

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
1	01.09.2020	Kap. 6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehre: Mittweida	Protokoll OR 16.7.20: Wie schon besprochen wünscht der Ortschaftsrat Frankenau/Thalheim eine Anbindung an den Stadtverkehr bis nach Thalheim (nach Möglichkeit im Stundentakt 5.00-19.00 Uhr) Protokoll OR 11.6.20: Betreffend der Aussage des OBM in der letzten Stadtratssitzung am 28.05.20 zur Beteiligung der Ortsteile am neuen ÖPNV-Konzept des Landkreises ab dem Jahr 2021 berät sich der Ortschaftsrat F/T , und kommt zum Ergebnis , den Anschluss der Ortsteile Frankenau und Thalheim an den Stadtverkehr zu prüfen.	Kenntnisnahme		Im Text wird auf die Situation und auf eine Abwägung einer Überplanung des Stadtverkehrs Mittweida eingegangen
2	01.09.2020	Kap. 6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehre: Mittweida	Erweiterung Stadtverkehr Mittweida: Anfahrt von Haltestellen in Tanneberg (Fleischerei Scharf, Pension Hammer)	Kenntnisnahme		Im Text wird auf die Situation und auf eine Abwägung einer Überplanung des Stadtverkehrs Mittweida eingegangen
3	01.09.2020	Kap. 6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehre: Mittweida	Anpassung Abfahrtszeiten Stadtverkehr Mittweida zur Schülerbeförderung für Tanneberg und Lauenhain	Kenntnisnahme		Im Text wird auf die Situation und auf eine Abwägung einer Überplanung des Stadtverkehrs Mittweida eingegangen
4	01.09.2020	Kap. 6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehre: Mittweida	Wunsch nach einer besseren Vertaktung der Angebote, Verbesserung der Anschlüsse zum SPNV am Bahnhof Mittweida	Kenntnisnahme		Im Text wird auf die Situation und auf eine Abwägung einer Überplanung des Stadtverkehrs Mittweida eingegangen
5	26.10.2020	Kap. 6.2.7 Rahmenplanung Schülerbeförderung; dritter Absatz, zweiter Satz	statt "Ziel soll zudem eine Abstimmung der Stunden- und Fahrpläne sein." --> folgender Satz: „Ziel muss für die Erstellung der Stundenpläne die Beachtung bestehender Verkehrsangebote und Fahrpläne sein.“	ja	<u>geändert:</u> „Ziel muss für die Erstellung der Stundenpläne die Beachtung bestehender Verkehrsangebote und Fahrpläne sein.“	
6	26.10.2020	Kap. 6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehre: Mittweida; 1. Absatz, letzter Satz	im letzten Satz das voraussichtliche Fertigstellungsdatum 2022 ergänzen	ja	<u>ergänzt:</u> "Mit Fertigstellung des Ausbaus der Rochlitzer Straße (<u>voraussichtlich 2023</u>) erfolgt eine Überplanung des Stadtverkehrs Mittweida."	
7	26.10.2020	Kap 6.2.2 Regionetz - TaktBus-Linien; Linien 638	zur Linie 638: „ ... der überwiegende Einsatz von Kleinbussen ist dabei weiterhin sinnvoll.“	ja	<u>geändert:</u> "Der <u>überwiegende</u> Einsatz von Kleinbussen ist <u>dabei weiterhin</u> in der Pilotphase sinnvoll."	
8	26.10.2020	Kap 2.7.1 Nachfrage Regionalverkehr	Zu 2.7.1. zweiter Absatz für die Fahrgastzahl sollte die statistische Hochrechnung aus den Verkäufen und der statistischen Nutzungshäufigkeit weiter verwendet werden (nicht die AFZS-Zahlen) 13,1 Mio. Fahrgäste	ja	<u>ca. 13 Mio P und Stagnation</u>	wie bisher unveränderte statistische Grundlage um einen Vergleich herstellen zu können
9	26.10.2020	Kap 1.3 Studenten; Letzter Absatz	Seite 17 ganz unten: Kooperation erläutern --> mit Hochschule/VMS/...	ja	<u>Absatz ergänzt:</u> "Für Studenten der TU Chemnitz und der Westsächsischen Hochschule Zwickau gibt es ein <u>verbundweites Semesterticket mit gleichzeitiger Gültigkeit als SPNV-Semesterticket in Sachsen. Für die Studenten der TU Freiberg und der Hochschule Mittweida gibt es bisher keine Semestertickets. Dies sollte im Rahmen der Tariffortschreibung im Verbundgebiet geprüft werden.</u> "	
10	28.10.2020	Kap. 6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehre: Döbeln	Anbindung des neuen touristischen Ausflugsziels Karls Erlebnis-Dorf ab vsl. Sommer 2022 an das Netz des Döbelner Stadtverkehrs	ja	<u>Absatz ergänzt:</u> "Mit der <u>potenziellen Inbetriebnahme eines touristischen Ausflugsziels Karls Erlebnis-Dorf am Stadtrand von Döbeln ergibt sich eine Andienung des erschlossenen Areals durch den öffentlichen Nahverkehr. Der bereits gut ausgebaute Döbelner Stadtverkehr kann durch die Einbindung der ÖPNV-Schnittstellen die sich ergebende Beförderungsnotwendigkeit abdecken und gezielt ausgebaut werden.</u> "	
11	10.12.2020	-	Keine Änderungen		Keine Änderungen	
12	19.10.2020	Kap 6.3.2 Ausnahmenfestlegungen nach § 8 Abs. 3 PBefG, letzter Absatz	Unbenommen davon ist der barrierefreie Ausbau von Haltestellen, die der Schülerbeförderung dienen. Für diese kann unabhängig von der Haltestellenzuwegung ein Ausbaubedarf bestehen, um Sicherheitserfordernisse zu erfüllen. Wurde hierfür ein Ausbaubedarf erkannt ist dieser gleichzeitig mit der Zielstellung Barrierefreiheit umzusetzen, unabhängig von einer bereits vorhandenen barrierefreien Zuwegung.	ja	Absatz übernommen	
13	19.10.2020	7.4 Herstellung Barrierefreiheit – Haltestelleninfrastruktur; 2.Absatz	1.500 Haltestellen	nein		VMS verfügt hierfür über keine genaueren Angaben
14		0.1.1 Allgemeine Vorgaben mit Relevanz für die ÖPNV-Planung; 5.Absatz	Darüber hinaus ist der Erhalt der Ausgleichs- und Ergänzungswirkung des Landkreises für den anliegenden Verdichtungsraum Chemnitz/ Zwickau zu berücksichtigen .	Kenntnisnahme		
15		0.1.2 Vorgaben der Regionalplanung zur Nahverkehrsplanung; letzter Absatz	Zentrale Orte sind zu Ziel- und Verknüpfungspunkten des ÖPNV zu entwickeln .	nein		Ist Ziel der Regionalplanung – dieses wird hier wertfrei zitiert
16		1.1 Raumstruktur, Zentrale Orte und räumliche Verflechtungen; 6.Absatz	Nur 11 % des Landkreises Mittelsachsen wurden im LEP 2013 als Verdichtungsraum kategorisiert.	nein		Genau genommen 11,2 %, ändert aber nichts an der generellen Aussage, Abb. 1 bestätigt das auch (es geht im Text um den Flächenanteil)
17		1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur; Abbildung 3 Gemeindekonkrete Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Mittelsachsen 2013 - 2018 und Anlage 2 Raumstrukturdaten	Abbildung 3: Gemeindekonkrete Bevölkerungsentwicklung ... Zahlen Lichtenau evtl nochmal anschauen. Erwartete Abweichung liegt vmtl am Stichtag	nein		legt man den Stichtag ein Jahr später sind es immer noch -2,5%, der Stichtag gilt einheitlich für alle Gemeinden --> keine Änderung
18		1.3 Schüler und Schulstandorte, Studenten	Anzahl Berufsschüler wird hinterfragt. Liegt evtl am Stichtag	nein		Zahlen entsprechen der amtl. Statistik --> keine Änderung
19		2.7.1 Nachfrage Regionalverkehr; 2.Absatz	In 2018 wurden im Landkreis 8,2 Mio . Personen befördert	ja	siehe auch lfd Nr 8 ca 13 Mio P und Stagnation	wie bisher unveränderte statistische Grundlage um Vergleich herstellen zu können

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
20	12.11.2020	6.2.2 Regio-Netz	Dem Regio-Netz werden 9-6 TaktBus-Linien zugeordnet	ja	Korrektur, richtig sind 6 TaktBus-Linien	
21	04.01.2021	-	Keine Änderungen	Kenntnisnahme	Keine Änderungen	
22	12.01.2021	Kap. 2.3 Verkehrsunternehmen / Tabelle 8: Verkehrsunternehmen mit Leistungen im Landkreis Mittelsachsen / S. 27	RVE und Linie 400 erwähnt	Kenntnisnahme		
23	26.01.2021	Kap. 6.2.2 Rahmenplanung ÖPNV / Regio-Netz / S. 52	Nach Prüfung der die Flächengemeinde Wechselburg mit ihren 12 Ortsteilen mittel- und unmittelbar betreffenden Unterlagen bekräftigen wir unser Bekenntnis zu einem zukunftssicheren, modernen und jederzeit verlässlichen Öffentlichen Personennahverkehr. Aus Sicht unserer Gemeinde ist es insbesondere wichtig, dass die hier bestehenden Buslinien und deren Taktungen beibehalten, gfs. ausgebaut und auch künftig nicht reduziert werden.	Kenntnisnahme		
24	25.01.2021	Kap. 1.1 Raumstruktur, zentrale Orte und räumliche Verflechtungen - Abbildung 1: Raumstrukturelle Gliederung und Zentrale Orte / S. 12	Grundsätzlich ist das Wort „Fremdenverkehr“ nicht mehr gebräuchlich, hier sollten in der Tabelle und folgend im Text die Formulierungen Tourismus (T) und/oder Tagestourismus (TT) genutzt werden! Aus der Aufnahme von TT , würde sich die Bedeutung des ÖPNV in seiner Bedeutung /Nutzung für die Fortbewegung Gäste und Einwohner in der Region besser darstellen! T – TT, sollte in Freiberg / Augustsburg / Oederan / Halsbrücke / Rechenberg-Bienenmühle / Neuhausen / Frauenstein / Dorfchemnitz dargestellt sein.	nein		Tabelle Anlage 2 "Raumstrukturdaten" und Abbildung 1 "Raumstrukturelle Gliederung und Zentrale Orte" im Text basieren auf den gültigen Regionalverkehrsplänen
25	27.01.2021	Kap. 6.2.5 Rahmenplanung ÖPNV / Sonstige Prüfaufträge/Vorhaben / S. 56	Grundsätzlich sollte der touristische Verkehr einen höheren Stellenwert innerhalb des ÖPNV, über entsprechende Angebote – Marketing und erzegebirgsweite / 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: Ergänzt unter 4.3.7 Kommunikation/ Information <u>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.</u> <u>Initiativen der Tourismusverbände und Kommunen sollen unterstützt werden.</u> <u>- Die Kommunikation der ÖPNV-Aufgabenträger und der Tourismusverbände soll zur Abstimmung von Aktivitäten und Verantwortlichkeiten weiter verbessert werden.</u> <u>- Schulungen zu Fahrplan- und Tarifinformationen</u> <u>- Verbesserung der Verlinkung zu Fahrplanauskunft etc. aller touristischen Auskunftsstellen</u> <u>- Prüfung zur Nutzung vorhandener Gästekarten im ÖSPV</u> <u>- Entwicklung von touristisch geprägten ÖPNV – Angeboten (z.B. Wander-, Ski- Kammbus)</u> <u>- Erschließung der Sächsisch-böhmischen Silberstrasse als Leiproduct der Welterbe Region</u>	Aufnahme in Teil A
