie möglich zu gestalten. Die Umsteigezeiten sind den Möglichkeiten von Menschen mit Behinderungen sowie den älteren Bürger/-innen mit Gesundheits- und Mobilitätseinschränkungen anzupassen.	Kenntnisnahme		Diese Punkte liegenden dem Qualitätsstandard des Verknüpfungspunktes inne.
195	Landratsamt Erzgebirgskreis	LRA ERZ 10		Tourismus	Die Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs für den (Alltags- und touristischen) Radverkehr kann auf vielfältige Weise geschehen. Grundlegende Ausführungen sind in der "Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014" (Kapitel 5.3) enthalten. Stellvertretend seien folgende genannt: • Verbesserung der Erreichbarkeit bestehender Tourismus- und Naherholungsgebiete • Schaffung von B+R-Plätzen I Anlagen zum sicheren Abstellen von Fahrrädern an Verknüpfungspunkten zum öffentlichen Nahverkehr • vereinfachte Fahrradmitnahme (unter Verwendung einfacher und moderater Zahlungssysteme) im Bus- und Schienenverkehr • gleichzeitige Darstellung der Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV durch Informations- und Orientierungssysteme Gemäß Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen 2014" haben folgende Bahnhöfe im Erzgebirgskreis eine besondere Bedeutung: Annaberg-Buchholz unterer Bahnhof, Aue (Sachs), Johanngeorgenstadt, Kurort Oberwiesenthal, Olbernhau, Stollberg und Thermalbad Wiesenbad.	Kenntnisnahme		
196	Große Kreisstadt Aue	Aue			In der Kartendarstellung Anlage 6 zum Teil B II - Erzgebirgskreis sind ÖPNV-relevante Standorte im Erzgebirgskreis dargestellt. Hierzu machen wir darauf aufmerksam, dass im Bereich der Stadt Aue neben der Kennzeichnung des Standortes der Helios-KI iniken auch eine Ausweisung als Gewerbestandort zu berücksichtigen ist (über 2000 Industriearbeitsplätze).	ja	Die Industrieansiedlungen der Stadt Aue werden mit der Aufnahme der entsprechenden Symbole in der Anlage 6 ergänzt.	
197	SV Johanngeorgenstadt	Johanngeorgenstadt 1		Einleitung	Wie unter den Punkten 0 Rahmenbedingungen und 1 Raumstrukturanalyse herausgearbeitet, lässt sich der Erzgebirgskreis, besonders der ländlich geprägte Teil des Kreises, von der Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur nicht einfach in ein nur nach wirtschaftlichen Kriterien ausgerichtetes Raster zwingen. Vielmehr geht die Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur einher mit den Angeboten an Arbeitsplätzen, Schulstandorten und sozialen Einrichtungen. Die in den letzten Jahren entstandenen Standortnachteile dürfen nicht durch eine Reduzierung der Angebote im NVP verstärkt werden.	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
198	SV Johannegeorgenstadt	Johannegeorgenstadt 2			Ebenso darf das Angebot an öffentlichen Beförderungsmöglichkeiten nicht weiter ausgedünnt werden. So sind Besuche bei Fachärzten, in Kliniken und in Pflegeeinrichtungen für viele Menschen nur mit den öffentlichen Verkehrsmitteln möglich, dabei führt jede weitere Reduzierung zu einem maßgeblichen Verlust der Lebensqualität und weiteren Standortnachteilen für unsere Stadt und Region.	Kenntnisnahme		
199	SV Johannegeorgenstadt	Johannegeorgenstadt 3		Verknüpfung mit dem Vogtlandkreis	Seit dem Wegfall der Buslinie 64 Johannegeorgenstadt - Rodewisch gibt es keine direkte Verbindung mehr von Johannegeorgenstadt in Richtung Vogtland. Eine solche Buslinie hat jedoch nicht nur Bedeutung für die Bevölkerung vor Ort sondern auch für den Fremdenverkehr. Wie auf Seite 55 in der Abbildung 23 dargestellt, ist die jetzt noch vorhandene Lücke zwischen Johannegeorgenstadt und Eibenstock zu schließen. Damit würde eine Verbesserung der Erreichbarkeit der touristischen Einrichtungen in Eibenstock Johannegeorgenstadt und dem Vogtland einhergehen. Gleichzeitig erfolgt die Verknüpfung von Bahn und Bus in Johannegeorgenstadt. Die touristischen Angebote, wie z. B. im Sommer der Mountainbikepark auf dem Rabenberg, die Karlsroute mit Nebenrouten und das Loipennetz im Winter (Kammloipe, Skimagstrale...), sollten auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können.	Kenntnisnahme		Die Einstellung des Angebots erfolgte durch die Fa. Göltzschtalverkehr. Die ÖSPV-Verknüpfung in den Vogtlandkreis erfolgt über die Stadt Eibenstock. Bei den abschließend geforderten touristischen Angeboten wird auf die Inhalte des Konzeptes "Touristische Verkehre" ab Stufe 2 verwiesen.
