

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
1	07.10.2020	Kap. 6.7 Touristische Verkehre, letzter Satz	"In diesem Zusammenhang sollen die Fahrradmitnahme sowie dazugehörige Tarifregelungen geprüft werden." Diesen Satz will der VMS eher nicht oder anders, da es im VMS die kostenlosen Fahrradmitnahme gibt.	ja	Satz gestrichen, da es im VMS die kostenlose Fahrradmitnahme gibt.	
2		Kap 6.1.2 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	Übernahme des Absatzes	
3	06.11.2020	in Teil A: Kap 4.3.6.3 ÖSPV-Verkehrsangebote – Aufgabenträger Landkreise/ Anforderungsbereich Verkehrsdurchführung / Pünktlichkeit	Pünktlichkeit >>Abgleich mit ÖDA	nein		bestehende Formulierung wird für unproblematisch gehalten
3	12.01.2021	in Teil A: 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> Korrekturbedarf	ja	3.1 Fahrzeuge ergänzt: " ... Sollten Abweichungen von den in Kapitel [Barrierefreiheit Allgemein] (NVP Teil A VMS) genannten Mindeststandards vorliegen, so sind diese, soweit möglich, im Bestand nachzurüsten bzw. im Zuge der voranschreitenden Flottenerneuerung zu berücksichtigen. <u>Abweichungen hiervon können sich aus bestehenden Verkehrsverträgen/ öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (für deren Laufzeit) ergeben"</u>	
4	12.01.2021	Kap. 1.3 Schüler und Schulstandorte, Studenten / Bestandsaufnahme / S. 16	Benennung ausgewählter Schulen ohne konkrete Angaben zu evtl. Beförderungsbedarfen <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
5	12.01.2021	Kap. 1.3 Schüler und Schulstandorte, Studenten / (Fahr-) Schüler / S. 18	Aussage Fahrschüler <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
6	12.01.2021	Kap. 2.2 ÖSPV - Verkehrsunternehmen / S. 28	Firmensitz RVW ist im LK Zwickau <i>Korrekturbedarf</i>	ja	<i>Änderung:</i> Von den 5 Verkehrsunternehmen haben 2 Unternehmen hat nur die RVE ihren Betriebsitz im Landkreis	
7	12.01.2021	Kap. 2.4.1 Angebot, Erschließungsqualität und Erreichbarkeit - Regionalverkehr / Angebot / S. 30	Aussagen zur Linie 383, Anpassungsbedarf Bus (Chemnitzer Modell) und Linie 360 Aussage zur Linie 360 muss so auch im Teil B4 (Landkreis Zwickau) kommen, dort beabsichtigt man die Linienführung gravierend zu verändern	ja	konkretes Beispiel in LK Zw gelöscht	keine konkreten Aussagen zur Linie 360 im Teil B-IV Lk Z
8	12.01.2021	Kap. 2.4.1 Angebot, Erschließungsqualität und Erreichbarkeit - Regionalverkehr / Erreichbarkeit und Erschließungsqualität - Tabelle 11: Allgemeine Bedienungsstandards im VMS / S. 31	Bedienstandards liegen zum Teil höher als bei PlusBus <i>Korrekturbedarf</i>	ja	<i>im Teil A Tabelle 18 geändert:</i> Verbindungsqualität im Verkehrsverbund: Bedienungshäufigkeit Relation MZ - OZ <u>von 17 auf 15 Fahrtenpaare</u> geändert	Tabelle 11: Bedienstandards im VMS (Auszug NVP 2016) Inhalt tatsächlich zum Teil höher als Plus Bus. Hier handelt es sich aber um die Analyse, bei der die Bedienungsqualität nach aktuell gültigem NVP geprüft wurde.
9	12.01.2021	Kap. 2.4.2 Angebot, Erschließungsqualität und Erreichbarkeit - Stadtverkehr / Lößnitz / S. 38	Aussage zum Bedienungsumfang Stadtverkehr Lößnitz <i>Korrekturbedarf (aktueller Fahrplan liegt zur Info bei)</i>	ja	<i>Text und Abbildung 19 aktualisiert (auf Fpl 20/21):</i> Die Stadtverkehr Lößnitz besteht aus einer Linie (A), welche die Kernstadt fast vollständig erschließt. Die Linie verkehrt auf zwei Linienwegen ohne reine Vertaktung. Das Wohngebiet Goethestraße wird durch die Linie mit 11 Fahrten an das Zentrum mit Markt angeschlossen. In dem Abschnitt haben beide Linienvarianten den gleichen Verlauf. Die kürzere Linienvariante zum unteren Bahnhof verkehrt mit 6 Fahrten und die Variante zur Erschließung der Ostsiedlung verkehrt mit 5 Fahrten. Am Samstag erfolgt eine Halbierung des Angebots, die Fahrten werden nur vormittags angeboten. Ausschließlich eines Adventssonntages verkehrt die Linie nicht an Sonn- und Feiertagen. Eine systematische Verknüpfung mit der vsl. ab Mitte 2021 verkehrenden C-13 am unteren oder oberen Bahnhof sollte angestrebt und damit die Anbindung verbessert werden kann <u>Der Stadtverkehr Lößnitz besteht aus einer Linie (A), welche mit 9 Fahrten das Zentrum auf zwei Linienwegen erschließt. Die Linie verkehrt ohne reine Vertaktung. Am Wochenende verkehrt die Linie nicht. Start- und Zielhaltestelle ist die Goethestraße im Wohngebiet des südwestlichen Stadtteils. Der kürzere Ringlinienweg verbindet das Wohngebiet mit dem unteren Bahnhof und dem Stadtzentrum. Mit dem zweiten Linienweg werden das nordöstliche Stadtgebiet und der obere Bahnhof mit dem Stadtzentrum erschlossen.</u> <u>Mit der Fahrplanänderung zum Fahrplanwechsel 2020/2021 wurde die Anbindung an die beiden ortsnahen Bahnhöfe verbessert und eine Verknüpfung mit der vsl. ab Mitte 2021 verkehrenden C 13 am unteren und oberen Bahnhof erreicht.</u>	
10	12.01.2021	Kap. 2.5 Angebot, Erschließungsqualität und Erreichbarkeit - Ergänzende Verkehrsangebote / S. 41	Aussage zur Linie 234: ist kein ALITA <i>Korrekturbedarf</i>	ja	<i>Korrektur:</i> 234 Zschopau – Flöha (RVE) ALITA, 18 Fahrten 234 Zschopau – Flöha (RVE), 1 Rufbusfahrt in den Ferien	
11	12.01.2021	Kap. 3.1 Infrastruktur - Fahrzeuge / Regionalverkehr Erzgebirge - Tabelle 14: Fahrzeuge RVE – Merkmale / S. 47	Fahrzeugübersicht: Diese Tabelle wurde so zugearbeitet; sie unterliegt während der Laufzeit einer dynamischen Entwicklung.	Kenntnisnahme		
12	12.01.2021	Kap. 4 Verkehrsprognose / S. 50	Nachfragesituation <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
13	12.01.2021	Kap. 5 Bewertung / S. 51	Stärken / Schwächen des ÖPNV im Erzgebirgskreis <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
14	12.01.2021	Kap. 6.3.1 Rahmenplanung, Gestaltung ÖPNV - Netzebenen - Regio-Netz / PlusBus-Linien; TaktBus-Linien / S. 54	Übersicht PlusBus Aktualisierungsbedarf	ja	<p>Regionetz PlusBus-Linien Dem PlusBus-Netz werden siebengemäß ÖPNVFinVO vom 06.07.2019 sieben Linien zugeordnet. Zum Fahrplan 2020/2021 sind davon 4 Linien umgesetzt. Sie sollen die Anschlüsse an den SPNV und an den Verknüpfungsstellen sichern.</p> <p><i>Übersicht PlusBus und TaktBus angepasst:</i> Darstellung Linie gemäß gültiger FinVO vom 6.7.2019 und gemäß Umsetzung Fahrplan 2020/21</p> <p><i>bei Linie 411 Fußnote erforderlich:</i> Linie 411 verkehrt im TaktBus Standard; mit der Evaluation der ÖPNVFinVO (Stand 04/2021) wird die Linie demgemäß als TaktBus geführt.</p> <p><i>(Rahmenplanung) aktualisiert :</i> Eine Prüfung zur Umsetzung im PlusBus-Standard gemäß MDV-Lizenzvertrag (zukünftig Bestandteil der evaluierten Fassung der ÖPNVFinVO) folgender Abschnitte ist ebenfalls vorzusehen: Zwönitz - Stolberg Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Kurort Oberwiesenthal (Aufwertung von TakBus zum PlusBus) Annaberg-Buchholz - Schwarzenberg – Aue Annaberg-Buchholz – Mildenaue – Marienberg (Aufwertung von TakBus zum PlusBus)</p>	
15	12.01.2021	Kap. 6.3.4 Rahmenplanung, Gestaltung ÖPNV - Netzebenen - Konzepte Busnetz / S. 59 ff	Aussagen zu angedachten Projekten Kenntnisnahme	Kenntnisnahme		
16	12.01.2021	Kap. 6.8 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung / S. 62	Aussage zu Lößnitz unt. Bhf. (Wendestelle): Streichen, nach letzten Entwicklungen im Rahmen der Gespräche zum Stadtverkehr Lößnitz nicht mehr aktuell.	ja	Lößnitz aus Übersicht gestrichen; Anlage 14 (Grafik VP) aktualisiert	
17	12.01.2021	Kap. 6.10 Infrastrukturmaßnahmen / S. 63	Investvorhaben: Ergänzung Abstellhallen in Eibenstock, Marienberg und Olbernhau	ja	Ausbau Verknüpfungsstellen = Lößnitz unt. Bf gestrichen Abstellhallen Marienberg und Olbernhau sind im Text bereits benannt, Eibenstock ergänzt: Der Neubau weiterer Busabstellhallen in Eibenstock, Marienberg und Olbernhau soll das Netz im ländlichen Raum weiter verdichten.	