26	27.01.2021	Kap. 6.2.5 Rahmenplanung ÖPNV / Sonstige Prüfaufträge/Vorhaben / S. 56	1. Kommunikation Die Kommunikation beider Verbände VMS/TVE sollte zur Abstimmung von Aktivitäten und Verantwortlichkeiten weiter verbessert werden. Jährlich sollten dazu 2 sach- /f achbezogene Beratungen / Gedankenaustausche mit Aufgaben-Festlegung stattfinden.	ja tlw.	<u>- Verbesserung der Verlinkung zu Fahrplanauskunft etc. aller touristischen Auskunftsstellen</u> <u>- Prüfung zur Nutzung vorhandener Gästekarten im ÖSPV</u> <u>- Entwicklung von touristisch geprägten ÖPNV – Angeboten (z.B. Wander-, Ski- Kammbus)</u> <u>- Erschließung der Sächsisch-böhmischen Silberstrasse als Leiproduct der Welterbe Region</u>	Aufnahme in Teil A
27	27.01.2021	Kap. 6.2.5 Rahmenplanung ÖPNV / Sonstige Prüfaufträge/Vorhaben / S. 56	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!)	ja tlw.	<u>Der VMS entwickelt aktuell ein Pilotphase zur Erweiterung von Kurkarten um die lokale ÖPNV-Nutzung in verschiedenen Gemeinden mit entsprechendem Angebot.</u>	Aufnahme in Teil A
28	27.01.2021	Kap. 6.2.5 Rahmenplanung ÖPNV / Sonstige Prüfaufträge/Vorhaben / S. 56	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!	ja tlw.		Aufnahme in Teil A
29	27.01.2021	Kap. 6.2.5 Rahmenplanung ÖPNV / Sonstige Prüfaufträge/Vorhaben / S. 56	3. Touristische Verkehrskonferenz TV Erzgebirge und VMS, sollten jeweils 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.	ja tlw.		Aufnahme in Teil A (unter Punkt 1)
30	27.01.2021	Kap. 6.2.5 Rahmenplanung ÖPNV / Sonstige Prüfaufträge/Vorhaben / S. 56	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.	ja tlw.		Aufnahme in Teil A
31	27.01.2021	Kap. 6.2.5 Rahmenplanung ÖPNV / Sonstige Prüfaufträge/Vorhaben / S. 56	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 Touristinformatio, alle Arten touristischer Leistungsträger und deren Gäste / Besucher erreichen! Hier könnte auch die vom TVE geplante Neuausrichtung der „Sächsisch-böhmischen Silberstrasse“, als das touristische Leiproduct der Welterbe Region Erzgebirge/Krusnohory, eine interessante Angebotsrolle spielen!	ja tlw.		Aufnahme in Teil A
32	27.01.2021	Kap. 6.2.5 Rahmenplanung ÖPNV / Sonstige Prüfaufträge/Vorhaben / S. 56	6. Lückenschluss ÖSPV „Freiberger Eisenbahn“ Holzhau-Moldava Auf der Grundlage des Beratungsstandes und der deutsch-tschechischen Vorgespräche, gehen wir davon aus, dass der geplante Lückenschluss (2021-2025), die Gesamtlinie touristisch und in den Nutzungszahlen aufwerten wird!	Kenntnisnahme		Aufnahme in Teil A (unter Punkt 5)

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/Kennntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
33	27.01.2021	Kap. 6.2.5 Rahmenplanung ÖPNV / Sonstige Prüfaufträge/Vorhaben / S. 56	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).	ja tlw.		Aufnahme in Teil A (unter Punkt 5)
34	27.01.2021	Kap. 6.2.5 Rahmenplanung ÖPNV / Sonstige Prüfaufträge/Vorhaben / S. 56	8. Rad-Anhänger Rad fahren und Mountainbiking im Erzgebirge gehört zu den Aktiv-touristischen Bereichen mit den höchsten Wachstumsraten im Übernachtungs- und tages-touristischen Bereich. Neue Angebote zu den Hochklassigen wie dem Stoneman Miriquidí 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. Mögliche Einstige in die Strecke: Dorfchemnitz/Blockhausen, Holzau, Seiffen, Frauenstein.	ja tlw.		Aufnahme in Teil A (unter Punkt 5)
35	02.02.2021		Keine Änderungen/ Einvernehmen	Kennntnisnahme		
36	02.02.2021	Kap 6.2.3 Ergänzungsnetz/ S. 52	Gemäß Entwurf des NVO soll die Einrichtung einer Buslinie geprüft werden, die die Stadt Freiberg über Döbeln mit Leipzig verbindet. Aus Sicht des Lk Leipzig wird angeregt, gemeinsam mit den betroffenen ÖSPV Aufgabenträgern im Rahmen der Prüfung eine Potentialabschätzung vorzunehmen.	Kennntnisnahme		im Text enthalten: Im Rahmen des Ergänzungsnetzes soll die Einrichtung einer Buslinie geprüft werden, welche die Stadt Freiberg über Döbeln mit Leipzig verbindet.
37	02.02.2021	Kap 6.2.5 Sonstige Prüfaufträge / Vorhaben/ "Übergangstarif nach Geithain" S. 55	Aus Sicht des Lk Leipzig wird für das Thema "Übergangstarif nach Geithain" vorgeschlagen, dass es dazu Abstimmungen zwischen den Verkehrsverbänden, den betroffenen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen geben muss. Eine Prüfung in nur eine Richtung soll aus Sicht des Lk Leipzig nicht erfolgen. Es stellt sich auch die Frage, ob bei Einführung des Schsentarifs dieses Einzelthema noch auf der Agenda stehen muss	ja	<u>1 Satz ergänzt: Dazu soll es Abstimmungen zwischen den Verbänden, den betroffenen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen geben sowie eine mögliche Einführung eines Sachsentarifs berücksichtigt werden.</u>	
38	03.02.2021	Kap. 6.2.3 Ergänzungsnetz, S. 52	Es soll die Einrichtung einer Buslinie in der Relation Freiberg – Döbeln – Leipzig geprüft werden. Wir begrüßen dieses Ziel, weisen aber darauf hin, dass in der Vergangenheit bereits entsprechende Verkehre angeboten wurden, welche nicht die erwarteten Nachfragepotenziale akquirieren konnten. Vor diesem Hintergrund regen wir an, in die Prüfung eine Potenzialabschätzung zu integrieren und gemeinsam mit den betroffenen ÖSPV- Aufgabenträgern hinsichtlich Erschließungswirkung, Reisezeiten etc. eine verbesserte Variante zu entwickeln.	Kennntnisnahme		im Text enthalten: Im Rahmen des Ergänzungsnetzes soll die Einrichtung einer Buslinie geprüft werden, welche die Stadt Freiberg über Döbeln mit Leipzig verbindet.
39	03.02.2021	Kap. 6.2.5 Sonstige Prüfaufträge/Vorhaben/ SPNV- Anbindung Rochlitz S. 55	Die Reaktivierung einer SPNV-Bedienung in der Relation Narsdorf – Rochlitz – Colditz – Großbothen wird unsererseits befürwortet. Hierbei sprechen wir uns analog des Entwurfs für die Gesamtrelation 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.	Kennntnisnahme		
40	03.02.2021	Kap. 6.2.5 Sonstige Prüfaufträge / Vorhaben, "Übergangstarif nach Geithain" S. 55	Die Prüfung eines Übergangstarifs im Bereich Geithain sollte u. E. nicht in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden, weil der Prüfauftrag mit dem in Vorbereitung befindlichen Sachsentarif obsolet ist. Aufgrund der laufenden Arbeiten zum Sachsentarif kann ein solcher Prüfauftrag auch nicht unterstützt werden.	ja	<u>1 Satz ergänzt (siehe auch lfd Nr 37): Dazu soll es Abstimmungen zwischen den Verbänden, den betroffenen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen geben sowie eine mögliche Einführung eines Sachsentarifs berücksichtigt werden.</u>	
41	03.02.2021	Kap. 6.2.5 Sonstige Prüfaufträge / Vorhaben, "Relation Döbeln - Mügeln" S. 55	Die Busrelation Mügeln – Döbeln ist im derzeitigen Stand der FinVO des Freistaats Sachsen zum PlusBus-/TaktBus-Netz als TaktBus-Linie 809 enthalten und findet sich ebenfalls optional im aktuell beschlossenen Nahverkehrsplan des Landkreises Nordsachsen. Für den Fall einer Umsetzung ist unter Abstimmung aller beteiligten Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ggf. eine paritätische Lösung zu favorisieren.	Kennntnisnahme		
42	08.02.2021		Die verbundübergreifende Zusammenarbeit und Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern sollte konstruktiv beibehalten werden.	Kennntnisnahme		
43	08.02.2021	6.2.5 Sonstige Prüfaufträge / Vorhaben Relation Rechenberg-Bienenmühle – Frauenstein – Dippoldiswalde	Im Teil B - Mittelsachsen wurde als Prüfauftrag die Etablierung der Buslinie Rechenberg-Bienenmühle - Dippoldiswalde (weiter mit Umstieg nach Dresden) aufgeführt. Diese Untersuchungen unterstützen wir im Zusammenhang mit Fahrplananpassungen bei der Linie 365 als TaktBus gern.	ja	<u>Satz ergänzt: Im Zusammenhang mit der Prüfung werden Maßnahmen zu Anpassungen im anschließenden Busnetz mit den beteiligten Aufgabenträgern abgestimmt.</u>	
44	08.02.2021		Verkehrsentwicklungsplan Freiberg Weitere Änderungen des Stadtverkehrsnetzes Freiberg sind im Planungszeitraum der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes bis 2025 nicht geplant. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sollte jedoch die Maßnahme X5 des Verkehrsentwicklungsplanes Freiberg, die einen direkten Anschluss des Stadtteiles Kleinwaltersdorf an den Stadtverkehr beinhaltet, berücksichtigt werden. Dadurch werden das Bedienungsangebot des Stadtteiles Kleinwaltersdorf weiter verbessert und Bedienungslücken beseitigt. Ein verbessertes Angebot kann auch zur Erhöhung der Verkehrsnachfrage führen	Kennntnisnahme		soll Inhalt der 5. Fortschreibung NVP ab 2026 werden
45	08.02.2021		Die Stadt Freiberg als Sitz des Landkreises Mittelsachsen begrüßt ausdrücklich die Einführung der PlusBus-Linie 750, die eine direkte Verbindung der Stadt Freiberg mit dem Mittelzentrum Döbeln und somit einer Außenstelle des Landkreises Mittelsachsen darstellt. Die geplante Einführung der Linie 747 Hainichen - Freiberg in Verbindung der Linie 677 Mittweida - Hainichen als TaktBus-Linie führt zur einer Verbesserung der Verbindung der bei den Mittelzentren Freiberg und Mittweida sowie der Anbindung der Außenstelle Mittweida an den Hauptsitz der Kreisverwaltung Mittelsachsen.	Kennntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
46	08.02.2021		Die geplante fahrbautechnologische Verknüpfung der Stadtbushaltestellen mit dem Regional- und S-Bahnverkehr am Bahnhof sowie die Verbesserung der Verknüpfung der Stadtbushaltestellen mit den Regionalbuslinien am Busbahnhof führen zu einer Verbesserung des Angebotes und somit zu einer Steigerung der Attraktivität des ÖPNV und werden befürwortet.	Kenntnisnahme		