200	SV Johannegeorgenstadt	Johannegeorgenstadt 4		Fazit	Ich bitte auch im Auftrag des Stadtrates meiner Stadt die Verantwortlichen und Entscheidungsträger für die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sich dafür einzusetzen, dass das bestehende Netz des Schienenpersonennahverkehrs erhalten, eine bedarfsgerechte Linienführung ÖPNV gesichert und die touristisch Erschließung auch in Richtung Vogtland (Klingenthal, Mühleithen, Schöneck) zukünftig Berücksichtigung findet.	Kenntnisnahme		
201	Stadt Thum	Thum 1			Die Stadt Thum ist durch den regionalen Busverkehr an das Oberzentrum Chemnitz, das Mittelzentrum Annaberg sowie die Großen Kreisstädte Stollberg und Zschopau direkt angebunden. Direktverbindungen bestehen in der Tourismusrelation zum Kurort Oberwiesenthal, Linie T-210. Von Montag bis Freitag sind die Linienangebote bedarfsgerecht aufgestellt. Die Einsteiger- und Aussteigerzahlen am Verkehrsknoten 2 Thum/Markt sprechen für die Annahme des Angebotes. An den Wochenenden und Feiertagen wird die Stadt Thum mit der Pluslinie T-210 mit vier Buspaaren bedient. Hier sollte geprüft werden, ob eine Taktverdichtung (Frühbus) das Angebot für Tagesreisenden nach Dresden und Leipzig erweitern kann. Im Ergänzungsnetz 1. und 2. Ordnung finden an den Wochenenden und Feiertage, keine Angebotsleistungen statt.	Kenntnisnahme		Bei den abschließend geforderten touristischen Angeboten wird auf die Inhalte des Konzeptes "Touristische Verkehre" ab Stufe 2 verwiesen.
202	Stadt Thum	Thum 2			Mit der geplanten Wochenendlinie Schwarzenberg - Geyer sollte ein Takt mit der Plusbuslinie T-210 in Geyer realisiert werden, um den Ausflugsverkehr attraktiver zu gestalten. Bei entsprechender Fahrplangestaltung ist der Anschluss an den SPNV der Linie Zwickau-Schwarzenberg-Johannegeorgenstadt möglich.	Kenntnisnahme		Bei den abschließend geforderten touristischen Angeboten wird auf die Inhalte des Konzeptes "Touristische Verkehre" ab Stufe 2 verwiesen.
203	Stadt Thum	Thum 3			Im Ausflugsverkehr, insbesondere Kammregion, ist eine quantitative Ausrichtung auf den realen Bedarf zu realisieren. Daher schlagen wir vor, bei Einführung neuer Angebote Probezeiträume festzulegen und die tatsächliche Nutzung zum Maßstab der Fortführung von ÖPNV-Angeboten zu machen (flexible Angebotsgestaltung, z.B. veranstaltungsabhängig).	Kenntnisnahme		
204	Stadt Thum	Thum 4			In Spiegelung der Demografie unserer Bevölkerung ist die Anbindung der Naturbühne Greifensteine. in Abstimmung mit dem bespielenden Eduard von Winterstein Theater, zu prüfen.	Kenntnisnahme		Bei den abschließend geforderten touristischen Angeboten wird auf die Inhalte des Konzeptes "Touristische Verkehre" ab Stufe 2 verwiesen.
205	Stadt Thum	Thum 5			Die Stadt Thum steht dem Ausbau des Chemnitzer Modelles der Linie SPNV/ Chemnitz-Thalheim positiv gegenüber. Hier könnte perspektivisch die Angebotslücke am Wochenende mit einer Ergänzungsbuslinie Thum-Venusberg-Spinnere-Untergelenu - Weißbach(Amtsberg) - Dittersdorf/Bahnhof(Amtsberg)/1 Anschluss von und nach Chemnitz/ beseitigt werden.	Kenntnisnahme		Die Prüfung zur Herstellung (verbessertes) Anschlussbeziehungen erfolgt nach Anlaufen des Chemnitzer Modells auf dieser Strecke ab 2018. Allg. wird die bedarfsseitige Entwicklung im Gültigkeitszeitraum des NVP durch den AT und die VU unter unternehmerischen Gesichtspunkten beobachtet.