18	12.01.2021	Kap. 7.2 Finanzierung Plus- und TaktBus-Netz / S. 64	Aussage zur Finanzierung Plus- und TaktBus Aktualisierungsbedarf	ja	<p><i>Text ergänzt:</i> 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, welche für die Jahre 2019 und 2020 gelten.</p> <p>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.</p>	
19	12.01.2021	allgemein	Frage nach perspektivischer Möglichkeit einer gemeindebezogenen Aufbereitung des B-Teils, zwecks besserer Übersichtlichkeit und Erleichterung von Stellungnahmen/Abstimmungen	nein		Eine gemeindebezogene Aufbereitung des Nahverkehrsplanes ist nicht vorgesehen.
20	12.01.2021	Anlage 2 Raumstruktur / S. 68	Änderung der Gemeindefunktion von F - Fremdenverkehr zu T - Tourismus	nein		Raumstrukturelle Gliederung und Zentrale Orte im Text basieren auf den gültigen Regionalverkehrsplänen (Stand 2008)
21	12.01.2021	Kap. 2.4.2 Stadtverkehr - Oberwiesenthal / S. 40	Umbenennung von Haltestellen: 1) H Wohn- und Ferienpark in Eildus Resort 2) H Fichtelbergbaude in Fichtelberghütte	nein		Umbenennungen von Haltestellen werden nicht im Nahverkehrsplan behandelt
22	27.01.2021	Kap. 1.1 Raumstruktur, zentrale Orte und räumliche Verflechtungen - Abbildung 1: Raumstrukturelle Gliederung und Zentrale Orte / S. 11	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 Seiffen / Olbernhau / Oberwiesenthal / Eibenstock / Johanngeorgenstadt / Annaberg-B. / Geyer / Schwarzenberg / Schlema / Schneeberg dargestellt sein.	nein		Raumstrukturelle Gliederung und Zentrale Orte im Text basieren auf den gültigen Regionalverkehrsplänen (Stand 2008)

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
23	27.01.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 63 in Teil A unter 4.3.7 Kommunikation / Information	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> <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. Initiativen der Tourismusverbände und Kommunen sollen unterstützt werden.</u> - 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 Leiprodukt der Welterbe Region <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
24	27.01.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 63 in Teil A unter 4.3.7 Kommunikation / Information	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.	ja tlw.		Aufnahme in Teil A
25	27.01.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 63 in Teil A unter 4.3.7 Kommunikation / Information	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 Auskunftsstelle 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.		Aufnahme in Teil A
26	27.01.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 63 in Teil A unter 4.3.7 Kommunikation / Information	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
27	27.01.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 63 in Teil A unter 4.3.7 Kommunikation / Information	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.	ja tlw.		Aufnahme in Teil A (unter Punkt 1)
28	27.01.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 63 in Teil A unter 4.3.7 Kommunikation / Information	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
29	27.01.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 61 in Teil A unter 4.3.7 Kommunikation / Information	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 / Krušnohory, eine interessante Angebotsrolle spielen!	ja tlw.		Aufnahme in Teil A
30	27.01.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 63 in Teil A unter 4.3.7 Kommunikation / Information	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, Glesberg / 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.	ja tlw.		Aufnahme in Teil A (unter Punkt 5)
31	27.01.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 63 in Teil A unter 4.3.7 Kommunikation / Information	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)
32	27.01.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 63 in Teil A unter 4.3.7 Kommunikation / Information	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 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.	ja tlw.		Aufnahme in Teil A (unter Punkt 5)

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
33	03.02.2021		keine Hinweise	Kenntnisnahme		
34	08.02.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz/ Neudorf (Sehmatal) Ausweitung Busverkehr	201/411 am Wochenende im Wechsel über Neudorf und Bärenstein wünschenswert	ja	<i>letzter Absatz 1 Satz ergänzt:</i> Für den Ortsteil Neudorf ist ein Wochenendverkehr der Linie 428 zu prüfen. <u>Zwischenzeitlich wurde zu diesem Zweck eine Bürgerbefragung zur Bedarfsfeststellung für die Einwohner auf den Weg gebracht.</u>	Ergebnisse aus der Bürgerbefragung lassen Schlussfolgerungen auf die Bedarfe und damit auf die Gestaltung der Linien 428 bzw. 411 zu.
35a	12.02.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz/ Neudorf (Sehmatal) Ausweitung Busverkehr, dass eine solche Bedarfsanalyse nicht vollumfänglich über ein solches Angebot entscheiden sollte. Beispielsweise fährt im Nachbartal die Linie 411 Oberwiesenthal – Annaberg. Auch am Wochenende. Aus meiner Sicht ein Lösungsvorschlag wäre, diese Linie an Wochenenden aufzusplitten, dass einmal durch Bärenstein auf der jetzigen Linienführung und wechselnd auf einer Linienführung durch Sehmatal. Hier sollte ohne zusätzliches Fahrmaterial und Personal eine einfache Lösung für den Wochenendbetrieb machbar sein mit dem Vorteil, dass auch Oberwiesenthal mit Sehmatal am Wochenende verbunden ist. Die Fichtelbergbahn bitte ich bei diesem Modell nicht zu berücksichtigen, da diese eine völlig andere Preisschiene bedient und auch Schüler mit dem VMS Ticket diese nicht benutzen dürfen. Ich würde mich sehr über eine Antwort auf diese Mail freuen und biete nochmals unsere Unterstützung in der Sache an.	tlw	siehe lfd Nr 34	
35b	22.02.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz/ Neudorf (Sehmatal) Ausweitung Busverkehr	Bereits die Überschrift als auch der erste Satz erwecken den Eindruck, daß es sich nur um einen Ortsteil handelt, welcher einer Anbindung am Wochenende bedarf. Dem ist nicht so! Unser Ort erstreckt sich auf einer Länge von über 10km und hat in keinem seiner Ortsteile am Wochenende eine Anbindung. Die touristisch geprägte Schmalspur - Dampfeisenbahn Fichtelbergbahn sollte als Angebot des ÖPNV nicht in Betracht kommen, da hier keine Verbundtickets des VMS (Schülerverkehr) anerkannt werden und auch die Fahrpreisgestaltung generell eine grundsätzlich andere und nicht mit dem ÖPNV zu vergleichende ist. Dann ist von einer Empfehlung seitens des Linienbetreibers RVE an unsere Gemeinde zur Erstellung einer Bedarfsanalyse mittels Anwohnerbefragung die Rede. Leider ist uns davon im Haus nichts bekannt. In einem Schriftverkehr mit dem Geschäftsführer des RVE im Februar diesen Jahres bot ich ihm unsere Mithilfe bei der Durchführung einer Bedarfsanalyse an, Der Wortlaut im Entwurfstext lässt jedoch vermuten, dass unsererseits kein Interesse an einer solchen Maßnahme besteht. --> Einwand Wir als Gemeindeverwaltung führen, wenn dies noch von Interesse sein sollte, sehr gern eine Anwohnerbefragung durch Wochenendanbindung unseres Ortes zum einen als Pflichtaufgabe der Daseinsfürsorge für unsere Bürger, andererseits jedoch auch als wichtige Einrichtung für unsere touristischen Angebote.	tlw	siehe lfd Nr 34	
36	12.02.2021		der Gemeinderat der Gemeinde Mildenau hat sich in seiner Sitzung am 11.02.2021 intensiv mit der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes beschäftigt. Im Ergebnis wurde mit Beschluss- Nr. 16/2021 der Planung zugestimmt	Kenntnisnahme		
37	18.02.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / MobilitätsWerkStadt Stollberg 2025	auf Seite 59 unten im vorletzten Absatz ein Fehler aufgefallen	ja	<i>korrigiert:</i> Die Partner VMS <u>Stadt Stollberg</u> und TU Chemnitz untersuchen hier gemeinsam, ob die Etablierung von nachfrageorientierten On-Demand Verkehren mittelfristig möglich ist.	