47	08.02.2021	6.2.6 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung	Zur angeführten Prüfung der Verlegung des Busbahnhofs Freiberg in Verbindung mit einem zeitgemäßen Neubau in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof (Punkt 6.2.6, Seite 56) ist anzumerken, dass der Busbahnhof Freiberg in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben Freiberg GmbH mit Fördermitteln gebaut und 2009 fertig gestellt wurde. Die Zweckbindefrist für die Fördermittel beträgt 20 Jahre. Innerhalb des Planungszeitraumes der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes bis 2025 wird seitens der Stadt Freiberg keine Verlegung des Busbahnhofs in die Nähe des Bahnhofes in Erwägung gezogen. Eine Verknüpfung des ÖPNV mit dem SPNV ist durch die Rendezvous-Haltestelle am Bahnhof gegeben.	ja	<i>vorhandenen Text angepasst:</i> Für den Busbahnhof Freiberg soll <u>ist</u> eine Verlegung in Verbindung mit einem zeitgemäßen Neubau in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof geprüft werden <u>wünschenswert, wird vorerst aber nicht in Erwägung gezogen. Eine Verknüpfung des ÖPNV mit dem SPNV ist durch die Rendezvous-Haltestelle am Bahnhof gegeben und sollte aufgewertet und zielgerichtet verbessert werden.</u>	
48	08.02.2021	6.5 Infrastrukturmaßnahmen / Haltestelleninfrastruktur - Ausbaustandards	Standards zur Barrierefreiheit (Bordhöhen 16 cm und Anlegung von Haltestellen parallel zur Fahrbahn) werden in der Stadt Freiberg bei neuen Straßenbaumaßnahmen sowie bei Neubaumaßnahmen von Bushaltestellen, soweit baulich möglich, bereits berücksichtigt.	Kenntnisnahme		
49	08.02.2021	7.4 Herstellung Barrierefreiheit – Haltestelleninfrastruktur	Die Herstellung der Barrierefreiheit für die bestehenden Haltestelleninfrastruktur (durch den Baulastträger und somit durch die Stadt Freiberg ist, sofern baulich umsetzbar, nur bei Bereitstellung von ausreichenden Fördermitteln möglich. Wie bereits in den Planungsunterlagen dargestellt, sind für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen Kosten in Höhe von mindestens 25.000 EUR zu erwarten. Die Barrierefreiheit des ÖPNV bei den Fahrzeugen und der Haltestelleninfrastruktur ist sicherlich wichtig. Auf Grund der damit verbundenen hohen Kosten jedoch nur schrittweise möglich. Zur Umsetzung der barrierefreien Haltestelleninfrastruktur ist deshalb, wie in der Fortschreibung dargestellt, eine Priorisierung der Haltestellen mit Angaben zum geschätzten Kostenvolumen für den barrierefreien Umbau in Abstimmung mit den betroffenen Baulastträgern erforderlich. Erst nach Vorliegen einer mit Kosten unteretzten Prioritätenliste zum barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur und zur Verfügung stehender Finanzhilfen ist unter Berücksichtigung der Haushaltssituation der Stadt Freiberg ein sukzessiver barrierefreier Ausbau der Haltestellen durch die Stadt Freiberg möglich.	Kenntnisnahme		
50	15.02.2021	2.5.1 Regionalverkehr/Angebot Tabelle 10	könnten Sie mir bitte die Ziffer 26 an Penig erklären. Ändert sich an dem Linienverlauf /den bedienten Haltestellen etwas?	ja	Fehler bei Linie 629 "Geithain – Rochlitz – Narsdorf – Penig (Fußnote 26): muss neu 30 sein und beinhaltet "Abschnitt Geithain – Rochlitz in Kombination mit Linie 628 – 60-min-Takt" --> Fußnote korrigiert	
51	15.02.2021	Kap. 6.2 .1 Netzhierarchien/ Anlage 13	Linienetzanbindung Bad Gebersbach: Neben dem vorhandenen Streckennetz besteht seitens der Bevölkerung gesteigerter Bedarf an einer Anbindung des Bade im OT Gebersbach, vor allem in der Freibadsaison. Hier wäre zu prüfen, ob die Linie 923 dahingehend erweitert werden kann oder geeignete Alternativen bestehen. Zeiten erhöhter Frequentierung liegen in diesem Zeitraum hauptsächlich nach Feierabend und an den Wochenenden sowie während der Schulferien.	Kenntnisnahme		Die Fahrplanung ist "Tagesgeschäft" und unterliegt einer Einzelfallprüfung und bedarf der finanziellen Beteiligung
52	15.02.2021	Kap. 6.2 .1 Netzhierarchien/ Anlage 13	Linienetzanbindung Wirtschaftsstandort OT Meinsberg: Aufgrund der im OT Meinsberg ansässigen Forschungs- und Produktionseinrichtungen "Kurt-Schwabe-Institut für Mess- und Sensortechnik Meinsberg e.V." und "Sensortechnik Meinsberg" besteht seitens der Beschäftigten großes Interesse an einer Anbindung an das bestehende Buslinienetz.	Kenntnisnahme		Die Fahrplanung ist "Tagesgeschäft" und unterliegt einer Einzelfallprüfung und bedarf der finanziellen Beteiligung
53	15.02.2021	6.2.6 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung	Verknüpfungspunkt Bahnhof Waldheim: Ziel sollte sein, zur Gewähr praktikabler Umsteigezeiten und Anschlussverbindungen eine gesteigerte Optimierung der Bahn/Bus-Verknüpfung anzustreben. Dazu gehört auch die Schaffung der Barrierefreiheit zum Erreichen der Gleisanlagen. Der Zugang ist momentan ausschließlich per Treppe möglich.	ja		im 4 Absatz 6.2.6 enthalten: An den Verknüpfungspunkten Mittweida Bf., Waldheim Bf., Döbeln Bf. und Leisnig Bf. sind infrastrukturelle Verbesserungen und Ausbauten erforderlich, um zum einen die Befahrbarkeit und zum anderen eine komfortable und barrierefreie Übergangsmöglichkeit für die Fahrgäste erreichen zu können im Teil A Tab 19 Liste des barrierefreien Ausbaus: Waldheim berücksichtigt
54	24.02.2021	6.2.6 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung / Tabelle 23	Tabelle auf S. 58 (Teil B III) wird am Verknüpfungspunkt Nossen, Markt die veraltete Linienbezeichnung 334 anstelle der aktuellen Linienbezeichnung 425 aufgeführt. Wir bitten dies anzupassen. In der Tabelle auf Seite 40 sind die korrekten Linienbezeichnungen bereits eingetragen: ansonsten keine Einwände	ja	korrigiert	
55	25.02.2021	Anlage 8: Karte: Ausgewiesene ÖPNV-relevante Standorte und Einrichtungen	Korrekturen der Erholungsorte in der Grafik; Quelle Revosax Anlage Liste 2 (Stand11.09.2019)	ja	ergänzt in Grafik Anlage 8: Friedbach (Sayda) gelöscht in Grafik Anlage 8: Neuhausen Rechenberg-Bienenmühle	
56	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-1 bis B-V).	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
57	25.02.2021		Vor dem Hintergrund der angestrebten Laufzeit der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau 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.
58	25.02.2021	0.1.2 Vorgaben der Regionalplanung zur Nahverkehrsplanung	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. Analog dazu erfolgt in den fünf Teilplänen B-I bis B-V jeweils unter Kap. 0.1.2 ... Hier ist es aus Sicht des Planungsverbandes zwingend erforderlich, eine Kennzeichnung der Art der Festlegung (Ziel oder Grundsatz) und eine genaue Zuordnung zu den einschlägigen gültigen Regionalplänen vorzunehmen.	ja	Quellen benannt	
59	25.02.2021	1.1 Raumstrukturanalyse / Abb. 1 Raumstrukturelle Gliederung und Zentrale Orte	Es erfolgt zudem der Hinweis, dass nach Abwägung der im Auslegungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen zum Kapitel 1.3 "Zentrale Orte" des Entwurfs des Regionalplanes Region Chemnitz die Gemeinde Eppendorf (Landkreis Mittelsachsen) neu als Grundzentrum festgelegt wurde (Beschluss in der 20. Planungsausschusssitzung am 1. November 2016)	tlw.	<u>Fußnote bei Abb 1 ergänzt:</u> <u>Hinweis: nach Abwägung der im Auslegungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen zum Kapitel 1.3 "Zentrale Orte" des Entwurfs des Regionalplanes Region Chemnitz wurde die Gemeinde Eppendorf neu als Grundzentrum festgelegt (Beschluss in der 20. Planungsausschusssitzung am 1. November 2016)</u>	weitere Einarbeitung erfolgt nicht, da der RP Region Chemnitz erst in der Entwurfsfassung vorliegt
60	25.02.2021	Anlage 2 Raumstruktur	bedingt durch Handhabung Borstendorf im Erzgebirgskreis	ja	Anlage 2 Raumstruktur bei Döbeln, Stadt ein * Verweis "Mochau seit 1.1.2016 eingemeindet (Altgemeinde Mochau = ländlicher Raum)	
61	25.02.2021	1.2.Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur/ Siedlungsstruktur/ / Abb 2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur im LK Mittelsachsen 2018	Die Farbe der Kreissegmente "Ländlicher Raum" entspricht nicht der Darstellung in der Legende.	ja	Farbe korrigiert	
62	25.02.2021	Anlage 3 Karte Schulstandorte Anlage 4 Schulen und Schülerzahlen Anlage 8 Karte ÖPNV-relevante Standorte	Quellenangaben fehlen Anlage 3 Schulsatndorte Landkreis Mittelsachsen fehlen die Beruflichen Schulzentren/Berufsschulen	ja	Quellenangaben in den 3 Anlagen ergänzt in Karte Schulstandorte Berufsschulen ergänzt	
63	25.02.2021	Anlage 8 Karte ÖPNV-relevante Standorte	Kur- und Erholungsorte in der Karte Anlage 8 fehlerhaft	ja	<u>korrigiert (siehe auch lfd Nr 55)</u> in Legende aus "Klinik" neu "Reha-Einrichtungen" wie im Text regional und überregionale Tourismusstandorte in Anlehnung an RPs ergänzt	
64	25.02.2021	0.1 Ziele der Raumordnung / erster Absatz / S.7	Der Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge 2008 gilt für das Gebiet der Altkreise Freiberg und Mittweida und nicht, wie dargestellt, für den Altkreis Döbeln	ja	Textpassage korrigiert: Somit gilt aktuell für den Landkreis Mittelsachsen bestehend aus den Altkreisen Freiberg <u>und</u> Mittweida <u>und</u> Döbeln der Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge 2008 und für das Gebiet des Altkreises Döbeln der Regionalplan Westsachsen 2008	
65	26.02.2021	6.2.5 „Sonstige Prüfaufträge/Vorhaben“ / Relation Rechenberg-Bienenmühle – Frauenstein – Dippoldiswalde / S56	Hierzu wüssten wir gern, wann diese Prüfung erfolgen wird und wann mit einer eventuellen Umsetzung (Einrichtung) dieser Busverbindung zu rechnen wäre	nein		Ein zeitlicher Plan kann nicht vorgelegt werden, da die Abstimmungen und Umsetzungen auch von der Finanzierung durch die beteiligten AT und dem FS Sachsen bestimmt wird.
