

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tiw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
1	13.10.2020	Kap 5.1 Finanzierung c und d Textteile	Textpassage und Geldbeträge zur Schülerbeförderung verändert, Grafik und neue Tabelle	ja	Textpassage mit angepassten Geldbeträgen übernommen, Grafik (entspr. Grafik 39) aktualisiert und neue Tabelle 22 "Zuschuss des VMS für die Schülerbeförderung" aufgenommen	
2	25.11.2020	Kap 4.7 Fahrzeuge S. 110 und 111	2 Korrekturen (Zahl und Rechtschreibung)	ja	"15 kV 16 ⁵ 2/3 Hz AC" geändert	
3	05.11.2020	Anlage 3 "SPNV-Linien im VMS - Pkm/Jahr -"	Ergänzungen: SDG PKM pro Jahr (2016 - 2018)	ja	Pkm für die SDG aus SPNV-Monitor ergänzt; Werte der RE 3TH 2016 der Linie RE 1TH zugeschlagen; Werte ohne Kommastelle angegeben; Quellenangabe ergänzt	
4	05.11.2020	Kap 1.3.4 Schüler; Tabelle 5 Übersicht Schüler und Fahrschüler...	Tabelle 5: Fahrschüler Quelle	nein	Quellenangabe aus Spalte 4 in die Tabellenüberschrift verschoben	bilaterale Klärung
5	05.11.2020	Kap 1.4.2 Öffentl. Straßengeb. Personenverker, Tabelle 10 "Übersicht der größten ÖSPV-Unternehmen..."	Tabelle 10 : geprüft	Kenntnisnahme		
6	05.11.2020	Kap 4.1.2 Voraussetzungen und Zielstellungen - Fahrzeuge/ Informationsvermittlung im Betrieb	Stadtv. Bezug auf Chemnitz; Busse ohne Rampe ab 2022 nicht zulässig?	nein		Klärung durch Landkreise und Städte aktueller Text 7. Absatz (S 54): Ein Einsatz von Bussen ohne Rampe, Hublift oder andere Zustiegsmöglichkeiten für gehbehinderte Menschen ist ab 2022 im Regelbetrieb innerhalb des VMS grundsätzlich nicht mehr vorzusehen.... Durch Restlaufzeiten bestehender Verkehrsverträge können Abweichungen zulässig sein. Im Straßenbahnverkehr ist auf eine zeitnahe Modernisierung der Flotten hin zu vollständig barrierefreien Fahrzeugen hinzuwirken.
7	05.11.2020	1.4.2 und 4.3.1.2 / S. 63-67	Plus,TaktBus; Anpassungen / Auslegungen zu den Qualitätskriterien erforderlich	ja	<u>unter Pkt 1.4.2 Öffentlicher Straßengebundener Personenverkehr Textpassage ergänzt:</u> Als Voraussetzung einer Bezuschussung der PlusBus- und TaktBus-Linien durch den Freistaat Sachsen sind in der ÖPNVFinVO i.d. Fassung vom 06.07.2019 über die Regelungen des MDV-Lizenznutzungsvertrages hinausgehende Anforderungen formuliert, <u>welche für die Jahre 2019 und 2020 gelten.</u> <u>Eine grafische Übersicht des Plus- und TaktBus-Liniennetzes gemäß ÖPNVFinVO (Fassung vom 06.07.2019) enthält Abbildung 10.</u> (Abbildung 10 vorgezogen "PlusBus- und TaktBus-Linien gemäß ÖPNVFinVO (Stand Fahrplan 2020/2021) " --> ehemals Abb 19) Nach der Aufbau- und Erprobungsphase sollen ab 01.01.2021 angepasste Kriterien für die Anlage 6 der ÖPNVFinVO gelten. Die Grundlage dafür bilden die o.g. Markenkriterien des <u>Lizenznutzungsvertrages der MDV GmbH.</u> <u>unter Pkt 4.2 PlusBus und TaktBus neuen Satz dazu eingefügt</u> Nach Verhandlungen mit den Aufgabenträgern und dem SMWA gelten hinsichtlich einer Bezuschussung von Plus- und TaktBus-Leistungen durch den Freistaat Sachsen ab 01.01.2021 die Kriterien in Anlehnung an den Lizenzvertrag. Die Anlage 6 der ÖPNVFinVO soll dementsprechend <u>angepasst werden</u>	ab 1.1.2021 sind die Kriterien des MDV-Lizenznutzungsvertrag gültig (gemäß neuer Anlage 8a); vereinbart SMWA mit AT am 9.12.2020
8	05.11.2020	Kap 4.3.1.2 Regio-Netz - PlusBus-Linien, Tabelle 14: PlusBus-Linien Kap 4.3.1.3 Regio-Netz – TaktBus-Linien, Tabelle 15: TaktBus-Linien	Liste Plus, TaktBus aktualisieren 210 PlusBus nur Chemnitz<->Annaberg-Buchholz (ohne Annaberg<->Kurort Oberwiesenthal) 207 Chemnitz<->Olbernhau 342 Zwönitz <->Stollberg entfällt 411 Linie entfällt 415 Linie entfällt 490 TaktBus Annaberg-Buchholz<->Marienberg; Abschnitt nach Olbernhau entfällt	ja	<u>Tabelle 14 angepasst (jeweils Zeile ergänzt):</u> 210 Chemnitz - Thum - Annaberg-Buchholz; ab Fahrplan 2020/2021 entfällt Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Kurort Oberwiesenthal 207 Chemnitz – Zschopau – Marienberg - Olbernhau ab Fahrplan 2020/2021 342 Schwarzenberg – Beierfeld – Grünhain ab Fahrplan 2020/2021 entfällt Zwönitz - Stollberg 411 Linie verkehrt nicht als TaktBus ab Fahrplan 2020/2021 415 Linie verkehrt nicht als PlusBus ab Fahrplan 2020/2021 490 TaktBus Annaberg-Buchholz - Marienberg ab Fahrplan 2020/2021 verkehrt Linie als TaktBus <u>Tabelle 15 angepasst (Zeile für Linie 490 ergänzt):</u> 411 Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Kurort Oberwiesenthal ab Fahrplan 2020/2021 TaktBus-Standard 490 Annaberg-Buchholz – Mildena – Marienberg ab Fahrplan 2020/2021 als TaktBus	
9	05.11.2020	Kap 4.3.1.4 Optionen Regio-Netz – PlusBus- und TaktBus-Linien; Abbildung 19 PlusBus- und TaktBus-Linien gemäß ÖPNV-FinVO; Stand Mai 2020 und Prüfaufträge	Karte aktualisieren; Prüfaufträge in Frage stellen	ja	Abbildung 19 wird neu Abb 10 (vorgezogen); "PlusBus- und TaktBus-Linien gemäß ÖPNVFinVO"; Stand aktualisiert sowie Stand Umsetzung entsprechend lfd Nr 8 angepasst	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tiw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
10	05.11.2020	4.3.5 Verbindungsqualität / Tabelle 18	Tabelle, siehe Anmerkungen zur Verbindungshäufigkeit	ja	Tabelle 18: Verbindungsqualität im Verkehrsverbund: Bedienungshäufigkeit Relation MZ - OZ <u>von 17 auf 15 Fahrtenpaare geändert</u>	
11	05.11.2020	Kap 4.3.6.3 ÖSPV-Verkehrsangebote – Aufgabenträger Landkreise/ Anforderungsbereich Fahrzeuge /Fahrgastkomfort, Barrierefreiheit	2 Rollstühle ?	ja	auf <u>mind. 1 Rollstuhl</u> geändert	
12	05.11.2020	Kap 4.3.6.3 ÖSPV-Verkehrsangebote – Aufgabenträger Landkreise/ Anforderungsbereich Fahrzeuge /Werbung	Fzg.-Werbung 30% Scheiben verdeckt??	ja	<u>ergänzt: ... und möglichst nicht den Sichtbereich der Fahrgäste verdecken</u>	
13	05.11.2020	Kap 4.3.6.3 ÖSPV-Verkehrsangebote – Aufgabenträger Landkreise/ Anforderungsbereich Verkehrsdurchführung / Pünktlichkeit	Pünktlichkeit >>Abgleich mit ÖDA	nein		Ausnahmen durch Landkreise zu formulieren, insbesondere für bestehende Verträge
14	05.11.2020		Überarbeitung PulsBus & TaktBus Linien	ja	überarbeitet gemäß erfolgter Zuarbeit (siehe lfd. Nr 8 und 9)	
15	05.11.2020	Anlage 7 / S. 132	Kriterien für Haltestellenpriorisierung: Linientrennung an Kreuzungen	nein		Kriterien für Haltestellenpriorisierung sind im Landkreis zu klären
16	05.11.2020	Anlage 10-12; Karten Netzentwicklung 2021,2025,2030	Kenntnisnahme Pockau - Lengfeld als Unterstützung für mögliche Reaktivierung vermerkt	Kenntnisnahme		
17						
18						
19	12.01.2021	Kap. 1.1.1 Bestandsaufnahme - Rechtliche Rahmenbedingungen / S. 11	Einklang zwischen NVPL und Konzession unterstreicht die Basisbedeutung des Werkes für das Verkehrsunternehmen. <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
20	12.01.2021	Kap. 1.1.3 Bestandsaufnahme - Verkehrliche Fachplanungen / S. 13	Busförderung: „Im Koalitionsvertrag ist eine Änderung der Bedingungen für die Busförderung als Ziel formuliert. Diese soll künftig von der Laufleistung und nicht mehr vom Flottenalter abhängig sein.“ <i>Die Passage ist ausdrücklich zu begrüßen und zu unterstützen.</i>	Kenntnisnahme		
21	12.01.2021	Kap. 1.3.4 Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung - Schüler / S. 21	Die Entwicklung der Schülerzahlen ist im Tagesgeschäft angemessen zu berücksichtigen. Die jährlichen Abstimmungen VMS/Schulen/RVE sollen fortgeführt werden.	Kenntnisnahme		
22	12.01.2021	S. 25, 28, 31, 32, 41, 62	SDG ist im NVPL integriert <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
23	12.01.2021	Kap. 1.4.2 Öffentlicher Straßengebundener Personenverkehr & S. 35 & 4.2 PlusBus und TaktBus / S. 58 ff	PlusBus: Anpassungsbedarf an aktuelle Entwicklungen und Festlegungen im SMWA (1/2021) und Einarbeiten in die Dokumente Unbedingt beachten: angepasste Qualitätskriterien mit Ausnahmeregelungen	ja	Als Voraussetzung einer Bezuschussung der PlusBus- und TaktBus-Linien durch den Freistaat Sachsen sind in der ÖPNVFinVO i.d. Fassung vom 06.07.2019 über die Regelungen des MDV-Lizenznutzungsvertrages hinausgehende Anforderungen formuliert, <u>welche für die Jahre 2019 und 2020 gelten.</u> <u>Eine grafische Übersicht des Plus- und TaktBus-Liniennetzes gemäß ÖPNVFinVO (Fassung vom 06.07.2019) enthält Abbildung 10</u> (Abbildung 10 vorgezogen "PlusBus- und TaktBus-Linien gemäß ÖPNVFinVo (Stand Fahrplan 2020/2021) " --> ehemals Abb 19)) Kriterien gemäß MDV-Lizenznutzungsvertrag zusätzlich in Anlage 8a aufgenommen.	
24	12.01.2021	Kap. 1.4.2 Öffentlicher Straßengebundener Personenverkehr / Tabelle 10: Übersicht ÖSPV-Unternehmen / S. 36	Die RVE-Angaben wurden so zugearbeitet, über die Laufzeit des NVPL unterliegen diese Angaben sicher einer gewissen Dynamik.	Kenntnisnahme		
25	12.01.2021	Kap. 1.4.3 Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Regionen / Grenzüberschreitende ÖSPV-Angebote / Tabelle 11: Verbundgrenzen überschreitende ÖSPV-Linien / S. 39	Benennung der Linien 385 und 400 <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
26	12.01.2021	Kap. 1.5.3 VMS - Verbundtarif / S. 43	verbundraumübergreifender Tarif der Linie 400 <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
27	12.01.2021	Kap. 1.5.4 Information und Service /Abbildung 13: Verteilung der Vertriebsstellen / S. 45	Struktur Kundenzentren <i>Im ländlichen Raum ist es wichtig digitale Vertriebsstrukturen weiter auszubauen</i> <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
28	12.01.2021	Kap. 2 Verkehrsprognose / S. 46	Aussage zur Angebotsstruktur im ländlichen Raum <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
29	12.01.2021	Kap. 3 Ziele und Leitbild / Standards im ÖPNV / S. 48	Aussage zu Anschlussbeziehungen <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
30	12.01.2021	Kap. 3 Ziele und Leitbild / Standortfaktor UNESCO-Welterbe Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří / S. 48	Aussage zum Standortfaktor Unesco Welterbe <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
31	12.01.2021	Kap. 4.1 Rahmenplanung - Barrierefreiheit im ÖSPV / S. 52	Grundsatzaussage zur Barrierefreiheit <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
32	12.01.2021	Kap. 4.1.2 Barrierefreiheit im ÖSPV - Voraussetzungen und Zielstellungen / Fahrzeuge/Informationsvermittlung im Betrieb / S. 55	Aussage zur Niederflurfahrzeugtechnik: „Ein Einsatz von Bussen ohne Rampe, Hublift oder andere Zustiegsmöglichkeiten für gehbehinderte Menschen ist ab 2022 im Regelbetrieb innerhalb des Gebietes des VMS grundsätzlich nicht mehr vorzusehen. ... Durch Restlaufzeiten bestehender Verkehrsverträge können Abweichungen zulässig sein.“ <i>Steht im Widerspruch zum bestehenden ÖDA, dort ist der eingeschränkte Einsatz von Hochbodenbussen bewusst gestattet.</i>	nein		Landkreise entscheiden über Bestandsschutz
33	12.01.2021	Kap. 4.1.2 Barrierefreiheit im ÖSPV - Voraussetzungen und Zielstellungen / Priorisierung des Ausbaus / S. 57	Haltestellenpriorisierung Durch wen ?	nein		Die Priorisierung soll durch denjenigen erfolgen, der auch das Haltestellenkataster erstellt. In der Regel sind das die Landkreise. Entsprechende Textpassage: "Um den Prozess des barrierefreien Ausbaus des ÖPNV im VMS effizient und bedarfsgerecht zu gestalten, wird nach Erstellung des Haltestellenkatasters für jeden Landkreis einzeln eine Haltestellenpriorisierung vorgenommen. Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau hierfür liegt bei den Kommunen als Straßenbaulastträger in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Landkreisen als Aufgabenträger des ÖSPV. Gleichzeitig ist eine Abstimmung zwischen den einzelnen Aufgabenträgern sowie dem VMS dahingehend zielführend, dass verbundweit einheitlich am Ausbau der Barrierefreiheit gearbeitet wird und für die darauf angewiesenen Kunden über Verwaltungsgrenzen hinweg im gesamten VMS ein höheres Maß an Mobilität erreicht werden kann."
34	12.01.2021	Kap. 4.3.1.2 Bedienstandards - Netzebenen - Regio-Netz - Plus/TaktBus-Linien / Tabelle 14: PlusBus-Linien & Tabelle 15: TaktBus-Linien / S. 65-68	Linienliste Plus- und TaktBus: Überarbeitungsbedarf gemäß Anmerkungen (evtl. auch nochmals 411 nach allerletzten Entwicklungen prüfen)	ja	überarbeitet ; vgl auch lfd. Nr 8+9+23	
35	12.01.2021	Kap. 4.3.1.4 Bedienstandards - Netzebenen - Optionen Regio-Netz - PlusBus und TaktBus-Linien / S. 69	Prüfaufträge <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
36	12.01.2021	Kap. 4.3.3 Mindestbedienstandards / Tabelle / S. 72	Mindestbedienstandards <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
37	12.01.2021	Kap. 4.3.5 Verbindungsqualität / Tabelle 18 S. 74	Bedienstandards > höhere Anforderungen als Plusbus Anpassungsbedarf der Standards an Plus-, TaktBus	ja	Tabelle 18: Verbindungsqualität im Verkehrsverbund: Bedienungshäufigkeit Relation MZ - OZ von 17 auf 15 Fahrtenpaare geändert	
38	12.01.2021	Kap. 4.4 Schülerbeförderung / S. 84	Schülerbeförderung <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
39	12.01.2021	Kap. 4.5.6 SPNV-Konzeption und Maßnahmen - Regionale Erschließungslinien / Erzgebirgsnetz / S. 103	Aussage Erzgebirgsnetz <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
40	12.01.2021	Kap. 4.5.6 SPNV-Konzeption und Maßnahmen - Regionale Erschließungslinien / Fichtelbergbahn – KBS 518 / S. 105	Aussage SDG <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
41	12.01.2021	Kap. 4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken / Strecke Pockau-Lengefeld – Marienberg (KBS 519) / S. 105-106	Aussage Reaktivierung Bahnstrecken: <i>Anpassungen Bus im Raum Marienberg sind so nicht mit uns abgestimmt, deshalb Vorschlag: nur als Prüfauftrag ausweisen.</i> <i>Kenntnisnahme</i>	ja	Ergänzend erfordert dies Änderungen im Stadtverkehr Marienberg und Anpassungen im Bus-Regionalverkehr. Ergänzend ist eine Prüfung von Änderungen im Stadtverkehr Marienberg und Anpassungen im Bus-Regionalverkehr anzustreben.	
42	12.01.2021	Kap. 5.1 Finanzierungsquellen des ZVMS a) Mittel gemäß Verordnung des SMWA zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVFinVO) / S. 114	Aussage Finanzierung PlusBus/Azubiticket <i>Aktualisierungsbedarf</i>	ja	ergänzt: Im Ergebnis der in 2020 durchgeführten Evaluation werden Anpassungen hinsichtlich der Plus- und TaktBus-Linien sowie der Kilometerleistungen erfolgen, welche eine förderfähige Umsetzung von Plus- und TaktBus-Linien vereinfachen. Eine beschlossene Fassung der geänderten ÖPNVFinVO liegt derzeit noch nicht vor. Die Evaluation der PlusBus-/TaktBus-Linien erfolgt in der Regel alle zwei Jahre. zu c) Es ist vorgesehen ein Bildungsticket im Freistaat Sachsen einzuführen.	
43	12.01.2021	Kap. 5.1 Finanzierungsquellen des ZVMS f) Finanzierung Schmalspurbahnen / S. 114	Finanzierung SDG <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tiw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
44	12.01.2021	Kap. 5.2.2 Kostenermittlung - Fahrzeugbeschaffung / Busse / S. 118	Aussage Busförderung <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
45	12.01.2021	Anlage 2 SPNV-Verkehrsverträge sowie Bestellungen im Jahresfahrplan 2020 / S. 122	Verkehrsvertrag SDG <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
46	12.01.2021	Anlage 3 SPNV-Linien im VMS in Pkm/Jahr / S. 123	Angabe PKM SDG fehlt	ja	Pkm für die SDG aus SPNV-Monitor ergänzt; (siehe lfd Nr 3)	
47	12.01.2021	Anlage 5.2 Fahrausweis-Vorverkaufsstellen im Gebiet des VMS / S. 129	Aktualisierung Vorverkaufsstellen RVE: Zeitschriftenhandel Fischer entfällt	ja	Anlage 5.2 aktualisiert und im Text unter Pkt 1.5.4 (nach Abb) von 104 auf 103 personenbediente Fahrausweisverkaufsstellen angepasst	
48	12.01.2021	Anlage 6 Mindesterhebungsmerkmale Haltestellenkataster / S. 130	Merkmale Haltestellenkataster <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
49	29.01.2021	4.2 PlusBus und TaktBus	Anpassungen, wegen allgemeinen Kriterienanpassungen	ja	Dabei bezieht sich die aktuelle ÖPNVFinVO auf die Markenkriterien des MDV. Zwischenzeitlich wurde mit dem Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) ein Markenlizenzvertrag über die Nutzung der Marken "PlusBus" und "TaktBus" abgeschlossen. Dieser Vertrag enthält eine Kriterienliste (vgl. auch Anlage 8a), die umfangreicher und auch detaillierter ist als die Mindestvorgaben der ÖPNVFinVO vom 6.07.2019. <u>Nach Verhandlungen mit den Aufgabenträgern und dem SMWA gelten hinsichtlich einer Bezuschussung von Plus- und TaktBus-Leistungen durch den Freistaat Sachsen ab 01.01.2021 die Kriterien in Anlehnung an den Lizenzvertrag. Die Anlage 6 der ÖPNVFinVO soll dementsprechend angepasst werden.</u>	
50	12.01.2021	Kap. 4.3.9.3 Bedienstandards - Ergänzende Verkehrsangebote im VMS - Weitere ergänzende Angebote / S. 82	Begrüßung der ergänzenden Angebote als perspektivisch wichtiger Baustein im ÖPNV; "...Allerdings fehlen aus meiner Sicht konkrete Angaben, wie diese zusätzlichen Angebote umgesetzt werden können oder wie das Verfahren bis zu einer Realisierung abläuft. Ein einfacher Verweis auf die Zuständigkeit der AT erscheint nicht ausreichen, da jede Kommune unabhängig voneinander und von Grund auf neu recherchieren muss. Die Benennung von konkreten Ansprechpartnern wäre sehr hilfreich. Weiterhin fehlt es insbesondere im Erzgebirgskreis an Vorstellungen zum weiteren Ausbau von zukunftsweisenden Beförderungsmöglichkeiten wie Bürger-Bus, Bürgerrufautos oder On Demand-Angeboten "	nein		Einen konkreter Ansprechpartner kann innerhalb des Dokuments nicht benannt werden.

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
51	27.01.2021	ERZ: Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 61	Grundsätzlich sollte der touristische Verkehr einen höheren Stellenwert innerhalb des ÖPNV, über entsprechende Angebote – Marketing und erzgebirgsweite / überregionale Kommunikation erlangen! Das Potential sehen wir im Bezug auf den nachhaltigen Tourismus, welcher Kernbestandteil unserer Destinationsstrategie 2025 ist! Nachstehende Vorschläge und Aufgaben Projekte, sollten in der Planungsfrist 2021-2025 dazu beitragen, den ÖPNV noch mehr, zum gegenseitigen Vorteil in touristische Angebote einzubeziehen und in den strategischen Nahverkehrsplan 2025 als Aufgabenliste einfließen!	ja tlw.	in Teil A: <i>Ergänzt unter 4.3.7 Kommunikation/ Information</i> Um den Stellenwert des Tourismus innerhalb des ÖPNV zu stärken sollten folgende Schwerpunkte in die Zusammenarbeit mit den Wirtschafts- und Tourismusverbänden sowie Kommunen einfließen und geprüft werden. Initiativen der Tourismusverbände und Kommunen sollen unterstützt werden. - Die Kommunikation der ÖPNV-Aufgabenträger und der Tourismusverbände soll zur Abstimmung von Aktivitäten und Verantwortlichkeiten weiter verbessert werden. - Schulungen zu Fahrplan- und Tarifinformationen - Verbesserung der Verlinkung zu Fahrplanauskunft etc. aller touristischen Auskunftsstellen - Prüfung zur Nutzung vorhandener Gästekarten im ÖSPV - Entwicklung von touristisch geprägten ÖPNV – Angeboten (z.B. Wander-, Ski-Kammbus) - Erschließung der Sächsisch-böhmischen Silberstrasse als Leitprodukt der Welterbe Region Der VMS entwickelt aktuell eine Pilotphase zur Erweiterung von Kurkarten um die lokale ÖPNV-Nutzung in verschiedenen Gemeinden mit entsprechendem Angebot.	Aufnahme in Teil A 4.3.7 Kommunikation/ Information
52	27.01.2021	ERZ: Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 61	1. Kommunikation Die Kommunikation beider Verbände VMS / TVE sollte zur Abstimmung von Aktivitäten und Verantwortlichkeiten weiter verbessert werden. Jährlich sollten dazu 2 sach- / fachbezogene Beratungen / Gedankenaustausche mit Aufgaben-Festlegung stattfinden.			
53	27.01.2021	ERZ: Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 61	2. Fahrplanschulungen Hier sollte der VMS / mit dem TV Erzgebirge jährlich eine Tagesveranstaltung für alle Tourist-Informationen der Erzgebirgsregion planen, um die Angebote besser zu verstehen und diese in die Kommunikation/Verkauf gegenüber den Gästen besser zu kommunizieren. Mit der erfolgten Schulung könnte ein Siegel „Autorisierte oder Ihre Auskunftstelle des VMS“ an der Tourist-Information oder Publikationen für die Bus / Bahn Angebotsnutzung nachhaltig werben. (Nur wer weiß was er verkauft, kann gut verkaufen!)			
54	27.01.2021	ERZ: Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 61	3. Web Über ein vom VMS bereitgestelltes ÖPNV / Tourismus-Banner, sollte jede Tourist-Information eine Verlinkung von Ihrer Website auf die Fahrpläne des VMS durchführen! Das wäre auch im kommunalen Interesse!			