38	12.02.2021		Hinsichtlich der fahrplanmäßigen Anbindung der Stadt Eibenstock und ihrer Ortsteile besteht seitens der Stadtverwaltung Einverständnis. Die überregionale Anbindung, vor allem an Werktagen, wird als ausreichend angesehen. Für Wochenenden und Feiertage sollten Nachjustierungen vor allem aus dem touristischen Blickwinkel (s. u.) erfolgen.	Kenntnisnahme		
39	12.02.2021		Es muss jedoch darauf verwiesen werden, dass die Stadt Eibenstock aufgrund ihrer Eigenschaft als Mittelschulstandort Schüler aus allen Ortsteilen und auch weiteren Gemeinden im Umkreis von 5 bis 15 km aufnimmt. Insbesondere wurde von der Oberschule Eibenstock immer wieder darauf verwiesen, dass die Anbindung nach Johannegeorgenstadt, besonders am frühen Nachmittag, noch einen zusätzlichen Takt benötigt. Dies sollte bei der zukünftigen Erstellung der Fahrpläne mit Berücksichtigung finden	nein		Detailplanungen zum Fahrplan gehören nicht in den NVP
40	12.02.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz	Mit Interesse wurde auch das Thema der Stadtverkehrslinien mit andiskutiert. Aufgrund der Tatsache, dass Eibenstock zu den flächengrößten Gemeinden des Erzgebirges zählt und mit 9 Ortsteilen auch eine ziemlich dezentrale Siedlungsstruktur aufweist, wäre es aus unserer Sicht prüfenswert, eine eventuelle Stadtverkehrslinie in Erwägung zu ziehen. Das positive Beispiel des Ortbusses Neukirchen (Seite 60) wäre auch aus Sicht der Stadt Eibenstock interessant. Vielleicht kann hier die Einrichtung eines Ortbusses ebenfalls geprüft werden. Dieser könnte den bestehenden Linienverkehr ergänzen.	ja	<i>Ergänzung nach dem Thema Ortsbus Neukirchen:</i> <u>Ortsbus Eibenstock</u> Aufgrund der Tatsache, dass Eibenstock zu den flächengrößten Gemeinden des Erzgebirges zählt und mit 9 Ortsteilen auch eine ziemlich dezentrale Siedlungsstruktur aufweist, sollte die Einrichtung einer Ortsteillinie geprüft werden. Diese könnte den bestehenden Linienverkehr ergänzen.	
41	12.02.2021	6.7 Touristische Verkehre	Der hier getroffenen Aussage, dass touristische Regionen einen attraktiven ÖPNV benötigen, wird ausdrücklich zugestimmt. Auch die Einbindung der Montanregion Erzgebirge/Krusnohorh im Rahmen des UNESCO Welterbetitels ist begrüßenswert. Im Zuge der touristischen Erschließung der Region wird auch festgestellt, dass der Fahrradtourismus (insbesondere mit E-Bikes) enorm zugenommen hat. Hier sollte eine saisonale Anbindung touristischer Attraktionen und auch Radwegeverbindungen in Betracht gezogen werden. Auch hier stehen wir für eventuelle Vorschläge zur Verfügung.	Kenntnisnahme		
42	12.02.2021	Anlage 8: Karte: Ausgewiesene ÖPNV-relevante Standorte und Einrichtungen	Im Kartenteil Karte "ÖPNV - relevante Standorte Stand 2020" muss für Eibenstock der Standort eines Gewerbegebietes ergänzt werden. Seitens der Stadt Eibenstock wurde bei der RVE der Antrag auf Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle "Gewerbegebiet Eibenstock" gestellt. Ebenso ist Eibenstock ein Erholungsort (Ortsteile Eibenstock, Wildenthal und Carlsfeld). Ebenso sollte hier eine Kennzeichnung für Tourismus überregional erfolgen, (z.B Badegärten Eibenstock).	ja	<i>Anlage 8: Karte: Ausgewiesene ÖPNV-relevante Standorte und Einrichtungen</i> <u>ergänzt Gewerbebestandort, Erholungsort und überregionaler Tourismusstandort</u> für Carlsfeld, Wildenthal und Sosa war die Kennzeichnung "Erholungsort" schon enthalten	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
43	16.02.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / MobilitätsWerkStadt Stollberg 2025	der westliche Teil Mitteldorfs, Oberdorf, Beutha und Raum sind eher schlecht angebunden. Auf Seite 59 des Teils B-II – Erzgebirgskreis wird eine Umstellung der Linie 194 auf ein On-Demand-System angesprochen. Wir begrüßen diese Idee sehr und sind dieser Entwicklung ggü. sehr positiv gestimmt.	Kenntnisnahme		
44	16.02.2021/ 03.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / MobilitätsWerkStadt Stollberg 2025	auf Seite 44 des Teils B-II – Erzgebirgskreis von einer Nichtauslastung u.a. des Stollberger Stadtverkehrs. Wir schlagen deswegen eine Ausweitung bzw. Neukonzeption der Stollberger Stadtlinie vor, die auf die Ortsteile erweitert wird. Im Gegenzug könnte man über eine Streichung der Verbindung 194 nachdenken, weil die auf der Linie befindlichen Ortsteile Mitteldorf, Oberdorf, Beutha und Raum dann mit der Stadtlinie erreichbar wären. Nach Zwönitz kommt man auch zusätzlich von Stollberg aus mit den Linien 184, 342+ und 413 fahren. Wie sehen Sie die Umsetzbarkeit dieser Ideen und die Aufnahme der Vorschläge in den Nahverkehrsplan?	ja	als letzten Satz zu dem Thema ergänzt: <u>Bei Bedarfsnachweis kann im Rahmen dieser Konzepterstellung auch eine Prüfung zur Ausweitung des Stadtverkehrs Stollberg auf weitere Ortsteile erfolgen</u>	
45	16.02.2021		Welche anderen konkreten Maßnahmen betreffen die Stadt Stollberg hinsichtlich neue Linien, Verbindungen oder Haltestellen?	nein		siehe NVP, sonst keine detaillierten Planungen festgelegt
46	16.02.2021/ 03.03.2021		Wir als Stadt Stollberg sind derzeit stark an der Verbesserung der Mobilität in Stollberg interessiert. Das übergeordnete Ziel ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs mit gleichzeitiger höhere Auslastung alternativer Mobilitätsformen und eine bessere Sicherung gesellschaftlicher Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen, vor allem der Gruppe U16 und Ü75. Auch das wird im Teil A – Allgemeine Rahmenbedingungen angesprochen. Zusätzlich wird auf Seite 80 des gleichen Dokumentes gefordert, dass Kommunen bei Initiierung, Integration und Kontrolle neuer Angebote gefordert sind. Gern möchten wir hier unseren Beitrag in gemeinsamen Anstrengungen leisten. Konkret sind wir an der Umsetzung einer digitalen Mobilitätsplattform sehr interessiert. Gibt es da schon Ideen und Ansätze beim VMS, um auch multimodale Mobilität inkl. letzter Meile anzubieten?	Kenntnisnahme		Landkreis und Verkehrsunternehmen können sich vorstellen, dass die laufenden Projekte zu den Themenkreisen flexible Bedienformen, Bedarfssteuerung und "letzte Meile" am Ende womöglich übernahmefähige Modelle liefern, deren erfolgreiche Übernahme im Verbundraum durch Vorhaltung der dafür benötigten Infrastruktur beim ZVMS maßgeblich unterstützt wird
47	16.02.2021/ 03.03.2021		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 Dokumentes 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 wenigen 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?	Kenntnisnahme		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 Einnahmeverteilung 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.
48	17.02.2021	2.4.2 Stadtverkehr Zschopau	Vom Stadt- und Ortschaftsrat der Großen Kreisstadt Zschopau und des Ortsteils Krumhermersdorf sowie der Einwohner von Krumhermersdorf wird ein erweiterter Stadtverkehr zwischen Zschopau und Krumhermersdorf gewünscht, der mehr Haltestellen in Krumhermersdorf anfährt als bisher. Diesen Wunsch möchte auch die Stadtverwaltung Zschopau unterstützen und bittet Sie, diese Wünsche in den Nahverkehrsplan mit aufzunehmen und uns über die weitere Planung diesbezüglich zu unterrichten.	tlw	zu 2.4.2 Stadtverkehr Zschopau als letzten Satz ergänzt: <u>Der östlich gelegene Stadtteil Krumhermersdorf wird durch die Regionalverkehrslinie 237 mit 13 Fahrtenpaaren Montag-Freitag angebunden. Dabei werden in der Ortslage auf ca. 2,5 km sieben Haltestellen bedient. Eine Integration in den Stadtverkehr Zschopau würde eine Wochenendbedienung ermöglichen, setzt insbesondere aber die Klärung tariflicher Sachverhalte voraus.</u>	Krumhermersdorf ist bereits sehr gut erschlossen. Lediglich die nördliche Ortslage könnte durch eine Integration in den Stadtverkehr Zschopau ggf. besser angebunden werden (Prüfung infrastruktureller Voraussetzungen erforderlich). Dies erfordert insbesondere die Klärung tariflicher Sachverhalte.