66	01.03.2021	Rahmenplanung Anlage 13 Zielnetzhierarchisierung	Anregung, den Ortsteil Breitenborn in die Linie 661 Lunzenau – Narsdorf – Rochlitz und zurück mit aufzunehmen. Die Errichtung der Haltestelle wäre am Gemeindezentrum möglich	ja	in Anlage 13 Zielnetzhierarchisierung Linie 661 Maßnahme ergänzt: <u>prüfen ob Fahrten über Breitenborn möglich sind</u> <u>Erschließung Breitenborn</u> <u>Es soll geprüft werden, ob der Ortsteil Breitenborn in die reguläre Linie 661 Lunzenau - Rochlitz integriert und damit eine bessere Anbindung an die Kernstadt Rochlitz erreicht werden kann. Es soll eine Aufwertung des ländlichen Raums ermöglicht werden</u>	Breitenborn gehört zu den Ortsteilen, die gerade noch so lt. NVP 2016 (1.000 m Ergänzungsnetz) erschlossen sind, aber sehr weite Fußwege haben.
67	02.03.2021	6 Rahmenplanung	mehr Angebote für den touristischen Verkehr integrieren	nein		Forderung zu allgemein formuliert
68	03.03.2021	6.2.5 Sonstige Prüfaufträge	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 regen an, die Aussagen zur Relation Döbeln – Mügeln wie folgt zu ergänzen: „Hierbei sollte insbesondere die Erschließung mit flexiblen Verkehrsformen geprüft werden“	ja	<u>unter Relation Döbeln - Mügeln ergänzt:</u> <u>„Hierbei sollte insbesondere die Erschließung mit flexiblen Verkehrsformen geprüft werden“</u>	
69	03.03.2021	7.3 Investitionen	"im Hinblick auf den NVP bitte die Nr. 7.3 Investitionen (Seite 63) prüfen. In diesem wird der Erzgebirgskreis benannt. "	ja	<u>2. Satz 7.3 ERZ in MSN geändert:</u> <u>"Von Interesse für den Kreis Mittelsachsen ist hierbei die Möglichkeit der bis 2030 befristeten Förderung von Bau und Ausbau von Umsteigeanlagen zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr in kommunaler Baulast."</u>	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
70	02.03.2021		Stadtteile Oberreichenbach, Langenau, Himmelsfürst und Gränitz sollen besser an den ÖPNV angeschlossen werden Teilung der Stadtbuslinie G ab Linda in zwei Ringe: 1. Ring: Linda - Oberschöna und zurück nach St. Michaelis (wie Bestand) 2. Ring: Linda - Oberreichenbach - zurück nach St. Michaelis i. V. m. einer Verlängerung der Linie 742 von Oberschöna bis Linda (Wendeschleife) als Verbindung nach Oberschöna, wenn die Linie G über Oberreichenbach weiterfährt. --> Einbeziehung des Bahnhofes in Frankenstein als Haltestelle der Linie 742 würde in diesem Zusammenhang gleichzeitig eine bessere Anbindung an den SPNV darstellen	ja	<i>unter 2.5.2 Stadtverkehr Freiberg / Brand-Erbisdorf ergänzt:</i> <u>Eine Optimierung der Stadtverkehrslinie G Brand-Erbisdorf – Oberschöna und der Linie 742 Oberschöna – Freiberg wird gegenwärtig geprüft.</u>	
71	02.03.2021		Neue Stadtbuslinie/Ringbuslinie - Anbindung der Stadtteile Langenau, Himmelsfürst und Gränitz an die Kernstadt probeweise als ALiTa Schüler und ältere Nutzergruppen in den Stadtteilen Langenau, Gränitz, Himmelsfürst und Oberreichenbach, sowie Ausbau Wohngebiet "Himmelfürster Str."	Kenntnisnahme		
72	02.03.2021		Schaffung neuer Buslinie Großhartmannsdorf - Oederan (Bahnhof) über Gränitz, Langenau, Oberreichenbach Verbindung zwischen Großhartmannsdorf an der B101 (weiterführend in den Erzgebirgskreis) und dem SPNV in Oederan, dafür 726 Freiberg - Brand-Erbisdorf - Langenau - Kleinwaltersdorf (Kleinhartmannsdorf d.R.) - Eppendorf kürzen	Kenntnisnahme		
73	02.03.2021		Anbindung des Industriegebietes Nord (Erzstraße) an die Stadtbuslinien Fund G durch Schaffung und Bedienung von zwei Bushaltestellen im Bereich der Erzstraße. Die derzeitige Haltestelle "Bescheret Glück" verfügt über keinen straßenbegleitenden Gehweg, was aufgrund ihrer Lage an der Bundesstraße ein erhöhtes Sicherheitsrisiko darstellt. Um die Sicherheit und Attraktivität für Nutzer zu verbessern, wird daher die Erschließung über die Erzstraße empfohlen	Kenntnisnahme		
74	02.03.2021		Ausbau und Modernisierung der Haltestelle Zuger Straße in Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr Zschopau Barrierefreier Ausbau vorhandener Bushaltestellen im Stadtgebiet	Kenntnisnahme		AT sind die jeweiligen Gebietskörperschaften
75	02.03.2021		die Beteiligung des Landkreises Mittelsachsen erfolgte in der Erstellungsphase des Entwurfes in gemeinsamen Abstimmungs-beratungen ständig, da der Landkreis hier selbst Verfahrensbeteiligter ist. Zuarbeiten von einzelnen Fachreferaten des Landkreises wurden bei der Erstellung des Entwurfes abgefordert und abgestimmt. Eine gesonderte Stellungnahme wird deshalb nicht abgegeben.	Kenntnisnahme		
76	04.03.2021	6.2 ÖSPV - Rahmenplanung	Die grenzüberschreitenden ÖPNV-Beziehungen sollten der weiteren Verflechtung Rechnung tragen. Die Zusammenarbeit mit den Regierungsbezirken in Usti n.L. und Karlovy Vary sollten dafür verstetigt und kontinuierlich gestaltet werden.	Kenntnisnahme		
77	03.03.2021	Anlage 10 und 13	Die aus Chemnitz in LK ausbrechende Linie 86 (vormals Linie 83) verkehrt seit Abschluss der Baumaßnahmen in Euba (Breitbandausbau) wieder entsprechend Stadtratsbeschluss B-002/2016 im 30-Min-Takt zwischen Chemnitz, Gablenzplatz und Euba, Wendeanlage und weiter im 60-MinutenTakt nach Niederwiesa und erhält damit wieder seine alte Liniennummer 83.	ja	<i>Anlage 10 Angebot: Linie 86 Fußnote ergänzt:</i> *1) Linie 86 verkehrt seit Abschluss der Baumaßnahmen 12/2020 in Euba wieder im 30-Min-Takt zwischen Chemnitz, Gablenzplatz und Euba, Wendeanlage und weiter im 60-MinutenTakt nach Niederwiesa erhält damit wieder seine alte Liniennummer 83. <i>Anlage 13 Zielnetzplanung: Linie 86 zur 83 gemacht und Fußnote ergänzt.</i> *2) Fahrplan 19/20 als Linie 86	
78	09.03.2021	Anlage 13 und 6.2.5 Sonstige Prüfaufträge	Linie 650 bindet voraussichtlich ab 6. September 2021 neu das Gewerbegebiet in Hartmannsdorf an,	ja	<i>Anlage 13 Zielnetzplanung: Linie 650 Maßnahmen ergänzt: und Erschließung des GG Hartmannsdorf</i> <i>ergänzt unter 6.2.5 Sonstige Prüfaufträge:</i> <u>Anbindung Nordraum Chemnitz</u> <u>Im Zuge des Ausbaus des Chemnitzer Modells nach Lombach-Oberfrohe und der damit einhergehenden besseren Erschließung des an die Stadt Chemnitz im Norden anschließenden Bereichs werden die Linien 650 und 657 hinsichtlich der Erschließung sowie Verbindung der Gewerbegebiete Hartmannsdorf und Mühlau – geprüft. Für die zukünftige Straßenbahn bis Chemnitz-Center soll eine Verknüpfungsstelle der Linie 650 zur Straßenbahn mit geplant und umgesetzt werden.</u>	

Ifd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
79	09.03.2021	2.5.1 Regionalverkehr /Tabelle 10: Buslinien mit Taktverkehr 2.6 Verknüpfungspunkte /Tab 19 Verknüpfungspunkte mit verkehrenden Linien 6.1.1 Regio-Netz - PlusBus-Linien / Tab 22 PlusBus-Linien im Landkreis Mittelsachsen 6.2.6 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung / Tab 23 Anlage 10 Anlage 13	Plus Bus-Linie 657 Mittweida - 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	Tabelle 10 und 19 Linie 657 Fußnote ergänzt: <u>Ab Fahrplanwechsel 2020 als PlusBus</u> Tabelle 22 umgestaltet 657 als PlusBus-Linie aufgenommen Text zu Prüfauftrag gestrichen : *657 Mittweida – Burgstädt – Limbach-Oberfrohna (verankert im LVP 2030) Eine Anbindung an den SPNV in Burgstädt ist vorzusehen. Die Anschlussbeziehungen am Hartmannsdorfer Kreuz sind zu sichern. Tabelle 23 VP Rahmenplanung: <u>657 zur PlusBus-Linie</u> Anlage 10 Angebot: Linie 657 Fußnote ergänzt: *1) Ab Fahrplanwechsel 2020 Linie 657 als PlusBus Anlage 13 Zielnetzplanung: Linie 657 Maßnahmen: Anbindung GG Hartmannsdorf / Prüfauftrag zum PlusBus raus	
80a	09.03.2021	2.4 Linien und Leistungen 2.5.1 Regionalverkehr /Tabelle 10: Buslinien mit Taktverkehr 2.6 Verknüpfungspunkte /Tab 19 Verknüpfungspunkte mit verkehrenden Linien 5 Bewertung 6.2.2 Regio-Netz - TaktBus-Linien Anlage 13	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	2.4 Fußnote ergänzt: Von den über 9 Mio. Fahrplankilometern im Regionalverkehr werden 14 % auf den PlusBus-Linien 650, 675 ^{Fußnote} , 682 ^{Fußnote} und 750 erbracht Tab 10: <u>675 und 682 zu TaktBus</u> Tab 11: <u>675 und 682 TaktBus</u> Tab 19: <u>675 und 682 "+" entfernt</u> 5. Bewertung: <u>675 und 682 Fußnote Ab 01.08.2020 TaktBus</u> 6.2.2 Textanpassung: Die derzeitigen PlusBus-Linien 675 und 682 werden seit dem 01.08.2020 sehr zukünftig bereits als TaktBus vermarktet werden Dem Regio-Netz werden 6 TaktBus-Linien zugeordnet, die regionalbedeutsame Verbindungen im Landkreis Mittelsachsen darstellen. Sie stellen Verbindungen zwischen den Orten mit zentraler Funktion sowie zwischen den Gemeinden und dem nächstgelegenen Zentralen Ort sicher. Bisher besteht keine TaktBus-Linien nach Standard gemäß ÖPNVFinVO. Mit den Linien des Regio-Netzes sollen Anschlüsse zu den PlusBus-Linien angestrebt werden. Anlage 13 Zielnetzplanung: Linie 675 und 682 Prüfauftrag TaktBus raus; gesonderter Prüfauftrag für Linie 629 unter 6.2.5 Sonstige Prüfaufträge/Vorhaben: Bahnersatzverkehr Linie 629 Die Linie 629 soll auf dem Abschnitt Glauchau - Narsdorf als dichter Taktverkehr untersucht werden. <u>Damit sollen insbesondere eine Stärkung des Raums Penig und eine Anbindung an die SPNV-Linie RE 6 von/nach Leipzig erreicht werden.</u> Ergänzend wird ein Anschluss zum RE 3 in Glauchau von/nach Richtung Zwickau geprüft	siehe auch Ifd Nr 80b
80b	11.05.2021		Tabelle 22 PlusBus Prüfung Erlau bereits erfolgt		Tabelle 22 umgestaltet 675 Linie verkehrt als TaktBus 682 Linie verkehrt als TaktBus; <u>ab 01.06.2021 als PlusBus</u> Prüfauftrag für 416 ergänzt, da bisher in FinVo vorgesehen, aber noch nicht umgesetzt * 416 (Meißen – Lommatzsch) – Döbeln In Zusammenarbeit mit dem Landkreis Meißen, der Aufgabenträger dieser Linie ist, soll es Ziel sein, eine durchgehende Verbindung zwischen Meißen und Döbeln im PlusBus-Standard zu schaffen. Dabei ist zu prüfen, inwieweit der Abschnitt Lommatzsch – Döbeln zum PlusBus aufgewertet werden kann.	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
80c	12.05.2021		TaktBus		zu 675 und 682 Textpassage gekürzt Die derzeitigen PlusBus-Linien 675 und 682 sollen zukünftig werden bereits seit dem 01.08.2020 als TaktBus vermarktet werden. Auch zukünftig sollen an allen Wochentagen Fahrten angeboten und damit die Anbindung an das des Krankenhauses in Mittweida gewährleistet werden. Um eine nutzbare bessere SPNV-Anbindung der Linie 682 sicherzustellen, ist eine Änderung der Fahrplanlage zu prüfen, sodass in Erlau ein Übergang zur RB 45 in Richtung Chemnitz bzw. Riesa-Elsterwerda besteht. Hierbei ist gleichwohl eine Aufrechterhaltung der notwendigen Bedienung des Schülerverkehrs zu den jeweiligen Schulzeiten zu beachten. Prüfauftrag für 365 ergänzt, da bisher in FinVo vorgesehen, aber noch nicht umgesetzt und jetzt mit Verlängerung • 365 Schmiedeberg – Hartmannsdorf – Frauenstein In Zusammenarbeit mit dem Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, der Aufgabenträger dieser Linie ist, soll es unter der Maßgabe einer gesicherten Finanzierung Ziel sein, eine Verlängerung der Linie bis Rechenberg-Bienenmühle und damit eine durchgehende Verbindung zwischen Schmiedeberg und Rechenberg-Bienenmühle im TaktBus-Standard zu schaffen.	