206	Stadt Thum	Thum 6			Der weitere Ausbau des Chemnitzer Modelles darf jedoch nicht zu Lasten des ÖPNV in den Kommunen des ländlichen Raumes führen. Der Erhalt des Schienennetzes erfordert eine durchdachte Konzeption. Die Aufgabe des vorhandenen Schienennetzes im Erzgebirge stellt keine Alternative für die Zukunft dar.	Kenntnisnahme		
207	Stadt Thum	Thum 7			Streckenabschnitte ohne Beförderungsbedarf im Regelbetrieb sind für Sonder- oder Bedarfsfahrten zu erhalten. Die Schiene gilt es im Kern zu erhalten. Buszubringer können insbesondere im Wochenendverkehr eine Alternative für ausgedünnte Angebote sein, um Oberzentren mit weiteren vernetzten ÖPNV-Angeboten erreichen zu können. Das Angebot an Leistungen des ÖPNV entscheidet zukünftig mit, in welchem Maß unserer Wohnstandorte im ländlichen Raum angenommen werden.	Kenntnisnahme		
208	Stadt Lugau	Lugau 1		Grüne Linie	Im Wesentlichen stellen die Punkte 1 - 5 des Teils B II eine Beschreibung des Ist-Zustandes dar. Für die Stadt Lugau ist es hierbei von besonderer Bedeutung, dass die, auch wenn bereits seit dem letzten Nahverkehrsplan 2010 abgeschaffte Bezeichnung "Grüne Linie" für die jetzigen Linien 260 und 261 erhalten bleibt. Diese Bezeichnung ist im Sprachgebrauch gut eingeführt und wird auch weiterhin vom RVE benutzt.	ja		Im FPL so benannt.

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
209	Stadt Lugau	Lugau 2		Verknüpfungspunkt	Von besonderer Bedeutung für die Stadt Lugau ist der Verknüpfungspunkt 2. Ordnung Lugau Bahnhof. Dieser Haltestellenbereich sollte optimiert werden. Im Stadtentwicklungskonzept "Grüne Mitte" ist die Schaffung eines zentralen Bushaltestellenbereiches vorgesehen, der den Rahmenbedingungen "Verknüpfungspunkte" des Entwurfs des Nahverkehrsplans entspricht. Der Bereich, der von uns perspektivisch als zentrale Haltestelle vorgesehen ist, liegt im Gebiet des städtebaulichen Förderprogramms SOP ("Aktive Stadt- und Ortsteilzentren"). Mit dem Ausbau der Haltestelle Lugau Bahnhof können Fußwege zwischen den Haltestellen der einzelnen Linien optimiert werden und die Barrierefreiheit, die nicht an allen der jetzigen Haltestellen gegeben ist, hergestellt werden. Zusätzlich könnte mit dem neuen Konzept eine zukunftssichere Wendemöglichkeit der RVE-Fahrzeuge geschaffen werden (u.a. betrifft das die Linie 262)	Kenntnisnahme		Die Thematik wurde an den Aufgabenträger weitergeleitet. Dieser stellt dar, dass dies im Gültigkeitszeitraum des NVP durch den AT geprüft wird.
210	Stadt Lugau	Lugau 3		Barrierefreiheit	Prinzipiell sollte der Barrierefreiheit eine noch größere Bedeutung beigemessen werden. Dazu sollte mit den jeweiligen Bausträgern (LASuV, Landkreise, Kommunen) im Vorfeld geplanter Baumaßnahmen (auch Deckensanierungen) die Möglichkeit des Umbaus der Haltestellenbereiche besprochen und die Ausführung eingefordert werden. So könnten durch Synergieeffekte Ausbaurkosten für Haltestellen eingespart werden.	Kenntnisnahme		
211	Stadt Lugau	Lugau 4		Qualitätsanforderung	Bei den Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten sollte neben den Ausbaustandards und der Barrierefreiheit der Haltestellen auch weiterhin der Erhalt und die Verbesserung der Verbindungsqualität in den Planungen Priorität beigemessen werden. Die beste Haltestelle nützt nichts, wenn kein Bus fährt oder die Verbindung völlig unattraktiv ist.	Kenntnisnahme		
212	Stadt Lugau	Lugau 5		Qualitätsanforderung/ Anschluss/ Erschließung	Die Erreichbarkeit des Oberzentrums Chemnitz ist mit der Linie 262 von Montag bis Freitag durch den Stundentakt sehr gut. Kritisch zu sehen ist jedoch, dass die letzte direkte Rückfahrt aus Chemnitz wochentags 19:35 Uhr, indirekt mit der Citybahn über Niederdorf/Stollberg 20:36 Uhr stattfindet. Am Wochenende ist die letzte indirekte Fahrtmöglichkeit bereits 18:36 Uhr. Obwohl die Citybahn Fahrten deutlich später durchführt, gibt es keine Verbindung mehr nach Lugau. Eine Nutzung der beispielsweise der Kultureinrichtungen des Oberzentrums Chemnitz oder des Mittelzentrums Stollberg ist mittels ÖPNV somit kaum möglich. Hier ist aus Sicht der Stadt Lugau dringender Handlungsbedarf hinsichtlich deutlich späterer Verbindungen (Nachtbus) gegeben.	Kenntnisnahme		Da die Feinerschließung im kommunalen Aufgabenbereich liegt, wird an dieser Stelle darauf verwiesen sich direkt an die RVE GmbH zu wenden.