49	18.02.2021	Abkürzungsverzeichnis	Abkürzung ZVV (Zweckverband ÖPNV Vogtland) aufnehmen Der Aufgabenträger ZVV wird in den Anlagen verwendet.	ja	ZVV im Abkürzungsverzeichnis aufgenommen, da ZVV in den Anlagen 10 und 13 verwendet wird	
50	18.02.2021	6.3.1 Regio-Netz / TaktBus-Linien / 1. Absatz und Tabellenübersicht /S.53	Aufgabenträger der Vogtlandkreis Zweckverband ÖPNV Vogtland (ZVV); siehe auch Anlage 10 + 13 Tabelle Linie 61 + 64 statt V neu ZVV	ja	<i>korrigiert:</i> deren Aufgabenträger der Vogtlandkreis <u>Zweckverband ÖPNV Vogtland (ZVV)</u> ist auch in der nachfolgender Tabellenübersicht wurde "V" in "ZVV" geändert	
51	18.02.2021	6.3.1 Regio-Netz / TaktBus-Linien / Tabellenübersicht /S.54	Tabelle: 64 [Rodewisch – Rothenkirchen –] Schönheide-West Ost Linie 64 endet aktuell in Schönheide, Ost nicht mehr West. Bitte auch ggf. an allen anderen Stellen im Plan bzw. in den Anlagen anpassen.	ja	<i>korrigiert</i> 64 [Rodewisch – Rothenkirchen –] Schönheide-West <u>Ost</u> <i>weitere Änderungen in diesem Zusammenhang:</i> Tabelle 7 Übersicht zu Veränderungen im Angebot zu 2016 Linie 64 Rodewisch - Rothenkirchen – Stützengrün - <u>Schönheide</u> ; Aufwertung zum TaktBus Anlage 10 ÖSPV Linienangebot 2020: Linie 64 Rodewisch - Rothenkirchen – Stützengrün - <u>Schönheide</u> Anlage 13 Linienhierarchien: Linie 64 Rodewisch - Rothenkirchen – Stützengrün - <u>Schönheide</u>	
52	18.02.2021	Anlage 4, 5, 6, 7	ergänzen Auerbach / Erzgeb., es gibt Auerbach mehrfach in Sachsen bzw. Deutschland	ja	<i>ergänzt in Anlagen:</i> Anlage 2 Tabelle Raumstruktur Anlage 3 Karte: Schulstandorte Anlage 4 Tabelle Allgemeinbildende Schulen Anlage 5 Tabelle Fahrschüler je Gemeinde Anlage 6 Tabelle Relationen FSV Anlage 7 Tabelle Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Arbeits-/ Wohnort und Pendlerstatistik	
53	18.02.2021	Anlage 4, 5, 7	ergänzen Hohndorf / Erzgeb., es gibt Hohndorf mehrfach in Sachsen bzw. Deutschland	ja	<i>ergänzt in Anlagen:</i> Anlage 2 Tabelle Raumstruktur Anlage 3 Karte: Schulstandorte Anlage 4 Tabelle Allgemeinbildende Schulen Anlage 5 Tabelle Fahrschüler je Gemeinde Anlage 7 Tabelle Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Arbeits-/ Wohnort und Pendlerstatistik	
54	18.02.2021	Anlage 12	statt Mittelzentrum anpassen auf Mittelzentraler Städteverbund Götzschtal; Ergänzung: Auerbach /Vogtl., Rodewisch Ergänzung aufnehmen: Linie 64 (bei Schönheide) Ergänzung aufnehmen: Linie 64 (bei Stützengrün)	ja	<i>angepasst in Anlage12:</i> Erreichbarkeit der Zentralen Orte	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
55	25.02.2021	Anlage 8: Karte: Ausgewiesene ÖPNV-relevante Standorte und Einrichtungen	Korrekturen der Erholungsorte in der Grafik; Quelle Revosax Anlage Liste 2 (Stand 11.09.2019)	ja	ergänzt in Grafik Anlage 8: Wildbach (Teil Erholungsort Aue-Bad Schlema) Floßplatz und Wolkenstein Neudorf und Sehmatal Rittersberg, Hinterer Grund und Pobershau (Teile Erholungsort Marienberg) Seiffen Scheibenberg Schlettau Eibenstock gelöscht in Grafik Anlage 8: Johanngeorgenstadt (dafür Tourismus regional) Bockau (dafür Tourismus regional)	
56	25.02.2021	Kap. 1.6 Tourist. Schwerpunkte	ergänzen: Wintersportort Neuhausen mit Schwartenbergloipe; Sommertourismus – Rad- und Wanderregion, 1. Europäisches Nussknackermuseum	nein		bereits enthalten: "Die vielen Kur- und Erholungsorte spielen dabei eine ebenso wichtige Rolle wie die vielfältigen Wintersportangebote, die Angebote im Bereich Wandern und Radfahren/ Mountainbiken (flächendeckend und mit einigen Schwerpunkten in den Kammlagen), sowie die Kulturangebote." Gründe für eine besondere Herausstellung Neuhausens gegenüber den anderen Orten mit Wintersport bzw. Wander- und Radfahrrelevanz sind nicht gegeben.
57	25.02.2021	Kap. 6 - ÖPNV-Konzept	Verbesserung des Nahverkehrs im ländlichen Raum ist in keiner Weise im vorliegenden Entwurf erkennbar. Nahverkehr findet im ländlichen Raum nur, oder fast nur in Verbindung mit dem Schülerverkehr statt. Außerhalb der Unterrichtszeiten bleibt dem Bürger, vor allem aber auch dem Touristen nur der PKW	nein		bereits enthalten: Prüfoption für einen TaktBus Seiffen – Neuhausen – Olbernhau in Kap. 6.3.1 enthalten; Notwendigkeit eines attraktiven ÖPNV in der Region Seiffen/Neuhausen ist in Kap. 6,7 Touristische Verkehre erwähnt; darüber hinaus diverse Prüfaufträge zur Verbesserung der Angebote in den Netzebenen Vertaktete Regionallinien und Ergänzungnetz - die Verbesserung des Nahverkehrs im ländlichen Raum ist also durchaus enthalten.
58	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		
59	25.02.2021		Vor dem Hintergrund der angestrebten Laufzeit ... 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 Bestandsaufnahme 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.