81	09.03.2021	2.7.1 Nachfrage Regionalverkehr			Weitere Stärkung der Nachfrage ist mit der Aufwertung der Linien 650, 657, 675, 682 und 750 zu PlusBus- bzw. TaktBus-Linien bei den Daten 2019 und 2020 zu erwarten.	
82	09.03.2021	Anlage 13	Linie 650 bindet voraussichtlich ab 6. September 2021 neu das Gewerbegebiet in Hartmannsdorf an,	ja	Anlage 13 Zielnetzplanung: Linie 650 Maßnahmen ergänzt: ... und Erschließung des GG Hartmannsdorf	
83	02.03.2021	2.5.3 Ergänzende Angebote /Anlage 12	Besonders in einer ländlichen Gegend mit geringeren Fahrgastzahlen können auch alternative Angebote wie Ruf-Bus oder Ruf-Taxi für die ältere Generation attraktiv sein. Im vorliegenden Nahverkehrsplan wurden dazu kaum Aussagen für den Bereich Döbeln getroffen.	nein		In 2.5.3 bzw. Anlage 12 ist dargelegt, dass es dem Aufgabenträger vorbehalten bleibt, ergänzende Verkehrsprodukte – wie in Teil A Rahmenplanung beschrieben – in seine Angebotsplanung aufzunehmen. Die derzeit geplanten Angebote sind in Anlage 12 aufgeführt.
84	02.03.2021	2.5.1 Regionalverkehr	Die Reisezeit von Döbeln nach Freiberg (Kreisstadt) mit über 70 Minuten ist jedoch sehr lang und bedarf dringend einer Optimierung.	Kenntnisnahme		Die Entfernung der beiden Städte in Verbindung mit den zu erschließenden Orten dazwischen erfordert eine etwas längere Reisezeit als 60min. Die Ausnahme ist im Abschnitt 2.5.1 benannt.
85	02.03.2021	2.5.7 Schülerbeförderung	Der Schülerverkehr wird vom Landkreis Mittelsachsen organisiert. Gerade im ländlichen Raum, ohne Busanbindung sollte die Öffnung des Schülerverkehrs zur Nutzung für alle Bürger als weiteres Angebot für den ländlichen Raum geprüft und bei Machbarkeit umgesetzt werden.	nein		In 6.2.7 wird auf diesen Punkt eingegangen: Die o. g. Abdeckung impliziert zudem eine weitest gehende Integration des Bedarfs an freigestelltem Schülerverkehr in die jeweiligen Linienverkehrsangebote nach §§ 42 und 43 PBefG.
86	02.03.2021	6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehr Döbeln	Der Umstieg aus Leipzig in das Stadtgebiet ist aber mit 20 min entschieden zu lang. Hier ist eine Anpassung der Abfahrzeiten zu optimieren. Wartezeiten beim Umsteigen vom Bus zur Bahn oder umgedreht sollten maximal 10 bis 15 Minuten betragen.	Kenntnisnahme		Mit der in 6.2.4 empfohlenen Anpassung der Linie A auf einen 30min-Takt werden die SPNV-Anschlüsse attraktiviert
87	02.03.2021	6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehr Döbeln	Endpunkte der geplanten Linie A sind zum Wenden nicht geeignet bzw. Einbahnstraßenführungen verhindern eine Rückfahrt auf der dargestellten Strecke.	Kenntnisnahme		
88	02.03.2021	6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehr Döbeln	Das Wohngebiet Döbeln-Ost I, das Wohngebiet Sörmitzer Au mit Wendestelle Ahornstraße, die Dresdener Str. mit Grundschule sowie die Leipziger Straße und die Ortschaft Technitz sollen so wie dargestellt nicht mehr angefahren werden. Eine Vielzahl vorhandener Bushaltestellen, auch solche die erst vor kurzem errichtet wurden, sollen entsprechend der Darstellung entfallen (so z.B. Ahornstraße- (2017 errichtet); Mannsdorf Alte Gutsstraße-(2015 errichtet); Dresdner Straße Oberfriedhof- (2018 errichtet); Dresdner Straße Grundschule; Dresdner Straße B175, Tankstellen - (2019 im Rahmen Planfeststellung neu errichtet); Albert Schweitzer Straße ESSO; Käthe Kollwitz Straße; Blumenstraße; Leipziger Straße; Holländer Weg; ...). Es kann nicht erkannt werden, dass mit der Reduktion der Linienanzahl auf 3 keine Kürzungen des Angebotes verbunden sind	Kenntnisnahme		Abwägung über vorhandenen Textteil im NVP zum Stadtverkehr Döbeln; Details und Abstimmungen erfolgen im "Tagesgeschäft"
89	02.03.2021	6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehr Döbeln	Die Linie C wurde auf Straßen gelegt, die für Busse nicht befahrbar sind (z.B. Gartenweg in Gärtitz und Straße An der Kremsche).	Kenntnisnahme		Abwägung über vorhandenen Textteil im NVP zum Stadtverkehr Döbeln; Details und Abstimmungen erfolgen im "Tagesgeschäft"
90	02.03.2021	2.5.1 Regionalverkehr	Die Brambor Pflegedienstleistungen GmbH hat im Döbelner Raum mehrere Niederlassungen wie auch in Waldheim. Da ein Großteil der Mitarbeiter nicht im Besitz einer Fahrerlaubnis ist und die Firma im 3-Schicht-System arbeitet sind nachfolgende Zeiten besonders für die Strecke nach Wald heim relevant: Frühdienst zwischen 05:00 Uhr und 7:00 Uhr Spätdienst zwischen 14:00 Uhr und 16:00 Uhr Nachtdienst zwischen 21 :00 Uhr und 23:00 Uhr Die Firma Brambor wünscht sich Fahrzeiten bis 23:00 Uhr. Bitte prüfen Sie, ob eine Anpassung der Linien 922 und/ oder 924 nach Waldheim den relevanten Zeiten der Firma Brambor zu Absicherung des Pflege personals möglich ist.	Kenntnisnahme		Abwägung über vorhandenen Textteil im NVP zum Stadtverkehr Döbeln; Details und Abstimmungen erfolgen im "Tagesgeschäft"
91	02.03.2021	6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehr Döbeln	Die Ortsteile Präbschütz, Prüfern, Gödelitz, Geleithhäuser, Dreißig, Nelkanitz, Kleinmockritz, Markritz, Maltitz, Gertitzsch und Theeschütz werden bisher überhaupt nicht an einen Linienverkehr angebunden. Selbst der Schulbus fährt einige dieser Orte nicht an. Hier sollten mögliche Alternativangebote im ländlichen Raum geprüft werden.	Kenntnisnahme		Abwägung über vorhandenen Textteil im NVP zum Stadtverkehr Döbeln; Details und Abstimmungen erfolgen im "Tagesgeschäft"

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
92	03.03.2021	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.
93	03.03.2021		Nicht nachvollziehbar sind die Aussagen zu den Linien 207 und 490. Nach der ÖPNVFinVO handelt es in beiden Fällen um PlusBusse. Die Linie 207 würde demnach von Chemnitz nach Marienberg fahren und die Linie 490 von Annaberg-Buchholz nach Olbernhau. Aktuell fährt die Linie 207 wieder nach Olbernhau,... und die Linie 490 fährt nicht mehr nach Olbernhau, sondern nur von AnnabergBuchholz nach Marienberg. Die Linie 490 wird aktuell wieder als TaktBus geführt und nicht mehr als PlusBus. Im Nahverkehrsplan finden sich hierzu widersprüchliche Aussagen. Dies gilt ebenso für die Linien 411, 415 und 490, 675, 682, die im ÖPNVFinVO als PlusBus-Linien genannt sind, aber aktuell gemäß Internetseite des ZVMS nicht mehr als PlusBus-Linien geführt werden. Ebenso ist die TaktBus-Linie 809 nach ÖPNVFinVO von Mügeln - [Grenze] (- Döbeln) im Nahverkehrsplan nicht zu finden. Dies ist zu prüfen und ggf. zu korrigieren.	ja	Anpassungen wurden eingearbeitet (siehe auch lfd Nr 80,81) Die Linie 809 ist im Teil A benannt als TaktBus-Linie gemäß ÖPNVFinVO vom 6.7.19, aber nicht umgesetzt im Teil MSN wird unter 6.2.5 Sonstige Prüfaufträge / Relation Döbeln - Mügeln das Thema der grenzüberschreitenden Linie behandelt	Die Bestandsaufnahme des NVP basiert auf dem Fahrplan 2019/2020. Durch die umfangreichen Änderungen bei den Plus- und TaktBus-Linien wurde im Text und auch in den betroffenen Anlagen mit Fußnoten die veränderte Situation mit Fahrplanwechsel 2020 dargestellt.