55	27.01.2021	ERZ: Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 61	3. Touristische Verkehrskonferenz TV Erzgebirge und VMS, sollten im Frühjahr 2022 und 2025 eine Tagesveranstaltung organisieren, welche sich mit den touristischen Verkehren im Erzgebirge, ihrer Notwendigkeit, Bedürfnissen touristischer Leistungsträger und den Möglichkeiten im Erzgebirge, auch grenzübergreifend im Sinne der Nachhaltigkeit und Klimaschutzes befasst. Dazu könnten Referenten aus „Pilotregionen“, Best Practice Modelle einem breiten Kreis touristischer Leistungsträger vorstellen.			
56	27.01.2021	ERZ: Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 61	4. Gästekarte Erzgebirge - ÖSPV Im Planungszeitraum will der TVE die Gästekarte Erzgebirge, welche alle „Kur- und Gästetaxe“ zahlenden Urlauber im Erzgebirge erhalten, als Flächenangebot Erzgebirge gesamt weiterentwickeln! Hier sollte eine politische und finanzielle Entscheidung der Landkreise entscheiden, in welcher Form Inhaber der Gästekarte Erzgebirge, den ÖSPV im Erzgebirge, ermäßigt nutzen können.			
57	27.01.2021	ERZ: Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 61	5. Sehenswürdigkeiten erfahren Auf der Basis des RVE im VMS, sollte das Angebot „Sehenswürdigkeiten mit dem Bus erfahren“ fortgeführt werden! Das Angebot insgesamt sollte mit allen Partnern noch öffentlicher, als „Zusatz- und Entdeckerangebot“ vermarktet werden. Fahrpläne / Flyer sollten über den Tourismusverband und den Touristinformation, alle Arten touristischer Leistungsträger und deren Gäste / Besucher erreichen! Hier könnte auch die vom TVE geplante Neuausrichtung der „Sächsisch-böhmischen Silberstrasse“, als das touristische Leiprodukt der Welterbe Region Erzgebirge / Krusnohory, eine interessante Angebotsrolle spielen!			
58	27.01.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 61	6. Aussichtsberge erfahren, (er)wandern und genießen Geprüft werden sollte, ob nicht stadt- / gemeindenaher Aussichtsberge mit angeschlossener Gastronomie wie der Bärenstein, Scheibenberg, Pöhlberg, Auersberg, Drei-Brüderhöhe Marienberg, Gleesberg / Aue-Bad Schlema, König-Albert-Turm / Grünhain Beierfeld und andere, saisonal in örtlich vorhanden Stadtlinien integriert werden können. 1-2 x die Anfahrt an Wochenenden und Feiertagen, (außer an Regentagen). Die Finanzierung des Mehraufwandes, könnte hier anteilig über die Inhaber / Pächter der Einrichtungen erfolgen.			
59	27.01.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 61	7. Wander-, Ski- Kammbus Auf der Grundlage der bereits um 2010 mit dem VMS gemachten Erfahrungen, wäre aus touristischer Sicht eine Ost-West Verbindung entlang der Kammlage nahe dem Qualitätswanderweg Erzgebirge Vogtland ein zukunftsweisendes Projekt, welches für Einwohner/Wanderer und Gäste/Wanderer nutzbar wäre. Saisonal, Winter- und Wandersaison (Testangebot am Wochenende und feiertags).			

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
60	27.01.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 61	8. Rad-Anhänger Rad fahren und Mountainbiking im Erzgebirge gehört zu den Aktiv-touristischen Bereichen mit den höchsten Wachstumsraten im Übernachtungs- und tagestouristischen Bereich. Neue Angebote zu den Hochklassigen wie dem Stoneman Miriquidi MTB & ROAD, werden 2021 mit dem BLOCK-Line geschaffen. Auch hier wäre eine Nutzungsmöglichkeit des ÖPNV relevant. Seine Aufgabe sollte es sein die Touristen früh und am späten Nachmittag, sowie am Wochenende und feiertags, in der Fahrsaison, aus den Ballungsräumen Freiberg / Chemnitz / Marienberg an die neue Strecke zu bringen und den Radanhänger 1x hin und 1x zurück mitzuführen.			
61	02.02.2021	Kap 3 Ziele und Leitbild /S. 46	Ein weiteres Ziel ist aus Sicht des Lk Leipzig auch die Ausgestaltung des Kreisgrenzen- bzw. Verkehrsverbund überschreitenden ÖPNV. Daher wird angeregt, diesen aspekt in die Übersicht der Ziele des VMS aufzunehmen.	ja	2. Anstrich ergänzt: die Sicherung von Zusammenarbeit und Abstimmung der Aufgabenträger bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung des Kreisgrenzen überschreitenden ÖPNV im Verbundgebiet <u>und mit Nachbar-Verkehrsverbänden/-Aufgabenträgern</u>	
62	03.02.2021	Kap 3 Ziele und Leitbild /S. 46	Die zusammenfassende Auflistung sollte im 2. Anstrich ergänzt werden: „... und Ausgestaltung des Kreisgrenzen überschreitenden ÖPNV im Verbundgebiet und mit Nachbar-Verkehrsverbänden/ -aufgabenträgern.“	ja	2. Anstrich ergänzt (siehe auch lfd Nr 61): die Sicherung von Zusammenarbeit und Abstimmung der Aufgabenträger bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung des Kreisgrenzen überschreitenden ÖPNV im Verbundgebiet <u>und mit Nachbar-Verkehrsverbänden/-Aufgabenträgern</u>	
63	03.02.2021	Kap 4 PlusBus und TaktBus /S. 57 i.V.m. Kap. 4.3.1.2/3 Regio-Netz Linien, S. 62-66	Im Entwurf weisen Sie zu Recht auf die bestehenden Abweichungen der Qualitätsstandards hin, welche zwischen den vom MDV definierten Markenprodukte PlusBus bzw. TaktBus und den Maßstäben des SMWA, welche für eine Kofinanzierung durch den Freistaat Sachsen gemäß FinVO bestehen, hin. Die Sächsischen Aufgabenträger arbeiten derzeit gemeinsam mit dem Freistaat /LaSuV an einer einvernehmlichen und praxisorientierten Lösung dieses Problems.	ja	Textanpassungen wie in lfd Nr 49	
64	03.02.2021	Kap. 4.3.4 Mindesterschließung /Tab 17 / S 72	Im Kapitel 4.3.4 werden Haltestelleneinzugsbereiche je nach Verkehrsmittel und Lage der betreffenden Haltestellen zwischen 300 m und 1.200 m zugrunde gelegt. Die angegebenen Radien entsprechen weitgehend den in geläufigen Regelwerken (VDV-Bediensstandards von 2001) empfohlenen Werten. Mit Blick auf die demographische Entwicklung und die weiter gewachsene Konkurrenzsituation zwischen ÖPNV und (motorisiertem) Individualverkehr sehen wir für unsere eigenen Planungen diese Radien aus zeitgemäßer Perspektive teilweise als zu groß an und gehen fallweise von geringeren Werten aus. Insbesondere betrifft dies den Busverkehr (allgemein bzw. PlusBus). Die hier angegebenen Luftlinienentfernungen von 1.000 m oder gar 1.200 m stellen u. E. kein von breiten Nutzerkreisen akzeptiertes Angebot mehr dar.	nein		Die Werte sind in Anlehnung an Standards.
65	03.02.2021	Kap. 4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken/ Strecke Döbeln – Meißen S. 104	Wir begrüßen die Bestrebungen für eine Wiederinbetriebnahme der vergleichsweise erst kürzlich erfolgten Abbestellung des SPNV in der Relation Döbeln – Meißen. Sofern absehbar, würden wir anregen, dass diese Maßnahmen um einen zeitlichen Zielhorizont für eine Umsetzung ergänzt würden.	nein		Die Angabe eines <u>Zeithorizontes</u> ist auf Grund der Vielzahl der Abstimmungen und Entscheidungsrunden sowie der Finanzierungslage nicht möglich.
66	03.02.2021	Kap. 4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken/ Anbindung Rochlitz S. 104	Die Reaktivierung einer SPNV-Bedienung in der Relation Narsdorf – Rochlitz – Colditz – Großbothen wird unsererseits befürwortet. Hierbei sprechen wir uns analog des Entwurfs für die Gesamrelation wie angegeben aus. Sofern die Reaktivierung auf Teilabschnitte begrenzt bleiben muss (vgl. Teil B3, Kap. 6.2.5), favorisieren wir die SPNV-Bedienung zwischen Rochlitz und Großbothen (wenn möglich mit umsteigefreier Weiterführung bis Leipzig) um auch das Grundzentrum Colditz mit entsprechender Nachfragewirkung mit einbeziehen zu können.	Kenntnisnahme		
67	08.02.2021		keine Hinweise verbundübergreifende Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern sollte konstruktiv beibehalten werden.	Kenntnisnahme		
68	15.02.2021	4.5.2.3 CM Stufe 1 4.5.3 Elektronetz Mittelsachsen/ Chemnitz - Elsterwerda	S-Bahn-Verbindung Chemnitz - Döbeln (SPNV-Linie C14) Gegenwärtig ist die Verbindung nur zwischen Chemnitz und MW existent. Laut Entwurf ist die Netzweiterentwicklung erst ab 2025 vorgesehen. Begrüßenswert wäre jedoch eine möglichst frühzeitige Netzerweiterung bis Waldheim, da viele Berufspendler diese Option aufgrund der Nähe zu Chemnitz bevorzugt nutzen würden. Ferner stellt Chemnitz für die hiesige Bevölkerung die nächstgelegene Großstadt für Einkauf, Kultur und andere Freizeitgestaltungsmöglichkeiten dar.	tlw	<u>ergänzt unter 4.5.3 EMS / Chemnitz - Elsterwerda</u> <u>In diesem Zusammenhang soll das Richtungsgleis Chemnitz – Riesa nach dem Umbau des Haltepunktes Waldheim am Außenbahnsteig angeordnet werden.</u> siehe auch weiter unter lfd. Nr 123	Satz in 4.5.2.3 CM Stufe 1: Eine Weiterführung der Chemnitzer Modells bis Döbeln wird mit der Verfügbarkeit weiterer Fahrzeuge vollzogen. Satz in 4.5.3 Mit der ab 2025 geplanten Verlängerung der C 14 bis Döbeln (Einsatz zusätzlicher TramTrainFahrzeuge) ist die Beschleunigung der RB 45 zwischen Mittweida und Döbeln durch die Auffassung von Unterwegshalten geplant. --> Textteile unterstreichen Fahrzeugverfügbarkeit und langfristige Planungen nötig

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tiw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
69	15.02.2021	4.5.3 Elektrizität Mittelsachsen/ Chemnitz - Elsterwerda	Fernbahn-Direktverbindung Chemnitz - Berlin (RE-Linie) Die Verbindung mit der Hauptstadt Berlin ist momentan nur über die RB 45 mit Umstieg in Elsterwerda gegeben. Schnellstmöglich wäre hier, auch im Hinblick auf die Chemnitzer Nominierung zur europäischen Kulturhauptstadt 2025, eine Wiederbelebung der früheren Direktverbindung Chemnitz - Berlin erstrebenswert.	nein		Betrifft Belange von DB Fernverkehr. Streckenausbau Chemnitz Leipzig bis 2025 nicht realisiert
70	16.02.2021	Kap. 4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken/ Anbindung Rochlitz S. 104	Es wäre wünschenswert nicht nur einen Abschnitt dieser Bahnlinie auf Reaktivierung zu prüfen. Eine Wiederinbetriebnahme ab Glauchau über Waldenburg bis Großbothen würde der Gemeinde Oberwiera aber auch der Region einen Mehrwert bedeuten.	nein	<i>ergänzt:</i> "Zur Reaktivierung weiterer Bahnstrecken (z. B. Olbernhau-Grünthal – Neuhausen) sind durch den Freistaat Sachsen Machbarkeitsstudien vorgesehen."	Der ZVMS untersucht aktuell die Strecke Großbothen - Rochlitz - Narsdorf. aktueller Inhalt: Die Abschnitte Narsdorf – Rochlitz und Großbothen – Colditz – Rochlitz werden hinsichtlich einer Reaktivierung für den SPNV untersucht. Eine vom VMS durchgeführte Analyse kommt zu dem Ergebnis, dass bei Betrachtung der Gesamtrichtung Narsdorf – Rochlitz – Großbothen relevante Potentiale vorhanden sind
	16.02.2021	<u>aus ERZ</u>	Auf Seite 11 des Teils A – Allgemeine Rahmenbedingungen wird aus dem LVP Sachsen 2030 zitiert und von zukunftsweisenden und an den Bedürfnissen der Menschen in allen Landesteilen orientierten Mobilität gesprochen. Auf Seite 47 des gleichen Dokuments wird unter der Überschrift Fahrgastinteressen davon geschrieben, dass der VMS sich zum Ziel setzt, die allgemeinen Interessen der Bürger bzw. ÖPNV-Kunden zu vertreten. Wir haben im Rahmen einer Befragung unter rund 140 Stollberger Bürgern einen Trend zur weniger Nutzung des ÖPNV feststellen können. Viele Menschen wünschen sich mehr Verbindungen, vor allem in den Ortsteilen. Das hier Angebot und Nachfrage mit einem klassischen Fahrplan- und Haltestellenorientierten System schwer zu bedienen sind, ist uns dabei durchaus bewusst. Die Frage, die sich uns stellt, ist aber: Wie ermitteln Sie die Interessen der ÖPNV-Kunden, aber vor allem auch der nicht ÖPNV-Kunden? Haben Sie großflächige Umfragen durchgeführt? Gern würden wir im Stollberger Raum ein am Bürger orientiertes und entwickeltes Nahverkehrsangebot anbieten, eventuell mit Fokus auf kleineren Bussen im Stadtverkehr? Sehen Sie da kurz- und mittelfristig direkte Handels- und Umsetzungsmöglichkeiten?	nein		Antwort durch VMS am 18.2.21 per Mail: Durch den VMS werden in Abständen im Rahmen des "VMS-Kundenbarometers" Befragungen und Zählungen zur Kundenzufriedenheit durchgeführt. Dazu kommen Fahrgastzählungen, die die jeweilige Besetzung abbilden und für die Einnahmeaufteilung herangezogen werden. Spezielle großflächige Nutzerbefragungen gab es bislang nicht. Generell sehen wir Projekte zu neuen Angebotsformen positiv, können aber aufgrund der bestehenden Arbeitsbelastung nur in geringem Maße unterstützen. Umsetzbar sind bedarfsgesteuerte Verkehre sicher, es ist dabei eben zu klären wie es organisiert wird: Wo und bei welcher Institution ist die Rufzentrale für die Fahrtenbestellung angesiedelt, wie organisiert man das, welches Verkehrsunternehmen, wer ist Fahrzeughalter, wer fährt das Fahrzeug, wer kauft es, wie und durch wen wird die Linienkonzession beantragt denn einfach so losfahren geht nicht, usw.. Hier können Sie z.B. beim Verkehrsverbund Vogtland praktische Infos aus erster Hand bekommen, denn dort wurde im Oktober 2019 das neue Vogtlandnetz mit etlichen Rufbuslinien in Betrieb genommen. ... Von daher ist organisatorisch einiges zu stemmen, was aber in erster Linie mit dem Aufgabenträger ERZ und dem örtlichen Busunternehmen RVE angegangen werden sollte.
71	18.02.2021	Abkürzungsverzeichnis / S.7	Abkürzung VL ändern auf RB; bitte prüfen: seit 12/2020 hat die DLB dies auf RB geändert	ja	Abkürzung VL entfernt	
72	18.02.2021	1.4.3 1.4.3 Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Regionen/ 1. Absatz / S.37	Die Ausgestaltung eines Verbands-, Länder- und Staatsgrenzen überschreitenden ÖPNV soll jedoch in Zusammenarbeit zwischen den zusammenarbeitenden Aufgabenträgern abgestimmt werden. Grund: Der ursprüngliche Wortlaut setzt die Zusammenarbeit voraus. Diese soll jedoch hergestellt werden.	ja	<i>Textpassage angepasst:</i> Die Ausgestaltung eines Verbands-, Länder- und Staatsgrenzen überschreitenden ÖPNV soll jedoch in Zusammenarbeit zwischen den zusammenarbeitenden zuständigen Aufgabenträgern abgestimmt werden.	
73	18.02.2021	1.4.3 1.4.3 Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Regionen/ Abb. 10 neu Abb 11: Verkehrswege im Verbundgebiet und zu benachbarten Regionen (Stand 2020)	Abb. 10: Grafik anpassen B 92 (?) Zwickau - Lengenfeld; wird durch Grafik im Raum Z überdeckt	ja	Abb. 10 (neu Abb.11, da PlusBus-Karte vorgezogen ehem. Abb.19) B-Straßennummern jetzt mit Straßenverlauf dargestellt;	
74	18.02.2021	1.4.3 1.4.3 Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Regionen/ EgroNet	EgroNet-Angaben anpassen: 7.000 Haltestellen; 529 Linien; 50 Verkehrsunternehmen; seit 12/2020	ja	von 7.300 auf 7000 Haltestellen von 700 auf 529 Verkehrslinien von 58 auf 50 Verkehrsunternehmen Fußnote "Datenstand 12/2020" ergänzt	
75	18.02.2021	4.3.1.4 Abb 19 --> neu Abb 10 (da Analyse-Darstellung) im Kap. 1.4.2 Öffentlicher Straßengebundener Personennahverkehr	Abb. 19: Grafik anpassen "VVV" ist oben abgedeckt	nein	neu Abb.10	Hier handelt es sich um die PlusBus- und TaktBus-Karte (neu Abb 10), die den Nahverkehrsraum des ZVMS betrachtet. ZVV ist nur am Rand beschnitten, ist aber auch für diese Darstellung nicht relevant.
76	22.02.2021	4.5.2.7 4.5.2.7 Chemnitzer Modell – Stufe 5: Ausbau Stollberg - Oelsnitz / letzter Absatz	Text veraltet: In 2020 soll das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden. Die darauf aufbauenden Bauzeiträume von zwei Jahren werden nach jetzigem Stand in den Jahren 2023/24 liegen. Im Jahr 2025 kann die neue Strecke ans Netz gehen	ja	<i>Text angepasst:</i> Nach Abschluss der Überarbeitung der Entwurfsplanung soll im Jahr In 2021 ⁰ soll das Planfeststellungsverfahren für den Neubauabschnitt und 2022 das Planrechtsverfahren für den Ausbauabschnitt eingeleitet werden. Die darauf aufbauenden Bauzeiträume von zwei Jahren werden nach jetzigem Stand in den Jahren 2023/24 liegen. Im Jahr 2025 kann die neue Strecke ans Netz gehen.	
77	24.02.2021		keine Einwände	Kenntnisnahme		
78	25.02.2021	Kap. 4.5.7	Im Zusammenhang mit dem Tourismus sollte die Wiederbelebung der seit 2000 stillgelegten Bahnstrecke Olbernhau – Neuhausen stärker Beachtung finden.	ja	<i>ergänzt:</i> "Zur Reaktivierung weiterer Bahnstrecken (z. B. Olbernhau-Grünthal – Neuhausen) sind durch den Freistaat Sachsen Machbarkeitsstudien vorgesehen."	Es gibt einen Grundsatzbeschluss des ZVMS zur Reaktivierung von Bahnstrecken. Für alle dort nicht enthaltene Strecken sind zunächst die Ergebnisse der vom SMWA angekündigten Machbarkeitsstudien abzuwarten. Der ZVMS untersucht aktuell die Strecke Großbothen - Rochlitz - Narsdorf. weiterer aktueller Inhalt: Die Abschnitte Narsdorf – Rochlitz und Großbothen – Colditz – Rochlitz werden hinsichtlich einer Reaktivierung für den SPNV untersucht. Eine vom VMS durchgeführte Analyse kommt zu dem Ergebnis, dass bei Betrachtung der Gesamtrichtung Narsdorf – Rochlitz – Großbothen relevante Potentiale vorhanden sind
79	25.02.2021		Aus regionalplanerischer Sicht bestehen gegen den Entwurf der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau keine Bedenken	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
80	25.02.2021		Die detaillierten Ausführungen bzgl. der Rahmenplanung (Teil A, Kap. 4) mit den dort enthaltenen Aussagen zu den Bedienstandards im Nahverkehrsraum (Kap. 4.3) sowie zur SPNV-Konzeption und den geplanten infrastrukturellen Maßnahmen (Kap. 4.5) bilden aus regionalplanerischer Sicht eine fundierte Basis für die zukunftsfähige Ausgestaltung des ÖPNV im NVR Chemnitz/Zwickau im Planungszeitraum für die Jahre 2021 bis 2025. Dies gilt auch für die in den Teilplänen getroffenen Aussagen zur Sicherung und Stärkung der Angebotsqualität im ÖPNV in den Landkreisen und den Oberzentren Chemnitz und Zwickau (Teilpläne B-I bis B-V).	Kenntnisnahme		
81	25.02.2021		Die im Anhörungsentwurf (Teil A) enthaltenen Aussagen zur bedarfsgerechten Weiterentwicklung des "Chemnitzer Modells" (vgl. Kap. 4.5.2) als Nahverkehrssystem zur umsteigefreien Anbindung des Umlandes an das Oberzentrum Chemnitz und zur Feinerschließung des Oberzentrums werden aus regionalplanerischer Sicht ausdrücklich begrüßt. --> Verweis auf Entwurf des Regionalplanes Region Chemnitz, dort erfolgt für die hierzu erforderlichen Neubaustrecken der Stufe 4 und 5 eine raumordnerische Sicherung	Kenntnisnahme		
82	25.02.2021	Kap 3 Ziele und Leitbild /S. 46	Es wird angeregt, den Nahverkehrsplan Teil A im Kap. 4 "Rahmenplanung" um Aussagen zu konkreten Maßnahmen zum Erhalt und zum Ausbau des Euroregionalen Nahverkehrssystems EgroNet zu ergänzen.	tlw	<i>in Kap 3 Ziele und Leitbild 2. Anstrich ergänzt (siehe lfd Nr. 61+62):</i> • die Sicherung von Zusammenarbeit und Abstimmung der Aufgabenträger bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung des Kreisgrenzen überschreitenden ÖPNV im Verbundgebiet <u>und mit Nachbar-Verkehrsverbänden/-Aufgabenträgern</u>	im Kap. 1.4.3 zu EgroNet u.a. folgender Text: Insbesondere das Nahverkehrssystem über Ländergrenzen hinweg soll dabei weiter ausgebaut werden . Abgestimmte Fahrpläne und ein einheitlicher Fahrpreis erleichtern seit Einführung des EgroNet-Tickets das grenzüberschreitende Reisen vor allem im Freizeit- und Urlaubsverkehr. Zusätzlich zur reinen Fahrleistung erhält man gegen Vorlage des EgroNet-Tickets in zahlreichen Einrichtungen in Kultur, Sport, Gastronomie und Handel Rabatte oder anderweitige Vergünstigungen.
83	25.02.2021		Vor dem Hintergrund der angestrebten Laufzeit d...bis zum Jahr 2025 wird empfohlen, Aussagen zur demographischen Entwicklung grundsätzlich auf der Basis der aktuellen 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung zu treffen. Gegenwärtig erfolgt in den o. g. Kapiteln jeweils nur ein kurzer Verweis auf das Vorliegen der 7. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung.	nein		Die Analyse zum NVP 2021-2026 erfolgte im 1. QT 2020 und wurde als Entwurf im April an die AT zur 1. Stellungnahme geschickt. Alle Aussagen zu Strukturdaten und deren Entwicklung erfolgte dabei auf der Basis der 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung. Eine nochmalige Bearbeitung dieser Daten mit der 7. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung ist nicht vorgesehen.