60	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	
61	25.02.2021	1.1 Raumstruktur und Zentrale Orte und räumliche Verflechtungen / Abb 1	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	
62	25.02.2021	1.1 Raumstruktur und Zentrale Orte und räumliche Verflechtungen / Abb 1 Anlage 2 Raumstruktur	Gemeindefunktion Sport ("S"), die dem Kurort Oberwiesenthal zugeordnet wurde, sollte durch die im Regionalplan Chemnitz-Erzgebirge verwendete Singnatur "W" (Wintersport) ersetzt werden.	ja	<u>Abb 2 Raumstruktur und zentrale Orte</u> Signatur von S auf W korrigiert <u>Anlage 2 Raumstruktur</u> Signatur von S auf W korrigiert und bei Grünhainichen ein * Verweis "Borstendorf seit 1.1.2015 eingemeindet (Altgemeinde Borstendorf = ländlicher Raum)	
63	25.02.2021	1.1 Raumstruktur und Zentrale Orte und räumliche Verflechtungen / letzter Absatz	Im Text wird die Darstellung der Lage der überregionalen und regionalen Verbindungsachsen in der Abbildung 1 angesprochen. Diese erfolgt in der Abbildung 1 jedoch nicht.	ja	Eine Darstellung der raumstrukturellen Gliederung und der Lage der zentralen Orte und der regionalen wie überregionalen Verbindungsachsen ist in der folgenden Abbildung zusammen gefasst	
64	25.02.2021	Anlage 3 Karte Schulstandorte Anlage 4 Schulen und Schülerzahlen Anlage 8 Karte ÖPNV-relevante Standorte	Quellenangaben fehlen	ja	Quellenangaben in den 3 Anlagen ergänzt;	
65	25.02.2021	Anlage 8 Karte ÖPNV-relevante Standorte	Kur- und Erholungsorte in der Karte Anlage 8 fehlerhaft	ja	bereits korrigiert (siehe lfd Nr 55) in Legende aus "Klinik" neu "Reha-Einrichtungen" wie im Text; regional und überregionale Tourismusstandorte in Anlehnung an RPs ergänzt	
66	26.02.2021		Anbindung an den Ort Jahnsdorf, deren Grundschule und dem Evangelischen Gymnasium Leukersdorf weiterhin ohne Abschlüsse angedacht ist	Kenntnisnahme		
67	26.02.2021		Ortsteile Jahnsdorf, Leukersdorf, Seifersdorf und Paffenhain befürworten angestrebten Busverbindungen an den Wochenenden	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
68	26.02.2021		Entwicklung der aktuellen Schülerzahlen und den weiteren Ausbau zu einem Campus (Evang. Gymnasium Leukersdorf) , welcher die Oberschule und das Gymnasium beinhaltet, Busanbindung entsprechend beachten	Kenntnisnahme		siehe lfd Nr 69
69	26.02.2021	6.4 Schülerbeförderung	derzeit 318 Schüler (23% ortsansässige Leukersdorfer Kinder) Rest pendelt aus Jahnsdorf und den anderen beiden Ortsteilen der Gemeinde . Pfaffenhain und Seifersdorf ., dem Raum Stollberg, Lugau, Neukirchen, Mittelbach, Grüna und Chemnitz-Rabenstein und nutzen damit den Nahverkehr. --> Linie 201 bzw. 192 mit Umstieg in C11 Anstieg Chemnitzer Kinder auf 50 (Zukünftig Anteil Chemnitzer 15-20%); Einrichtung einer Buslinie auf Antrag bisher nicht erfolgt Prognose: 480 Schüler, davon 370 Pendler von denen ca 90 aus Chemnitz kommen Beibehaltung der Taktung der Fahrzeiten und der Fahrten • Verstärkungsfahrt Linie 201 Fahrt 10 von Pfaffenhain nach Leukersdorf • Einrichtung einer öffentlichen Buslinie von Chemnitz/Rabenstein - Chemnitz/Grüna - Mittelbach - Leukersdorf zum Unterrichtsbeginn 7:30 Uhr und Unterrichtschluss 14:45 Uhr	tw.	<u>aktuelle Textpassage ergänzt:</u> Auch die Bedarfe der Schulen in freier Trägerschaft sind angemessen zu berücksichtigen. <u>Zum Beispiel entwickelt sich das evangelische Gymnasium in Leukersdorf zu einem Campus mit steigenden Schülerzahlen, deren Einzugsbereich bis Chemnitz reicht. Hier ist zur Verbesserung der Schülerverkehre die Abstimmung mit den beiden ÖPNV-Aufgabenträgern sowie dem ZVMS als Aufgabenträger der Schülerbeförderung notwendig.</u>	
70	01.03.2021		Linie 208 muss weiterhin über die Weißbacher Straße führen, wohingegen die Linie 235 ausschließlich nur noch die Dittersdorfer Straße bedient. Hierzu hat BM Krause bereits Kontakt zur RVE (Hr. Zulauf bzw. Hr. Schwabke) aufgenommen, da es im Vorfeld zu „irreführenden Aussagen“ gekommen ist, wonach beide Linien nur über die Dittersdorfer Straße führen. Dies ist jedoch nicht der Fall, da sonst das Wohngebiet „Bebel-Siedlung“ vom Busverkehr an der B 180 (Weißbacher Straße) abgeschnitten ist!	Kenntnisnahme		
71	01.03.2021	6.3.1 Region-Netz / PlusBus-Linien	angedachte Untersuchung zur Prüfung weiterer Achsen/Korridore im Erzgebirgskreis insbesondere für eine zukünftige Linie Aue-Lößnitz-Stollberg wird ausdrücklich begrüßt.	Kenntnisnahme		
72	01.03.2021		Mit den Fahrplanänderungen und den damit verbundenen Liniengenehmigungen im Dezember 2020 erfolgten bereits Festlegungen, die den Zielstellungen und Prüf aufträgen des Nahverkehrsplanes entgegen laufen (s.u.). Dies sollte zukünftig im Sinne einer effektiven Trägerbeteiligung vermieden werden.	Kenntnisnahme		
73	01.03.2021	1.1 Raumstruktur, Zentrale Orte und räumliche Verflechtungen	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. Dies betrifft sowohl die Daseinsfürsorge als auch die Berücksichtigung wirtschaftlicher und touristischer Aufgaben. Die Bedeutung zeigt sich auch bei der Betrachtung der Einpendler-/ Auspendlerbeziehungen und der hohen Nutzungszahl des Schülerverkehrs. Der Städtebund stellt dabei einen wichtigen Schwerpunkt in der Region dar, welches ein effektives Liniennetz des Nahverkehrs erfordert	tw.	<u>1.1 im 8.Absatz ergänzt:</u> In Bezug auf die zentralörtliche Gliederung weist der Erzgebirgskreis eine klar polyzentrische Struktur auf, die stark an den gewachsenen Strukturen der vier Altkreise orientiert ist. Die Mittelzentren <u>Marienberg und Stollberg sowie der Verdichtungsraum mit dem mittelzentralen Städteverbund Silberberg</u> binden die angrenzenden Gemeinden und bilden entsprechend ihrer hierarchischen Einordnung ein wirtschaftliches wie administratives Zentrum. <u>Hier ist die Bedeutung des funktionierenden ÖPNV besonders zu beachten.</u> Eine Ausnahme bilden die Gemeinden mit räumlicher Nähe zu den Oberzentren Chemnitz und Zwickau, deren Orientierung ist dementsprechend Kreisgrenzen überschreitend. In den Wirtschaftsraum Chemnitz-Zwickau bestehen aus dem gesamten Erzgebirgskreis teilweise enge überregionale Verflechtungen.	
74	01.03.2021	Ergänzende Angebote	Vor der Reduzierung von Angeboten sollte deshalb immer die Erprobung anderer Nutzungsformen, wie. z.B. On-demand-Verkehre, erfolgen.	nein		Thema wird im Erz unter Pkt.6.6 so bearbeitet: "Dem Aufgabenträger bleibt es vorbehalten ergänzende Verkehrsprodukte – wie in Teil A – Rahmenplanung beschrieben – in seine Angebotsplanung aufzunehmen. Dabei soll der Mitteleinsatz – monetär, infrastrukturell, personell – ebenso Berücksichtigung finden wie nachfrageseitige Erwägungen" in Teil A umfangreich unter 4.3.9 Ergänzende Verkehrsangebote im VMS u.a. das Thema On-Demand-Verkehre
75	01.03.2021	Tarif	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 unter Beachtung der Bedeutung des UNESCO-Welterbe Montanregion Erzgebirge / Krušnohoří	tw.		das ist Thema des VMS
76	01.03.2021		Prüfung ob für die Strecken Schwarzenberg - Oberwiesenthal und Eibenstock - Aue ein touristisch leicht nachvollziehbarer Ringverkehr zur Anbindung der relevanten Orte Oberwiesenthal und Eibenstock an die MZ Schwarzenberg und Aue-Bad Schlema eingerichtet werden kann (statt aufwendigen aufeinander abgestimmten und getakteter Liniennetze)	nein		ausreichendes Fahrplanangebot vorhanden; Ringverkehr aus touristischen Gründen lässt sich mit anderen Beförderungsbedarfen nicht vereinbaren
77	01.03.2021	6.3.2 Ergänzungsnetz / Regionallinien	Es ist zu prüfen inwieweit das Kurzentrum Bad Schlema in die Linie C (Stadtverkehr Aue-Bad Schlema) integriert werden kann. Die Implementierung nutzerfreundlicher Verknüpfungszeiten ist im Bereich des Bahnhofsvorplatzes (ÖPNV/SPNV-Verknüpfungspunkt) voranzutreiben. Dies betrifft insbesondere die Übergänge des Stadtbusverkehrs zum SPNV, aber auch Angebote zur Integrierung des Radverkehrs.	nein		vorhandener Text im Teil BII unter 6.3.2 Ergänzungsnetz / Regionallinien: • Ausbau der Linie 365 als Stadtverkehrslinie Aue-Bad Schlema Linie 373 gewährleistet eine bedarfsorientierte Erschließung des Ortsteils Bad Schlema. Die Integration in den Stadtverkehr ist eine Tariffrage, für die der ZVMS die Hoheit hat.
78	01.03.2021		einfache Handhabung der Ruffunktion (bei ALB oder On-Demand) ,da besonders älteren Menschen oft eine Affinität zu digitalen Medien fern liegt.	nein		In der Regel erfolgt die Ausweisung von Rufbusfahrten im Fahrplan mit "Rufbus - Beförderung erfolgt nur nach telef. Anmeldung 03773 882303." es handelt sich also um eine telefonische Anmeldung, die keine digitalen Medien erfordert.