94	11.03.2021	6.2.2 Regio-Netz - TaktBus-Linien	Kärung Linie 626, 628, 629	ja	<i>Textteil gelöscht</i> in Anlage 13 Zielnetz angepasst gesonderter Prüfauftrag für Linie 629 unter 6.2.5 Sonstige Prüfaufträge/Vorhaben: (siehe lfd Nr 80) Bahnersatzverkehr Linie 629 <u>Die Linie 629 soll auf dem Abschnitt Glauchau - Narsdorf als dichter Taktverkehr untersucht werden. Damit sollen insbesondere eine Stärkung des Raums Penig und eine Anbindung an die SPNV-Linie RE 6 von/nach Leipzig erreicht werden. Ergänzend wird ein Anschluss zum RE 3 in Glauchau von/nach Richtung Zwickau geprüft</u>	
95	03.03.2021		Die Linie 236 (Zschopau - Eppendorf) gibt es nicht mehr, es handelt sich nunmehr um die Linie 728.	ja	<i>eingearbeitet (gültig ab Fahrplanwechsel 2020):</i> 2.6. Verknüpfungspunkte Tab 19: <u>236 (neu 728)</u> 6.3.4 Konzepte Busnetz: <u>236 (neu 728)</u> Anlage 10: <u>236 (neu 728)</u> Anlage 13: <u>728 neu eingeordnet mit Fußnote *1) im Fpl 2019/20 als Linien 236</u>	grundsätzlich wurde die Bestandsaufnahme auf Basis Fahrplan 2019/2020 erarbeitet
96	03.03.2021	1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur		ja	in Anlage 1 Steckbrief und in Anlage 2 Raumstrukturdaten korrigiert Im Text Abb. 2 korrigiert Abbildung 4 korrigiert	durch Hinweise im ERZ Korrekturbedarf für LK MSN festgestellt
97	03.03.2021	Anlage 3 Karte Schulstandorte Anlage 4 Schulen und Schülerzahlen Anlage 8 Karte ÖPNV-relevante Standorte	es sollten ebenfalls die berufsbildenden Schulen aufgenommen werden (in der Karte Erzgebirgskreis sowie Landkreis Zwickau sind Berufsschulen enthalten, in der Karte Mittelsachsen fehlen diese Standorte)	ja	Hinweis war schon da (siehe lfd Nr 63) in Karte Schulstandorte Berufsschulen ergänzt	
98	02.03.2021	1.6 Standorte und Einrichtungen mit ÖPNV-Relevanz / Touristische Schwerpunkte	Auf S. 23 (Teil B3) ist pauschal die Rede von sinkenden Übernachtungszahlen in Höhe von 12% für den Zeitraum von 2013 - 2018. Für die Kommunen, die Teil der LEIPZIG REGION sind, kann dies nicht bestätigt werden. In der Stadt Döbeln erhöhten sich die Übernachtungszahlen in der Zeit von 2013 bis 2018 um 19% und in der Stadt Waldheim in der Zeit von 2013 bis 2018 um 16%. Die pauschale Aussage sinkender Übernachtungszahlen hinterlässt ein falsches Bild und führt möglicherweise zu Fehlinterpretationen bei der Potentialeinschätzung	ja	<i>Absatz 1, Teilsatz ergänzt und Zahl gerundet:</i> Der Tourismus im Landkreis Mittelsachsen ist von Ausflugs-/ Tagestourismus geprägt, dieser Aspekt schlägt sich in den Übernachtungszahlen nieder. Im Vergleich zum Erfassungsjahr 2013 im letzten NVP sank die Anzahl der Übernachtungen um 12 % auf <u>ca.650.000 648-680</u> im Jahr 2018, <u>wobei sich die Entwicklung in der Region sehr unterschiedlich darstellt</u> <i>Absatz 2, Textpassage ergänzt:</i> <u>Besonders positive Entwicklungen gegenüber 2013 weisen die Gemeinden im Verdichtungsraum um die Stadt Chemnitz aus wie z.B. Stadt Frankenberg (+51%), Stadt Flöha (+ 25%) sowie Niederwiesa (+19%). Auch die Region des ehemaligen Landkreises Döbeln, Teil der REGION LEIPZIG entwickeln sich als attraktives touristisches Ziel. So konnten die Übernachtungszahlen in der Gemeinden Waldheim, Stadt um 16% und Döbeln, Stadt um 7% gesteigert werden.</u>	Die Zahlen basieren auf dem Statistischen Landesamt; die Entwicklung für die Stadt Waldheim kann bestätigt werden, für die Stadt Döbeln weisen diese Zahlen jedoch "nur" eine Steigerung von 7% aus.
99	02.03.2021	Teil A12.03.2021 4.3.1 ÖPNV-Netzebenen 4.3.2 Bedienzeiträume 4.3.3 Mindestbedienstandards 4.3.4 Mindesterschließung	Auf S. 23 (Teil B3) werden zwar touristische Ziele genannt, deren Anbindung / Erreichbarkeit wird jedoch nicht untersucht und bewertet (aktuelle Anbindung mit Bus und Bahn detailliert für jeden POI dargestellt). Es fehlen außerdem spezifische Zielvorgaben oder Mindestfestsetzungen dazu. Die Nahverkehrspläne der angrenzenden Landkreise Leipzig und Nordsachsen gehen diesbezüglich bereits viel konkreter vor und haben spezifische Zielvorgaben auch für Freizeitziele formuliert (1-h-Taktnetz, Erschließungsradius 1000 m).	Kenntnisnahme		Die Linien des Landkreises Mittelsachsen sind gemäß Anlage 13 Zielnetzhierarchisierung verschiedenen Netzebenen zugeordnet. Die Netzebenen werden im Teil A Kap. 4.3.1 beschrieben und mit Bedienzeiträumen (Teil A Kap.4.3.2), Mindestbedienstandards (TeilA Kap 4.3.3) sowie Mindesterschließung (Teil A Kap. 4.3.4) unterlegt. POI mit Detailplanung zu beschreiben geht aus unserer Sicht über die Anforderung eines NVP hinaus
100	02.03.2021	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

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
101	02.03.2021	4 Verkehrsprognose / letzter Absatz	Auf S. 48 (Teil B3) wird außerdem auf die Fokussierung zur Ausschöpfung touristischer Potenziale im Zusammenhang mit der neuen UNESCO Welterberegion Erzgebirge hingewiesen. Wir möchten an dieser Stelle um die Ergänzung der Fokussierung zur Ausschöpfung touristischer Potenziale in der sich sehr dynamisch entwickelnden LEIPZIG REGION bitten. Das Alleinstellungsmerkmal der LEIPZIG REGION ist die VerknüpfungDie enge und bessere Vernetzung der beiden Nahverkehrsräume des MDV und VMS hat eine besondere Bedeutung für die Kommunen der LEIPZIG REGION (in den Altkreisen Döbeln und Mittweida), da diese insbesondere die Gäste aus Richtung Leipzig im Blick haben und stark mit den touristischen Angeboten in den Landkreisen Leipzig und Nordsachsen kooperieren und gemeinsame Produkte entwickelt haben.	ja	<u>Satz ergänzt:</u> <u>In touristischer Hinsicht ist auch die REGION LEIPZIG insbesondere für den nördlichen Landkreis von großer Bedeutung. Hier sollten die touristischen Potenziale in der sich sehr dynamisch entwickelnden Region zwischen Großstadtflair und Aktivregion weiter ausgeschöpft werden.</u>	
102	02.03.2021	Anlage 8: Karte ÖPNV-relevante Standorte	Anlage 8 (Teil b3) Die Ausweisung „überregionaler“ und „regionaler Tourismus“ in der Anlage 8 erschließt sich nicht. Neben der Burg Kriebstein gehören auch die Burg Mildenstein und das Schloss Rochlitz zum Schloßerland Sachsen und haben eine überregionale Bedeutung. Sie werden durch den Freistaat Sachsen sowie die DMO überregional beworben. Auch kann für die Stadt Döbeln durch die Lage am Mulderadweg und den innerstädtischen Sehenswürdigkeiten eine überregionale Bedeutung konstatiert werden, die mehr als 20.000 Übernachtungen pro Jahr generiert. Ebenso gilt dies für die Stadt Waldheim mit der Lage an der Zschopau und mehr als 28.000 Übernachtungen.	tlw.	(siehe auch lfd Nr 55 und 63) In Anlage 8: Leisnig als überregionalen statt regionalen Standort korrigiert (Burg Mildenstein)	Die Anlage 8 basiert auf den Angaben der RP Westsachsen und Chemnitz-Erzgebirge (je 2008)
103	02.03.2021	6.2.2 Regio-Netz / Regio-Netz – PlusBus-Linien / Prüfaufträge	Wir begrüßen die Überlegungen zur 4-Städte-Linie Chemnitz - Waldheim – Hartha – Leisnig durch eine Verknüpfung der Linien 922 und 924 als PlusBus-Linie, da darüber eine Reihe von touristischen Zielen noch besser erschlossen werden	Kenntnisnahme		
104	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		Eine Umsetzung erfolgt bereits sukzessive in den Unternehmen
105	02.03.2021	1.3 Schülerverkehr - Spezialverkehr/FSV	Zunehmende Abdeckung der zu befördernden Schüler der Beförderungsart Spezialverkehr/FSV durch ÖPNV wäre wünschenswert	Kenntnisnahme		
106	02.03.2021	6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehr	Prüfung Abdeckung neues Museum Zeit-Werk-Stadt und Gewerbegebiet Ost	nein		Prüfung erfolgte bereits vorab
107	02.03.2021	6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehr / Tarif	Die Stadt Frankenberg favorisiert eine kostenlose Nutzung der Stadtverkehrslinien D+E	nein		Grundsätzlich wäre dies im Rahmen einer Umsetzung durch die Stadt vermutlich möglich. Die Finanzierung müsste in Abstimmung mit dem Landkreis geklärt und wahrscheinlich durch die Stadt übernommen werden. Zudem ist eine enge Abstimmung mit dem VMS notwendig, um die Einbindung in den VMS-Tarif zu klären.
108	02.03.2021	6.2.2 Rahmenplanung Regionnetz	Die Stadt Frankenberg hält die Aufrechterhaltung des PlusBus-Niveaus der Linie 675 nach Mittweida für erforderlich.	nein		Die Linie 675 verkehrt als TaktBus mit annähernd PlusBus-Standard.