213	Stadt Lugau	Lugau 6		Qualitätsanforderung/ Anschluss/ Erschließung	In noch gravierender Weise treffen diese Feststellungen auch für die Anbindungen an das Mittelzentrum Annaberg-Buchholz als Sitz der Landkreisverwaltung des Erzgebirgskreises zu. Ab Stollberg gibt es ganze zwei Verbindungen täglich nach Annaberg-Buchholz (Fahrzeit ab Lugau: 105 Minuten), zu anderen Zeiten ist die Kreisstadt nur zu erreichen, wenn der Landkreis verlassen und eine Verbindung über Chemnitz genutzt wird. Hierbei beträgt die Fahrzeit mindestens 120 Minuten.	nein		Die Einrichtung einer entsprechenden Verbindung wurde im Anschluss an die Kreisreform geprüft und aufgrund mangelnden Bedarfs nicht implementiert. Dem Aufgabenträger sowie dem Verkehrsunternehmen liegen keine Erkenntnisse über eine gesteigerte Nachfrage vor. Sollten diesbezügliche andere Daten vorliegen, kann eine offizielle Anfrage beim Verkehrsunternehmen erfolgen, von einer pauschalen Angebotsbereitstellung wird jedoch abgesehen.
214	vci	vci		Anlage 8	Linie 210 in Teilabschnitten dargestellt, ANA - Oberwiesenthal nicht "C"	ja		Anl.8 "C" Linie 210 Abschnitt ANA - Oberwiesenthal rausgenommen
215	Freie Wähler Erzgebirge Kreistagsfraktion	FWE 1	S. 54-55	Touristischer Verkehr	Folgender neue Grundsatz muss mit in den NVP aufgenommen werden: Die Eisenbahnstrecken von Chemnitz bzw. Zwickau ins Erzgebirge bilden das Grundgerüst für die touristischen Verkehre (insbesondere an den Wochenenden) und müssen erhalten bleiben! Die touristischen Buslinien werden mit der Eisenbahn vertaktet.	Kenntnisnahme		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre". Die Inhalte des Konzepts wurden vom AT in den entsprechenden Ausschüssen behandelt und durch die Mitglieder beschlossen.
216	Große Kreisstadt Stollberg	Stollberg 2			In der Vergangenheit gab es in Stollberg die Verbindung "Dürer-Gebiet - Bahnhof Hauptmarkt Ernst-Thälmann-Straße Chemnitzer Straße Krankenhaus/ Hufelandgebiet." Diese direkte Verbindung wurde durch die Bevölkerung wegen der kurzen Fahrzeit sehr gut angenommen. Durch die RVE GmbH wurde diese Linie abgeschafft und das Krankenhaus/ Hufelandgebiet ist zwischenzeitlich nur mit mehr Zeitaufwand zu erreichen und verliert dadurch an Attraktivität. Wir bitten noch einmal zu überprüfen, ob diese Linie wieder aufgenommen werden kann. In diesem Zusammenhang streben wir in Zusammenarbeit mit der RVE GmbH eine aktuelle Überprüfung der Auslastung der Haltestellen in Stollberg an. Im Ergebnis dessen wäre es vielleicht möglich, diese Direktverbindung wieder einzurichten ohne dass sich erhöhte Kosten ergeben.	Kenntnisnahme		Die Feinerschließung der Gemeinde liegt in kommunaler Verantwortung. Sie ist ergänzend zum Angebot in Aufgabenträgerschaft des Landkreises. An dieser Stelle wird darauf verwiesen sich direkt an die RVE GmbH zu wenden.
217	Autor_ST	Autor_ST 1	S. 36	Verknüpfungspunkte ERZ	Es sollte geprüft werden, ob auch eine Haltestelle in der Gemeinde Gelenau aufgenommen werden kann.	nein		Entsprechend der Qualitätsstandards eines Verknüpfungspunktes kann dem Anliegen an dieser Stelle nicht entsprochen werden.