79	01.03.2021		fehlende WE-Anbindung von Bernsbach an Aue-Bad Schlema und Schwarzenberg. Prüfung Ringbusverkehrs über die Städte Aue-Bad Schlema, Lauter-Bernsbach, Schwarzenberg und über Grünhain-Beierfeld --> umstiegsfreie Verbindung zwischen den Ortsteilen von Lauter-Bernsbach	ja	<u>neuen Prüfauftrag aufgenommen:</u> <u>"Wochenendanbindung Bernsbach:</u> <u>Für den Ortsteil Bernsbach existiert aktuell keine Wochenendanbindung an die Großen Kreisstädte Aue-Bad Schlema und Schwarzenberg. Es ist daher die Einrichtung eines Ringbusverkehrs über die Städte Aue-Bad Schlema, Lauter-Bernsbach, Schwarzenberg und Grünhain-Beierfeld und seine mögliche Finanzierung zu prüfen. Gleichzeitig könnte damit eine umstiegsfreie Verbindung zwischen den Ortsteilen von Lauter-Bernsbach geschaffen werden."</u>	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
80	01.03.2021		Änderung der Linie 360 Aue - Schneeberg - Zwickau in Aue - Schneeberg - Kirchberg - Lichtentanne wird nicht unterstützt	ja	konkretes Beispiel in LK Zw gelöscht entfernt	
81	01.03.2021		Forderung nach Stadtbuslinie Schneeberg Bedienung der entlegenen Ortsbereiche Griesbach, Filzteich (Strandbad und FUNDORA) und der OT Lindenau sowie die hauptsächlichlichen Wohngebiete von Schneeberg (Keilbergring, Griesbacher Hang und Alte Siedlung) und Neustädte (Sommerberg) und damit Anbindung an Kernstadt und Versorgungs- und Dienstleistungszentren sowie medizinische Einrichtungen	tw.	<i>in Kap. 6.3.4 Prüfauftrag für Stv Schneeberg ergänzt:</i> "Für Schneeberg ist zu prüfen, ob die Bedienung der entlegenen Ortsbereiche Griesbach, Filzteich (Strandbad und FUNDORA) und der hauptsächlichlichen Wohngebiete von Schneeberg (Keilbergring, Griesbacher Hang und Alte Siedlung) und damit die Anbindung an die Kernstadt und Versorgungs- und Dienstleistungszentren sowie medizinische Einrichtungen durch die Etablierung einer Stadtbuslinie verbessert werden kann."	Der Ortsteil Lindenau ist bedarfsgerecht erschlossen; eine Anbindung des Wohngebiets Sommerberg scheidet wegen planungsseitiger Versäumnisse (zu geringe Straßenbreiten) aus. Für die übrigen in der Stellungnahme genannten Stadtteile wird ein Prüfauftrag zur Etablierung einer Stadtbuslinie in den NVP aufgenommen. Davon unbenommen weisen wir darauf hin, dass die Linie 359 Aue - Schneeberg - Schneeberg, Strandbad Filzteich die Stadt Schneeberg (und dort auch den Stadtteil Neustädte) mit 13 Fp W[Sa] und auch am WE mit 6 Fp bis in die Abendstunden bedient.
82	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	<i>Im Teil A 1.5.4 Information und Service ergänzt:</i> "Eine Erweiterung Fahrausweisermöglichkeiten, insbesondere an Haltepunkten und Bahnhöfen des SPNV sollte angestrebt werden."	
83	01.03.2021		Etablierung dynamischer Fahrgastinformationssysteme, welche insbesondere auch an der Verknüpfungsstelle in Schwarzenberg zu einer Verbesserung der Information der Fahrgäste führen würde	Kenntnisnahme		im Teil A mit folgenden Textbausteinen berücksichtigt: 3.1. Interoperabilität /Telematik Nach der Inbetriebnahme des ITCS Mittelsachsen wird der verbundene Ausbau dynamischer Fahrgastinformationssysteme an betrieblich bedeutenden Haltestellen vorangetrieben
84	01.03.2021	6.8 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung	Die Haltestellen sollten auch bezüglich vorhanden Parkmöglichkeiten für PKW und Zweiräder überprüft werden, um ein Umsteigen auf den öffentlichen Nahverkehr zu erleichtern. Dies betrifft insbesondere die Bahnhöfe und Haltepunkte	ja	<i>ergänzt letzter Absatz:</i> "An den ÖSPV/SPNV-Verknüpfungspunkten soll auch der Ausbau von Park and Ride-, Bike and Ride- und Taxistellplätzen in Abhängigkeit der räumlichen und baulichen Möglichkeiten durch die Baulasträger geprüft werden"	
85	01.03.2021	2.1 Wesentliche Änderungen im Angebot / Tabelle 7 2.6 Verknüpfungspunkte 6.3 Rahmenplanung Regio-Netz	Mit dem Fahrplanwechsel 2020 erfolgte die Einstellung der Direktverbindung Regionallinie 330 Schwarzenberg - Oberwiesenthal (Direktanbindung im Wochenendverkehr). Bis zum Abschluss der vorgenannten optionalen Prüfung und Entscheidung zur Einrichtung der touristische Linie (Linie ist im NVP noch im Bestand gelistet gem. B II, Kapitel 2.1) sollte keine Veränderung am Bestand vorgenommen werden.	tw.	<i>Tabelle 7 Veränderungen: Linie 330 entsprechend Fpl 2020/2021 angepasst</i> <i>Linie 330 Schwarzenberg - Rittersgrün - Tellerhäuser ; Aufstockung Wochenendverkehr und Erweiterung am WE mit 2 Fahrtenpaaren bis Tellerhäuser</i> <i>Anlage 13 Linienhierarchien: unter Maßnahmen für Linie 330 ergänzt:</i> "nach vorheriger Analyse des Beförderungsbedarfs touristische Erschließung mit 414 kombinieren"	Weitere Textpassagen zur touristischen Erschließung: Prüfung TaktBus • Schwarzenberg – Oberwiesenthal ...Hierbei soll ein besonderes Augenmerk auch auf touristische Verkehre gelegt werden
86	01.03.2021	2.1 Wesentliche Änderungen im Angebot / Tabelle 7 6.3 Rahmenplanung Regio-Netz / Vertaktete Regionallinien	Derselbe Sachverhalt gilt auch für die Linie 441 Schwarzenberg- Geyer- Ehrenfriedersdorf. Auch hier erfolgte die Kürzung bzw. Unterbrechung der Linie, so dass insbesondere an den Wochenenden von Schwarzenberg aus keine Verbindung Richtung Geyer/ Ehrenfriedersdorf und damit zu den dort befindlichen touristischen Zielen besteht	tw.	<i>Tabelle 7 Veränderungen: Linie 441 entsprechend Fpl 2020/2021 angepasst</i> <i>Linie 441 Ehrenfriedersdorf - Geyer – Schwarzenberg; verkehrt neu am Wochenende zw. Ehrenfriedersdorf – Geyer (120-min-Takt) und mit 2 Fahrtenpaaren bis Schwarzbach</i> <i>unter 6.3 Rahmenplanung Regio-Netz / Vertaktete Regionallinien 2. Absatz ergänzt:</i> Für neun <u>zehn</u> Linien (200, 201, 206, 208, 240, 334, 362, 417, 428, <u>441</u>) ist in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob ein bedarfsgerechtes Wochenendangebot, <u>ggf auch auf Linienabschnitten</u> – auch unter dem Aspekt der touristischen Erschließung - eingerichtet werden kann. <i>Anlage 13 Linienhierarchien: unter Maßnahmen für Linie 441 ergänzt:</i> "Beförderungsbedarfsanalyse für Wochenendverkehre nach Schwarzenberg"	Weitere Textpassagen zur touristischen Erschließung: Prüfung TaktBus • Schwarzenberg – Oberwiesenthal ...Hierbei soll ein besonderes Augenmerk auch auf touristische Verkehre gelegt werden
87	01.03.2021	siehe Teil A 4.3.7 Kommunikation / Information	Aus unserer Sicht bedürfen neue ÖPNV -Angebote, insbesondere neue touristische Linien, über einen längeren Zeitraum einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit und einem Marketing nach innen und außen zur Etablierung. Hier wird eine enge Kooperation des VMS mit dem Tourismusverband Erzgebirge e.V. (TVE) empfohlen, um eine entsprechende Nutzung und Auslastung der Linien zu erreichen (Angebote zur Vernetzung mit Freizeiteinrichtungen usw.). Die Stadt Schwarzenberg würde hierbei gern im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützend mitwirken.	Kenntnisnahme		im Teil A 4.3.7 Kommunikation / Information wird nach Stellungnahme des TV dazu ausführlich Stellung bezogen (siehe auch lfd Nr 23-32))
88	01.03.2021		regelmäßige Evaluierung des Stadtverkehrs Schwarzenberg gewünscht; u.a im Zusammenhang mit dem Projekt Smart Rail Connectivity Campus (SRCC)	Kenntnisnahme		Projekt im Text beschrieben, weitere Entwicklung in Verantwortung der Projektteilnehmer
89	02.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz	Verbesserungskonzept geht auf eine Neustrukturierung der Regional- und Stadtverkehrslinien in der Region Aue ein	Kenntnisnahme		Vielen Dank für Ihre Vorschläge, die wir zur Kenntnis genommen haben. Bitte haben Sie Verständnis, dass eine verbindliche Übernahme in den NVP allerdings nicht aufgenommen werden kann. Dafür bedarf es vorab Prüfungen zur Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit.