84	25.02.2021	4.5.1 Übergeordnete Vorgaben der Regionalplanung zum SPNV	Im Teil A erfolgt in Kap. 4.5.1. zusammenfassende Darstellung der in den drei derzeit gültigen Regionalplänen enthaltenen Festlegungen zur Entwicklung des SPNV im Nahverkehrsraum. ... Hier ist es ... zwingend erforderlich, eine Kennzeichnung der Art der Festlegung (Ziel oder Grundsatz) und eine genaue Zuordnung zu den einschlägigen gültigen Regionalplänen vorzunehmen.	ja	Quellen benannt	
85	25.02.2021	1.2.1 Raumstruktur und Zentrale Orte / Abb 2	Im LEP 2013 wurden die ehemaligen selbständigen Gemeinden Grünhainichen dem "verdichteten Bereich im ländlichen Raum" und Borstendorf dem "ländlichen Raum" zugeordnet. Im Anhörungsentwurf wird die Gemeinde Grünhainichen jedoch insgesamt dem "verdichteten Bereich im ländlichen Raum" zugeordnet. --> korrigieren (Zusammenschluss der Gemeinden Grünhainichen und Borstendorf am 1. Januar 2015)	ja	Abb 2 Raumstruktur und zentrale Orte Einfärbung korrigiert und Bemerkung eingefügt	
86	25.02.2021	1.2.1 Raumstruktur und Zentrale Orte / Abb 2	Gemeindefunktion Sport ("S"), die dem Kurort Oberwiesenthal zugeordnet wurde, sollte durch die im Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge verwendete Singnatur "W" (Wintersport) ersetzt werden.	ja	Abb 2 Raumstruktur und zentrale Orte Signatur von S auf W geändert	
87	25.02.2021	1.3.1 Bevölkerungsdichte / Abb 3 Raum- und Bevölkerungsstruktur	In der Legende zur Abbildung 3 fehlt eine Skala zur Einordnung der Bedeutung der verschiedenen Kreisgrößen (hier: Einwohnerzahl der Mitgliedsgebietskörperschaften) Die Farbe der Kreissegmente "Ländlicher Raum" entspricht nicht der Darstellung in der Legende.	ja	Kreise gleichgroß (hier geht es um die Anteile in den Raumkategorien; EW werden in davor befindlicher Tabelle benannt) Farbe korrigiert	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tiw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
88	01.03.2021	4.5.2.4 Chemnitzer Modell – Stufe 2: Ausbau Chemnitz – Thalheim – Aue	Ausbau des Bahnhofes Lößnitz als Kreuzungsbahnhof --> dadurch Erhöhung der Taktung auf 30 Minuten im Streckenabschnitt bis Aue Es ist daher im Zusammenspiel mit erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen eine Weiterführung des Angebotes im 30-Minuten-Takt bis Aue zu prüfen.	nein		vsl ab Dez 2021 geht die Durchbindung der Linien C 13 / C14 nach Aue bzw. Thalheim nach jahrelangen Planungs- und Baumaßnahmen in Betrieb. C 13 Aue – Thalheim – Chemnitz Technopark – Burgstädt im 60 min-Takt C 14 Thalheim – Chemnitz Technopark – Mittweida im 60 min Takt Lößnitz liegt im Abschnitt zwischen Thalheim und Aue und wird somit im 60 min-Takt angebunden. Dieses Betriebskonzept wurde ausführlich und über viele Jahre entwickelt und wird im Zeitraum des NVP (bis 2025) entsprechend dieser Planung umgesetzt.
89	01.03.2021	4.5.6 Regionale Erschließungslinien / Erzgebirgsnetz	Erhöhung des Taktes der RB 95 auf 30 Minuten prüfen Die bestehende Zweigleisigkeit aus Richtung Zwickau kommend bis Bad Schlema könnte somit gewinnbringend genutzt werden. Auf Grund der vergleichsweise kurzen Länge des I-gleisig betriebenen Streckenabschnittes von Bad Schlema bis Aue sollte ein kostenintensiver Ausbau der Schieneninfrastruktur zu vernachlässigen sein. Gleichwohl würd dies dem Grundsatz Schiene vor Straße gerecht Es ist daher auf der KBS 535 - Zwickau - Aue - Johannegeorgenstadt eine Weiterführung des Angebotes im 30-Minuten-Takt zu prüfen.	nein		Entsprechend der Bedienstandards Regionetz werden die Nebenstrecken bedarfsgerecht bedient.
90	01.03.2021		Grundsätzlich ist zu sagen, dass die Region des Städtebundes Silberberg nicht in die Taktknoten Chemnitz bzw. Zwickau angebunden sind. Hier muss dringend zur Maximierung der Reiseverbindungen und für kürzere Reisezeiten die Abfahrtszeiten am Taktknoten Aue selbst und für den Taktknoten Zwickau und Chemnitz zur Anbindung in Richtung Leipzig eine Veränderung bzw. Optimierung erfolgen.	nein		Schnellbus ab Aue Anschluss nach Leipzig über Zwickau mit RB 95
91	01.03.2021		prüfen ob auf der Strecke Aue - Chemnitz durch Auflassung einzelner Zwischenhalte für bestimmte Fahrten (z.B. jede 2. Bahn) möglich ist, die Fahrzeiten entscheidend zu verringern. ("Expressbahn" ähnlich der S5X Zwickau-Leipzig-Halle) dabei prüfen ob ab Bahnhof Einsiedel durch das Stadtgebiet von Chemnitz bis zum Hauptbahnhof die vorhandene Schieneninfrastruktur (anstatt des Straßenbahnnetzes) genutzt werden kann	nein		Schnellbus ab Aue SPNV dient der Feinerschließung
92	01.03.2021		prüfen ob S5X bis Aue verlängert werden kann	nein		Für diese Variante fehlen die infrastrukturellen Voraussetzungen.
93	01.03.2021		prüfen, ob (auf lange Sicht) im Rahmen der Elektrifizierungsoffensive eine Elektrifizierung der Strecke Zwickau - Aue möglich und machbar ist. Damit könnte die überregionale Mitte-Deutschland-Verbindung (derzeit zweistündige Linie RE 1 TH Chemnitz - Göttingen) unter der Voraussetzung einer Flügung in Gößnitz und einer Verlängerung Richtung Zwickau in Aue enden.	nein		Zuständigkeit beim Bund Der ZVMS erachtet dies ebenso als sinnvoll.
94	01.03.2021	1.2.1 Raumstruktur und Zentrale Orte	Hier sollte ergänzt werden, dass der Städtebund Funktionen für die umliegende Region übernimmt und demzufolge funktionierende ÖPNV / SPNV - Verbindungen auch in diese Bereiche existieren müssen.	ja	5. Absatz ergänzt: Unmittelbar daran schließt auch der Verdichtungsraum um den Städteverbund Silberberg mit den Städten Aue-Bad Schlema, Lauter-Bernsbach, Lößnitz, Schneeberg, Schwarzenberg an.	
95	01.03.2021		Prüfung, inwieweit touristische Tarife geschaffen bzw. wie Verknüpfungen zu einem touristischen Kartensystem (ähnlich ErzgebirgsCard, neu evtl. Gästekarte Erzgebirge) hergestellt werden können; ggf Kombination mit EgroNet Bedeutung hat dabei UNESCO-Welterbe Montanregion Erzgebirge / Krušnohori	ja	wie lfd Nr 51 - 60	
96	01.03.2021		Netz der Servicestellen muss unbedingt erweitert und verbessert werden In Schwarzenberg nur 2 Vorverkaufsstellen in Stadtteilen (nicht Zentrum) Schaffung einer Möglichkeit zum Erwerb von Zugfahrkarten in zentraler Lage ideal an Verknüpfungsstelle Bahnhof	ja	unter 1.5.4 Information und Service ergänzt: Eine Erweiterung Fahrausweiserwerbsmöglichkeiten, insbesondere an Haltepunkten und Bahnhöfen, des SPNV sollte angestrebt werden.	
97	01.03.2021		Etablierung dynamischer Fahrgastinformationssysteme, welche insbesondere auch an der Verknüpfungsstelle in Schwarzenberg zu einer Verbesserung der Information der Fahrgäste führen würde	nein		im Teil A mit folgenden Textbausteinen berücksichtigt: 3.1. Interoperabilität /Telematik Nach der Inbetriebnahme des ITCS Mittelsachsen wird der verbundweite Ausbau dynamischer Fahrgastinformationsanlagen an betrieblich bedeutenden Haltestellen vorangetrieben
98	01.03.2021	4.5.6 Regionale Erschließungslinien	Die geplante Leistungsvergabe (gem. Teil A, Kapitel 4.5.6) ab Juni 2024 für die Strecke darf hier definitiv zu keinen Einschränkungen des vorhandenen Angebotes führen und muss mindestens den "Status Quo" sichern. Die Prüfung einer möglichen Taktverdichtung, ggf. auch nur für Teilbereiche, sollte darüber hinaus erfolgen.	Kenntnisnahme		Leistung bleibt im Status quo erhalten
99	02.03.2021	4.3.1.3 RegioNetz - TaktBus-Linien	Integration in das Regio-Netz für die Strecke Narsdorf - Penig - Glauchau / Penig - Rochlitz (hinsichtlich touristischer Verkehre) wird positiv gesehen	Kenntnisnahme		
100	02.03.2021	4.5.2.7 CM Stufe 5	Die Prüfung einer stündlichen Einbindung der Stadt Glauchau als Endpunkt wird ausdrücklich begrüßt	Kenntnisnahme		
101	02.03.2021	4.5.3 EMS	Wir schließen uns der Feststellung bzw. Forderung an, dass die Verknüpfungen der auf den Bahnhof Glauchau zulaufenden SPNV-Strecken mit den Linien der „Sachsen-FrankenMagistrale“ zu gewährleisten sind	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
102	02.03.2021	4.5.4 MDSB	Die vom VMS ab Dezember 2025 angestrebte zweistündliche Linie S 5 Zwickau - Leipzig - Flughafen Leipzig/Halle - Halle und die damit verbundene Flügelung in Gößnitz mit den Zielen Glauchau bzw. Zwickau wird ausdrücklich begrüßt.	Kenntnisnahme		
103	02.03.2021	4.5.4 MDSB	Das durch die Überlagerung mit dem RE 1 TH derzeit vorhandene stündlichen Angebot zwischen Glauchau und Gößnitz sollte auch nach der Zuordnung der Verkehrsleistung in das MDSB2025plus-Netz und der Integration in die Linie S 5 unbedingt erhalten bleiben.	Kenntnisnahme		
104	02.03.2021	1.1.2 Rahmenpläne	Die Planungsgrundlage Regionalplan 2008 ist veraltet und als Instrument untauglich.	nein		Ein neuerer beschlossener Regionalplan liegt nicht vor. Ein Regionalplan ist als übergeordnete Planungsgrundlage aber grundsätzlich zu berücksichtigen. Hinsichtlich der verwendeten Aspekte Zentrale Orte, besondere Gemeindefunktionen wird es wohl auch keine gravierenden Änderungen in einem aktualisierten Regionalplan geben. Die von der Stadt in diesem Zusammenhang angesprochene Fachkräftedynamik wird durch die Verwendung aktueller Pendlerdaten berücksichtigt.
105	02.03.2021	1.4.1.2 Bestandsaufnahme SPNV-Leistungen	missverständliche Ausführungen zur Zukunft der Linie RE 1 TH		"mit einer Laufzeit bis Dezember 2028"	Die Verlängerung des ursprünglich bis Dez 21 laufenden Vertrages erfolgte am 23.12.20.
106	02.03.2021	4.5.4 MDSB	Flügelung der S 5 in Gößnitz in Richtung Glauchau über Meerane wird befürwortet.	Kenntnisnahme		
107	02.03.2021	4.5.4 MDSB	Gefordert wird erneut die Einbindung des Schienenstranges der Mitte-Deutschland-Verbindung in das Mitteldeutsche S-Bahn Netz, konkret Leipzig – Gößnitz – Glauchau – Hohenstein-Ernstthal - Chemnitz	nein		Mit der angestrebten Flügelung der S5 in Gößnitz wäre die geforderte Einbindung bis Glauchau umgesetzt. Nach Elektrifizierung der MDV soll eine Durchbindung des RE 1 TH bis Chemnitz erfolgen.
108	02.03.2021	1.5.3 Verbundtarif	fehlender Dachtarif für Verkehrsverbundgrenzen übergreifende Fahrten wird bemängelt	Kenntnisnahme		Bisher sind keine Aussagen zur künftigen Tarifentwicklung enthalten. Andernfalls wäre ein Verweis auf den SachsenTarif darin aufzunehmen. In die Bestandsaufnahme zum Verbundtarif gehört er (noch) nicht.
109	02.03.2021	4.5 SPNV-Konzeption	Gefordert wird eine „Stadtbahn Zwickau“ als eine direkte Anbindung des Stadtzentrums Zwickau an das Umland mit einem Charakter ähnlich des „Chemnitzer Modells“ über die Vogtlandbahn hinaus, deren Betrieb im Verbund des Zweckverbandes ÖPNV Vogtland (ZVV), der SVZ GmbH als Betreiber der Strecke und der Stadt Zwickau erfolgt. Das Straßenbahnnetz in Zwickau und des Eisenbahnnetz im Umland bzw. der Region bilden eine vorhandene Infrastruktur ab, die ein „Tram-Train-Prinzip“ ermöglichen.	nein		Eine solche Ausweitung ist aktuell nicht in Planung und auch aufgrund der unterschiedlichen Spurweiten zwischen Straßenbahn und Eisenbahn nicht analog des Beispiels Chemnitz umsetzbar. Für die Anbindung der Stadt Meerane an die Stadt Zwickau ist eine entsprechende Busverbindung vorzusehen.
110	02.03.2021	4.5 SPNV-Konzeption	Es wird erwartet, dass zumindest eine Bahnverbindung im gegenwärtig taktlosen Nachtzeitraum zusätzlich von Leipzig bzw. Zwickau nach Crimmitschau ergänzt wird, um die Verbindungsqualität zu erhöhen. Um eine zeitnahe Rückinformation, ob und welche Möglichkeiten bezüglich dieser Problematik bestehen, wird gebeten.	Kenntnisnahme		Möglichkeit ist durch SPNV-AT zu prüfen.
111	02.03.2021	4.5 SPNV-Konzeption	In Hauptverkehrszeiten bzw. bei regionalen Veranstaltungen stark überfüllte Züge. Hier wird erwartet, dass jeweils aktuell auf diese Problemlagen reagiert wird und u. a. zusätzliche Waggons zur Entspannung dieser Situation, die teilweise auch durch die Mitnahme von Fahrrädern verursacht wird, eingesetzt bzw. auch weitere geeignete Maßnahmen eingeleitet werden.	Kenntnisnahme		zusätzl. Fahrzeuge sind operatives Geschäft, abhängig von Fzg.-verfügbarkeit und Bahnsteiglänge
112	02.03.2021	1.5.3 Verbundtarif	Abstimmungen zwischen den Zweckverbänden im Hinblick auf eine Verbesserung des Fahrpreisangebotes und damit zur Verringerung der Fahrtkosten werden gefordert, insbesondere für Fahrten nach Leipzig.	Kenntnisnahme		Verweis auf Sachsentarif, bis dahin Länderticket der DB
113	02.03.2021	1.3 Bevölkerungsentwicklung	Das Statistische Landesamt hat seit 19. Mai 2020 die aktuelleren Daten der 7. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung 2019 bis 2035 veröffentlicht. Es wird empfohlen, den Planentwurf anhand der aktuellen Prognosedaten zu überprüfen	nein		Planentwurf wurde entsprechend geprüft. Aus den aktuellen Prognosedaten ergibt sich für die Rahmenplanung kein Änderungserfordernis. Eine Änderung der Bestandsaufnahme erfolgt deshalb nicht.
114	02.03.2021	4.1 Barrierefreiheit	Sehr positiv herauszuheben ist, dass unter Berücksichtigung von planerischen und baulichen Vorlaufzeiten ein durchgehend barrierefreier Ausbauzustand nach den gesetzlichen Vorgaben und Normen der Haltestellen des ÖSPV bis spätestens 2030 angestrebt wird	Kenntnisnahme		
115	02.03.2021	4.1 Barrierefreiheit	Zur Barrierefreiheit gehören auch Angebote, die nicht ausschließlich über App realisiert werden. Hier sollten mit Rücksicht auf Nutzer, die aus (egal welchen) Gründen nicht technikaffin sind, andere Lösungen bereit gehalten werden.	Kenntnisnahme		
116	02.03.2021	allgemein	Ausführungen zur Einordnung und zum Beitrag der Planung in die Nachhaltigkeitsstrategien der Bundesrepublik Deutschland und des Freistaates Sachsen aufnehmen	nein		Bestandteil des Umweltberichtes
117	02.03.2021	allgemein	Zusammenfassend kann eine Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung bestätigt werden	Kenntnisnahme		
118	02.03.2021	allgemein	Es wird darauf hingewiesen, dass die jeweils berührten Flächennutzungspläne seitens des öffentlichen Planungsträgers gemäß § 7 BauGB zu beachten sind, soweit in den vom Netz der VMS tangierten Kommunen Flächennutzungspläne wirksam und dort Veränderungen am Trassenverlauf bzw. Neubauten vorgesehen sind.	Kenntnisnahme		Wird bei der konkreten Bauplanung selbstverständlich berücksichtigt.
119	03.03.2021	4.3.1.3 RegioNetz - TaktBus-Linien	Die Tabelle enthält noch die TaktBuslinie 809 (Mügeln – Döbeln). Nach Absprache zwischen den Landkreisen Mittelsachsen und Nordsachsen soll diese Linie nicht weiter als TaktBus in die Umsetzung gelangen. Vielmehr haben sich die Landkreise darüber verständigt, einen Rufbus im Richtungsbandbetrieb im Korridor zwischen den Städten Döbeln und Mügeln umzusetzen. Wir bitten um Streichung bzw. Änderung der Aussage zur Linie 809.	tlw		Diese Tabelle weist die Linien gemäß ÖPNVFinVO vom 6.7.19 aus sowie Umsetzung ja/nein und damit bleibt die Linie in Teil A enthalten. Im Teil MSN wird der Text entsprechend angepasst.
120	03.03.2021	4.5.3 EMS	• Anbindung (Region) Chemnitz an den Fernverkehr; Durchbindung der RB 45 in Richtung Berlin Flughafen / Berlin-Stadt (Fahrzeitgewinn, Fahrgastgewinn, allg. Erhöhung und Stärkung der Attraktivität der RB45)	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
121	03.03.2021	Verknüpfungspunkte	• Qualitativer Ausbau bzw. Neubau von P+R Parkplätzen und Fahrradabstellplätzen (ausreichende Menge, gesicherte und gegen Witterung geschützte Abstellplätze) entlang den Bahnstationen, um Reiseketten kundenfreundlicher zu gestalten (erste, letzte Meile)	Kenntnisnahme		Ist in den Teilplänen B bei baulichen Maßnahmen an Verknüpfungspunkten enthalten.
122	03.03.2021	4.6.1 Barrierefreier Ausbau SPNV-Hp	• Weiterhin barrierefreie Zugänge schaffen (bspw. Chemnitz-Siegmars)	ja	in Tabelle 19 aufgenommen (ohne Prio)	Hoheit von DB Station&Service, ZVMS unterstützt dies
123	03.03.2021	4.6.1 Barrierefreier Ausbau SPNV-Hp	Aufnahme der Maßnahmen des BMVI-Bahnhofsprogramms	ja	<p><i>in Abs. 3 ergänzt:</i> "Einzigster Anhaltspunkt ist das Bahnhofsprogramm des BMVI, in welchem barrierefrei umzubauende Stationen benannt sind. Die Stationen sind darin kategorisiert in kleineren Bahnhöfen (bis zu 1.000 Fahrgäste / Tag) und mittelgroßen Bahnhöfen (1.000 - 4.000 Fahrgäste / Tag). Ein barrierefreier Umbau ist bis 2026 vorgesehen."</p> <p><i>Abs. 4 geändert:</i> "Für den barrierefreien Ausbau kleiner Bahnhöfe und Haltepunkte im Zweckverbandsgebiet wurde die folgende Stationen umfassende Prioritätsliste unter Berücksichtigung des BMVI-Bahnhofsprogramms und von Einsteigerzahlen aus 2019 erarbeitet. Bei sofortigem Planungsbeginn der Maßnahmen würde eine Fertigstellung bis 2026 zu erwarten sein."</p> <p><i>Überschrift Tab. 19 ergänzt:</i> "kleiner und mittlerer SPNV-Stationen ..." Tab. 19 mit den Maßnahmen Glauchau und Falkenau Süd mit Prio 1 und 2 ergänzt.</p> <p><i>ergänzt Tabelle 19</i> Waldheim - Waldheim/Mittelsachsen - 520 - barrierefreier Ausbau der Bahnsteige und Zugänge</p> Priorisierung entfernt; Orientierung an BMVI-Programm und dann an Einsteiger	
124	02.03.2021		Chemnitzer Modell: soll zukünftig auf den Strecken Güterverkehr möglich bleiben Erhalt der Zschopautalbahn als grenzüberschreitendes Verkehrsmittel sollten wir weiter festhalten Die Aufgabe der Bahntrasse Marienberg - Reitzenhain sehe ich als Fehler an	tlw		unter 4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken Mehrere nicht mit SPNV bestellte Strecken im Verbandsgebiet sind hinsichtlich ihrer Verbindungsfunktion und potentiellen Nachfrage mit anderen SPNV-Strecken vergleichbar. Die Verbandversammlung des ZVMS hat im Juni 2020 einen Grundsatzbeschluss zur Unterstützung der Reaktivierung der SPNV-Strecken • Pockau-Lengefeld – Marienberg (KBS 519), Erst mit dem Ausbau der Strecken für das Chemnitzer Modell entsteht genügend Kapazität für den Güterverkehr
125	02.03.2021		Bitte, sich für die Elektrifizierung zwischen Chemnitz Süd und Chemnitz einzusetzen	Kenntnisnahme		
126	04.03.2021	6 Rahmenplanung	Im Hinblick auf die 4. Ausbaustufe des Chemnitzer Modells wird eine Anbindung Limbach-Oberfrohna via Straßenbahn im SPNV-Betrieb in Aussicht gestellt. Damit einher gehen gemäß Aussagen des VMS umfassende Anpassungen des ÖPNV-Angebotes. Neben einer Anpassung der Linienwege und Fahrpläne im Stadt- und Regionalverkehr betrifft dies vor allem die Verknüpfung beider Verkehrssysteme, um eine bessere Erschließung von und nach Chemnitz zu erreichen.	Kenntnisnahme		Die Realisierung der Stufe 4 ist für 2030 vorgesehen. Die konkrete Verknüpfung zwischen Stadt- und Regionalverkehr und CM wird daher Bestandteil der 5. Fortschreibung des NVP sein müssen.
127	04.03.2021	4.5 SPNV-Konzeption und Maßnahmen	Wir regen deshalb an, die vorgelegten Dokumente mit einer Flexibilisierungsoption zu versehen, die sich an den konkreten Vorbereitungen der Kulturhauptstadt 2025 orientiert und darauf ausgerichtet sein sollte, auch für die Zeit danach erhalten zu bleiben.	Kenntnisnahme		
128	04.03.2021	4.5.3 Elektronetz Mittelsachsen	Denkbar wäre dabei bspw. eine Direktverbindung Chemnitz - Riesa- Berlin in Abstimmung mit dem Land Brandenburg, die auch während der Baumaßnahmen auf der Relation Chemnitz - Leipzig als wichtiger Ersatz für die Verbindung in die Bundeshauptstadt dienen sollte.	nein		Aufgabe des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs
129	04.03.2021	4.5.8 Fernverkehr - Deutschlandtakt	Die Bemühungen um eine Einbindung des Verbundraumes in den SPNV sollten unvermindert fortgesetzt werden. Dies betrifft insbesondere die Relationen Chemnitz-Leipzig/Nordwestdeutschland, der Sachsen-Franken-Magistrale-Nürnberg/München und die Mitte/Deutschland-Verbindung Richtung Erfurt-Aachen.	Kenntnisnahme		
130	04.03.2021	4.5 SPNV-Konzeption und Maßnahmen	Baumaßnahme Elektrifizierung Chemnitz - Leipzig - Ersatzvarianten prüfen	Kenntnisnahme		
131	04.03.2021	4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken	Die IHK begrüßt in diesem Zusammenhang die Beschlüsse des ZVMS zur Aktivierung von Schienenverbindungen.	Kenntnisnahme		
132	04.03.2021	4.5 SPNV-Konzeption und Maßnahmen	Die grenzüberschreitenden ÖPNV-Beziehungen sollten der weiteren Verflechtung Rechnung tragen. Die Zusammenarbeit mit den Regierungsbezirken in Ustí n.L. und Karlovy Vary sollten dafür verstetigt und kontinuierlich gestaltet werden.	Kenntnisnahme		
133	03.03.2021	4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken	auch Streckenreaktivierungen für den Bereich des Nahverkehrsplanes Chemnitz/Zwickau sollten untersucht werden	ja	bereits enthalten	
134	03.03.2021	4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken 4.5.2 Chemnitzer Modell	Mögliche Streckenreaktivierungen wie bspw. Pockau-Lengefeld - Marienberg sowie im Rochlitzer Land sollten hierbei auch als künftige Erweiterungsstufen für das Chemnitzer Modell in Betracht gezogen werden.	Kenntnisnahme		
135	24.02.2021		Umsteigebeziehungen der RB 80 zur RE 3 in Flöha nach Dresden und in Chemnitz zur RE 6 nach Leipzig sind in der Angebotsplanung aufgrund ihrer hohen Bedeutung für die Stadt Annaberg-Buchholz (auch für Anbindung an Fernverkehr) auch zukünftig optimal abzusichern.	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
136	24.02.2021	4.5.2.5 Chemnitzer Modell – Stufe 3: Ausbau Chemnitz – Niederwiesa	Da im Abschnitt Niederwiesa - Chemnitz Hbf im Vergleich zum Status Quo (Fahrzeit 8 Minuten) weitere 6 Straßenbahn-Haltestellen bedient werden sollen, ist mit einer deutlichen Fahrzeitverlängerung zwischen Annaberg-Buchholz und Chemnitz Hbf zu rechnen. Dies wird dazu führen, dass die Nutzungen durch Pendler sinken wird. Damit wird auch die Attraktivität eines Wohnstandortes Annaberg-Buchholz für qualifizierte Arbeitnehmer sinken. Um dem entgegenzuwirken sollten im Zuge der Weiterführung der Planungen auch Möglichkeiten zur Strecken beschleunigung geprüft werden	Kenntnisnahme		derzeit im Text dazu enthalten: Die Planung für den Ausbau in Richtung Niederwiesa, Annaberg-Buchholz/Cranzahl und Olbernhau ruht derzeit. Die Ausbaustufe 3 wird als letzte Stufe des Chemnitzer Modells realisiert. Dieses Anliegen ist frühestens in der nächsten Fortschreibung zu thematisieren.