109	02.03.2021	Anlage 8 ÖPNV-Relevante Standorte	Industrie- und Gewerbegebiet Ost sowie Zeit-Werk-Stadt aufnehmen	ja	in Anlage 8 Industriegebiet Dittersbach und überregionalen Standort Frankenberg aufgenommen (in Überschrift 2020/2021 ergänzt)	
110	02.03.2021		Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern sollte verbessert werden	ja	<u>Kap ergänzt:</u> 6.2.8 Touristische Verkehre <u>Touristische Angebote sollen weiter entwickelt werden. Insbesondere die erzgebirgische Region um Rechenberg-Bienenmühle, das Tal der Burgen entlang der Mulde sowie andere Attraktionen des Landkreises bedürfen eines attraktiven ÖPNV.</u> <u>Der seit 2019 bestehende UNESCO-Welterbe-Titel für die Montanregion Erzgebirge/ Krušnohoří bietet besonders für den Tourismus bis in die Erzgebirgsregion eine große Chance. Nötig ist ein gut vernetztes Angebot, um Ausflüglern die Erkundung der Montanregion mittels ÖPNV zu ermöglichen. Dafür sind saisonale, anlassbezogene aber auch dauerhafte Anbindungen touristischer Attraktionen an den ÖSPV in Betracht zu ziehen.</u> <u>Auch der Radtourismus ist bei der weiteren Gestaltung des ÖPNV ausreichend zu berücksichtigen um eine Verbesserung der Attraktivität der Region für Einheimische und Touristen zu erreichen. Dabei soll besonderes Augenmerk gelegt werden auf:</u> • <u>Möglichkeit der Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr unter Berücksichtigung der Beförderungsbestimmungen des VMS</u> • <u>Anlagen zum sicheren Abstellen von Fahrrädern an Verknüpfungspunkten und SPNV-Halten</u> • <u>Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV durch Informations- und Orientierungssysteme</u>	
111	02.03.2021		Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern sollte verbessert werden; insbesondere hinsichtlich der Bedeutung für den Tourismus	ja	<u>Auch der Radtourismus ist bei der weiteren Gestaltung des ÖPNV ausreichend zu berücksichtigen um eine Verbesserung der Attraktivität der Region für Einheimische und Touristen zu erreichen. Dabei soll besonderes Augenmerk gelegt werden auf:</u> • <u>Möglichkeit der Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr unter Berücksichtigung der Beförderungsbestimmungen des VMS</u> • <u>Anlagen zum sicheren Abstellen von Fahrrädern an Verknüpfungspunkten und SPNV-Halten</u> • <u>Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV durch Informations- und Orientierungssysteme</u>	
112	02.03.2021	6.2 Rahmenplanung ÖSPV	Prüfen, ob das Erlebnisbad Oederan länger als bis 17:30 vertaktet bedient werden kann	Kenntnisnahme		Abstimmung erfolgt außerhalb des NVP
113	02.03.2021	6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehr	Es werden Vorschläge für die Wiedereinführung eines Stadtverkehrsangebots in Penig gefordert.	nein		Ortsbus Penig wurde auf Initiative der Stadt Penig eingerichtet und von dieser teilweise finanziert. Aufgrund der geringen Nutzung beschloss die Stadt Penig mit Gemeinderatsbeschluss, diesen wieder einzustellen.
114	12.03.2021	6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehr	Die Alte Baumwolle ist als zukünftiges Stadtzentrum der Stadt Flöha und der damit verbundenen Bedeutung in den Stadtverkehr zwingend zu integrieren.	Kenntnisnahme		Tagesgeschäft: Allgemein gilt, dass wenn die Infrastruktur verbessert wird gleichwohl auch das ÖPNV-Angebot hinsichtlich Optimierungen geprüft wird. Alternativ zu einer Haltestelle an der Claußbrücke wäre auch eine Verlängerung von WG Sattelgut bis Alte Baumwolle denkbar. Dies hätte aber Auswirkungen auf die Anzahl der Umläufe und würde für die meisten Stadtgebiete eine längere Fahrt zur Alten Baumwolle bedeuten, als es mit einer Haltestelle Nähe Claußbrücke möglich wäre, auch wenn hier Fußwege von 100-250m zurückzulegen sind.

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
115	03.03.2021	Barrierefreiheit	<p>hohen Maße unbefriedigend: Sieben Jahre dem in Krafttreten der Novellierung des PBefG und der Fristsetzung zum 01.01.2022 soll mit der Fortschreibung 2020/21 die Verantwortung für Herstellung die Barrierefreiheit der Haltestellen den Kommunen zugewiesen werden! Den Schlussfolgerungen zum gesteigerten Finanzierungsbedarf wird hier nicht widersprochen, sie waren immer absehbar und folgerichtig. Zweifelhaft erscheint jedoch, dass die nun formulierte reduzierte Zielvorgabe des NVPs ab 01.01.2022 den Kommunen Rechtsschutz sich gegen (denkbare) Ansprüche aus dem Bundesgesetz – PBefG bieten kann. Mit Blick z.B. auf die „Richtlinie zur Förderung von Investitionen für barrierefreie Haltestellen in den Städten und Gemeinden des Landkreises Nordsachsen“ (Programm 1) in der Fassung vom 23. November 2020, Richtlinie vom 04. April 2017 https://www.google.de/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwiPtYW4p5nuAhXC-aQKHUMhCSgQFjAEegQIBxAC&url=https%3A%2F%2Fwww.landkreis-nordsachsen.de%2FDownload-d-file.html%3Fid%3D3905&usg=AOvVaw3VJ-ZPIK3nen1nyVI3_vD_ werden selbst im Freistaat alternative Verfahrensweise deutlich.</p>	nein		Die Verantwortung zur Herstellung der Barrierefreiheit von Haltestellen liegt bei den Kommunen, da diese als Baulasträger verantwortlich für den Großteil der Haltestellen sind. Eine Abstimmung mit VMS, Landkreis und Verkehrsunternehmen führt zu einer einheitlicheren Vorgehensweise innerhalb des Verkehrsraums. Die bauliche Verantwortung und Zuständigkeit liegt letztendlich jedoch bei den Kommunen. Eine finanzielle Beteiligung bzw. Förderung von Baumaßnahmen durch den LK bleibt unbenommen und ist durch diesen individuell zu regeln.
116	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 Zeitraum wird hier das Jahr 2024 vorgeschlagen	nein		<p>LK MSN verweist auf die Vorgaben in Teil A: Von der jährlich erbrachten Verkehrsleistung müssen 50 % mit folgenden Standards durchgeführt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 100 % Niederflrigkeit • Bereitstellung von Platzkapazitäten zur Beförderung von mind. 1 Rollstuhl/ Kinderwagen sowie • gesondert gekennzeichnete Plätze für mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Fahrgäste. <p>Fahrzeuge mit Kneeling sind – wenn nicht bereits vorhanden – mit technischer Einstiegshilfe (z. B. portable Rampen) zur Erleichterung des Ein- und Ausstiegs für mobilitätseingeschränkte Menschen auszustatten</p> <p>--> auf Grund der finanziellen Rahmen kann die Umstellung nur sukzessive erfolgen</p>
117	03.03.2021	6.3.2, Ausnahmefestlegungen	kein Interesse barrierefreie Inseln in einer nicht barrierefreien Umgebung zu schaffen (den verwendeten Begriff „ barrierearm “ gibt es so nicht!) – allerdings würde es andererseits auch den Handlungsdruck erhöhen, wenn alle neu zu bauenden/umzubauenden Haltestellen barrierefrei hergestellt würden. Ein abwarten des Ausbaus der Umgebung, um dann erst eine Neuplanung und -Priorisierung vorzunehmen, dauert vermutlich viele Jahre, wenn nicht Jahrzehnte. Sollte ein kompletter Umbau einer Haltestelle nicht machbar sein, könnte auch ein zunächst teilweiser Umbau etwa für sehbehinderte Menschen in Betracht gezogen werden, so dass die Haltestelle zumindest für diese Menschen barrierefrei sein könnte (z.B. Leitstreifen mit Einstiegsfeld) . Der teilweise Ausbau derartiger Haltestellen sollte zwar nicht prioritär vorgenommen werden, er ist aber nicht, wie bisher im Nahverkehrsplan erfolgt, gänzlich auszuschließen	tlw	barrierearm--> barrierefrei geändert: Ausgenommen hiervon sind Haltestellen, die nicht über eine barrierearme <u>barrierefreie</u> Zuwegung verfügen	<p>im Text: "...Schaffung barrierefreier Inseln bedeuten, welche aus kapazitiven Gründen der Planung und Finanzierung zu vermeiden sind. Die entsprechenden Haltestellen müssen im Rahmen der Priorisierung daher zunächst nicht betrachtet bzw. zurückgestellt werden. ..."</p> <p>--> Ein vorheriger teilweiser Umbau wird unter dem Aspekt der Finanzierung abgewogen</p>
117	04.03.2021	allg	Belange von Schülern aus dem Landkreis Mittelsachsen ,welche Schulen auf dem Gebiet der Stadt Nossen (VVO) besuchen ... ein vernünftiges Tarifangebot für den Verbundgrenzen überschreitenden Busverkehr.	Kenntnisnahme		
118	04.03.2021	Tarif	für die die RB 45 nutzenden Schüler von Schulen in Stauchitz und Riesa fehlt weiterhin. Auch das avisierte Bildungsticket bringt nach bisherigem Konzept keine Lösung. Hier müssen beide Verkehrsverbünde (ZVMSund ZVOE) auf eine praktikable Lösung im Rahmen des geplanten Dachtarifes "Sachsenticket" hinwirken	Kenntnisnahme		Die verbundgrenzenüberschreitende Schülerbeförderung ist sichergestellt und erfordert nicht zwingend durchgehende Tarifprodukte.