218	Autor_ST	Autor_ST 2	S. 22	Linie 210 auch Anlage 8 sowie 11 und 12 ERZ	Es wird aufgeführt, dass die Linie 209 zum Teil durch Reduzierungen bei der Linie 208 weggefallene Funktionen zur Erschließung der Gemeinde Gelenau übernommen hat. Dies trifft inhaltlich in der Tat zu, von der Abfolge her aber nur mittelbar. Die Reduzierungen bei der Linie 208 (die Linie 239 war ebenso betroffen) erfolgten zu Beginn des Schuljahres 2011/12, die Linie nahm ihren Betrieb erst zwei Jahre später auf. In Anlage 8 ist als Aufgabenträger für 209 der ERZ benannt. Die Finanzierung der Linie erfolgt jedoch abzüglich eines Anteils der Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf ausschließlich durch die Gemeinde Gelenau. Auch da wie (s. o.) richtig dargestellt die Linie zuvor von anderen Linien erfüllte Aufgaben übernimmt, sollte geprüft werden, ob die Finanzierung zugunsten der Gemeinde Gelenau verändert werden kann. In Anlage 11 wird 209 dem Ergänzungsnetz 1. Ordnung zugeordnet, in Anlage 12 dagegen dem Grundnetz. Da Linie o. g. Aufgaben erfüllt und i. V. zu anderen Linien gut ausgelastet ist, sollte dies vereinheitlicht werden, indem auch in Anlage 11 die Zuordnung zum Grundnetz erfolgt.	nein		Die Linie 209 dient der Feinerschließung Gemeinde und liegt in der kommunalen Verantwortung. Sie ist ergänzend zum Angebot in Aufgabenträgerschaft des Landkreises. Das Angebot der Linien 208 und 239 wurde nicht reduziert. Die Linien wurden aus fahrplan- und betriebstechnologischen Gründen sowie bedarfseitiger Anpassungen gebrochen. Der Umstiegspunkt Hirsch erlaubt einen Umstieg auf die jeweils andere Linie und das gemeindefinanzierte Angebot.

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
219	Autor_ST	Autor_ST 3	S. 22	Linie 208 auch Anlage 8 sowie 11 und 12 ERZ	<p>Es besteht ein geringer Handlungsbedarf bei dieser Linie, die immernoch in den Anlagen 11 und 12 dem Grundnetz zugeordnet ist.</p> <p>Linie hat an Attraktivität durch bereits benannte Reduzierungen in Gelenau und auch durch die Linienführung nach Alchemnitz statt zuvor zum Omnibusbahnhof, wodurch auch die Direktverbindung von Einsiedel und Erfenschlag ins Stadtzentrum entfallen ist, verloren. Hinzukommt, dass mehrere Fahrten wenige Minuten hinter der zwischen Einsiedel und Alchemnitz streckengleich verkehrenden Stadtbuslinie 53 der CVAG erfolgen, was zusätzlich die Fahrgastzahlen reduziert.</p> <p>In Anlage 12 wird unter "Maßnahmen" die Anbindung an den Bf Einsiedel mit Inbetriebnahme der Bahnstrecke des Chemnitzer Modells nach Thalheim (nach aktueller Planung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018) vorgeschlagen. Da im Zuge des Chemnitzer Modells der Ausbau des Bahnhofs Dittersdorf erfolgt, könnte die Anbindung auch dort erfolgen. Die Linie könnte dann beispielsweise zwischen Dittersdorf Bahnhof und Gelenau, Auerbacher Str. verkehren und im Idealfall dort Anschlüsse an Fahrten der Linie 210 in Richtung Annaberg-Buchholz (und damit in die Kreisstadt) ermöglichen. Die Linie 209 kann dies ja aktuell montags bis freitags nur von und nach Chemnitz. Wenn dies abrechnungstechnisch einfacher ist, kann die Linie in der Ortslage Gelenau wie bereits aktuell bei einzelnen Fahrten als Linie 239 verkehren.</p> <p>Für die Zeit bis zur Inbetriebnahme des Chemnitzer Modells kommen für eine Steigerung der Attraktivität die Entzerrung der Fahrzeiten von denen der O.g. Linie 53, die Führung zumindest einzelner Fahrten zum/vom Omnibusbahnhof in Chemnitz statt von/ nach Alchemnitz (der Bedarf zeigt sich durch den Umstieg von Fahrgästen sowohl der Linie 208 als auch der Linie 53 zwischen der Haltestelle Chemnitz, Gornauer Str. und der Haltestelle Chemnitz, TU Erfenschlager Str. der Linie 51 der CVAG) oder aber einer Verlängerung weiterer Fahrten in Gelenau im oben genannten Sinne infrage.</p>	Kenntnisnahme		Die Prüfung zur Herstellung (verbesserter) Anschlussbeziehungen erfolgt nach Anlaufen des Chemnitzer Modells auf dieser Strecke ab 2018. Allg. wird die bedarfsseitige Entwicklung im Gültigkeitszeitraum des NVP durch den AT und die VU unter unternehmerischen Gesichtspunkten beobachtet.