137	24.02.2021	4.5.8 Fernverkehr - Deutschlandtakt	Zur Beseitigung bestehender Defizite zur Erreichbarkeit des SPFV unterstützt die Stadt Annaberg-Buchholz Forderungen nach einer Anbindung des Oberzentrums Chemnitz an den Eisenbahn-Fernverkehr. Der Zielfahrplan des Masterplans Schiene sieht für Chemnitz drei Fernverkehrslinien jeweils im Zweistundentakt vor ...- dies würde die Standortbedingungen der Region erheblich verbessern. Seitens des VMS sollten daher alle Möglichkeiten zur Unterstützung und konstruktiven Begleitung der Umsetzung dieser Vorschläge wahrgenommen werden	Kenntnisnahme		im Text enthalten: Der ZVMS unterstützt diesen Entwurf unter der Maßgabe, dass die dargestellten Leistungen als eigenwirtschaftlicher Fernverkehr (Vorzugslösung) erbracht werden oder eine zusätzliche Finanzierung für den genannten schnellen Regionalverkehr, über die verfügbaren Finanzierungsmitteln hinaus, bereitgestellt wird.
138	24.02.2021	in Teil ERZ: 6.3.4 Konzepte Busnetz / Smart Rail Connectivity Campus (SRCC) und in Teil A: 4.5.6 Regionale Erschließungs- und Erzeugnisnetz	Für die Nutzung der Schieneninfrastruktur als digitales Testfeld Erzgebirge für zukunftssträchtige Bahntechnik stellen der Betrieb der Infrastruktur sowie die Durchführung von Verkehrsleistungen aus einer Hand (Erzgebirgsbahn) einen immensen Vorteil dar. Aus diesem Grund lehnt die Stadt Annaberg-Buchholz eine Direktvergabe der Verkehrsleistungen des Erzgebirgsnetzes ab Juni 2024 an die City-Bahn Chemnitz GmbH ab. Wir fordern stattdessen die Leistungen über ein Wettbewerbsverfahren zu vergeben, dass dem bisherigen Leistungsbetreiber Erzgebirgsbahn die Chance auf eine Fortführung der Leistungen erhält. Aufgrund der großen Bedeutung des Projektes SRCC für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, sollten dringend Maßnahmen vermieden werden, die die Wettbewerbsposition des SRCC schwächen	Kenntnisnahme		Die Entwicklung des SRCC und die Leistungsvergabe im SPNV können aus vergaberechtlichen Gründen nicht miteinander verknüpft werden. Dieses Projekt kann in die Planung der Neuvergabe einbezogen werden.
139	03.03.2021	4.5.2.1 Systematische Verknüpfungsstellen	Wir bitten um Aufnahme (Teil A) eines Textbausteins zur Verlagerung des ZOB in Chemnitz vom derzeitigen Standort an der Georgstraße an den Hauptbahnhof: Regionalbusbahnhof an die Bahnhofstraße und Fernbusbahnhof an die Dresdner Straße	nein		Das Thema Verlagerung ZOB wird im Teil B I Chemnitz abgebildet.
140	03.03.2021	1.3.4 Schüler / Tabelle 5 und weiter	Zum besseren Verständnis müsste der Satz unter der Tabelle ggfs. lauten: <i>Von den fast 6.300 Schülern, die in die Stadt Chemnitz einfahren, haben über 85% ihren Wohnsitz außerhalb des VMS in den umliegenden Landkreisen des VMS.</i> <i>Die stärksten Quellorte innerhalb des VMS mit Ziel Chemnitz im Schuljahr 2019/20 sind dabei:</i>	tlw.	<i>Satz belassen:</i> Von den fast 6.300 Schülern, die in die Stadt Chemnitz einfahren haben über 85% ihren Wohnsitz in den umliegenden Landkreisen des VMS. <i>Satz ergänzt:</i> Die stärksten Quellorte innerhalb des VMS mit Ziel Chemnitz im Schuljahr 2019/20 sind dabei ...	es handelt sich hier um 85% der einfahrenden Schüler in die Stadt Chemnitz, die aus den Landkreisen des VMS kommen und nicht von außerhalb des VMS
141	03.03.2021	1.3.4 Schüler / Tabelle 6 (oder Abb 6 gemeint?) und weiter	... Die Aussagen in Tabelle 6 passen nicht zu den aufgeführten "stärksten Quellorten"	nein	<i>Satz nach Abbildung 6 für Verständlichkeit ergänzt:</i> <u>Für die Darstellung in Abbildung 6 "Einzugsbereiche und Direktverbindungen der Fahrschüler in die Stadt Chemnitz" wurden die Fahrschüler entlang den Achsen summiert wodurch die Schwerpunkte der Schülerbeförderung nach Chemnitz sichtbar werden.</u>	Annahme, dass hier Abbildung 6 gemeint ist... dann müssen die Daten nicht zu den stärksten Quellorten passen, da hier die Achsen betrachtet werden, also die Fahrschüler aus den Orten an den Direktverbindungsachsen werden addiert, etc..

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
142	03.03.2021	2 Verkehrsprognose / Tab. 12 Prognosegrundlage für die Verkehrsprognose	<p>Woraus ergeben sich die Werte in Tabelle 12, anteilige Bevölkerungsentwicklung 2014-2030 von -3% für Chemnitz? Die Quellenangabe fehlt hier.</p> <p>Wird hier ein Wert aus der 7. Regionalisierten Bevölkerungsprognose verwendet (-2,5 bis -5,4%)? Hier sollte ein Verweis eingefügt werden, der auf die detaillierteren Ausführungen in den Teilen der Aufgabenträger verweist.</p>	<p>ja</p> <p>nein</p>	<p>in Tabelle 12 Prognosegrundlage für die Verkehrsprognose werden für die Angaben "Anteilige Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2030" die Werte der 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2030, Var.1 verwendet. Diese waren für Chemnitz und Erzgebirgskreis aufgerundet statt wie bei der mathematischen richtigen Rundung... --> wurde korrigiert von -3 auf -2% (Chemnitz -2,4%) bzw. von -10 auf -9% (ERZ -9,4%)</p> <p><u>Quellenangabe mit Fußnote ergänzt:</u> <u>"6. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen bis 2030, Var.1 ; detaillierteren Ausführungen zur Bevölkerungsentwicklung erfolgt in den Teilplänen der Aufgabenträger"</u></p>	<p>im Teil B I Stadt Chemnitz unter Punkt 1.2 Abb.1 steht "Die am 19. Mai 2020 veröffentlichte 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung prognostiziert für die Stadt Chemnitz bis 2030 gegenüber der aktuellen Einwohnerzahl einen Rückgang von -2,5 % bis -5,4 % , was einem geringeren Rückgang als in der 6. Vorausberechnung entspricht."</p> <p>--> Die Entwicklung -2,5 bis -5,4% beziehen sich auf das Jahr 2019.</p>
143	03.03.2021	3 Ziele und Leitbild / Standards im ÖPNV	<p>Der Abschnitt "Standards im ÖPNV" beinhaltet auch Vorgaben bezüglich der Verknüpfung. Bereits hier sollten Verknüpfungspunkte 1., 2. und ggfs. 3. Ordnung für das gesamte Verbandsgebiet definiert werden. Damit wird vermieden, dass jeder Aufgabenträger eine eigene Zuordnung trifft, die in der Gesamtheit nicht umsetzbar ist. So sollten z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Verknüpfungspunkte in den Oberzentren (Bahnhof, ZOB oder zentrale Umsteigepunkte) der 1. Ordnung zugeteilt werden. - Verkehrsknoten in Mittelzentren könnten dann 2. Ordnung sein usw. <p>Damit wäre die Ausrichtung und Priorisierung bei der Anschlussplanung besser möglich. Alle Linien, die nicht dem PlusBus- oder TaktBus-Netz angehören, sollten von dieser Zuordnung ausgeschlossen bzw. sehr nachrangig betrachtet werden, da diese ÖV-Linien eine hohe Bedeutung in der Fläche und zur Sicherung der Schüler-, Ausbildungs- und Berufsverkehre haben</p>	tlw.	<p><u>teilweise Übernahme:</u> alle Verknüpfungspunkte der Stadt Chemnitz (1. Kategorie wegen hoher Taktfrequenz > keine Planung von Anschlüssen notwendig / 2.Kategorie wird vorrangig bei Anschlussplanung betrachtet / 3. Kategorie wird nachrangig bei Anschlussplanung betrachtet) können nicht alle zur 1. Ordnung gehören...</p> <p><u>Definition 1. und 2. Ordnung in den einzelnen Teilen, da keine 100%ige Vereinheitlichung erzielbar:</u> <u>"Die Verknüpfungspunkte in den Landkreisen sollen in die Kategorien 1. und 2. Ordnung eingeordnet werden. Die konkrete Definition der Kategorien erfolgt in den Teilen B-I bis B-V des Nahverkehrsplans."</u></p>	<p>aktuelle Textpassage: Das ÖPNV-Gesamtsystem wird so gestaltet, dass Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln gesichert bzw. hergestellt werden. Dazu sind PlusBus- und TaktBus-Linien in der Fläche vorrangig an den Bahnfahrplan auszurichten. Darüber hinaus werden die Busfahrpläne so koordiniert, dass sie untereinander ebenfalls Umsteigebeziehungen an Verknüpfungspunkten aufweisen. Durch den weiteren Ausbau dieser Verknüpfungen werden Verkehrsbeziehungen in der Fläche sowie auch Stadt-Umland-Verbindungen attraktiver.</p> <p>Verknüpfungspunkte in den Teilplänen der Landkreise (außer Oberzentren) werden in die Kategorien 1. und 2. Ordnung eingeteilt</p>
144	03.03.2021	4.1 Barrierefreiheit im ÖSPV / 3. Absatz	<p>Im Kapitel 4.1, Absatz 3 verweist der VMS ausdrücklich darauf, dass die rechtliche Verantwortung der Aspekte der Barrierefreiheit nicht beim VMS liegt und ihm lediglich eine koordinierende Rolle zukommt. Er bezieht sich hiermit auf den ÖSPV. Eine analoge Aussage zum SPNV wird nicht getroffen. In Bezug auf den SPNV und damit für das Schienenprojekt Chemnitzer Modell ist diese Aussage falsch. Es ist wichtig, dass der VMS hier seine Verantwortung als Vorhabenträger und Aufgabenträger wahrnimmt und in diesem Zusammenhang auch, wo nötig, Ausnahmen definiert. Die Verantwortung für eine nicht vollständige Umsetzung der Barrierefreiheit im Chemnitzer Modell kann nicht auf die Stadt Chemnitz und die CVAG verlagert werden</p>	ja	<p>teilweise: unter 4.6.1 (Teil A) werden Aussagen zu SPNV-Haltepunkte – Barrierefreier Ausbau getroffen, jedoch auch hier kein Verweis auf die HP des Chemnitzer Modells</p> <p>--> <u>Satz unter 4.1 Barrierefreiheit im ÖSPV ergänzt:</u> <u>Die baulichen Anlagen im Bereich des ÖSPV in der Stadt Chemnitz, welche zum Chemnitzer Modell gehören sind in der Verantwortung der CVAG, der VMS bestellt dort Leistungen im SPNV unter Beachtung von BOStrab. Hier ist die Abstimmung beim weiteren barrierefreien Ausbau zwischen den Aufgabenträgern VMS und der Stadt Chemnitz notwendig.</u></p>	<p>aktuelle Textpassage: Die Zuständigkeit der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖSPV liegt dabei bei den jeweiligen Aufgabenträgern bzw. Kommunen als Bausträger. In den weiteren Teilen des vorliegenden NVP wird daher auf die in diesem Teil dargelegten Festlegungen verwiesen und auf die jeweiligen aufgabenträgerspezifischen Abweichungen bzw. Erweiterungen eingegangen. Die rechtliche Verantwortlichkeit der Aspekte der Barrierefreiheit im ÖSPV liegt nicht beim VMS. Dem VMS kommt hierbei jedoch eine koordinierende Rolle zu, um einen möglichst homogenen und aufeinander abgestimmten Ausbau der Barrierefreiheit im Verkehrsgebiet des VMS in Abstimmung mit den jeweiligen Landkreisen und Kommunen sicherzustellen.</p>
145	03.03.2021	4.1.2 Voraussetzungen und Zielstellungen	<p>Wir gehen davon aus, dass der Satz (in Absatz 1): "Ausnahmen ist hierbei die Stadt Chemnitz, für die im Nachgang des vorangegangenen NVP (2016-2020) ein umfassendes ÖPNV-Barriererefreiheitskonzept entwickelt worden ist, welches sich aktuell in der Umsetzungsphase befindet." für das gesamte Kapitel inkl. aller Zwischenüberschriften gilt. Der Satz ist folgendermaßen zu korrigieren und zu ergänzen (redaktionelle Änderung): "Ausnahmen ist hierbei die Stadt Chemnitz, für die im Nachgang des vorangegangenen NVP (2016-2020) ein umfassendes' Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz' entwickelt worden ist, welches sich aktuell in der Umsetzungsphase befindet. Korrespondierend dazu hat die Stadt Chemnitz 'Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen im öffentlichen Verkehrsraum und an Haltestellen' erstellt. Beide Vorschriften haben verbindenden Charakter und wurden in Abstimmung mit den örtlichen Verbänden zur Umsetzung des PBefG und derVO (EG) 1370 geschaffen."</p>	ja	<p><u>redaktionelle Änderung:</u> "Ausnahmen ist hierbei die Stadt Chemnitz, für die im Nachgang des vorangegangenen NVP (2016-2020) ein umfassendes 'Programm zur Schaffung eines barrierefreien ÖPNV in Chemnitz' ÖPNV-Barriererefreiheitskonzept entwickelt worden ist, welches sich aktuell in der Umsetzungsphase befindet. <u>Korrespondierend dazu hat die Stadt Chemnitz 'Regelbauweisen zum barrierefreien Bauen im öffentlichen Verkehrsraum und an Haltestellen' erstellt. Beide Vorschriften haben verbindenden Charakter und wurden in Abstimmung mit den örtlichen Verbänden zur Umsetzung des PBefG und derVO (EG) 1370 geschaffen."</u></p>	
146	03.03.2021	4.3.1.2 Regio-Netz - PlusBus-Linien / Tab. 14 PlusBus-Linien	<p>Die Linien 251 (über Mittelbach) und 253 (über Unritzstraße, Rabenstein) sind per Zweckvereinbarung mit dem LK Zwickau in die Linie 41 integriert. Mit der Überführung in das Plus Bus-Netz kann die Integration ggfs. nicht mehr, wie aktuell, wirtschaftlich dargestellt werden. Somit sind ggfs. Nachverhandlungen zur neuen finanziellen Sicherung der Linien mit dem LK Zwickau notwendig.</p>	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
147	03.03.2021	4.3.4 Mindesterschließung	eine regelmäßige Verkehrsbedienungs mit mehr als 200 Einwohnern/200 Auszubildende. Dies ist im ländlichen Raum sicher nachvollziehbar. In der Stadt Chemnitz ist die Einhaltung dieser Grenze nicht umsetzbar, da z.B. bereits 2 Eingänge eines 11-geschossigen Wohngebäudes diese Einwohnergrenze überschreiten würde. Die ÖV-Bedienung in solch dicht besiedelten Gebieten ist aufgrund vorherrschender Infrastruktur nicht immer möglich und auch nicht nötig. Aus dem Kapitel ließe sich aber ein Anspruch ableiten, von welchem das Stadtgebiet Chemnitz deshalb ausgenommen werden muss (analog Tabelle 17). Alternativ kann die EW-Grenze auf 1000 Einwohner im Stadtgebiet Chemnitz erhöht werden.	ja	aktuellen Text mit Fußnote ergänzt und Passage für Chemnitz eingefügt: Eine ausreichende und regelmäßige Verkehrsbedienungs mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist im Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelsachsen ^{Fußnote} erforderlich, wenn Siedlungs-, Gewerbegebiete und sonstige Standorte • mehr als 200 Einwohner aufweisen oder • mehr als 200 Berufspendler bzw. Auszubildende oder • eine vergleichbare verkehrserzeugende Wirkung haben (z.B. Öffentliche Einrichtungen, Gewerbegebiete, Einzelhandelsstandorte, nachfragestarke Freizeitziele) Text Fußnote: ausgenommen Stadt Chemnitz; Erschließungsvorgaben im NVP Teil B I - Stadt Chemnitz	
148	03.03.2021	4.5.2 Chemnitzer Modell – Innovation, Investition, Wettbewerb / 1. Absatz	ermöglicht " zugleich die Feinerschließung des Oberzentrums" zu streichen bzw. zu ändern in "ermöglicht so die Anbindung des Umlandes an das Oberzentrum Chemnitz und kann die Feinerschließung des Oberzentrums ergänzen." Begründung: Die Feinerschließung der Stadt Chemnitz ist Aufgabe des Aufgabenträgers Stadt Chemnitz und die CVAG wurde damit mittels ÖDA beauftragt	ja	Textpassage angepasst: Das Chemnitzer Modell verknüpft die vorhandene regionale Schieneninfrastruktur mit dem Chemnitzer Straßennetz und ermöglicht so die Anbindung des Umlandes an das Oberzentrum Chemnitz und kann die zugleich die Feinerschließung des Oberzentrums ergänzen	
149	03.03.2021	4.5.2.1 Systemtechnische Verknüpfungsstellen	Im Kapitel 4.5.2.1 wird eine Verknüpfungsstelle Chemnitz, Thomas-Mann-Platz/Sachsenallee benannt, an welcher der Systemübergang zwischen Eisenbahn (EBO) und Straßenbahn (BOStrab) erfolgen soll. Nach unserem bisherigen Kenntnisstand soll hier eine Verknüpfungsstelle hergestellt werden, die sich im BOStrab-Bereich befindet. Der Übergang in den EBO-Bereich (systemische Verknüpfungsstelle EBO/BOStrab) ist hier nicht möglich. Ggfs. wurde eine falsche Verknüpfungsstelle benannt, da die geplante Verknüpfungsstelle Chemnitz-Center/Industriepark Röhrsdorf der Stufe 4 des Chemnitzer Modells an dieser Stelle fehlt	ja	angepasst: An den nachfolgenden Verknüpfungsstellen des Chemnitzer Modells wird im Zielzustand (Endausbau) der Systemübergang zwischen Eisenbahn (EBO) und Stadtbahn bzw. Straßenbahn (BOStrab) erfolgen: • Altchemnitz • Chemnitz Hauptbahnhof • Bahnhof Hilbersdorf • Chemnitz Thomas-Mann-Platz/-Sachsen-aAllée • TechnoparkTU Chemnitz • nördlich des Chemnitz-Center in Ri. Limbach-Oberfrohna	
150	03.03.2021	4.5.2.6 Chemnitzer Modell – Stufe 4: Norderweiterung Limbach-Oberfrohna / Infrastrukturmaßnahmen – Stufe 4	Abbildung 26 zeigt ein falsches Gebiet für den Untersuchungskorridor (PFA 3 und 4) der Linienfindung. Der Text zu CM4 weist Ungenauigkeiten auf. Dies sollte korrigiert werden	ja	Grafik neu aus Zuarbeit Stadt Chemnitz verwendet, Abkürzungsverzeichnis ergänzt: PFA Planfeststellungsabschnitt angepasst: Der erste Planfeststellungsabschnitt 1 (PFA 1) beinhaltet den Bereich der zukünftigen Straßennahtrasse im Stadtzentrum von Chemnitz. und 2,53-Kilometer zweigleisige Neubaustrecke in der Chemnitzer Innenstadt. (Wert aus Infrastrukturmaßnahmen CVAG (Teil BI Stadt Chemnitz))	
151	01.03.2021	Anlagen 10-12	Die Haltepunkte Döbeln Zentrum und Roßwein sollten dargestellt werden	nein		Aufnahme in nächster Fortschreibung, wenn eine Reaktivierung bis 2030 realistisch erscheint
152	01.03.2021	4.5.6 Regionale Erschließung - Strecke Döbeln-Meißen	Es sollen konkrete Aussagen zur Streckenreaktivierung Döbeln-Meißen aufzunehmen, da es hierzu 2019 bereits Gespräche in der Staatskanzlei gab und finanzielle Mittel im Landeshaushalt eingeplant sind. Das Nachfragepotenzial wird zudem höher als angegeben angesehen, da die Umverlegung des Landesrechnungshof sowie die Ansiedlung von Karls Erlebnis-Dorf für weitere Nachfrage sorgt.	nein		Es sind keine verbindlichen Aussagen möglich. Die Verantwortung für die Infrastruktur liegt bei der NRE.
153	01.03.2021	4.5.4 Mitteldeutsches S-Bahnnetz / Döbeln – Leisnig – Leipzig	Am 01.02.2019 fand zudem von Leipzig nach Grimma eine Premierenfahrt eines wasserstoffbetriebenen ALSTOM-Zuges (organisiert vom ZVNL) statt. Das könnte zukünftig eine umweltfreundliche Alternative für die RB 110 von Leipzig nach Döbeln und weiterführend nach Dresden (für eine derzeit nicht elektrifizierte Strecke) sein, wenn die Wasserstofftechnologie in größerem Umfang einsatzfähig wird.	ja	Satz am Ende 2. Absatz ergänzt: Hierbei ist ein Einsatz von Fahrzeugen mit innovativen Antrieben vorgesehen.	
154	01.03.2021	4.6. Haltestelleninfrastruktur	Perspektivisch müssen Stadt, VMS und Eigentümer des Döbelner Hbf-Gebäudes ein Nutzungskonzept für das Bahnhofsgebäude entwickeln	Kenntnisnahme		
155	01.03.2021	4.6.1 SPNV - Barrierefreier Ausbau - Tabelle 20	Angabe eines konkreten Zeithorizonts für die Umsetzung des barrierefreien Ausbaus von Döbeln Hbf	nein		laut Aussage DB StUS im Jahr 2028.
156	01.03.2021	4.6.1 SPNV - Barrierefreier Ausbau - Tabelle 20	Die Bahnhöfe Döbeln Hbf und Döbeln-Zentrum müssen als attraktive, barrierefreie und moderne Zugänge ausgebaut werden. Die Bahnsteighöhen sollten dringend so angepasst werden, dass auch älteren Menschen und die Mitnahme von Kinderwagen und Fahrräder problemlos möglich ist. Das sind wichtige Faktoren zur Steigerung der Nutzung des SPNV / ÖPNV.	Kenntnisnahme		
157	01.03.2021	1.5.3 Verbundtarif	Aufgrund der Entfernung zur Kernstadt wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger einen Tarif wie im Stadtverkehr. Wir bitten Sie um entsprechende Prüfung.	nein		Die Problematik in Zusammenhang mit Döbeln wird in den anstehenden Abstimmungen zum Tarif betrachtet.
158	09.03.2021	4.3.1.2 Regio-Netz - PlusBus-Linien / Tab. 14 PlusBus-Linien	Plus Bus-Linie 657 Miltwelda - Burgstädt - Hartmannsdorf -Limbach-Oberfrohna: Diese Linie wird seit Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 neu auf Basis des Nahverkehrsplanes als Plus Bus-Linie betrieben und bindet voraussichtlich ab 6. September 2021 neu das Gewerbegebiet in Hartmannsdorf an.	ja	ergänzt: 657 / MSN / Miltwelda - Burgstädt - Hartmannsdorf -Limbach-Oberfrohna / ab Fahrplan 2020/2021	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tiw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
159a	09.03.2021	4.3.1.2 Regio-Netz - PlusBus-Linien / Tab. 14 PlusBus-Linien 4.3.1.3 Regio-Netz - TaktBus-Linien / Tab. 15 TaktBus-Linien	Die Linie 675 verkehrt seit 1. August 2020 nicht mehr als PlusBus, sondern als TaktBus. Weiterhin soll die Linie zur Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten in Mittweida voraussichtlich ab 6. September 2021 vom Busbahnhof zum Bahnhof verlängert werden Die Linie 682 verkehrt seit 1. August 2020 nicht mehr als PlusBus, sondern als TaktBus.	ja	komplette Überarbeitung der Tabellen 14 und 15 in Anlehnung an die Teilpläne.	