119	04.03.2021	im Teil A 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		
120	02.03.2021	6.2.6 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung	infrastrukturelle" Probleme im Raum Mittweida: Wir empfehlen, die Probleme konkret zu benennen, damit verschiedene verantwortliche Planungsträger darauf reagieren oder bei eigenen Planungen zumindest Bezug nehmen können.	Kenntnisnahme		<p>An den Verknüpfungspunkten Mittweida Bf., Waldheim Bf., Döbeln Bf. und Leisnig Bf. sind infrastrukturelle Verbesserungen und Ausbauten erforderlich, um zum einen die Befahrbarkeit und zum anderen eine komfortable und barrierefreie Übergangsmöglichkeit für die Fahrgäste erreichen zu können. Besonderer Handlungsbedarf besteht dabei in Mittweida Bf., da eine entsprechende Fahrtroute durch das Wohngebiet für eine regelmäßige Befahrung mit Standard- oder Gelenkbussen nicht vorhanden und daher eine Verknüpfung zwischen PlusBus-Linien und dem SPNV an diesem Punkt ohne die infrastrukturelle Voraussetzung nicht möglich ist</p> <p>Mit Fertigstellung der infrastrukturellen Voraussetzung kann eine Überarbeitung des Stadtverkehrs MW erfolgen (Bahnhofsvorplatz)</p>

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
121	02.03.2021	6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehre / Stadtverkehr Mittweida	unzureichenden Verknüpfungssituation an der ÖPNV/SPNV-Verknüpfungsstelle Mittweida (Bahnhof Mittweida) Die Anbindung des Bahnhofs Mittweida ist zu verbessern. Ziel soll sein, dass zu allen Ankünften/Abfahrten des Schienenverkehrs auch Busverbindungen den Bahnhof Mittweida erreichen. Wir halten es für erforderlich, den lediglich als empfohlenen Prüfaufrag formulierten Passus in eine verbindliche Zielformulierung zu ändern. Wir bitten dementsprechend um Einarbeitung der Verbesserung der Bus-Anbindung der ländlichen Ortsteile Mittweidas an die Kernstadt in Form konkreter Zielaussagen. (Eingang 01.09.2020)	Kenntnisnahme	siehe auch lfd Nr 1 (Ortschaftsrat Falkenau/Thalheim) siehe auch lfd Nr 2 (Ortschaftsrat Lauenhain/Tanneberg) siehe auch lfd Nr 3 (Ortschaftsrat Lauenhain/Tanneberg) siehe auch lfd Nr 4 (Ortschaftsrat Ringethal/Falkenain)	Im Text wird auf die Situation und auf eine Abwägung einer Überplanung des Stadtverkehrs Mittweida eingegangen: "... wird die Prüfung einer Fahrplananpassung der Stadlinie A empfohlen. Mit Fertigstellung des Ausbaus der Rochlitzer Straße (voraussichtlich 2023) erfolgt eine Überplanung des Stadtverkehrs Mittweida
122	03.03.2021	6 Rahmenplanung ÖPNV / 6.2.2 Regio-Netz / Regio-Netz -TaktBus-Linien	im NVP 2016 angekündigte Anbindung der Stadt Hainichen an die Städte Döbeln (über Roßwein), Freiberg und Mittweida durch die Einführung von PlusBus-Linien wird auch weiterhin ausdrücklich begrüßt und sollte im aktuellen Fortschreibungszeitraum nun auch endlich umgesetzt werden	ja	<i>in sonstige Prüfaufträge neu aufgenommen:</i> Verknüpfung Hainichener Kreuz <u>Am Bahnhof Hainichen wird die Rendezvous-Verknüpfung („Hainichender Kreuz“) bedeutender Regionalbuslinien geprüft. Dafür sollen sich die Linien 640, 677 und 747 im stündlichen, aufeinander abgestimmten Takt den Umstieg in alle Richtungen ermöglichen. Ergänzend wird die Durchbindung der Linie 640 über Roßwein hinaus bis Döbeln, unter Einbeziehung der Leistungen der Linie 933, geprüft</u>	
123	03.03.2021	allg	Bei der Gestaltung der PlusBus-Fahrpläne und der Umsetzung des sogenannten "Hainichener Kreuzes" sollte besonders auf kurze Wartezeiten an den Umstiegspunkten zur Anbindung an die Linie C 1 5 des Chemnitzer Modells geachtet werden	Kenntnisnahme		
124	03.03.2021	6. Rahmenplanung ÖPNV / Stadtverkehre	Schaffung einer innerstädtischen Stadtbus-Linie bzw. Bürger-Bus-Linie in Hainichen angeregt, welche die 3 großen Wohngebiete (ThomasMüntzer-Siedlung, Ottendorfer Hang, Friedrich Gottlob-Keller-Siedlung) mit dem Stadtzentrum und dem Bahnhof verbinden soll.	ja	<i>in sonstige Prüfaufträge neu aufgenommen:</i> Ortsverkehr Hainichen <u>Die Schaffung eines ergänzenden, innerstädtischen Ortsverkehrs in Hainichen, welcher die drei großen Wohngebiete (Thomas-Müntzer-Siedlung, Ottendorfer Hang, Friedrich Gottlob-Keller-Siedlung) mit dem Stadtzentrum und dem Bahnhof verbinden soll, wird geprüft. Die Linie soll als bedarfsgerechtes Rufbusangebot in Ergänzung zum Angebot der einfahrenden Regionalbuslinien verkehren.</u> <u>Fortführend wird die Linie 715 hinsichtlich der Umstiege zur Linie 747 und der Erweiterung der Betriebszeit bis 18 Uhr geprüft.</u>	
125	03.03.2021	2.6 Verknüpfungspunkt / Tabelle 19	auf Seite 39 in der Mitte noch die C 15 beim Verknüpfungspunkt Hainichen. Hier ist stattdessen KBS 516 angegeben	ja	korrigiert	
126	03.03.2021	Anlage 8 ÖPNV-Relevante Standorte	Stadt Hainichen nur als Industriestandort ausgewiesen. Mit dem Geliert-Museum, der Camera Obscura, dem Entdeckerpfad und dem Stadtpark bestehen aus unserer Sicht auch touristisch interessante Ziele, hier sollte zumindest noch der kleine blaue Punkt für regionale touristische Ziele ergänzt werden.	ja	in Anlage 8 regionale Bedeutung Hainichen (blauer Punkt) aufgenommen	
127	03.03.2021	6 Rahmenplanung ÖPNV / 6.2.2 Regio-Netz / Regio-Netz -TaktBus-Linien + Ergänzungsnetz Regionallinien	Prüfung, ob die Linie 747 abwechselnd im 2 h-Takt anstelle wie bislang über Cunnersdorf - Mobendorf - Riechberg über Cunnersdorf - Bockendorf - Riechberg geführt werden kann. Die Fahrzeit dürfte sich dadurch nur unwesentlich verändern, es könnten aber zusätzlich Fahrgastpotentiale im Einzugsbereich Bockendorf und Eulendorf erschlossen werden. Sollte das nicht möglich sein, dann sollte wenigstens die Taktzeiten der Linien 747 und 715 so abgestimmt werden, dass Umstiege ohne Wartezeiten in Riechberg oder Cunnersdorf möglich sind	ja	<i>in sonstige Prüfaufträge neu aufgenommen:</i> <u>Fortführend wird die Linie 715 hinsichtlich der Umstiege zur Linie 747 und der Erweiterung der Betriebszeit bis 18 Uhr geprüft.</u>	
128	03.03.2021	6 Rahmenplanung ÖPNV / Ergänzungsnetz Regionallinien	die Linie 715 (Ergänzungsnetz Regionallinie) derzeit nur werktags bis 16:00 Uhr verkehrt. Diese Zeit sollte mindestens bis 18:00 Uhr ausgedehnt werden	ja	<i>in sonstige Prüfaufträge neu aufgenommen (siehe lfd Nr 128):</i> <u>Fortführend wird die Linie 715 hinsichtlich der Umstiege zur Linie 747 und der Erweiterung der Betriebszeit bis 18 Uhr geprüft.</u>	
129	03.03.2021	7.3 Investitionen	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	Kenntnisnahme		die RL Verkehrsinfrastruktur beinhaltet fast identische Richtlinien wie die RL ÖPNV • RL Verkehrsinfra ist für Förderungen nach EFRE • RL ÖPNV ist für Förderungen nach GVFG, RegG, ÖPNVG und ÖPNVFinVO
130	03.05.2021	Kap. 6.5 Straßeninfrastruktur - Befahrbarkeit	Frankenberg OT Dittersbach – Haltestelle an der B169 zur Erschließung des Gewerbegebiets	ja	ergänzt	
131	11.05.2021		Textteil muss zu Kap 0.1.2 Vorgaben der RP	ja	Textpassage verschoben und unter 6.1 gelöscht, da doppelt und dort nicht passend: Ein weiteres Ziel (Z 3.1.2.4) im Entwurf des Regionalplanes der Region Chemnitz ist es, bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne für die Nahverkehrsräume Chemnitz/Zwickau und Vogtland Parallelverkehre zwischen schienen- und straßengebundenem ÖPNV zu vermeiden und eine bestmögliche Verknüpfung des schienen- und straßengebundenen ÖPNV zu erreichen. Eine enge Kooperation der jeweiligen Verkehrsträger ist anzustreben. Zwischen den Nahverkehrsräumen Chemnitz/Zwickau und Vogtland sowie mit den angrenzenden Nahverkehrsräumen sollen Übergangs- und Anschlussstarife zur Sicherung attraktiver durchgehender Verkehrsangebote geschaffen werden	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
132	11.05.2021		Rechtschreibung und Grammatik			
133	12.05.2021	Kap 6.2.2 Regionetz - TaktBus-Linien; Linien 677 / 647	Verlängerung der Linie bis Bf Mittweida ist wegen infrastruktureller Situation nicht möglich	ja	.Satz gestrichen: In Mittweida ist die Verlängerung der Linie vom Busbahnhof zum Bahnhof vorzusehen, um eine Anbindung an die Linie CB-14 in Richtung Chemnitz herzustellen.	
134	26.05.2021	6.2.4 Stadtverkehr Rahmenplanung Mittweida	Die Angaben zum Stadtverkehr Mittweida in Tabelle 14 sind alte Stände und im gegenwärtigen Fahrplan Bahn und Bus soweit aufeinander abgestimmt sind, wie es möglich ist. Es ist bisschen unglücklich, dass hier noch der Vorherstand kritisiert und Verbesserungen vorgeschlagen werden. Das gleiche gilt für den Textabsatz unter 6.2.4 zum Stadtverkehr Mittweida. Es wurde sich auf den Fahrplanstand 19/20 bezogen.	tlw	Um eine Verbesserung der Anschlusssituation am Bahnhof Mittweida zu erreichen (siehe Bestandsaufnahme Tabelle 14), wurde zum Fahrplanwechsel 2020/2021 die Prüfung einer Fahrplananpassung der Stadtlinie A empfohlen/vorgenommen. Derzeit erreicht Die Linie erreicht nun den Bahnhof zur Minute 30 54 , wodurch der Anschluss an die C 14 beide Richtungen der Linie RB 45 nach Chemnitz zur Minute 0024 hergestellt werden konnte, verpasst wird und die Übergangszeit zur Linie C 14 30 Minuten beträgt. In der Gegenrichtung wurde der Anschluss mit der RB 45 hergestellt. Durch eine Verschiebung der Fahrten in Richtung Bahnhof um 20 Minuten ergibt sich mit der hieraus resultierenden Ankunftszeit am Bahnhof zur Minute 50 ein attraktiver Übergang zur Linie C 14 in Richtung Chemnitz. Eine Anpassung der Fahrzeiten in die Gegenrichtung sind durch diese Maßnahme nicht notwendig, wodurch weiterhin Anschluss aus Richtung Chemnitz zur Linie A besteht. Mit Fertigstellung des Ausbaus der Rochlitzer Straße (voraussichtlich 2023) erfolgt eine Überplanung des Stadtverkehrs Mittweida.	An der Bestandsaufnahme (Redaktionsschluss Juni 2020) keine Änderungen vorgenommen. In Rahmenplanung angepasst.
135	27.05.2021	Anlage 15 Verknüpfungspunkte	Hartha, BED und Hartmannsdorf Kategoriekorrektur entsprechend Text erforderlich	ja	korrigiert	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
1	01.09.2020	Kap. 6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehre: Mittweida S. 54	Anregungen zum Stadtverkehr: Gleichsetzung der Kommunalen Grenzen mit der Tarifzone 52, Ausweitung Bedienzeiten, Verbesserte SPNV-Anschlüsse am Bahnhof, Vorschlag Einführung von (AST) Ringlinien am Abend	Kenntnisnahme		Im Text wird auf die Situation und auf eine Abwägung einer Überplanung des Stadtverkehrs Mittweida eingegangen
2	01.09.2020	Kap. 6.2.2 Regio Netz - TaktBus-Linien S. 52	Anregungen zum Regionalverkehr im Raum Mittweida: Verlängerung der Regionalbuslinien vom Busbahnhof zum Bahnhof mit guten SPNV-Anschlüssen, Ausweitung der Betriebszeiten am Abend und WE, Nutzung des touristischen Potentials der Linie 677 (Gäste Freizeitheim & Anbindung Talsperre)	Kenntnisnahme		Allgemein gilt, dass erst die Infrastruktur verbessert werden muss um die Regionallinien zum Bahnhof zu verlängern (Durchfahrtmöglichkeiten Wohngebiet am Bf), gleichwohl auch das ÖPNV-Angebot hinsichtlich Optimierungen geprüft wird.
3	11.12.2020/ 20.12.2020	Kap. 6.2.4 Rahmenplanung Stadtverkehre S. 53-55	Auf meinen Vorschlag hin, bemühen sich der Ortschaftsrat von Wegefath (GT von Oberschöna) und der Gemeinderat von Oberschöna um eine Verbesserung unserer Busverbindung. Diese wurde im Laufe der Zeit immer schlechter und Veränderungen fanden nur zum Nachteil der Nutzer statt. Dabei spreche ich erstmal nur von den Verbindungen in der Woche, Wochenende ist da gar nicht dabei Vorschlag: Stadtverkehrslinie G von Brand-Erbisdorf nach Oberschöna, zu erweitern in eine Linie zwischen Brand-Erbisdorf und Freiberg. Das umfaßt die Stationen Brand-Erbisdorf, St.Michaelis, Linda, Oberschöna, Wegefath, Kleinschirma, Freiberg. Für die bisherige Linie 742 lautet unser Vorschlag, diese Busverbindung nur als Schulbus zu führen.	Kenntnisnahme		bereits umgesetzt