90	02.03.2021	2.6 Verknüpfungspunkte/ Tabelle 13 6.3.4 Konzepte Busnetz/ Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg Anlage 14 Verknüpfungspunkte	Seite 42 und in der Anlage 14 ist die Heinzebank enthalten. Ergänzung Namen der Gebietskörperschaft Wolkenstein, zu der die Heinzebank gehört	ja	<i>Wolkenstein ergänzt</i> - Tabelle 13 - im Text Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg - Anlage 14 Karte Verknüpfungspunkte	
91	02.03.2021	Anlage 8 Karte ÖPNV-relevante Standorte	Anlage 8 könnte ergänzt werden, dass Warmbad Heilbad und Wolkenstein Erholungsort ist. Wir haben beide Titel. Die Einordnung als regionaler Tourismusfaktor könnte in die Überregionalität geändert werden, denn Kurgäste und Hotelgäste kommen aus ganz Deutschland auf alle Fälle aus den angrenzenden Bundesländern.	ja	Warmbad und Wolkenstein als Kurort sowie Tourismus überregional (Anlehnung an RP)	
92	02.03.2021		Die Anlage 15 befasst sich mit den Verknüpfungspunkten. Der Weg zwischen dem Bahnhof Wolkenstein und den Bushaltestellen beträgt 4-5 min	nein		Wolkenstein wird nicht als Verknüpfungspunkt 1. oder 2. Ordnung geführt
93	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 KarlovyVary sollten dafürverfestigt und kontinuierlich gestaltet werden.	Kenntnisnahme		
94	26.02.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz	Für alle nicht an HP des Chemnitzer Modells (Stufe 2) angebundene EW wird es auf eine akzeptable Anbindungstaktung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ankommen. Insoweit begrüßen wir ausdrücklich, dass dies unter Ziffer 6.3.4 (Teil B-II Erzgebirgskreis) Berücksichtigung finden soll. Wünschenswert wäre, wenn diese Erkenntnis auch offen kommuniziert und absehbar vor Inbetriebnahme der 2. Stufe präzisiert würde	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
95	26.02.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz	Die Ortsteile Kemtau und Eibenberg sind nach unserer Einschätzung nur unzureichend angeschlossen, gänzlich fehlt es an einer durchgehenden Verbindung zwischen den Orten der VG Aufnahme der Prüfung eines Beförderungsangebotes innerhalb und zwischen den Gemeinden der VG zur Verdichtung der bestehenden Verbindungen. Neben dem bereits eruierten Bedarf ortsansässiger Unternehmen nach einer Linienverbindung aus Richtung Chemnitz am frühen Morgen wird eine angepasste Anbindung an das geplant im Halbstundentakt verkehrende Chemnitzer Modell aktiv nachgefragt.	ja	Verbindungen Verwaltungsgemeinschaft Auerbach-Burkhardtsdorf-Gorsdorf <u>Zur Verbesserung der Anbindung der Ortschaften der Verwaltungsgemeinschaft sollte die Aufnahme eines Beförderungsangebotes innerhalb und zwischen den Gemeinden zur Verdichtung der bestehenden Verbindungen geprüft werden. Neben dem bereits eruierten Bedarf ortsansässiger Unternehmen nach einer Linienverbindung aus Richtung Chemnitz soll die Anbindung in Meinersdorf an das geplante im Halbstundentakt verkehrende Chemnitzer Modell geprüft und angepasst werden.</u>	weiteres zu dem Thema unter 6.3.4 Konzepte Busnetz Die Verkehrsangebote sollen kontinuierlich fortgeschrieben und fortlaufend den Rahmenbedingungen wie z. B. einer veränderten Nachfrage angepasst werden.....
96	24.02.2021	6.3 Netzebenen des ÖSPV Teil ERZ (4.3.1 ÖPNV-Netzebenen und 4.3.3 Mindestbedienstandards Teil A)	Festlegung einer klaren Netzhierarchie verbunden mit definierten Mindeststandards zur Bedienung und Erschließung wird begrüßt	Kenntnisnahme		
97	24.02.2021	6.10 Infrastrukturmaßnahmen /4.Absatz	Information durch Stadt zum Ausbau Verknüpfungspunkt 1. Ordnung unterer Bahnhof: 2020 wurde hier ein P+R-Platz mit 18 Stellplätzen, der Vorbereitung von 2-Ladestationen für Elektrofahrzeuge, 2-Taxenstellplätzen, sowie B+R-Infrastruktur (Fahrradboxen plus Bügel) errichtet. Bis Ende 2022 sollen durch die Verlegung der Bushaltestellen von der Bruno-Matthes-Straße in den Bahnhofplatz die Umsteigebeziehungen Bus/Bahn erheblich verbessert und der Verknüpfungspunkt vollständig barrierefrei ausgebaut werden.	ja	<u>als 4. Absatz ergänzt:</u> <u>Positiv kann in diesem Zusammenhang der Verknüpfungspunkt 1. Ordnung Annaberg-Buchholz, unterer Bahnhof genannt werden bei dem während der Bearbeitung des NVP in 2020 ein P+R-Platz mit 18 Stellplätzen, der Vorbereitung von 2-Ladestationen für Elektrofahrzeuge, 2-Taxenstellplätzen, sowie B+R-Infrastruktur (Fahrradboxen plus Bügel) errichtet wurden. Bis Ende 2022 sollen durch die Verlegung der Bushaltestellen von der Bruno-Matthes-Straße in den Bahnhofplatz die Umsteigebeziehungen Bus/Bahn erheblich verbessert und der Verknüpfungspunkt vollständig barrierefrei ausgebaut werden</u>	
98		2.6 Verknüpfungspunkte / Tab. 13		ja	<u>unter 2.6 Verknüpfungspunkte Tabelle 13 mit "" ergänzt:</u> Fahrplan 2019/2020 verkehrende Linien <u>*abweichend Fahrplan 2020/2021</u> (Klammer = Einzelfahrten) 411, 415, 490 jeweils ohne PlusBuskennzeichnung Olbernhau durch 207 und 490 geändert: Regionalverkehrslinien 207*, 452, 453, (454), 458, 465, 471, 472, 473, 490+, 497, 499 Stollberg durch 342 geändert: Regionalverkehrslinien 184, 190, 193, 194, (197), 198, 199, (200), 260, 261, 342+, 380, 413 Oberwiesenthal geändert: Regionalverkehrslinien 210+ (Wochenende), 330 (Wochenende), 411*+, 414, 429, 436	
98		2.1 Wesentliche Änderungen im Angebot / Tab. 7 Anlage 10 Angebot		ja	<u>unter 2.1 Wesentliche Änderungen im Angebot Tabelle 7 sowie in Anlage 10 mit "" ergänzt:</u> Veränderungen Fahrplan 2019/2020 zum Nahverkehrsplan 2016 <u>*abweichend davon Fahrplan 2020/2021</u> Linie 207* Chemnitz – Zschopau – Marienberg – <u>Olbernhau</u> ; Aufgewertet zum PlusBus, Linie 210* Chemnitz – Thum – Annaberg-Buchholz; Aufgewertet zum PlusBus, Linie 330* Schwarzenberg - Rittersgrün - Tellerhäuser; Aufstockung Wochenendverkehr und Erweiterung am WE <u>mit 2 Fahrtenpaaren bis Tellerhäuser</u> Linie 342* Schwarzenberg - Beierfeld - Grünhain/ -Zwönitz; Aufgewertet zum PlusBus Linie 411* Annaberg-Buchholz - Bärenstein - Kurort Oberwiesenthal; Aufgewertet zum <u>TaktBus</u> , verkehrt neu am Wochenende bei Linie 411 Fußnote zur Erklärung erforderlich: <u>Linie 411 verkehrt im TaktBus Standard; mit der Evaluation der ÖPNVFinVO (Stand 04/2021) wird die Linie demgemäß als TaktBus geführt</u> Linie 415* Annaberg-Buchholz (- Crottendorf) - Schwarzenberg – Aue; <u>Aufstockung Wochenendverkehr</u> Linie 441* Ehrenfriedersdorf - Geyer – Schwarzenberg; <u>verkehrt neu am Wochenende zw. Ehrenfriedersdorf – Geyer (120-min-Takt) und mit 2 Fahrtenpaaren bis Schwarzbach</u> Linie 490* Marienberg - Mildenaue - Annaberg-Buchholz; Aufgewertet zum <u>TaktBus</u>	
99		2.7.1 Nachfrage Regionalverkehr	Anpassung zum tatsächlichen Linienvorlauf in 2018 (entsprechend Nachfragedaten) und jetzt 2021 auch wieder Fahrplan	ja	Die Linien • 210 Chemnitz – Thum – (Geyer) – Annaberg-Buchholz – Bärenstein – Kurort Oberwiesenthal • 207 Chemnitz – Zschopau – Marienberg – <u>Olbernhau</u>	
100	24.02.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Konzeptionelle Überlegungen im südöstlichen Erzgebirgskreis	Begrüßt wird, dass der NVP die Aufwertung der bisherigen TaktBus-Linie 490 Annaberg-Buchholz - Marienberg zur PlusBus-Linie sowie deren Verlängerung nach Olbernhau vorsieht	nein		Durch die Änderungen im Fahrplan 20/21 greift die Anmerkung nicht mehr.