159b	12.05.2021	4.3.1.4 Optionen Regio-Netz – PlusBus- und TaktBus-Linien			gestrichen, da mittlerweile mit der Linie 657 umgesetzt: •Mittweida—Burgstädt—Hartmannsdorf—Limbach-Oberfrohna	
160	02.03.2021	Kap. 4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken / Strecke Pockau-Lengefeld – Marienberg (KBS 519) / S. 105-106	In Teil Ades NVP wird auf das Gutachten zur Reaktivierung der Bahnstrecke Pockau-Lengefeld - Marienberg eingegangen. In diesem Zusammenhang werden auch Änderungen am Stadtverkehr Marienberg und dem regionalen Busverkehr genannt. Wir bitten diese Änderungen im Busverkehr nur als Prüfauftrag auszuweisen	ja	Ergänzend erfordert dies Änderungen im Stadtverkehr Marienberg und Anpassungen im Bus-Regionalverkehr. Ergänzend ist eine Prüfung von Änderungen im Stadtverkehr Marienberg und Anpassungen im Bus-Regionalverkehr anzustreben.	
161	02.03.2021	Kap. 4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken / Strecke Pockau-Lengefeld – Marienberg (KBS 519) / S. 105-106	Eine Weiterverfolgung der Streckenreaktivierung sollte nur bei ausreichend gesicherter Finanzierung der erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen sowie der Folgekosten durch den Betrieb erfolgen.	Kenntnisnahme		
162	02.03.2021	4.1.2 Voraussetzungen und Zielstellungen / Haltestelleninfrastruktur	Die DIN 32984: 2020-12 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum ersetzt die DIN 32984:2011-10 und DIN 32984 Berichtigung 1:2012-10.	ja	in der Fußnote die DIN 32984 2020-12 aktualisiert	
163	02.03.2021	4.1.2 Voraussetzungen und Zielstellungen / Haltestelleninfrastruktur	in der Praxis kommt es immer wieder vor, dass die jeweilige Ausgestaltung des Ausbaus des Blindenleitsystems an Haltestellen nicht normgerecht ausgeführt wird. Es wird dringend empfohlen folgende Formulierung in den Nahverkehrsplan aufzunehmen: "Bodenindikatoren erleichtern Blinden und Sehbehinderten die Orientierung im Straßenverkehr, auf Bahnhöfen und vielen anderen öffentlichen Wegen und Plätzen. Die Oberflächenstrukturen der Bodenindikatoren einer Bushaltestelle und einer Straßenüberquerung müssen sich unverwechselbar absetzen. Deshalb werden an Haltestellen Rippenprofile nach DIN 32984 :2020-12, Pkt. 5.4 Bus- und Straßenbahnhaltestellen eingesetzt."	ja	<u>Bodenindikatoren mit Fußnote: Bodenindikatoren erleichtern Blinden und Sehbehinderten die Orientierung im Straßenverkehr, auf Bahnhöfen und vielen anderen öffentlichen Wegen und Plätzen. Die Oberflächenstrukturen der Bodenindikatoren einer Bushaltestelle und einer Straßenüberquerung müssen sich unverwechselbar absetzen. Deshalb werden an Haltestellen Rippenprofile nach DIN 32984:2020-12, Pkt. 5.4 Bus- und Straßenbahnhaltestellen eingesetzt</u>	
164	02.03.2021	Anlage 6 Mindesterhebungsmerkmale Haltestellenkataster / S. 131	Es wird angeregt, dass Erhebungsmerkmal - visuelle und taktile Führungen - Merkmalausprägung Einstiegsfeld um den Zusatz Rippenprofile zu ergänzen sowie um das Erhebungsmerkmal Fahrgastunterstände zu erweitern Fahrgastunterstände müssen auch für Rollstuhlbenutzer vorgesehen werden und müssen bei jeder Witterung leicht, erschütterungsarm und gefahrlos begehen- und befahrbar sein. "Die Bewegungsfläche für den Rollstuhl beträgt 150 cm x 150 cm. Der Höhenunterschied zwischen Fahrgastunterstand und Gehweg darf nicht mehr als 3 cm betragen. Entsprechend der DIN 32975, Kapitel 4.5 sind transparente Glasflächen mit zwei mindestens 8 cm hohen Sicherheitsmarkierungen in Streifenform zu versehen, die über die gesamte Glasbreite reichen, visuell kontrastreich sind, jeweils helle und dunkle Anteile enthalten und in einer Höhe von 40 cm bis 70 cm und 120 cm bis 160 cm über Oberkante Fußboden angeordnet werden."	ja	in der Anlage 6 aufgenommen	
165	02.03.2021		Der veröffentlichte Entwurf des Nahverkehrsplanes ist nicht barrierefrei zugänglich, somit bleibt der Zugang Blinden und Sehbehinderten verwehrt. Seit dem 23. September 2020 sind öffentliche Stellen in Bund, Ländern und Kommunen nach der Richtlinie (EU) 2016/2102 verpflichtet, ihre Websites und mobilen Anwendungen barrierefrei zu gestalten. Der Erklärung zur Barrierefreiheit auf der Webseite www.vms.de kann entnommen werden, dass sich die aktuelle Webseite in einem Relaunch befindet und zum 01.05.2021 komplett barrierefrei sein wird. Es wird daher angenommen, dass die 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau 2021-2025 zu diesem Zeitpunkt barrierefrei zugänglich sein wird.	ja		Das Dokument wird barrierefrei zur Verfügung gestellt, wenn die Webseite des VMS erneuert und barrierefrei zugänglich ist.
166	02.03.2021		Des Weiteren wird davon ausgegangen, bei allen konkreten Projekten der Umsetzung der vorliegenden Planung beteiligt zu werden, um die Belange der Menschen mit Behinderung vertreten und die Interessen der älteren Bürger/-innen des Erzgebirgskreises wahrnehmen zu können.	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
167	03.03.2021		Sorge, dass auf dem Gebiet des Verkehrsverbundes Mittelsachsen zunehmend auf die in der Branche üblichen wettbewerblichen Vergaben im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verzichtet werden (Fahrzeugpools im kommunalen Eigentum, Ausweitung des Chemnitzer Modells und der Festlegung auf die in kommunalem Besitz befindliche City Bahn als Betreiber weiterer Verkehre) falscher Weg, die Erstellung von Eisenbahnverkehr immer weiter in staatliche, in diesem Fall kommunale, Verantwortung zu übertragen. Aus unserer Sicht sollte der mit der Bahnreform eingeschlagene und bundesweit an vielen Stellen erfolgreich beschrittene Weg einer klugen wettbewerblichen Vergabe auch in Mittelsachsen weiter in Betracht gezogen werden	Kenntnisnahme		
168	03.03.2021	1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur		ja	Im Text Abb. 3 korrigiert Tabelle 2 Bevölkerung VMS gesamt korrigiert	durch Hinweise im ERZ Korrekturbedarf für LK MSN festgestellt mit Auswirkungen auf gesamt VMS
169	03.03.2021		In der Planung wird auf Seite 83 Planteil A gefordert, dass "durch den Schulnetzplanungsträger bei der Erstellung der Schulnetzpläne auch eine Anhörung des Aufgabenträgers Verkehr erfolgen" (soll). Der ZVMS verkennt dabei, dass er die Aufgabe des Landkreises als Schülerbeförderungsträger wahrnimmt und hierbei Dienstleister bei der Umsetzung der Schulnetzplanung sein soll. Die institutionelle Verselbständigung des ZVMS ohne Rückbindung an die Landkreise widerspricht den Intentionen des SächsSchulG, die Aufgaben der Schulnetzplanung allgemeinbildende Schulen - die durch den regionalen ÖPNV umgesetzt wird - und der Schülerbeförderung, die durch den Planungsträger des ÖPNV umgesetzt wird, in einer Hand zu vereinen. Der Landkreis und die Kreisfreie Stadt wird durch die einheitliche Zuständigkeit in die Lage versetzt, sachgerecht und bedarfsorientiert sein Schulangebot zu entwickeln und effizient zu handeln. Alle in den einschlägigen Absätzen zur Schülerbeförderung formulierten Aussagen sind korrekt, zielen aber in der Regel auf den Landkreis als Adressaten, der gleichzeitig den ZVMS mit der Erfüllung seiner Aufgaben beauftragte. Vor dem Hintergrund dieses Zirkelschlusses erscheinen die entsprechenden Abschnitte "Schülerbeförderung" als sachlich richtig aber entbehrlich.	Kenntnisnahme		Der Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen (ZVMS) ist seit dem 1. Januar 2011 Aufgabenträger für die Schülerbeförderung der Landkreise Mittelsachsen, Zwickau und Erzgebirgskreis. Im ZVMS ist die Regelung der Schülerbeförderung über die Schülerbeförderungssatzung vom 18.12.2017 geregelt
170	03.03.2021	im Lk MSN!!! Anlage 10 Angebot	Im Ergänzungsnetz läuft die Zulassung der Schülerlinie 794 (Forchheim - Niedersaida - Mittelsaida - Großhartmannsdorf - Brand-Erbisdorf) zum 28.02.2021 aus. Es wird um Stellungnahme gebeten, wie die Schülerbeförderung über den 28.02.2021 gesichert wird. Ansonsten kann der Planung/Einstellung nicht zugestimmt werden.	ja	Datum für Gültigkeitszeitraum auf 31.7.2030 geändert	Stellungnahme VMS am 8.03.2021: In der Stellungnahme hatte das SMK um Informationen zur Schülerlinie 794 Forchheim - Brand-Erbisdorf gebeten, deren letzte Genehmigung am 28. Februar 2021 auslief. Diese Linie wurde nicht eingestellt. Seitens der Regiobus Mittelsachsen GmbH (RBM) wurde die Linie wieder beantragt und vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr am 3. Februar 2021 mit der Laufzeit vom 1.3.2021 bis 31.7.2030 genehmigt. Anbei übersende ich Ihnen die mir von der RBM zur Verfügung gestellte Kopie der Genehmigungsurkunde.
171	02.03.2021	4.5.4 Mitteldeutsches S-Bahn-Netz / Döbeln – Leisnig – Leipzig 4.5.5 Chemnitz – Leipzig 4.5.3 Elektronetz Mittelsachsen / Chemnitz – Elsterwerda	Wir begrüßen die geplante Umstellung der Linie RB 110 ab Dezember 2025 auf die Regio-S-Bahn S 1 sowie die Untersuchung zum Betrieb von Schienenfahrzeugen mit alternativen elektrischen Antrieben auf dieser Strecke. Weiterhin begrüßen wir den Ausbau der Expresslinie RE 6 sowie die Verlängerung der C14 bis nach Döbeln	Kenntnisnahme		
172	02.03.2021	3 Ziele und Leitbild / Standortfaktoren Region Chemnitz/ Zwickau	Im Leitbild auf S. 48 (Teil A) wird zwar formuliert „Mit einem gleichsam attraktiven ÖPNV-Angebot an Wochenenden und in den Ferien wird ebenso die touristische Erschließung des NVRs unterstützt.“ Diese Aussage wird im Nahverkehrsplan jedoch nicht weiter konkretisiert und mit Maßnahmen unteretzt. Es sollte eine grundsätzliche Festlegung in der Form „Der Anteil von Verkehren für Touristen oder im Rahmen von Freizeitaktivitäten soll stetig verbessert werden“ geprüft werden und dem Freizeitverkehr damit eine höhere Aufmerksamkeit verwendet werden, da dieser das Potential hat, die sinkende Nachfrage aufgrund des demographischen Wandels ein Stück weit auszugleichen	ja	<i>Satz in dem Absatz ergänzt:</i> Eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region ist ein wichtiger Faktor für einen attraktiven Wirtschaftsstandort an dem Menschen ihren Lebensmittelpunkt setzen sollen. Mit einem gleichsam attraktiven ÖPNV-Angebot an Wochenenden und in den Ferien wird ebenso die touristische Erschließung des NVRs unterstützt. <u>Dabei soll der Anteil von Verkehren für Touristen oder im Rahmen von Freizeitaktivitäten stetig verbessert werden</u>	
173	02.03.2021	in Teil MSN 4 Verkehrsprognose / Tabelle 21: Auswirkung der Prognosewerte auf die ÖPNV Nachfrage	Auf S. 48 (Teil B3) wird von einem leicht steigenden Tourismuspotential ausgegangen, welches wir bestätigen möchten. Bezüglich einer angestrebten ÖPNV-Bonuskarte möchten wir auf die bereits vorhandene LEIPZIG REGIO Card hinweisen, die bereits seit vielen Jahren erfolgreich am Markt ist und das ÖPNV-Netzticket des MDV inkludiert hat. Eine Erweiterung dieser Karte um Teile des Landkreises Mittelsachsen wäre aus unserer Sicht eine wichtige Maßnahme zur Stärkung des Freizeitverkehrs in dieser Region, da damit insbesondere auch das tagestouristische Potential der Stadt Leipzig erschlossen werden kann	Kenntnisnahme		Abstimmung erfolgt außerhalb des NVP
174	02.03.2021	zu Teil A	möchten wir anregen bei den Anforderungen an Fahrzeuge im Buslinienverkehr, die Bereitstellung eines kostenlosen Internetzugangs mittels WLAN anzustreben, ebenso die Mitnahme von Fahrrädern sowie die Ansage von Freizeitzielen an der entsprechenden Haltestelle, da Gäste ortsfremd sind und die Straßennamen nicht kennen	nein		keine Anforderung im NVP. die Landkreise entscheiden darüber. Eine Umsetzung erfolgt bereits sukzessive in den Unternehmen
175	21.03.2021	Barrierefreiheit	Die Fördermittelbeantragung für barrierefreie Ausbauten sollte durch den VMS koordiniert werden	nein		Dies muss durch den zuständigen Baulastträger erfolgen.

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tiw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
176	21.03.2021	4.5.1 Übergeordnete Vorgaben der Regionalplanung zum SPNV	P+R mit Ladesäulen und ggf. Sharing-Stationen an den Bahnhöfen Frankenberg, Hainichen und Niederwiesa	Kenntnisnahme		In Abschnitt 4.5.1 des Teil A sowie 6.2.6 des Teil B (MSN) sind bereits Hinweise zu finden, dass an Bahnhöfen und ÖPNV-Verknüpfungspunkten P+R-Anlagen zu prüfen und einzurichten sind. Eine Einrichtung entsprechender Anlagen durch die Stadt Frankenberg wäre somit zu begrüßen.
177	21.03.2021	4.5.1 Übergeordnete Vorgaben der Regionalplanung zum SPNV	Mehr und bessere Abstellanlagen für Fahrräder schaffen	ja	4.5.1 Der ÖPNV ist durch einen bedarfsgerechten Neu- und Ausbau von P+R- sowie B+R-Anlagen zu stärken	
178	21.03.2021	Tourismus/Fahrrad	Mitnahme von Fahrrädern in Bussen verbessern; insbesondere um Touristen die Region besser vermitteln zu können	ja	4.3.7 Information/Kommunikation bereits ergänzt: - Entwicklung von touristisch geprägten ÖPNV – Angeboten (z.B. Wander-, Fahrrad-, Ski- Kammbus)	vgl auch lfd Nr. 51-54
179	21.03.2021	4.5.3 EMS	RE3-Halt in Oederan einführen	nein		Oederan ist bereits sehr gut im SPNV (RB30) regional und überregional angebunden.
180	21.03.2021	4.5.2 Chemnitzer Modell	CM via Oederan bis Freiberg verlängern	nein		Dies kann Teil einer langfristigen Überlegung sein.
181	10.03.2021	6.8 Barrierefreiheit	Es ist absolut unverständlich, dass auch bei der vierten Fortschreibung des NVP immer noch kein Haltestellenverzeichnis vorliegt, aus welchem der aktuelle Zustand und die Ausstattung aller Haltestellen hervorgeht. Eine solche Übersicht ist Grundlage jeder weiteren Planung und muss vorliegen, bevor über einzelne Baumaßnahmen und deren Priorisierung gesprochen werden kann. Das Argument, dass ein solches Verzeichnis nie aktuell wäre, ist aus unserer Sicht nicht zu halten. Zum einen ist dies für eine Bestandsaufnahme gar nicht nötig. Zum anderen ist die bauliche Fortentwicklung an einzelnen Haltestellen nicht so dynamisch, als das eine Dokumentation der Baumaßnahmen unmöglich wäre. Wir fordern daher umgehend die Erstellung eines solchen umfassenden Haltestellenverzeichnisses.	nein		inhaltlicher Verweis auf die Initiative der LK als ÖSPV-Aufgabenträger bisher in Kap. 6.8.1 der Lk-Teile des NVP formuliert: "Für den Zeitraum 2021 - 2025 plant der Aufgabenträger eine umfassende Bestandsaufnahme."
182	10.03.2021	6.8 Barrierefreiheit	Darüber hinaus sind wir der Meinung, dass ein Leitfaden wünschenswert wäre, aus dem hervor geht, wie die „optimale“ Haltestelle aussieht und welche Kriterien sie erfüllen muss. Diese Kriterien sollten transparent vorliegen, um die Zielerreichung messen und weiteren Ausbaubedarf feststellen zu können. Zusätzlich kann damit ein deutlich wahrnehmbares Corporate Design für den VMS entstehen.	Kenntnisnahme		Einen solchen Leitfaden bietet Anlage 6 des NVP Teil A. Die dort aufgeführten Mindestanforderungsmerkmale beschreiben die für eine barrierefreie Ausstattung erforderlichen Kriterien.
183	10.03.2021	3.2 Nachhaltigkeit	Im NVP ist festgelegt, dass die Busse nicht älter als acht Jahre sein sollen und danach ausgewechselt werden müssen. Dies führe implizit zu einer Verbesserung der CO2-Bilanz der Fahrzeugflotte. Dieser Plan ist für uns deutlich zu wenig ambitioniert. Für einen modernen, umweltfreundlichen und von der Masse der Bevölkerung akzeptierten ÖPNV ist eine signifikante Senkung des CO2-Ausstoßes der Busflotte in den kommenden fünf Jahren nötig. Und dieses Ziel muss auch explizit mit konkreten Zielvorgaben so im NVP festgeschrieben werden. Mittelfristig fordern wir, das Ziel einer CO2-neutralen Beförderung mit alternativen Antriebssystemen für Busse und Züge anzustreben.	Kenntnisnahme		Im SPNV eignen sich nicht überall alternative Antriebssysteme. Darüber hinaus sind solche Fahrzeuge (noch) teurer als konventionelle Fahrzeuge. Wo möglich und sinnvoll setzt der ZVMS künftig bereits alternative Antriebe (BEMU RE 6) oder treibt die Elektrifizierung weiterer Streckenabschnitte voran (CM Stufe 5).
184	10.03.2021	3 Ziele und Leitbild / Standortfaktoren Region Chemnitz/ Zwickau	Die Ernennung von Chemnitz zur europäischen Kulturhauptstadt 2025. findet im Nahverkehrskonzept leider keinerlei Erwähnung. Es sollte sich jedoch sogar in konkreten Maßnahmen widerspiegeln. Eine bessere Anbindung des Landkreises an Chemnitz käme nicht nur den Besuchern aus der Region zugute, sondern würde auch Chancen für den Tourismus eröffnen. Diese wohl einmalige Gelegenheit darf nicht verstrichen werden lassen.	ja	unter 3 Ziele und Leitbild / Standortfaktoren Region Chemnitz/ Zwickau ergänzt: <u>Im Hinblick auf die Vorbereitungen der europäischen Kulturhauptstadt Chemnitz 2025 sollen konkrete Maßnahmen im Zuge der operativen Planung und im Rahmen der Möglichkeiten bestehender Verkehrsverträge geplant und umgesetzt werden.</u>	Konkrete Maßnahmen werden im Zuge der operativen Planung im Rahmen der Möglichkeiten bestehender Verkehrsverträge geplant und umgesetzt.
185	10.03.2021	Verbundtarif	Mit den Linien RB30 und RE3 verfügt die Kreisstadt über hervorragende Anbindung an den Bahnverkehr. Allerdings wird dieser Vorteil durch einen 3-Zonen Verlauf der Bahnstrecke für die Bürger der Kommunen Hohenstein-Ernstthal (incl. Wüstenbrand) und St. Egidien unverhältnismäßig verteuert. Es wird vorgeschlagen, für RE3 und RB30 zwischen Hohenstein-E. und Zwickau die Tarif-Stufe 2 zu ermöglichen. Damit werden auf der Strecke mehr Menschen den Zug als umweltfreundlichstes Verkehrsmittel nutzen.	nein		Zwischen Fahrpreishöhe und Reiseentfernung existiert eine direkte Abhängigkeit im Tariffsystem.
186	03.03.2021	4.5.2.7 Chemnitzer Model Stufe 5: Stollberg - Oelsnitz	Strecke CM 5 Stollberg - Oelsnitz: Im Rahmen des ersten Beteiligungsverfahrens zur Streckenerweiterung wurde .. angeregt, eine Haltestelle im Niederdorfer Gewerbegebiet mit aufzunehmen. ... in den ursprünglichen Planungen zum Chemnitzer Modell angedacht war, fand der Hinweis bis heute keine Beachtung. ...eine Verlegung des gegenwärtigen Haltepunktes an der Teichstraße in das Gewerbegebiet... nicht zielführend, da alle gemeindeverbindenden ÖPNV-Angebote auf diese zentral liegende City-Bahn-Haltestelle ausgerichtet sind. Tatsächlich forciert die Gemeinde Niederdorf eine Erweiterung der bestehenden Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Insbesondere im Bereich der „Arbeitspendler“ besteht weiterer Erschließungsbedarf für Ab- und Anfahrtspunkte; hier im Besonderen für die City-Bahn. - Pendlersaldo in Niederdorf positiv - Gewerbegebiete sind vollständig belegt - Gemeinden im Verdichtungsraum Chemnitz/Zwickau auch in Zukunft verstärkt eNachfrage - perspektivisch ein weiteres Gewerbegebiet geplant - großräumiger Niederdorfer und Stollberger Wohnungsstandort	Kenntnisnahme		Unmittelbar vor dem Gewerbegebiet befindet sich der HP Niederdorf an der Teichstraße (nördlich Stollberg Schlachthofstraße an der Strecke nach Chemnitz); ggf. könnten in einem ersten Schritt die fußläufigen Verbindungen zwischen Haltepunkt und Gewerbegebiet verbessert werden (Verkürzung fußläufige Entfernung durch Entfall von Umwegen); die Planungen für die Ausbaustufe 5 beginnen ab Bf Stollberg Richtung Oelsnitz (nach Westen)

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tiw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
187	03.03.2021	1.4.1.4 SPNV-Nachfrage	Es werden nur die SPNV-Nachfragedaten bis 2018 dargestellt. Bei Beschlussfassung des NVP im Jahr 2021 sind diese Daten bereits über 2 Jahre veraltet. Für eine aktuelle Bestandsaufnahme sollten die Nachfrageentwicklungen wenigstens bis ins Jahr 2019 reichen und entsprechend aktualisiert werden.	nein		Redaktionsschluss der Bestandsaufnahme 30.06.2020 Daten für 2019 liegen erst seit Mitte Dezember 2020 vollständig vor. Eine Einarbeitung dieser Daten hätte Auswirkungen auf den Text, Anlage 3: SPNV-Linien mit Nachfrage (Pkm/Jahr), Anlage 4: SPNV-Streckenbelegung 2018 sowie die Abbildung 9 SPNV-Nachfrage (werktags, abschnittskonkret)
188	03.03.2021	3 Ziele und Leitbild / Fahrgastinteressen	Befremdlich wirkt es, dass das Ziel eines kunden-/ fahrgastorientierten Leistungsangebotes nicht in der Aufzählung erscheint, sondern erst bei der Ausdifferenzierung der Aspekte des Leitbildes. Als Vertreter der Fahrgastinteressen fordern wir daher eine strikte Priorisierung auf die Kundensicht des ÖPNV bereits in den Zielen des VMS. Beteiligungsformen für die Fahrgäste. Diese sind derzeit nur punktuell vorhanden und daher weiter auszubauen. Oft fühlen sich die Fahrgäste „vor vollendete Tatsachen gestellt“. Das Ausrichten an den Fahrgastinteressen bedeutet nicht, dass man nur Transparenz schafft, sondern das gesamte Angebot von vornherein in seiner Gesamtheit am Kunden ausrichtet und diesen aktiv einbezieht.	Kenntnisnahme		Fahrgastinteressen sind als Aspekt Teil des Leitbildes
189	03.03.2021	3 Ziele und Leitbild / Daseinsvorsorge	Wir schlagen eine Erweiterung des ersten Absatzes vor: „Dabei nimmt der ÖPNV alle Zielgruppen in den Blick und orientiert sein Angebot insbesondere im ländlichen Raum nicht nur vorwiegend auf den Schülerverkehr, sondern schafft attraktive Angebote auch für bspw. Berufstätige, Touristen oder Senioren. Dabei sind möglichst alle Ortsteile auch außerhalb des Schülerverkehrs und in den Ferien anzubinden.“ Andernfalls kann nicht von einer Daseinsvorsorge im Sinne der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse gesprochen werden.	nein		unter Daseinsvorsorge bestehender Text: "Die Ausgestaltung und Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sind Aufgabe und Ziel des VMS und der Aufgabenträger. Der ÖPNV soll als die bessere Alternative zum motorisierten Individualverkehr im Verbundraum wahrgenommen werden. Unter Beachtung des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit sowie der Sicherung möglichst gleicher Lebensbedingungen aller Bürger soll der ÖPNV so geplant, organisiert und ausgestaltet werden, dass eine effiziente Leistungserstellung durch die Verkehrsunternehmen erreicht wird"
190	03.03.2021	3 Ziele und Leitbild / Standards im ÖPNV	Die strikte Abstimmung des Systems Bus auf das System Schiene sollte noch stärker hervorgehoben werden. Die konsequente hierarchische Ausrichtung der Busverkehre auf den Schienenverkehr und die Schaffung durchgehender Reiseketten ist im VMS-Gebiet oft nicht vorhanden. Den Landkreisen und kreisfreien Städte als Aufgabenträger des ÖSPV kommt hierbei eine besondere Rolle zu, auf welche sie sich konsequent verpflichten sollten. Wichtig ist auch, dass künftig der Anschlusssicherung eine hohe Priorität eingeräumt wird. Dies sollte explizit als eines der Ziele genannt werden.	ja	Aufnahme der Beschreibung 1. und 2. Ordnung (aufgenommen bereits unter lfd Nr 143)	
191	03.03.2021	3 Ziele und Leitbild / Eigenwirtschaftlichkeit	Die Formulierung „Vorrangige Grundlage des Betriebs und der Weiterentwicklung der Verkehrsangebote sind die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit.“ widerspricht anderen Aspekten der Leitbilder wie bspw. der Daseinsvorsorge und erweckt den Eindruck, dass sich alle Angebote wirtschaftlichen Überlegungen unterzuordnen haben. Zudem fehlt die Erläuterung, was unter „Wirtschaftlichkeit“ zu verstehen ist. Ein Verweis und eine Konkretisierung im Sinne der bestehenden Ausführungen unter 3.2 Nachhaltigkeit (S. 49ff) wären hierfür sinnvoll.	nein		Vorrangige Grundlage des Betriebs und der Weiterentwicklung der Verkehrsangebote sind die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit. entspricht der Tatsache und wird auch unter "Daseinsvorsorge" formuliert: "...ÖPNV so geplant, organisiert und ausgestaltet werden, dass eine effiziente Leistungserstellung durch die Verkehrsunternehmen erreicht wird"
192	03.03.2021	3 Ziele und Leitbild / Standortfaktoren Region Chemnitz/ Zwickau	Neben der touristischen Erschließung sollte auch stärker an die Erschließung der Gewerbegebiete in der Region als Orte, zu denen die Arbeitnehmer pendeln, gedacht werden. Oft sind diese nur schwer zu erreichen. Ebenfalls fehlt derzeit noch die Erwähnung, dass Chemnitz im Jahr 2025 europäische Kulturhauptstadt sein wird. Ggf. dann notwendige Erweiterungen des Angebotes im Jahr 2025 sind derzeit in den Planungen nicht enthalten und sollten entsprechend eingearbeitet werden	ja	<u>unter 3 Ziele und Leitbild / Standortfaktoren Region Chemnitz/ Zwickau ergänzt:</u> <u>Im Hinblick auf die Vorbereitungen der europäischen Kulturhauptstadt Chemnitz 2025 sollen konkrete Maßnahmen im Zuge der operativen Planung und im Rahmen der Möglichkeiten bestehender Verkehrsverträge geplant und umgesetzt werden.</u>	Konkrete Maßnahmen werden im Zuge der operativen Planung im Rahmen der Möglichkeiten bestehender Verkehrsverträge geplant und umgesetzt.