220	Autor_ST	Autor_ST 4		Anlage 15 ERZ	<p>In der Anlage 15 ist in der Variante 1 die (weitere) Reduzierung des Fahrtenangebots der Linie 210 um ein Fahrtenpaar zwischen Chemnitz und Annaberg enthalten, wobei die Angaben unter IST-Stand wegen der seit der letzten Änderungen sonn- und feiertags geringeren Fahrtenzahl als sonnabends ein wenig irritieren. (Derzeit gibt es sonn- und feiertags eine Lücke von fast sechs Stunden zwischen der ersten und zweiten Fahrt in Richtung Chemnitz) Zur Steigerung der Attraktivität gerade für den Tourismus erscheint eher eine Erweiterung speziell sonn- und feiertags als eine weitere Reduzierung angebracht.</p>	Kenntnisnahme		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre".
221	Autor_SD	Autor_SD 3		IST-Situation	<p>Grundkonzept aus DDR-Zeiten unterliegt veränderten Verkehrsströmen und -bedürfnissen. Damit Anpassung des Busverkehrs:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) kurze Zu- und Abgangswege zu und von HS 2) attraktive Umsteigezeiten 3) verständliches, übersichtliches und nach Möglichkeit merkbares Fahrplanangebot 4) Realisierung sowohl der Verbindungs- als auch der Erschließungsfunktion (Defizite bei diversen Wohn- und Gewerbegebieten, Einkaufszentren, touristischen und sozialen Einrichtungen) <p>Schülerverkehr ist von überaus großer Bedeutung im Regionalbusverkehr. Derzeit auch Jedermannverkehr, der bei Neugestaltung des Liniennetzes und Fahrplanangebots nachrangig zum Schülerverkehr kostenneutral neu koordiniert werden sollte.</p> <p>Großer Anteil unattraktiver Anschlussbeziehungen Bus <-> Bus in Großen Kreisstädten und Verknüpfungspunkten von zum Teil 45 min.</p> <p>Unzureichende Verknüpfung Bus und Bahn:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zu lange Umsteigezeiten 2) nicht abgestimmt zwischen Bahn- und Busverkehr (Bsp. Olbernhau (207) über Chemnitz zur Fernverkehrsanbindung nach Leipzig) 3) Nichtbedienung von Bahnhöfen und Haltepunkten durch den Busverkehr <p>fehlende Anschlüsse zwischen Buslinien (stark reduzierte Wochenendangebote) sowie unverhältnismäßige Aufteilung (SV vs. RV)</p> <p>Parallelverkehre Bus-Bus und Bus-Bahn</p> <p>Anpassungsbedarf des Busverkehrs durch Kreisgebietsreform 2008, Fusion ASR und BVO zu RVE sowie Umsetzung Chemnitzer Modell</p>	Kenntnisnahme		<p>Kommentar für alle Anmerkungen Autor_SD:</p> <p>Viele der aufgeführten Punkte wurde im aktuellen Fahrplan sowie im NVP bzw. in den darin verwiesenen Konzepten bedacht, siehe Teil A (SPNV, PlusBus) sowie das Konzept "Touristische Verkehre".</p> <p>Das Ziel der Vernetzung der Verkehrsträger ist als solches, neben anderen, im Leitbild dieses NVP verankert.</p> <p>Jedoch ist der ÖPNV im Erzgebirgskreis, wie auch der anderer ländlicher Räume, betriebstechnische Zwängen unterlegen. Im Erzgebirgskreis liegen diese vor allem im Schülerverkehr, welcher das Gros der Leistung ausmacht. Aus diesem Grund ist die Herstellung umfassender Verknüpfungsbeziehung an allen Haltestellen und Hp kaum umzusetzen.</p> <p>Nichtsdestotrotz wird die bedarfsseitige Entwicklung wird im Gültigkeitszeitraum des NVP durch den AT und das VU unter unternehmerischen Gesichtspunkten beobachtet und ggf. angepasst.</p>
222	Autor_SD	Autor_SD 4		Ansätze zur Neugestaltung 1	<p>kostenneutrale Neustrukturierung durch Umschichtung der vorhandenen Fahrplanmasse:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Erstellung Gesamtkonzept für ERZ in Form ITF mit Umsteige- bzw. Taktknoten in den Großen Kreisstädten und an Verknüpfungs- bzw. Knotenpunkten unter Berücksichtigung und Einbindung des Schülerverkehrs 2) Vernetzung durch integrierte Betrachtung Bus- und Bahnverkehr 3) ggf. Implementierung einer möglichen Marke: ERZtakt <p>Wahrung Kostenneutralität (Zuschuss ERZ erhöht sich nicht, auch unter Beachtung Fahrgeldeinnahmen):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Fahrplan- und Leerfahrtenkilometer sowie Arbeitsstunden summieren 2) Aufbau Schülerverkehr aus Summe 1) --> Schülernetz 3) Restsumme für Konsumbindung Bus-Bus und Bus-Bahn 	Kenntnisnahme		