193	03.03.2021	3 Ziele und Leitbild / Interoperabilität	... Die Integration des Vertriebs von VMS-Tickets in den DB Navigator sowie der weitere Ausbau digitaler Vertriebswege sind insbesondere für jüngere Zielgruppen wichtige Ansätze für einen einfach zu nutzenden ÖPNV. Auch die Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsdienstleistungen, jedoch nicht nur im Fahrgeldmanagement, ist zu begrüßen.	Kenntnisnahme		VMS-Tickets sind bereits u.a. über den DB-Navigator bzw. Handyticket Deutschland erhältlich.
194	03.03.2021	4.1 Barrierefreiheit im ÖPNV	Die Dringlichkeit der geforderten Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit im VMS-Gebiet möchten wir hiermit unterstreichen	Kenntnisnahme		
195	03.03.2021	6.8 Barrierefreiheit	...dass man lediglich während der Gültigkeitsdauer des NVP 2021-2025 eine Analyse durchführen möchte. Hier sollte ein konkreter und zeitnaher Termin bis spätestens Mitte 2022 benannt werden. Aktuell hat man den Eindruck, als sollten die Umsetzungsmaßnahmen erst im nächsten NVP angegangen werden. Angesichts der Tatsache, dass gem. PBefG bereits bis 2022 eine volle Barrierefreiheit hergestellt sein soll, ist das nicht akzeptabel. ...Dass man es in 7 Jahren noch nicht einmal geschafft hat, eine umfassende Bestandsanalyse zu erstellen und nun wieder keine Frist hierfür setzt, ist nicht hinnehmbar...	nein		bisher in Kap. 6.8.1 der Lk-Teile des NVP formuliert: "Für den Zeitraum 2021 - 2025 plant der Aufgabenträger eine umfassende Bestandsaufnahme."
196	03.03.2021	4.3.4 Mindesterschließung	kein Anspruch auf eine Anbindung an den ÖPNV für Siedlungsgebiete mit weniger als 200 EW --> perspektivisch nachfrageorientierte und flexible Angebote etabliert werden	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
197	03.03.2021	4.3.5 Verbindungsqualität	Sind die Haltestellen durch eine stark befahrene Straße oder gar LSA getrennt, kann es schnell zu Hektik und damit zu unüberlegten und dann oft gefährlichem Verhalten und damit zur Unfallgefahr führen. Bei der Planung der Anschlüsse ist daher darauf zu achten, dass möglichst keine Überquerung von Straßen erforderlich ist --> mit der Einführung ITCS sollte eine Anschlusssicherung künftig möglich sein und konsequent umgesetzt werden	Kenntnisnahme		unter Kap. 4.3.7.1 ITCS Mittelsachsen beinhaltet u.a.: - Information, - automatische, unternehmensübergreifende Anschlusssicherung, - mit diesem System stehen aktuelle Informationen z. B. über das Erreichen von Anschlüssen zur Verfügung, - Fahrplandaten der Fahrzeuge können die Fahrgäste unterwegs von internetfähigen Handys abrufen oder sich schon im Voraus über die tatsächlichen Abfahrtszeiten informieren.
198	03.03.2021	4.3.6.1 Qualitätsanforderungen / SPNV-Verkehrsangebote – Aufgabenträger ZVMS	SPNV: Die Qualitätsanforderungen sollten im gesamten Verbundraum einem öffentlich nachvollziehbaren Standard unterliegen, welcher bei der Diskussion eines NVP auch von der Öffentlichkeit diskutiert werden kann.... Wir fordern daher auch hier die Festlegung von Standards im SPNV, wohl wissend, dass dies im Hinblick bspw. auf das aktuell eingesetzte Wagenmaterial schwierig werden könnte. So kann aber künftig bspw. der Einsatz von museumsreifem Wagenmaterial verhindert werden.	nein		Ab Dezember 2023 werden alle SPNV-Verkehrsleistungen mit modernen Fahrzeugen bedient.
199	03.03.2021	4.3.6.3: Qualitätsanforderungen / ÖSPV-Verkehrsangebote – Aufgabenträger Landkreise / Anforderungsbereich Fahrzeuge	<u>Werbung:</u> Neben der Einschränkung, dass nur max. 30% der Flächen der Fahrzeuge mit Außenwerbung verdeckt sein dürfen, sollte zudem konkretisiert werden, dass diese nicht die Sichtbereiche für die Fahrgäste verdecken.	ja	<u>aktuellen Text ergänzt:</u> Bei Außenwerbung an den Fahrzeugen dürfen max. 30 % der gesamten Fahrzeugscheibenfläche verdeckt werden <u>und möglichst nicht die Sichtbereiche der Fahrgäste verdecken.</u>	
200	03.03.2021	4.3.6.3: Qualitätsanforderungen / ÖSPV-Verkehrsangebote – Aufgabenträger Landkreise / Anforderungsbereich Verkehrsdurchführung	<u>Pünktlichkeit:</u> Unerklärlich ist, dass man zulässt, dass man bereits bei der Planung mit einer Pünktlichkeit von gerade einmal 90% arbeiten darf. ... Ggf. sollte dieser Punkt anders formuliert werden, wenn die Intention ist, dass man einen Pünktlichkeitswert von 90% anstrebt. Weiterhin sollte der Punkt aufgenommen werden, dass verfrühte Abfahrten auszuschließen sind. Leider kommen diese im Regional- und Stadtverkehr immer wieder vor. Die Pünktlichkeitsstatistiken sollten zudem verbundweit für Bus und Bahn regelmäßig (bspw. monatlich) öffentlich publiziert werden	tlw	<u>Textteil zu Pünktlichkeit angepasst:</u> Alle im Fahrplan ausgewiesenen Fahrten sind so zu planen, dass sie pünktlich verkehren jedoch <u>Pünktlichkeitswerte von mind. 90 % Pünktlichkeit erreicht wird werden.</u>	mit Textteil "Verfrühungen sind nicht zulässig" wird das Thema <u>verfrühte Abfahrten ausschließen</u> behandelt
201	03.03.2021	4.3.6.3: Qualitätsanforderungen / ÖSPV-Verkehrsangebote – Aufgabenträger Landkreise / Anforderungsbereich Verkehrsdurchführung	<u>Störungsmanagement:</u> Die Fahrgastinformation ist ein wichtiger Punkt, der hier zu wenig berücksichtigt wird. Insbesondere sollten künftig dafür elektronische Systeme genutzt werden (bspw. Informationen über Apps). Hier sind dringend Innovationen erforderlich, die Standards sind hier völlig ambitionlos, wo technisch schon viel mehr möglich ist. Für Fahrgäste ist es nicht hinnehmbar, wenn diese an einer Haltestelle stehen und bei größeren (und kleineren) Verspätungen absolut keine Informationen erhalten	nein		unter Kap. 4.3.7.1 ITCS Mittelsachsen beinhaltet u.a.: - Information, - automatische, unternehmensübergreifende Anschlusssicherung, - mit diesem System stehen aktuelle Informationen z. B. über das Erreichen von Anschlüssen zur Verfügung, - Fahrplandaten der Fahrzeuge können die Fahrgäste unterwegs von internetfähigen Handys abrufen oder sich schon im Voraus über die tatsächlichen Abfahrtszeiten informieren.
202	03.03.2021	4.3.7: Kommunikation/Information	Das Kapitel ist insgesamt viel zu schmal und bestenfalls halbherzig verfasst. Man hat nicht den Eindruck, als sei dieses Thema dem VMS wichtig. Generell nimmt es im Wesentlichen nur Bezug auf das Marketing. Es fehlen klare Aussagen zu allgemeinen Standards bei der Fahrgastinformation, konkreten Aussagen zu genutzten Medien, der zielgruppenadäquaten Aufbereitung und Verbreitung. Davon getrennt ist das Thema „Marketing“ zu sehen. Auch hier ist kein umfassendes Konzept erkennbar, wie der ÖPNV künftig den Bürgern kommuniziert und dargestellt werden soll. Dieses Kapitel bedarf dringend einer Überarbeitung und Erweiterung	nein		Thema wird unter 1.5.4 Information und Service; 3.1 Interoperabilität, 4.3.6.3 Qualitätsanforderungen / Anforderungsbereich Kundenbetreuung und 4.3.7 Kommunikation/Information --> ausreichend behandelt
203	03.03.2021	4.3.7.1: ITCS Mittelsachsen	Positiv ist die Implementierung des verbundweit einheitlichen ITCS.	Kenntnisnahme		
204	03.03.2021		das reine bargeldlose Verkaufen von Tickets beim Fahrpersonal, wie derzeit bei der CVAG in der Umsetzung befindlich, ist in diesem Zusammenhang kritisch zu hinterfragen. --> Möglichkeit der Bargeldzahlung	Kenntnisnahme		
205	03.03.2021	4.3.7.1: ITCS Mittelsachsen	Zu begrüßen ist explizit, dass künftig die Echtzeitdaten elektronisch abrufbar sein werden. Es sollte zudem als Anforderung aufgenommen werden, dass diese über Schnittstellen auch auf überregionalen Plattformen, wie bspw. dem DB Navigator, verfügbar sind.	Kenntnisnahme		
206	03.03.2021	4.3.8: Ausblick Digitalisierung	Die allgemeinen Ausführungen sind vielversprechend, aber genauso unkonkret und vage. Es ist nicht klar, wann welche Vorhaben angegangen werden sollen. Angeregt wird daher, hier einige konkrete Leuchtturmprojekte inkl. einem Zeitplan zu benennen. Insbesondere die Bereitstellung von On-Demand-Verkehren bzw. flexibler Bedienformen unter Nutzung von Apps bietet für den ländlichen Raum neue Möglichkeiten (vgl. unsere Anmerkungen zu Kapitel 4.3.4).	nein		Da es sich um einen Ausblick handelt werden hier keine detaillierten Zeitpläne oder Vorhaben benannt.
207	03.03.2021	4.3.9: Ergänzende Verkehrsangebote im VMS	Als ergänzende Verkehrsangebote im VMS sind alternative Bedienformen in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten sehr geringer Nachfrage eine durchaus auch ökologisch sinnvolle Ergänzung. Sofern entsprechende Angebote integriert werden, sollten diese auch möglichst einfach für jede Zielgruppe nutzbar sein. Neben der Buchung solcher Angebote per Telefon sollte es bequem möglich sein, diese bei der (digitalen) Buchung einer ganzen Reisekette heraus gleich mit zu buchen. Dies setzt erneut die Einbindung auf verschiedenen Mobilitätsplattformen voraus	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tiw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
208	03.03.2021	4.5.3: Elektronetz Mittelsachsen / Chemnitz-Elsterwerda	Im Abschnitt werden Umsteigemöglichkeiten in den SPNV nach Berlin erwähnt. Diese sind aktuell mit einer Übergangszeit von 20 Minuten unattraktiv. Hier ist zu konkretisieren, dass attraktive Anschlussbeziehungen hergestellt werden sollen.	Kenntnisnahme		Auf die Fahrplan- und Anschlussgestaltung wirkt der ZVMS ein, es sind jedoch viele Randeinflüsse, die eine entsprechende Berücksichtigung der Wünsche nur bedingt zulassen.
209	03.03.2021	4.5.3: Elektronetz Mittelsachsen / Chemnitz-Elsterwerda	Die perspektivische Durchbindung der RB 45 bis Berlin sollte als Ziel benannt werden.	nein		Betrifft Belange des eigenwirtschaftlichen Fernverkehr.
210	03.03.2021	4.5.4: Mitteldeutsches S-Bahn-Netz/ Gößnitz-Glauchau	Unerwähnt bleibt, dass der RE 1TH nach aktuellem Stand weiterhin in Glauchau endet. Eine Verlängerung bis Chemnitz ist weiterhin anzustreben – und nicht erst mit der kompletten Elektrifizierung der MDS nach 2028.	Kenntnisnahme		Nach Fertigstellung der Elektrifizierung zwischen Weimar und Gößnitz soll dieser Regionalexpress auch in elektrischer Traktion bis Chemnitz verkehren. Dies bedingt jedoch die Verfügbarkeit der entsprechenden finanziellen Ausstattung des ZVMS zur Bestellung dieser zusätzlichen Leistungen. Die Elektrifizierung des Abschnitts Weimar – Gera – Gößnitz ist im Bundesverkehrswegeplan mit „vordringlichen Bedarf“ eingestuft. Derzeit befindet sich das Vorhaben in der Vorplanungsphase. Baubeginn ist frühestens im Jahr 2026. Die Maßnahmen verbessern die Anbindung auf der Mitte-Deutschland-Verbindung auch für den ZVMS erheblich, liegen jedoch nicht in dessen Verbandsgebiet
211	03.03.2021	4.5.5: Chemnitz-Leipzig	Angeregt wird, kurzfristig eine Verbesserung der Verbindung von Leipzig nach Chemnitz in den Nachtstunden zu erwirken, um den Nachtanschluss an den ÖPNV in Chemnitz erreichen zu können. So wird derzeit mit der letzten nach Chemnitz Hbf verkehrenden Fahrt (Ankunft um 00:39 Uhr in Chemnitz Hbf) der Nachtanschluss des Stadtverkehrs in Chemnitz nicht mehr erreicht, da eine Einbindung in den 30-Knoten, wie er bei allen anderen Fahrten der Linie vorhanden ist, bei dieser letzten Fahrt nicht erfolgt. Eine Weiterfahrt mit dem ÖPNV in Chemnitz ist so derzeit nicht mehr möglich.	nein		Das Angebot berücksichtigt eine Priorisierung der nächtlichen Fernverkehrsanschlüsse in Leipzig. Der überregionale Verkehr kann sich nicht nach städtischem ÖPNV richten.
212	03.03.2021	4.5.7: Reaktivierung Bahnstrecken	Der in 2020 durch die Verbandsversammlung des ZVMS gefasste Grundsatzbeschluss zur Reaktivierung der genannten Bahnstrecken wird sehr positiv gesehen. In den Ausführungen sind jedoch nur halbherzig und ohne konkrete Vorhaben und Zeitpläne. Hier sind weitere Konkretisierungen erforderlich.	Kenntnisnahme		bestehender Textbaustein: Der VMS will sich an den Gesprächen zur Reaktivierung beteiligen und bei Bedarf Regionalverkehrsangebote schaffen, um diese Vorhaben und die beteiligten Kommunen sowie Infrastrukturbetreiber nach Möglichkeit zu unterstützen. Er beabsichtigt, unter der Voraussetzung der gesicherten Finanzierung, auf diesen Strecken Eisenbahnverkehrsleistungen zu bestellen. In Stellungnahmen, Anhörungen und Prognoserechnungen gegenüber dem Freistaat Sachsen werden die Mehrbedarfe zukünftig mit angemeldet
213	03.03.2021	4.5.8: Fernverkehr – Deutschlandtakt	Zudem fehlt das klare Bekenntnis, den SPNV auf den Deutschlandtakt auszurichten. Diese fehlende Ausrichtung erkennt man an der Einbindung des Chemnitzer Modells: Deren Linien besitzen keine Anschlussbeziehungen zum angedachten Fernverkehr in Chemnitz. Teilweise sehr lange und unattraktive Wartezeiten sind dann die Folge und würden dem Sinn des Deutschlandtaktes entgegenstehen. Detaillierte Erläuterungen, wie der SPNV künftig mit dem SPNV verknüpft werden soll, fehlen komplett.	nein		Personenfernverkehr keine Aufgabe des VMS im Text: "keine Einflussmöglichkeiten des ZVMS. Dennoch werden für die Zukunft im Rahmen des Möglichen die Voraussetzungen für eine Wiederbelebung des SPNV geschaffen." Fahrpläne können - bei Vorliegen eines Fernverkehrs - auch zukünftig angepasst werden. Es besteht heute keine Notwendigkeit, aktuelle Fahrpläne auf einen derzeit nicht vorhandenen, zukünftigen Fernverkehr auszurichten.
214	03.03.2021	4.5.8: Fernverkehr – Deutschlandtakt	Keine Erwähnung findet im Kapitel die medial kürzlich für das Jahr 2022 angekündigte Verlängerung des IC 17 bis Chemnitz. An dieser ist der VMS beteiligt und sie sollte daher auch im NVP beschrieben werden. Wir erwarten Angaben und Konkretisierungen zu folgenden Fragen: Warum nur Randlagen und fallen dafür Leistungen beim RB 30 und RE 3 weg? Kann er auf dem Abschnitt Chemnitz – Dresden zum Nahverkehrstarif genutzt werden? An welchen Bahnhöfen wird er künftig halten?	ja	<i>Text ergänzt:</i> <u>Zur Disposition steht aktuell wieder eine Direktverbindung von Chemnitz nach Berlin. Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) bereitet derzeit eine europaweite Ausschreibung für eine "fernverkehrstaugliche" und umsteigefreie Direktverbindung zwischen Chemnitz und Berlin ab Sommer 2022 vor. Demnach sollen zwei Fahrtenpaare von Chemnitz Richtung Berlin fahren. Vorgesehen ist, dass die Finanzierung durch den Freistaat Sachsen erfolgt. Der VMS wäre für den Verkehr in seinem Gebiet zuständig.</u>	
215	03.03.2021		Vordergründiges Ziel muss es weiterhin sein, mehr Bürger durch konkurrenzfähige Angebote zum Umstieg vom MIV in den öffentlichen Verkehr zu bewegen. Nur ein attraktives Angebot in Ballungszentren wie auch im ländlichen Raum schafft dabei eine entsprechende Nachfrage.	Kenntnisnahme		
216	03.03.2021		Leider ist der veröffentlichte Entwurf des Nahverkehrsplanes nicht barrierefrei zugänglich, denn im PDF-Dokument fehlen Überschriften.	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tiw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
217	03.03.2021	6.8 Barrierefreiheit	Gemäß Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV gefordert Dies ist jedoch aufgrund fehlender Datenlage im Bezug auf die Haltestellen in einigen Regionen (Erzgebirge, Zwickau, Mittelsachsen) derzeit nicht möglich. Daher wird gefordert, bis spätestens 2023 ein Haltestellenkataster zu erstellen, anhand dessen eine Planung zur Herstellung der Barrierefreiheit ermöglicht wird.	nein		siehe NR 181 und 195
218	03.03.2021	6.10 Infrastrukturmaßnahmen/ Fahrzeuge	Vergabe von Leistungen an Subunternehmen. Diese sollten in einem angemessenen Zeitraum zwingend verpflichtet werden, barrierefreie Fahrzeuge einzusetzen. Als konkreter Zeitrahmen wird hier das Jahr 2024 vorgeschlagen	nein		Verweis auf die Teile B der ÖSPV-Aufgabenträger
219	03.03.2021	3 Ziele und Leitbild / Fahrgastinteressen	Wiedereinführung eines VMS-Fahrgastbeirates --> Viele Entscheidungen und Wege der Entscheidungsfindung sind für den Bürger und auch Betroffene intransparent und können nicht nachvollzogen werden. Es ist auch nicht bekannt, wann die Nahverkehrspläne in den Parlamenten beschlossen werden	ja	<i>ergänzt:</i> Der VMS hat das Format fahrgastbeirat in regelmäßige Veranstaltungen "Fahrgastforen" weiterentwickelt. Diese finden öffentlich an verschiedenen Orten zu verschiedenen Themen statt und erreichen deutlich mehr interessierte Fahrgäste.	aktueller Text unter Teil A 3 Ziele und Leitbild / Fahrgastinteressen: "Im Sinne der Daseinsvorsorge und der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen setzt sich der VMS das Ziel, die allgemeinen Interessen der Bürger bzw. ÖPNV-Kunden zu vertreten. Die Transparenz des Nahverkehrsangebotes hat für den Bürger Priorität. Dies betrifft vor allem die Verkehrsleistung sowie die verständliche Ausgestaltung des Tarifs. "
220	03.03.2021	4.1.2 Voraussetzungen und Zielstellungen / Haltestelleninfrastruktur 5.2.1 Barrierefreier Ausbau – Haltestelleninfrastruktur 5.1 Finanzierungsquellen des ZVMS 5.2.2 Fahrzeugbeschaffung	Ausbau/Neubau von Haltestellen: hier die Verbindlichkeit und ein Drängen auf die Einhaltung der Normen – zudem wird auf ein fehlendes Sonderprogramm zur Finanzierung der Baumaßnahmen verwiesen, vielmehr sollte aber konkret auf bestehende Förderprogramme hingewiesen werden, die oftmals den kommunalen Vertretern nicht bekannt sind, Beispiel: https://www.revosax.sachsen.de/vorschrift/16965-RL-Verkehrsinfrastruktur#vww4	nein		Finanzierungsquellen sollten in den Teilen B der ÖSPV-Aufgabenträger aufgenommen werden
221	03.03.2021		Der VMS wird in seiner Meinung bestärkt und unterstützt, weiterhin eine Bezahlung mit Bargeld in allen Verkehrsmitteln zuzulassen	Kenntnisnahme		
222	03.03.2021	allgemein	Überarbeitungsbedürftig sind aus unserer Sicht auch die Beförderungsbedingungen und -bestimmungen hinsichtlich der Mitnahme von E-Rollstühlen und E-Scootern	nein		Es erfolgt eine regelmäßige Überprüfung und Anpassung der Beförderungsbedingungen . Die Aufnahme dieses Details in den NVP ist nicht vorgesehen.
223	03.03.2021	3.1 Interoperabilität / Telematik 4.1.2 Voraussetzungen und Zielstellungen / Haltestelleninfrastruktur	Zugänglichkeit von Informationen, konkret an den Haltestellen: Hier sollte bezüglich der visuellen Fahrgastinformation durch Anzeigen ein einheitliches System vorgegeben werden, beispielsweise in Anlehnung an die DFIs der Stadt Chemnitz (Fahrgastinformationssystem). Dies könnte auch Kosten sparen durch zusammenlegbare Bestellungen. Derzeit ist ein Wirrwarr an verschiedenen Anzeigen vorhanden	Kenntnisnahme		Thema berücksichtigt unter 3.1 Interoperabilität / Telematik: "Nach der Inbetriebnahme des ITCS Mittelsachsen wird der verbundweite Ausbau dynamischer Fahrgastinformationsanlagen an betrieblich bedeutenden Haltestellen vorangetrieben. " Thema berücksichtigt unter 4.1.2 Voraussetzungen und Zielstellungen / Haltestelleninfrastruktur: "...Haltestelleninfrastruktur gemäß DIN 32975 – Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung.."
224	03.03.2021	4.3.6 Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten / 4.3.6.3 ÖSPV-Verkehrsangebote – Aufgabenträger Landkreise / Fahrgastinformation	Da dynamische Fahrgastinformationen derzeit nur sehr unzureichend zur Verfügung stehen, ist dringend darauf zu achten, dass die in den Bussen vorhandenen Ansagen gut verständlich ausgegeben werden	Kenntnisnahme		Anforderung im Fahrzeug benannt: Akustische – möglichst elektronische – und optische Haltestellenankündigung
225	03.03.2021	allg Fahrplangestaltung / 3 Ziele und Leitbild / Fahrgastinteressen	Abstimmungen über die Fahrplangestaltung zwischen dem VMS, Verkehrsunternehmen und den Landkreisen -->Gibt es konkrete Termine, wo die Anschlussbeziehungen Bahn-Bus besprochen werden? Sind alle Bedürfnisse ausreichend berücksichtigt, beispielsweise was Umsteigezeiten für Menschen mit Behinderungen anbelangt, die für einen Weg gewöhnlich länger benötigen?	nein		Selbstverständlich gibt es regelmäßige Abstimmungen zwischen den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern zur Fahrplangestaltung
226	03.03.2021	allg.	nach vorliegenden Informationen wurde die Behindertenbeauftragte des Landkreises Zwickau, Frau Stefanie Dinger, nicht im erforderlichen Rahmen beteiligt (siehe Teil A, Punkt 4.1.1, Novellierung PBefG). Dies würde die Wirksamkeit des Nahverkehrsplans für diesen Bereich infrage stellen. Auch der Behindertenbeirat des Landkreises Zwickau ist nicht gehört worden – entgegen den klaren Bestimmungen des PBefG, hier ein Auszug der aktuellen Fassung (Paragraf 8):	Kenntnisnahme		Die Landkreise wurden mit Schreiben vom 3. Dezember 2020 im Rahmen der Trägerbeteiligung informiert. Die öffentliche Bekanntmachung erfolgte mit der Pressemitteilung vom 4. Dezember 2020, infolge der in den Medien auf das Beteiligungsverfahren aufmerksam gemacht und auf die entsprechenden Unterlagen auf der VMS-Homepage hingewiesen wurde.
227	04.03.2021	Tarif	für die die RB 45 nutzenden Schüler von Schulen in Stauchitz und Riesa fehlt grenzüberschreitende Tarifregelung . Auch das avisierte Bildungsticket bringt nach bisherigem Konzept keine Lösung. Hier müssen beide Verkehrsverbände (ZVMS und ZVOE) auf eine praktikable Lösung im Rahmen des geplanten Dachtarifes "Sachsenticket" hinwirken	Kenntnisnahme		Die verbundgrenzenüberschreitende Schülerbeförderung ist sichergestellt und erfordert nicht zwingend durchgehende Tarifprodukte.
228	04.03.2021	4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken / Strecke Döbeln – Meißen	Abschnitt Meißen-Nossen-Döbeln der RB 110 Für den Landkreis Meißen ist es dabei essentiell, dass das zweckverbandsübergreifende Busersatzkonzeptes für die im Dezember 2015 eingestellte Eisenbahnlinienteil der RB 110 geschaffene erweiterte und kundenfreundliche Angebot, welches sehr gut von den Fahrgästen angenommen wird, erhalten bleibt, auch wenn eine Eisenbahn wieder fahren sollte	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
229	08.03.2021	allg	Die Stadt Olbernhau besteht auf einer qualitativ hochwertigen Erhaltung des bestehenden Netzes des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs. Der dauerhafte Erhalt der Linien der Erzgebirgsbahn hat für die Zukunft vordringliche Bedeutung	Kenntnisnahme		
230	08.03.2021	4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken	Die Erzgebirgsbahn, im Fall der Stadt Olbernhau die Bahnlinie 519 Chemnitz - Olbernhau (RB 81), ist ein unverzichtbarer Faktor im Bereich Schülerverkehr, Tourismus und Anbindung an das Oberzentrum Chemnitz. Langfristiges Ziel sollte weiterhin der Betrieb der Linie 519 bis Neuhausen sein	ja	Zusätzlich am 25.2.21 durch Stellungnahme Neuhausen (lfd. Nr 78) aufgenommen "Zur Reaktivierung weiterer Bahnstrecken (z. B. Olbernhau-Grünthal – Neuhausen) sind durch den Freistaat Sachsen Machbarkeitsstudien vorgesehen"	
231	08.03.2021	Anschlussgestaltung	Um die RB 81 auch für Fernreisende attraktiver zu machen, sollte deshalb die Übergangszeit vom RE 6 auf die RB 81 und umgekehrt entsprechend der Übergangszeit im Plus Bus-Netz auf maximal 15 Minuten begrenzt werden. (RB 81 an den RE 6 derzeit 40 min)	nein	.	Eine Einbindung beider Linien(RB80 und RB81) in den 30-Knoten in Chemnitz ist aus Kapazitätsgründen bei der Infrastruktur bislang fahrplanerisch nicht möglich.
232	08.03.2021	Betriebszeiten der RB 81	- Freitag bis Sonntag, auf der RB 81 der Einsatz eines zusätzlichen Zuges in der Zeit von 23.00 - 24.00 Uhr von Chemnitz nach Olbernhau wünschenswert - touristischen Erschließung des Flöhatales wäre am Wochenende in der Zeit von 09.00 - 18.00 Uhr die Verdichtung des Bedientaktes auf eine Stunde sinnvoll. - zu prüfen ist weiterhin, ob die Züge der RB 81 nicht generell bis Olbernhau-Grünthal fahren bzw. von dort abfahren. (Damit wäre auch das Ziel/Leitbild "Standortfaktor UNESCO-Welterbe Montanregion Erzgebirge/Krusnohori" entsprechend berücksichtigt ; HP Olbernhau-Grünthal in unmittelbarer Nachbarschaft zu der UNESCO-Welterbestätte "Saigerhüttenkomplex Grünthal")	Kenntnisnahme		Aus Sicht des ZVMS ist es ein langfristiges Ziel das Angebot der Flöhatalbahn zu verdichten und auszuweiten.
233	03.03.2021	3 Ziele und Leitbild / Standortfaktoren Region Chemnitz/ Zwickau	Die Stadt Chemnitz soll mit Ihren Umlandgemeinden im Jahr 2025 die Kulturhauptstadt Europas sein, auf diesen Aspekt sollte im Teil A noch ergänzend eingegangen werden. .. Dabei sollte nicht nur die Relation Chemnitz zu den jeweiligen Umlandgemeinden, sondern auch die Vernetzung der Umlandgemeinden untereinander betrachtet und verbessert werden	ja	unter 3 Ziele und Leitbild / Standortfaktoren Region Chemnitz/ Zwickau ergänzt: Im Hinblick auf die Vorbereitungen der europäischen Kulturhauptstadt Chemnitz 2025 sollen konkrete Maßnahmen im Zuge der operativen Planung und im Rahmen der Möglichkeiten bestehender Verkehrsverträge geplant und umgesetzt werden.	Konkrete Maßnahmen werden im Zuge der operativen Planung im Rahmen der Möglichkeiten bestehender Verkehrsverträge geplant und umgesetzt.
234	03.03.2021	Ermittlung Nachfrage Chemnitzer Modell	Linie C 15 sollten die Fahrgastzahlen stundengenau ermittelt und analysiert werden. In Abhängigkeit vom Ergebnis sollte eine Verdichtung des Linientaktes in den Früh- und Nachmittagsspitzenstunden von 60 min auf 30 min (dies vor allem im Jahr 2025 wegen der Kulturhauptstadt) geprüft werden. Auch die Schaffung eines weiteren Haltepunktes zwischen Dittersbach und Hainichen zur Erschließung des Hainichener Stadtteiles Berthelsdorf bzw. der Ortschaft Gersdorf/ Falkenau sollte hierbei mit betrachtet werden	Kenntnisnahme		Die Erfassung der Fahrgastzahlen/Nachfrage liegt in den Händen des EVU, die mit Abschluss des Verkehrsvertrages geregelt wurde.
235	12.03.2021	Tarif	im Sinne des genannten Zieles „Intermodalität“ eine überregional durchgehenden Tarifierung beibehalten werden muss. Durch die Ausweitung der „Straßenbahn“ in die Region übernehmen diese Linien auch die Funktion der Anbindung des Erzgebirgskreises an überregionale und Fernverkehre. Die durchgehende Tarifierung (Anwendung des kompletten BB DB - C Tarif mit BahnCard) ist auch in üblichen Wettbewerbsnetzen „Stand der Technik“. Besonders für touristische Regionen und in Anbetracht der Kulturhauptstadt 2025 ist dies von erheblicher Bedeutung.	Kenntnisnahme		Im verbundübergreifenden SPNV gelten die Tarife der Eisenbahnverkehrsunternehmen (DB Regio AG, Die Länderbahn GmbH, Transdev Regio Ost GmbH, Bayerische Oberlandbahn) - BB DB -C-Tarif Die City-Bahn Chemnitz wendet ab Fahrplanwechsel im Dezember 2021 ebenfalls den BB DB (C-Tarif) bzw. ab 01.01.2022 den Deutschlandtarif an.
236	25.03.2024	Infrastruktur	Bebauungsplan 116 Erweiterung VW-Werk östlich der B 175 sieht nur einen Geh- und Radweg in beide Richtungen und eine Straße für den Wartungs- und Haveriefall des Tunnels parallel neben der B 175 vor. Die planmäßige motorisierte Verkehrsanbindung von Mosel in Richtung Glauchau auf die B 175 ist in dieser Lösung nicht vorgesehen. Im Rahmen dieser Auslegung des B-Planes wurden auch wieder die Regionale Verkehrsbetriebe Westsachsen und die städtischen Verkehrsbetriebe angeschrieben. Beide haben jedoch keine Stellungnahmen zum B-Plan 116 abgegeben. ...Eine abschließende Entscheidung zu dieser Verkehrsführung ist somit noch nicht endgültig getroffen.	Kenntnisnahme		Verweis Teil B Stadt Zwickau
237	19.04.2021	Karten Anlage 9-12	Anpassungen	ja	Anpassungen vorgenommen (betrifft neue Haltestellen, Waldheim Halt auf beschleunigter RB 45 ab 2025, Einbindung C12 an ZH und Hbf) sowie Durchbindung C15 - C12 ab 2030	
238	19.04.2021	4.5.2.6 CM Stufe 4 Abb. 25	Anpassungen Abb 25 Einbindung C 12 an ZH und Hbf	ja	korrigiert	
239	14.04.2021		den Begriff "Regio-S-Bahn" nicht verwenden	ja	gestrichen unter 4.5.4 Mitteldeutsches S-Bahn-Netz: Mit dem ab Dezember 2025 neu zuschließenden Verkehrsvertrag strebt der ZVMS • eine stündliche Regio-S-Bahn S 5X mit dem Linienverlauf Zwickau – Leipzig – Flughafen Leipzig/Halle – Halle und einer Flügelung in Werdau mit den Zielen Plauen bzw. Zwickau sowie... Mit Inbetriebnahme des MDSB2025plus-Netz ab Dezember 2025 wird die Leistung in die Regio-S-Bahn S 1 Döbeln – Leisnig – Grimma – Leipzig übergehen.	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tiw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
240	14.04.2021		ZVMS wird gebeten, bei der DB netz AG einen Ausbau des Bf Werdau durchzusetzen (für angestrebte Flügelung S5X in Werdau nach Zwickau und Plauen)	Kenntnisnahme		
241	14.04.2021		ZVMS wird gebeten, mit dem FS Thüringen entsprechende Regelungen für Bestellung leistung in Thüringen zu treffen (für angestrebte Flügelung S5 in Gößnitz nach Zwickau und Glauchau)	Kenntnisnahme		
242	14.04.2021		ZVMS sieht keine Wiederaufnahme Verlängerung RB 110 bis Döbeln Zentrum vor	Kenntnisnahme		enthaltener Textbaustein unter Infrastrukturmaßnahme Mitteldeutsches S-Bahn-Netz: Der ZVMS unterstützt die vom ZVNL angestrebte perspektivische Elektrifizierung der Strecke Borsdorf - Grimma - <u>Döbeln Zentrum</u> . Die Maßnahme wird das zukünftige S-Bahn-Angebot weiter verbessern. Bis zu einer baulichen Umsetzung wird der Einsatz von Schienenfahrzeugen mit alternativen Antrieben bevorzugt. In diesem Zusammenhang erfolgt eine Untersuchung des ZVNL zum Betrieb von Schienenfahrzeugen mit alternativen elektrischen Antrieben, die Voraussetzung für die Führung der Linie durch den City-Tunnel Leipzig ist.
243	14.04.2021		RE 6 Verkehrsvertrag maximal bis 2025 beschrieben, aber derzeit lt ZVNL keine Vertragsverlängerung vorgesehen	Kenntnisnahme		es handelt sich um eine optimale Verlängerung bis 2025
244	14.04.2021	Inframaßnahme Ausbau Chemnitz - Leipzig	Erwähnung der Planung Anschluss Richtung Rochlitz erwünscht	Kenntnisnahme		Der bahnseitige Anschluss Ri Rochlitz wird bei Reaktivierung der Strecke Narsdorf - Rochlitz relevant.
245	14.04.2021	Inframaßnahme Ausbau Chemnitz - Leipzig	bei der Bezeichnung bitte Kilometrierung beachten	nein		aus Sicht des ZVMS bleibt die Bezeichnung Chemnitz - Leipzig
246	14.04.2021	Inframaßnahme Ausbau Chemnitz - Leipzig	Reisezeit < 1h setzt Auflassung Bad Lausick und GTH voraus --> wird nicht unterstützt	ja		eine Weiterbedienung wird vorgesehen
247	23.04.2021	4.6.1 Barrierefreier Ausbau SPNV-Hp	Tab 19: Liste des barrierefreien Ausbaus kleiner und mittlerer Haltepunkte SPNV-Stationen und Tab 20: barrierefreier Ausbau weiterer SPNV-Zugangsstellen	ja	beide Tabellen zusammengefügt und Döbeln nach Einsteigern eingeordnet; Aus Text HP Flöha mit in Tab 19 aufgenommen (aber mit Textbeschreibung belassen, da Sonderaussage zum Zeitraum)	
248	23.04.2021	4.6.1 Barrierefreier Ausbau SPNV-Hp		ja	Satz zu Döbeln gelöscht, da Döbeln in Tabelle 19 aufgenommen und damit überflüssig: Für die Stadt Döbeln sind Maßnahmen hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus vorgesehen.	
249	10.05.2021	4.3.1 ÖPNV-Netzebenen, Abbildung 17	Das Ergänzungsnetz ist in der Abbildung so dargestellt, als wäre es ein Teil des Regio-Netzes. Es müsste so abgebildet werden, dass man erkennt, dass das Regionalverkehrsnetz aus dem Regio-Netz und dem Ergänzungsnetz besteht	ja	Abbildung 17 (neu Abb 18) Netzebenen in Abstimmung mit VMS überarbeitet	

lfd. Nr.	Datum	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort
1	07.12.2020	4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken	Verlängerung der City-Bahn-Linie C14 von Burgstädt bis Rochlitz mittels einer Neubaukurve zur Muldentalbahn (Siehe auch Projektskizze-Datei)	nein		Eine Verlängerung erfolgt im Falle einer Reaktivierung des Abschnitts Narsdorf - Rochlitz
2	13.12.2020	4.5.2.6 Chemnitzer Modell – Stufe 4: Norderweiterung Limbach-Oberfrohna	Verlegung Endstelle der C12 ins Zentrum von Limbach: Die geplante Endstelle am früheren Bahnhof Limbach (Sachs) liegt sehr weit entfernt vom Stadtzentrum. Vorgeschlagen wird die Verlängerung bis in Höhe Stadthalle/ Rathaus/ Kirche, Freifläche zur Anlage einer Schnittstelle ist vorhanden. Vorteile: Kürzere Wege ins Stadtzentrum; Erschließung eines größeren Fahrgastpotentials (z.B. Stadthalle), Bushaltestellen im Umfeld vorhanden. Das Beispiel Kehl am Rhein (Verlängerung der Linie D der Stadtbahn Strasbourg [CTS]) zeigt, das es möglich ist.	Kenntnisnahme		Keine Berücksichtigung, da keine eindeutige Zuordnung der Endstelle im NVP; vielmehr ist im NVP von einem "zentralen Umsteigepunkt/Busbahnhof mit Verknüpfung zum Chemnitzer Modell" die Rede.
3	21.02.2021		Taktverdichtung der CityBahn-Linien: Da die CityBahnen ein Ersatz für eine S-Bahn in der Region sind, sollten sie auch einen S-Bahn-ähnlichen Takt besitzen. Wünschenswert wäre hier ein 20min-Takt, jedoch mindestens ein 30min-Takt wie auf der Linie C11 Chemnitz - Stollberg. Die Verbindung in die Region spielt vor allem im Hinblick auf das Kulturhauptstadtjahr 2025 eine wichtige Rolle, da Chemnitz mit der Kulturregion geworben hat und dies in diesem Jahr auch zeigen muss.	nein		Unter Berücksichtigung des zu erwartenden Nachfragepotenzials ist der geplante Takt ausreichend. Eine Taktverdichtung wie vorgeschlagen führt zu einem entsprechenden Fahrzeugmehrbedarf, der nicht finanzierbar ist.
4	21.02.2021		Ein weiterer Wunsch meinerseits ist es, die Haltestellen im VMS-Gebiet zu Mobilitätsstationen werden zu lassen. So können bspw. in ländlichen Gebieten Fahrräder und Lastenräder an den Stationen verliehen werden. In der Stadt Chemnitz sollte vor allem an das neue Angebot mit E-Scootern gedacht werden. Da die Servicebereiche der E-Scooter sowieso stadtwweit definiert sind, wäre es möglich, die Haltestellen als Bereich zum Parken von E-Scootern zu kennzeichnen (in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Anbietern) und an den Haltestellen dafür vorgesehene Parkvorrichtungen anzubringen (Eisenbügel oder Bodenmarkierungen). Zudem wären auch andere kleine Dinge des alltäglichen Bedarfs direkt an den Haltestellen wünschenswert. Das könnten z. B. Packstationen, kleine Kioske o.ä. sein.	nein		Fahrradabstellanlagen an Verknüpfungsstellen sind vorgesehen. Abstellflächen für E-Scooter entstehen auf Initiative der privaten Anbieter. Packstationen, Kioske etc. entstshen auf Privatinitiative. Eine Festlegung kann nicht im NVP erfolgen.
5	28.02.2021		Vernetzung und die Anbindung von Zschopautalbahn (RB 80), Flöhatalbahn (RB 81) und Citybahn Chemnitz - Hainichen (C 15) in Flöha und Niederwiesa müsste dringend verbessert werden. - Anschluss in Flöha (RB 80 zur RB 81) am WE in Ri Olbernhau (über eine Stunde) - vollkommen undiskutabel. - Anschluss in Niederwiesa (RB 80 zur C15) in Ri Hainichen (knappe Stunde). Da beide Linien eine großen Teil des Zschopautales erschließen, die Linie C 15 in gewisser Weise die Fortsetzung der Reise weiter flussabwärts bedeutet, ist dieser Zustand für mich absolut unbefriedigend und müsste dringend geändert werden			Eine Einbindung beider Linien(RB80 und RB81) in den 30-Knoten ist infrastrukturell nicht möglich.
6	28.02.2021		Ausschilderung der Haltepunkte; Nirgendwo ist der Zugang zu ihnen ausgeschildert, erst in der unmittelbaren Nähe. Z.B. Hp. Erfenschlag (Linie Chemnitz - Aue) Frankenberg-Süd (C 15) Zschopau Busbahnhof keine Wegweisung zum nächstgelegenen Bahnhaltelpunkt "Zschopau-Ost"	ja	<u>unter Teil A 4.6.2 SPNV-Haltepunkte letzter Absatz ergänzt:</u> <u>Neben den infrastrukturellen Maßnahmen ist grundsätzlich auf eine ausreichende Ausweisung der Zuwegung im öffentlichen Raum zu achten</u>	
7	28.02.2021		Prüfen für einen neuen Haltepunkt Zwickau JVA, (kann ein anderer Name sein, Zwickau West) bei der S-Bahn S5 mit Bedarfshalt für Besucher und Beschäftigte, nicht 5X. Früher gab es den Haltepunkt RAW. Verlegung Haltepunkt Zwickau Pölbitz auf die andere Seite, ähnlich Gera Süd (neu Zugang auch von Crimmitschauer Straße.			
8	28.02.2021		Umbenennung und Umverlegung Zwickau - Schedewitz in Zwickau Südvorstadt, Verknüpfung von Straßenbahn und DB Haltepunkt, ähnlich wie Leipzig Messe oder Gera Süd			
9	28.02.2021		Verknüpfung Vogtlandbahn Haltepunkt Zwickau-Hüttelsgrün mit Bus Haltestelle (liegt direkt nebeneinander) oder Umverlegung mit Kreuzung Zwickau- Neuplanitz (Straßenbahn)			

lfd. Nr.	Datum	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort
10	28.02.2021		Prüfung S-Bahn S5 Verlängerung bis VW Zwickau-Mosel			
11	28.02.2021		Wiedererlangung des Planes „Eisenbahnknoten Zwickau“ Fernverbindung - Berlin - Leipzig/Chemnitz - Zwickau - -München - Dresden - C - Z - Hof - Karlsruhe - Chemnitz - Zwickau - J - EF - Düsseldorf - Zwickau - Karlovy Vary - Plzeň (Prag) - Kombination Nah und Fernverkehr Zwickau - Leipzig City-Tunnel -- Hannover Stärkung der Metropolregion, speziell Chemnitz und Zwickau, im Vergleich zu ähnlichen Regionen.			
12	01.03.2021	Teil A 4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken	Wiederbedienung der Bahnstrecke Schwarzenberg – Buchholz eine Option wäre, womit Annaberg auch endlich wieder an das Oberzentrum Zwickau direkt angebunden wäre. Vorstellbar wäre unter idealen Bedingungen eine Flügellung in SZB nach Johannegeorgenstadt und Annaberg-Buchholz, bei geringerem Bestelltentgelt auch eine alternierende Führung nach Annaberg und Johannegeorgenstadt	ja	<u>ergänzt:</u> "Zur Reaktivierung weiterer Bahnstrecken (z. B. Olbernhau-Grünthal – Neuhausen) sind durch den Freistaat Sachsen Machbarkeitsstudien vorgesehen."	Es gibt einen Grundsatzbeschluss des ZVMS zur Reaktivierung von Bahnstrecken. Für alle dort nicht enthaltene Strecken sind zunächst die Ergebnisse der vom SMWA angekündigten Machbarkeitsstudien abzuwarten. Hinweis: In der Machbarkeitsstudie wird auch die Strecke Schwarzenberg - Annaberg-Buchholz untersucht
13	01.03.2021		1. Wurde ähnlich der Strecke nach Marienberg auch hier eine Wiederaufnahme des SPNV geprüft? 2. Unter welchen Voraussetzungen wäre eine Wiederaufnahme des SPNV denkbar? 5. Wie stehen die Chancen zur Reaktivierung der Strecke Holzgau - Moldau	nein		zu 1. Es wurde bisher keine Prüfung zur Wiederaufnahme des SPNV vorgenommen und es wird in dem Zusammenhang auf die vom SMWA angekündigte Machbarkeitsstudien verwiesen. Zu 2. Umfangreiche Rahmenbedingungen müssen für eine Wiederaufnahme des SPNV stimmen, insbesondere die Finanzierung. Auch hier wird auf die vom SMWA angekündigte Machbarkeitsstudien verwiesen.