223	Autor_SD	Autor_SD 5		Ansätze zur Neugestaltung 2	<p>Hierarchisierung Busliniennetz</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Hauptlinien mit Verbindungsfunktion 2) Neben- und Zubringerlinien mit Verbindungs- und Erschließungsfunktion 3) Schülernetz <p>Fahrzeugeinsatz je Linienart entsprechend Fahrgastkapazitäten/Gefäßgrößen</p> <p>Wahrung Kostenneutralität mithilfe von Brechung, Bündelung und Verknüpfung von Fahrplanleistungen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Bildung starker Achsen 2) Erhöhung Fahrtenangebot auf den gebrochenen Linienästen 3) übersichtliches Fahrplanangebot 4) Sicherung Mobilität auch bei schwierigen finanziellen Rahmenbedingungen 	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
224	Autor_SD	Autor_SD 6		Ansätze zur Neugestaltung 3	Erstellung gebietsbezogener Konzepte unter Berücksichtigung neuer Kommunalstrukturen und Anschlussbeziehungen zu Bahnverbindungen und Hauptbuslinien Neugestaltung und Stärkung von Stadt- und Stadt-Umland-Verkehren (ABH, Städtebund "Silberberg", MB, ...) Machbarkeitsuntersuchungen zu Berufs-/Werksverkehren und zur Verbreiterung des Jobticket-Systems in Zusammenarbeit mit Großunternehmen aufgrund der hohen Industriedichte im Erzgebirge (88 Gewerbegebiete, 3 mit insg. ~ 3500 Beschäftigten // 19 Betriebe mit > 300 Beschäftigten) Erarbeitung von Konzepten zur Ausschöpfung des touristischen Potentials, z. B. durch Verbindung und Bündelung von öffentlichem Verkehr, Tourismus- und Ausflugsverkehr: 1) Durchbindungen von Linien (C-Othal / C-Seiffen / SZB-Othal / Aue-Carlsfeld) 2) Prüfung Einrichtung grenzüberschreitender Verkehr (mögliche Zielorte: Boží Dar, Vejprty, Chomutov, Litvínov/Most) 3) Einbeziehung der BElange von Wintersportlern, Radfahrern, Wanderern in die Fahrplanangebotsplanung (Skigebiete etc. nicht ausreichend durch Erzgebirgsbahn erschlossen --> Potentiale) Abbau von Erschließungsdefiziten durch Neudefinition von Linienführungen und Haltestellenstandorten	Kenntnisnahme		
225	Autor_SD	Autor_SD 7		Ansätze zur Neugestaltung 4	1) Abfangen von Fahrgastrückgängen durch Vernetzung und damit Attraktivierung des Fahrplanangebots 2) positive Identifikation mit dem kreiseigenen Busverkehrsunternehmen durch gezielte Vermarktung des Gesamtkonzepts und Schärfung des Bewusstseins in der Bevölkerung, für welche Bereiche diese Neustrukturierung des Busverkehrs wichtig ist (Wirtschaft, Tourismus, Umwelt, Politik)	Kenntnisnahme		
226	Autor_SD	Autor_SD 8		Ergänzungen	Untersuchungen zur kostenneutralen Neuausrichtung bzw. Umgestaltung des bestehenden Netzes und Fahrplangebots im Busverkehr durch Umschichtung der vorhandenen Fahrplanmasse nicht notwendig. --> bereits durchgeführt (vom Landkreis beauftragte Analysen sowie DA Sebastian Eßbach) --> mit Umsetzung kann begonnen werden --> erforderlichen Humanressourcen bei RVE und LRA vorhanden langfristige Erhaltung Erzgebirgsbahn durch verbesserte Umsteigebeziehungen der Zu- und Abbringer Busverkehr	Kenntnisnahme		
227	Marienberg	MAB 1		Standorte und Einrichtungen mit Erhöhter Relevanz	Keine Erwähnung finden die beiden großflächigen Einzelhandelsstandorte in Marienberg "Vor der Stadt" und "An der Hanischallee", Diese sind zu ergänzen.	ja	Wurde m Unterkapitel "Einzelhandelsstandorte" ergänzt.	