14	03.03.2021	4.5.2.3 Chemnitzer Modell – Stufe 1: Einfahrt Chemnitz Hauptbahnhof	...die Elektrifizierung der Strecke Niederwiesa – Hainichen als zukünftiges und sachgerechtes „Ausbaumodul“ des Chemnitzer Modells in geeigneter Weise gesondert in den Zielstellungen des Nahverkehrsplans aufzunehmen. ... Das „Verramschen“ dieses wichtigen Teilprojekts in der nahezu abgeschlossenen Stufe 1 ist nicht sachgerecht..... Zudem erscheint die angestrebte Inbetriebnahme der Elektrifizierung Niederwiesa – Hainichen bis 2025 überaus ehrgeizig. Diese Zielstellung sollte geprüft und ggf. mit konkreten Schritten (Planung, Planfeststellung, Bauzeitraum usw.) untersetzt werden	Kenntnisnahme		
15	03.03.2021	4.5.2.5 Chemnitzer Modell – Stufe 3: Ausbau Chemnitz – Niederwiesa	Die verbal angedachte Führung der Linie C15 Hainichen – Chemnitz über die neue Infrastruktur, die im Rahmen der Stufe 3 errichtet werden soll, sollte kritisch hinterfragt werden - Fahrzeitverlängerung und damit Attraktivitätsverluste	Kenntnisnahme		
16	03.03.2021	4.5.2.5 Chemnitzer Modell – Stufe 3: Ausbau Chemnitz – Niederwiesa	Elektrifizierung der Strecke Niederwiesa – Hainichen (unter Stufe 1 benannt) und... die Linie C15 weitestgehend in die Stufe 3 einzubeziehen, würde dazu führen, dass auch das (auf Seite 90 Maßnahmen - Stufe 3) beschriebene, zusätzliche Eisenbahngleis zwischen Chemnitz-Hilbersdorf und Niederwiesa elektrifiziert werden müsste und zugleich von den Zügen des Chemnitzer Modells nach Annaberg-Buchholz und Olbernhau weiterhin im Dieselbetrieb befahren würde. Dies wirft Fragen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit auf. -->Vorzug über die bestehenden Eisenbahnstrecke zwischen Niederwiesa und Chemnitz Hbf.	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Datum	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort
17	03.03.2021		<p>Streckenabschnitt im Zuge der Straße der Nationen zwischen Brückenstraße und Carolastraße entwickelt sich zeitnah zu einem gefährlichen Nadelöhr. Alle Linien des Chemnitzer Modells sowie die Straßenbahnlinien 3 und 4 müssen diesen Engpass passieren. Spätestens mit Inbetriebnahme der Stufe 2 des Chemnitzer Modells besteht die realistische Gefahr, dass im Falle kleinster Störungen auf dem genannten Abschnitt der Straße der Nationen (Verkehrsunfall, Betriebsstörung ÖPNV, Demonstration u.ä.) die gesamte Fahrplanstabilität zwischen Hainichen und Stollberg, zwischen Burgstädt und Aue, zwischen Mittweida und Thalheim ins Wanken gerät. Dies sollte unbedingt vermieden werden.</p> <p>--> Abhilfe kann darin bestehen, schnellstmöglich im Zuge der Bahnhofstraße den Straßenbahn-Lückenschluss zwischen Carolastraße und Brückenstraße (ca. 450 Meter) herzustellen --> Das an sich ohnehin offensichtlich notwendige Vorhaben „Lückenschluss Bahnhofstraße“ sollte in geeigneter Weise sowohl in Teil A (z.B. im Abschnitt 4.5.2 Chemnitzer Modell) als auch in Teil B1 (z.B. Abschnitt 5.11 Infrastrukturmaßnahmen) und mit sehr hoher Priorität aufgenommen werden</p>	Kenntnisnahme		Aktuell ist im genannten Streckenabschnitt keine Gefahr der Überbelegung und der gegenseitigen Behinderung festzustellen. Mit der Vorbereitung der weiteren Planungsstufen des Chemnitzer Modells und dem Ausbau des Chemnitzer Straßenbahnnetzes werden sich Überlegungen dazu notwendig machen. Diese liegen jedoch außerhalb der Laufzeit dieses NVP und damit für die 4. Fortschreibung nicht relevant. Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen und in der 5. Fortschreibung NVP geprüft.
18	03.03.2021	4.5.3 Elektronetz Mittelsachsen / Sachsen-Franken-Magistrale	<p>Teil A, Seite 96, 4.5.3: Die bisherige Aussage, dass der RE 3 „täglich von ca. 5.00 Uhr bis ca. 22.30 Uhr im 1StundenTakt“ verkehrt, stimmt zwar überwiegend, ist aber partiell irreführend. Etwa 5.00 Uhr als überschlägig erste Abfahrt des RE 3 ist plausibel. Dem wäre korrekt allerdings „ca. 21.00 Uhr“ als letzte Abfahrt „im 1StundenTakt“ zuzuordnen, nicht 22.30 Uhr als letzte Ankunft.</p>	tlw.	Die schnelle Express-Linie RE 3 verkehrt täglich von <u>ab</u> ca. 05:00 Uhr <u>im</u> 1-Stunden-Takt und die Betriebszeit <u>endet</u> bis ca. 22:30 Uhr <u>im</u> 1-Stunden-Takt.	
19	03.03.2021		<p>RE 3 vernünftigerweise bis ca. 23 Uhr stündliche, schnelle Verbindungen (beide Richtungen) angeboten werden.</p> <p>--> spätabendliche RB 30 Dresden – Chemnitz ist ob ihrer langen Fahrzeit keine echte Alternative für die Reisenden zwischen den Oberzentren und hält davon ab, Abendtermine bzw. Abendveranstaltungen im jeweils anderen Oberzentrum überhaupt mit dem ÖPNV anzutreten --> verzichten auf die vorletzte durchgehende RB 30 Dresden – Chemnitz Die daraus resultierenden Nachteile für die Unterwegersschließung dürften bei weitem von den erzielbaren zusätzlichen Potenzialen für Abendreisende zwischen Dresden, Freiberg und Chemnitz übertroffen werden</p>	Kenntnisnahme		
20	03.03.2021	4.6.2 SPNV-Haltestellen – Neubaumaßnahmen und 4.7.1 Neubau Betriebshof	<p>In beiden Abschnitten 4.6.2 und 4.7.1 wird ein Haltepunkt August-Bebel-Straße erwähnt. Es sollte textlich klargestellt werden, ob es sich in beiden Fällen um ein und dasselbe Haltepunktvorhaben handelt oder ob verschiedene, gleichnamige Projektideen, die in unterschiedlicher Lage und mit abweichender Linienanbindung die August-Bebel-Straße erschließen, gemeint sind.</p>	ja	unter 4.7.1 <u>Neubau Betriebshof spezifiziert:</u> ... Die Erweiterung des Chemnitzer Modells erfordert diese verkehrliche und infrastrukturelle Maßnahme. Weiterer Bestandteil des Betriebshofes wird die Erschließung der August-Bebel-Straße (Haltepunkt; <u>vgl. vgl.4.6.2 SPNV-Haltestellen – Neubaumaßnahmen</u>) für Straßen-/Regionalstadtbahnen sein.	
21	03.03.2021	4.6.1 SPNV-Haltestellen / 4.1 Barrierefreiheit im ÖSPV/Haltestelleninfrastruktur	<p>fehlende Aussagen zu den Haltestellen (Ausstattung, Bahnsteighöhe usw.) im Straßenbahnnetz Chemnitz, die derzeit und zukünftig auch von den Linien des Chemnitzer Modells genutzt werden. Dies betrifft insbesondere die zukünftigen Haltestellen im Zuge der Ausbaustufen 3 und 4 des Chemnitzer Modells sowie im Zuge der Annaberger Straße, wenn auf der Linie C11 die in Teil A, Seite 110, beschriebenen neuen Fahrzeuge für das Chemnitzer Modell zum Einsatz kommen werden. --> alle Straßenbahnstrecken im Stadtgebiet Chemnitz, die sowohl von den Straßenbahnen der CVAG als auch von den Zügen des Chemnitzer Modells sollten denselben Haltestellenausbaustandard erhalten,</p>	ja (siehe lfd Nr 144 TÖB)	<p>teilweise: unter 4.6.1 (Teil A) werden Aussagen zu SPNV-Haltestellen – Barrierefreier Ausbau getroffen, jedoch kein Verweis auf die HP des Chemnitzer Modells --> Satz unter 4.1 Barrierefreiheit im ÖSPV ergänzt: <u>Die baulichen Anlagen im Bereich des ÖSPV in der Stadt Chemnitz, welche zum Chemnitzer Modell gehören sind in der Verantwortung der CVAG, der VMS bestellt dort Leistungen im SPNV unter Beachtung von BOSTrab. Hier ist die Abstimmung beim weiteren barrierefreien Ausbau zwischen den Aufgabenträgern VMS und der Stadt Chemnitz notwendig.</u></p>	<p>aktuelle Textpassage: Die Zuständigkeit der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖSPV liegt dabei bei den jeweiligen Aufgabenträgern bzw. Kommunen als Baulastträgern. In den weiteren Teilen des vorliegenden NVP wird daher auf die in diesem Teil dargelegten Festlegungen verwiesen und auf die jeweiligen aufgabenträgerspezifischen Abweichungen bzw. Erweiterungen eingegangen. Die rechtliche Verantwortlichkeit der Aspekte der Barrierefreiheit im ÖSPV liegt nicht beim VMS. Dem VMS kommt hierbei jedoch eine koordinierende Rolle zu, um einen möglichst homogenen und aufeinander abgestimmten Ausbau der Barrierefreiheit im Verkehrsgebiet des VMS in Abstimmung mit den jeweiligen Landkreisen und Kommunen sicherzustellen.</p>

lfd. Nr.	Datum	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort
22	03.03.2021	Anlage 9: Karte: SPNV-Netz Fahrplanjahr 2020 Anlage 10: Karte: SPNV-Netzentwicklung ab 2021 Anlage 11: Karte: SPNV-Netzentwicklung ab 2025 Anlage 12: Karte: SPNV-Netzentwicklung ab 2030	Die in der Stadt Chemnitz gelegenen Haltepunkte Wittgensdorf Mitte und Wittgensdorf ob Bf. sollten auch optisch dem grau hinterlegten Stadtgebiet Chemnitz zugeschlagen werden	ja	in allen 4 Anlagen angepasst	
23	03.03.2021	Anlage 10: Karte: SPNV-Netzentwicklung ab 2021	Im Kontext des Textteils erscheinen die Projektideen Cossen und Herrenhaide in Anlage 11 (Netz 2025) durchaus plausibel, in der Anlage 10 (Netz 2021) jedoch entbehrlich.	ja	Anpassungen gemäß Absprache mit VMS am 15.4.21 Anpassungen vorgenommen (betrifft neue Haltestellen in 2021 raus außer C13/14, Waldheim Halt auf beschleunigter RB 45 ab 2025, Einbindung C12 an ZH und Hbf) sowie Durchbindung C15 - C12 ab 2030	
24	03.03.2021	Anlage 11: Karte: SPNV-Netzentwicklung ab 2025 Anlage 12: Karte: SPNV-Netzentwicklung ab 2030	In den Anlagen 11 und 12 (Netz 2025 und Netz 2030) sollten die neuen Haltepunkte in Stollberg/Erzgeb. auch den Vorsatz „Stollberg“ tragen – so wie sie im Abschnitt 4.5.2.7 des Textteils auch bezeichnet sind	ja	in Anlage 11 und 12 angepasst	
25	03.03.2021	1.4.1.3 SPNV Fahrzeuge:	Statt der Vertriebsmarke „Mitteldeutsche Regiobahn“ ist vermutlich die Bayerische Oberlandbahn GmbH als EVU gemeint	ja	Textpassage korrigiert: Ein Großteil der Strecken wird auf Grund fehlender Elektrifizierung mit Dieselfahrzeugen bedient. Vor allem auf den Hauptachsen Dresden - Hof und Zwickau - Leipzig kommen Elektrofahrzeuge zum Einsatz. Auf Ersterer (<u>Dresden - Hof</u>) kommen Züge des Typs Coradia Continental zum Einsatz. Die Züge sowie die Instandhaltungswerkstatt am Chemnitzer Hauptbahnhof sind im Besitz des VMS, während der Betrieb durch die <u>Mitteldeutsche Regiobahn Bayerische Oberlandbahn GmbH</u> und die Wartung durch Alstom, dem Hersteller der Züge, geleistet wird.	
26	03.03.2021	1.5.3 Verbundtarif	Tarifinhaber des DoppelsDeals dürfte wohl nicht die Marke „MRB“ sein, sondern vielmehr eines der beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen	nein		Textpassage lautet: • DOPPEL-Deal Eisenbahnverkehrsunternehmen im VMS (Tarifinhaber: MRB) bei Start oder Ziel im Gebiet des VVV und/oder VMS für den Fahrgast kostenfreie ÖPNV-Nutzung in der Start- und/oder Zielariffzone im VMS Kommentar: Die Bezeichnung ist so korrekt Quelle VMS: "Der sogenannte „Doppel-Deal“ beinhaltet eine Anerkennung von verbundübergreifenden Zeitkarten zum Haustarif der MRB" Quelle MRB: "Wenn Sie regelmäßig zwischen mindestens zwei Verbänden pendeln, sind die MRB-Zeitkarten oder MRB-Abos die beste Wahl: Denn damit fahren Sie nicht nur um Zuglängen günstiger, wir schenken Ihnen dazu den MRB-DOPPEL-DEAL und im Abo zusätzlich Freimonate"
27	02.03.2021	4.5.7 Reaktivierung Bahnstrecken	Wiederaufnahme Zugverbindung von Cranzahl nach Bärenstein – Weipert	nein	<u>ergänzt:</u> "Zur Reaktivierung weiterer Bahnstrecken (z. B. Olbernhau-Grünthal – Neuhausen) sind durch den Freistaat Sachsen Machbarkeitsstudien <u>vorgesehen.</u> "	Es gibt einen Grundsatzbeschluss des ZVMS zur Reaktivierung von Bahnstrecken. Für alle dort nicht enthaltene Strecken sind zunächst die Ergebnisse der vom SMWA angekündigten Machbarkeitsstudien abzuwarten. Hinweis: In der Machbarkeitsstudie wird diese Strecke nicht untersucht
28	02.03.2021	1.4.3 Verkehrsbeziehungen zu benachbarten Regionen / Grenzüberschreitende ÖSPV-Angebote	Verbindung am Wochenende von Chemnitz nach Chomutov und zurück	nein		Ab 18.07.2020 ist die Linie 588 Chomutov – Marienberg in Betrieb gegangen
29	02.03.2021	4.5.6 Regionale Erschließungslinien / Saisonverkehr Cranzahl und Vejprty	Bärenstein hat mit Weipert eine gemeinsame Ortsmitte errichtet, und ist jetzt vom Bahnverkehr abgekoppelt.	nein		Auf dem elf Kilometer langen Streckenabschnitt Cranzahl und Vejprty bestellt der ZVMS gemeinsam mit dem tschechischen Kreis Usti nad Labem. Der ZVMS ist dabei auf deutscher Seite Besteller für den Abschnitt Cranzahl – Bärenstein. Das Angebot wird saisonal von April bis September bereitgestellt
30	02.03.2021		Chemnitzer Modell, wo die Züge nur noch bis Annaberg fahren, und die Verbindung von Cranzahl nach Oberwiesenthal außen vor ist	nein		Der Abschnitt Cranzahl - Oberwiesenthal hat eine schmalspurige Infrastruktur und ist für die Technik der CM nicht geeignet.

lfd. Nr.	Datum	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort
31	02.03.2021	3 Ziele und Leitbild / Standortfaktoren Region Chemnitz/ Zwickau	Touristik in der Welterberegion, und Chemnitz als angehende Kulturhauptstadt.	ja	<u>aufgenommen:</u> <u>Im Hinblick auf die Vorbereitungen der Kulturhauptstadt Chemnitz 2025 sollen konkrete Maßnahmen im Zuge der operativen Planung und im Rahmen der Möglichkeiten bestehender Verkehrsverträge geplant und umgesetzt werden.</u>	
32	20.03.2021	3 Ziele und Leitbild / Daseinsvorsorge	Im dargestellten Leitbild fehlen dies proaktiven Elemente mit dem Ziel die Region weiterzuentwickeln. Das sollten die Gesellschafter dem VMS ins Leitbild schreiben um so auch die innovativen Ideen zu fördern. --> dass mit einem attraktiven ÖPNV die Zukunft der Region weiterentwickelt wird und damit positive demographische Entwicklung der Region erzielt wird	Kenntnisnahme		unter Daseinsvorsorge behandelt: ...Der ÖPNV soll als die bessere Alternative zum motorisierten Individualverkehr im Verbundraum wahrgenommen werden. Unter Beachtung des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit sowie der Sicherung möglichst gleicher Lebensbedingungen aller Bürger soll der ÖPNV so geplant, organisiert und ausgestaltet werden, dass eine effiziente Leistungserstellung durch die Verkehrsunternehmen erreicht wird.
33	20.03.2021	3 Ziele und Leitbild / Standortfaktoren Region Chemnitz/ Zwickau	Als Ziel sollte aufgenommen werden, die Kulturhauptstadtregion 2025 mit einem dem Anlass angemessenen öffentlichen Verkehrsangebot zu erschließen	ja	<u>aufgenommen:</u> <u>Im Hinblick auf die Vorbereitungen der Kulturhauptstadt Chemnitz 2025 sollen konkrete Maßnahmen im Zuge der operativen Planung und im Rahmen der Möglichkeiten bestehender Verkehrsverträge geplant und umgesetzt werden.</u>	
34	20.03.2021	3 Ziele und Leitbild	Zielstellungen des sächs. ÖPNV Gestzes z.B. „Der Anteil des ÖPNV am motorisierten Verkehr in den Verdichtungsräumen sowie zwischen den Oberzentren ist zu erhöhen. Oder „Für den Freistaat Sachsen insgesamt ist unter dem Blickwinkel der EU-Erweiterung eine bessere Anbindung benachbarter Metropolregionen dringend erforderlich	nein		Ziele und Leitbild beinhaltet u.a.: ...koordinierte Weiterentwicklung und Ausgestaltung des ÖPNV auf Schiene und Straße im gesamten NVR und über dessen Grenzen hinaus voranzubringen. Kommentar: Die Anbindung an benachbarte Metropolregionen unterliegt der landesweiten Planung und wird im LEP festgeschrieben
35	20.03.2021	1.4.3 Egro Net	Wäre das in diesem Sinne, unter Beachtung des gemeinsam vermarkteten Tourismus und der Kulturhauptstadt 2025 nicht auch zu bedenken, wieder über die Einführungen von Direktverbindungen z.B. aus Zwickau nachzudenken (mit einem Taktknoten Aue wäre auch die Anbindung von Chemnitz gegeben).	Kenntnisnahme	<u>aufgenommen:</u> <u>Im Hinblick auf die Vorbereitungen der Kulturhauptstadt Chemnitz 2025 sollen konkrete Maßnahmen im Zuge der operativen Planung und im Rahmen der Möglichkeiten bestehender Verkehrsverträge geplant und umgesetzt werden.</u>	
36	20.03.2021	Tarif	im Zug des Ausbaues der CB Strecken und damit dem Entfall der RB Linien auch im Sinne des genannten Zieles „Intermodalität“ eine überregional durchgehenden Tarifierung beibehalten werden muss -->durchgehende Tarifierung (Anwendung des kompletten BB DB - C Tarif mit BahnCard	Kenntnisnahme		
37	20.03.2021	Tarif	Entfernung Lößnitz – Zwönitz ist etwa vergleichbar mit der Lößnitz-Aue. Es gibt daher auch zahlreiche Verflechtungen zwischen Zwönitz und Lößnitz (z.B. Gymnasium). Daher ist es – gerade im Hinblick auf die geplante Einführung der CB Linie, wenig förderlich, wenn hier durch eine Tarifzongrenze eine künstliche Hürde geschaffen wird. Hier sollte es einen Überlappungsbereich geben, der diese Relation wie eine Tarifzone behandelt	Kenntnisnahme		
38	20.03.2021		sollte bei Bedarf überlegt werden, die S5x (als Expresslinie) im städtischen Raum mit erhöhtem Verkehrsangebot weiter als „Bummellinie“ verkehren muss	Kenntnisnahme		
39	20.03.2021	4.3.1.4 Optionen Regio-Netz – PlusBus- und TaktBus-Linie	Frage, ob die PlusBus Linie 383 wirklich mittel- und langfristig die geeignete Lösung ist. --> stattdessen konsequente Beschleunigung der Bahnverkehre + Ausrichtung der Busverkehre auf Bahn mit Bussen weitere Angebote in Ost West Richtung schaffen (Z.B die angesprochen Prüfung Plus Bus Aue – Eibenstock, dann jedoch weiter bis in Vogtland). --> Erz Derzeit ist auch die Anbindung des Geyreischen Waldes / Greifensteine mangelhaft. --> Erz Busverbindung Aue – Stollberg mit zusätzlicher Funktion der Anbindung von Lößnitz stärken (zustimmung zum Prüfauftrag)			betrifft tlw Erzgebirgskreis

lfd. Nr.	Datum	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort
40	20.03.2021	4.3.5 Verbindungsqualität	Lößnitz erreicht weder Chemnitz noch Zwickau mit dem aktuellen und zukünftig geplanten ÖPV in höchstens 1 Std. -->innovative Konzepte betrachten und auch gezielt nach Fördermöglichkeiten schauen -->Möglichkeiten zur Fahrzeitreduzierung Aue – Chemnitz eruieren und umsetzen -->bewerten, ob eine Begradigung der Strecke (ggf. mit moderne Ansätzen oder unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der BOStrab) bspw zwischen Lößnitz und Zwönitz sinnvoll machbar ist	Kenntnisnahme		
41	20.03.2021	4.5.2 Chemnitzer Modell – Innovation, Investition, Wettbewerb	nicht nachvollziehbar, dass das Chemnitzer Modell (bereits jetzt) schnelle Verbindungen schafft. (lt. 4.5.2) Auf erwähnten Relation schafft das Chemnitzer Modell "verlangsamte" Verbindungen. --> Überlegenswert wäre hier z.B. ein Bedienkonzept mit einer überall haltenden C-Linie und einer zusätzlichen schnellen Linie mit Halt nur auf ausgewählten Stationen (ggf. Entfall Führung durch Chemnitzer Innenstadt).	Kenntnisnahme		Derzeitige Textpassage unter 4.5.2 im 1.Absatz: Dieses integrierte Verkehrssystem stellt eines der wichtigsten ÖPNV-Projekte im Freistaat Sachsen dar und ermöglicht schnelle und direkte Verbindungen zwischen den Mittelzentren in der Region und der Großstadt Chemnitz.
	20.03.2021	Langfriststrategie:	Um der Siedlungsstruktur entsprechend ein attraktives Verkehrssystem anzubieten, die Frage ob auch betrachtet wurde, ob eine Verbindung der KBS 524 (z.B. Zwönitz) zur CB in Stollberg mit Anbindung des Industriegebiets Stollberg mit innovativen Ansätzen eine Untersuchung Wert ist. Dies macht natürlich mit in Verbindung mit einer Beschleunigung der KBS 524 zwischen Lößnitz (bspw. Dittersdorf) und Zwönitz eher Sinn.	Kenntnisnahme		
	20.03.2021	Fernverkehr	Verbesserung des Status Quo und eine geeignete Anbindung bis spätestens zum Kulturhauptstadtjahr 2025 festgehalten werden.	ja	<u>Text ergänzt:</u> Zur Disposition steht aktuell wieder eine Direktverbindung von Chemnitz nach Berlin. Der Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) bereitet derzeit eine europaweite Ausschreibung für eine "fernverkehrstaugliche" und umsteigefreie Direktverbindung zwischen Chemnitz und Berlin ab Sommer 2022 vor. Demnach sollen zwei Fahrtenpaare von Chemnitz Richtung Berlin fahren. Vorgesehen ist, dass die Finanzierung durch den Freistaat Sachsen erfolgt. Der VMS wäre für den Verkehr in seinem Gebiet zuständig.	
	20.03.2021	Fernverkehr	Im NVP erläutern, warum der SPV Taktknoten Aue im aktuellen Gutachterentwurf zum D-Takt entfallen ist.	nein		Gutachterentwurf nicht in Verantwortung des VMS
	20.03.2021	Fernverkehr	Beschleunigung Aue – Zwickau um lediglich wenige Minuten erforderlich um eine schlanke Anbindung des Taktknotens Zwickau und Beibehaltung eines Taktknotens Aue zu ermöglichen. Silberberg mit seinen etwa 70.000 Einwohnern bietet das Potential, eine Expressanbindung zu erhalten. So könnten bspw. Fahrten derS5x oder der MDV bis Aue verlängert werden, wenn der Abschnitt im Rahmen der Elektrifizierungsoffensive elektrifiziert würde.	nein		Schnellbus ab Aue Anschluss nach Leipzig über zwickau mit RB 95