228	Marienberg	MAB 2		Standorte und Einrichtungen mit Erhöhter Relevanz	Ein Großteil der Ortsteile der Großen Kreisstadt Marienberg verfügt nicht mehr über Verkaufseinrichtungen. Das bedeutet, dass Marienberg als Mittelzentrum und der Ortsteil Zöblitz als Grundzentrum für die Bevölkerung in den umliegenden ländlichen Bereichen langfristig und zuverlässig an den ÖPNV angebunden werden müssen, um eine Grundversorgung der Bevölkerung zu sichern.	Kenntnisnahme		Es wird darauf hingewiesen, dass der Landkreis die Aufgabenträgerschaft für die Groberschließung innehat, die Feinerschließung ist Bestandteil der kommunalen Aufgaben.
229	Marienberg	MAB 3		Standorte und Einrichtungen mit Erhöhter Relevanz	Der Bundeswehrstandort findet bei den verkehrsrelevanten Einrichtungen keine Erwähnung und sollte entsprechend ergänzt werden.	Kenntnisnahme		Dem Aufgabenträger sowie dem Verkehrsunternehmen liegen keine Erkenntnisse über eine gesteigerte Nachfrage vor. Sollten diesbezügliche andere Daten vorliegen, kann eine offizielle Anfrage beim Verkehrsunternehmen z.B. bzgl. eines Jobtickets erfolgen, von einer pauschale Angebotsbereitstellung wird abgesehen.
230	Marienberg	MAB 4		Standorte und Einrichtungen mit Erhöhter Relevanz	Bei den touristischen Schwerpunkten findet Marienberg nur in Verbindung mit dem Freizeitbad Erwähnung. Hier ist jedoch auch der Erholungsort Pobershau/Rittersberg von hoher Bedeutung als auch die Stadt Marienberg selbst. Entsprechend des Regionalplanes soll Marienberg als landesweit bedeutsames Ziel für den Städtetourismus entwickelt werden. Aufgrund der hohen wirtschaftlichen Bedeutung des Tourismus muss langfristig eine ÖPNV-Anbindung gesichert werden.	Kenntnisnahme		Verweis auf das diesbezügliche Konzept "Touristische Verkehre" und die Implementierung des PlusBus-Netzes
231	Marienberg	MAB 5		ÖSPV-Angebot	Bei den vorhandenen Buslinien sollten keine Einschränkungen erfolgen. Die Linien 206 und 207 werden im 60 - Minuten - Takt angeboten. Die Taktabweichungen für die Linie 206 sollten vermieden werden.	nein		Die Linie 207 wurde in das PlusBus-Netz aufgenommen, damit unterliegt sie einem festen Standard, welcher im Teil A dieses NVP dargelegt wird. Von einer Einschränkung kann an dieser Stelle nicht die Rede sein.
232	Marienberg	MAB 6		ÖSPV-Angebot	Bei der Korridoruntersuchung wird empfohlen, eine verkürzte Linienführung für die Regionalbuslinie 207 vorzunehmen. Diese Empfehlung ist grundsätzlich abzulehnen, da sie zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeit von Marienberg führt.	nein		Die Linie 207 wurde in das PlusBus-Netz aufgenommen, damit unterliegt sie einem festen Standard, welcher im Teil A dieses NVP dargelegt wird. Von einer Einschränkung kann an dieser Stelle nicht die Rede sein.
233	Marienberg	MAB 7		ÖSPV-Angebot	In Bezug auf die Erreichbarkeit und die Erschließungsqualität werden zwischen den Grund und Mittelzentren die Bedienstandards des VMS erreicht. Lediglich zwischen Marienberg und Annaberg-Buchholz werden nicht die erforderlichen Fahrten angeboten. Hier sollte geprüft werden, ob die Anzahl der Fahrten entsprechend optimiert werden kann. Die Verbindung zwischen Marienberg und Annaberg-Buchholz besitzt besonders für Marienberg eine hohe Bedeutung, da Annaberg-Buchholz als Sitz der Landkreisverwaltung eine Versorgungsfunktion für Marienberg erfüllt.	Kenntnisnahme		Im angebdachten PlusBus-Netz erfolgt die Anbindung der Städte MAB und ANA durch die Linie 490, welche nach den in Teil A dieses NVP definierten Standards verkehrt.
234	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.

lfd. Nr.	Autor	Autor + lfd. Nr.	Seite	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Kommentar
235 (62)	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.
236 (63)	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 Landkreismygnasiums 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 analog.	ja/ nein	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 ERZ ist jede Form der landkreiseigenen sowie freien Berufsschule aufgenommen worden.