101	24.02.2021	6.3.1 Rahmenplanung Regio-Netz	Da sich in Annaberg-Buchholz somit die genannten PlusBus-Linien 210, 411, 415 und 490 treffen, würde sich die Stadt zudem als Taktknoten für die Planung des PlusBus-Netzes sowie nachgeordneter Regionalverkehrslinien anbieten.	nein		Durch die Änderungen im Fahrplan 20/21 greift die Anmerkung nicht mehr.
102	24.02.2021	6.3.1 Rahmenplanung Regio-Netz	Aufwertung der Linien 419, 428, 430, 432, 433 zu TaktBussen oder vertakteten Regionallinien ausgerichtet auf den möglichen Taktknoten Annaberg-Buchholz geprüft werden	nein		Die genannten Linien orientieren sich am Bedarf des Schülerverkehrs; "Taktknoten Annaberg.Buchholz" nur eingeschränkt realisierbar und kann damit den Anforderungen Takt- oder PlusBus nicht gerecht werden.
103	24.02.2021	2.4.2 Stadtverkehr Annaberg-Buchholz	Im Verkehrskonzept der Stadt Annaberg-Buchholz Potenziale zur weiteren Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV festgestellt: - Übersichtlichkeit Fahr- und Streckenpläne verbessern Keinesfalls sollten jedoch bestehende Linienverkehrsangebote in Rufbus-Angebote umgewandelt werden, da flexible Bedienformen regelmäßig mit höheren Zugangshürden im Vergleich zum klassischen Linienverkehr verbunden sind.	nein		Fahrplan bildet u. a. den Schülerverkehrsbedarf ab
104	24.02.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Smart Rail Connectivity Campus (SRCC)	Den Untersuchungen der RVE zu mittelfristig geeigneten Teststrecken für autonomes Fahren und On-Demand-Verkehr in Annaberg-Buchholz begegnen wir daher mit großem Interesse und unterstützen diese gern	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
105	24.02.2021		Die Erstellung eines Haltestellenkatasters als Grundlage für die Priorisierung von Um- und Ausbaumaßnahmen ist eine Aufgabe, der wir uns stellen und die wir unterstützen. Diese sollte aus Gründen eines einheitlichen Vorgehens durch den VMS und die ÖPNV-Unternehmen einheitlich koordiniert werden. Vor dem Hintergrund knapper finanzieller Ressourcen, aktueller Diskussionen um den kommunalen Straßenbau sowie fehlender Förderrichtlinien sehen wir die Umsetzung des Ziels, bis 2030 50 Prozent der Haltestellen barrierefrei zu gestalten, jedoch als nicht realistisch an. Auf die Notwendigkeit der Förderung müssen wir zudem hinweisen	Kenntnisnahme	Text im Teil A (VMS) geändert --> s. Antwort	Im Text Teil A Kap. 4.1.2 Barrierefreiheit im ÖSPV - Voraussetzungen und Zielstellungen / Priorisierung des Ausbaus / S. 57 benannt: 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. <u>Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau liegt bei den Kommunen als Straßenbulasträger in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Landkreisen als Aufgabenträger des ÖSPV.</u> 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
106	24.02.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 61 in Teil A unter 4.3.7 Kommunikation / Information	Die Aussagen des NVP zum Standortfaktor UNESCO-Welterbe sowie der damit verbundenen touristischen Potenziale für den ÖPNV greifen bisher zu deutlich zu kurz. Hier sind konkrete Angebote zu entwickeln und zu untersetzen, wie die einzelnen Attraktionen erschlossen und vernetzt werden können. gesondertes Marketing "Welterbe erleben - mit Bus & Bahn" notwendig Aufwertung einer einheitlichen Gästekarte Erzgebirge durch die Möglichkeit zur kostenfreien Nutzung des ÖPNV in der Region anzustreben Verbesserung von Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme (Kapazität, Tarife) sowie deren Kommunikation wünschenswert Prüfung möglicher grenzüberschreitender Angebote bspw. Richtung Klinovec (Skigebiet, TrailPark) über Vejprty an, die die zu touristischen Spitzenzeiten entstehenden Verkehrs- und Parkplatzsituationen etwas entspannen würden	tw.		in Teil A bereits durch Anhörung zu dem Thema mit aufgenommen. Ergänzt unter Teil A 4.3.7 Kommunikation/ Information (siehe lfd Nr 23 - 32 TOEB ERZ) im Text ERZ 6.7. enthalten: Touristische Angebote sollen weiter entwickelt werden. Insbesondere die Regionen um Eibenstock, Oberwiesenthal und Seiffen/Neuhausen bedürfen eines attraktiven ÖPNV. Der seit 2019 bestehende UNESCO-Welterbe-Titel für die Montanregion Erzgebirge/ Krušnohoří bietet besonders für den Tourismus in der Region Erzgebirge eine große Chance. Die Montanregion erstreckt sich von Marienberg über Annaberg-Frohna bis in den Westen des Verbundgebietes nach Eibenstock. 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.
107	24.02.2021	Anlage 13 Zielnetz	Anbindung der Stadt Annaberg-Buchholz an das Naherholungsgebiet Geyerischer Wald unbefriedigen (regelmäßig nur über z. T. sogar mehrere Umstiege und Reisezeiten von deutlich über einer Stunde) zahlreiche Erholungs- und Freizeitangebote u. a. mit dem Geyerschen Teich, dem Freizeitbad Greifensteine, der Naturbühne Greifensteine sowie dem Rad-, Wander- und Loipennetz --> direkte Linienverbindung mindestens an Wochenenden, Feiertagen und in Ferienzeiten notwendig.	nein		Das Naherholungsgebiet ist über die 210 bis Ehrenfriedersdorf mit Umstieg auf die 441 gut erreichbar
108	24.02.2021		Für die Nutzung des Freizeit- und Kulturangebots der Stadt Chemnitz wären auch im Hinblick auf die Aktivitäten zur Kulturhauptstadt 2025 an Wochenenden eine Spätverbindung im SPNV oder ÖSPV zwischen Chemnitz und Annaberg-Buchholz mit Abfahrt in Chemnitz gegen 23: 30 Uhr wünschenswert.	Kenntnisnahme		
109	09.03.2021	2.6 Verknüpfungspunkte / Tabelle 13 Anlage 10 Anlage 13	Linie 383: Äste Aue - Schwarzenberg und Aue - Schneeberg werden jeweils alternierend aAue zwei Stunden durchgehend aus dem Stammlinienabschnitt heraus durchgebunden bedient. Beide Linienäste werden als TaktBus-Angebot gefahren, der Stammlinienabschnitt Chemnitz - Aue als Plus Bus-Linie	nein		kein expliziter Hinweis "Linienäste werden als TaktBus-Angebot gefahren"
110	09.03.2021	2.4.1 Regionaverkehr / 3.Absatz	Linie 208 ab Inbetriebnahme C13/C14 nur mit einzelnen Schülerfahrten bis Einsiedel Gymnasium Hier ist mit der Stadt Chemnitz bzw. der Schulleitung des Gymnasiums abzustimmen, welcher Halt in Frage kommt. Eine Einfahrt auf das Gelände des Gymnasiums ist nach aktuellem Kenntnisstand nicht möglich, da die Platzkapazität zum Schulbeginn nicht ausreicht	Kenntnisnahme		
111	02.03.2021	2.5 Ergänzende Verkehrsangebote	Die mögliche Weiterentwicklung und der Ausbau dieses Zweiges (Ergänzende Verkehrsangebote) sollten im Zeitraum bis zur nächsten Fortschreibung vor allem für den schwächer besiedelten Raum stärker untersucht und in Betracht gezogen werden	Kenntnisnahme		Dem Aufgabenträger bleibt es vorbehalten ergänzende Verkehrsprodukte – wie in Teil A – Rahmenplanung beschrieben – in seine Angebotsplanung aufzunehmen. Dabei sollen Mitteleinsatz – monetär, infrastrukturell, personell – ebenso Berücksichtigung finden wie nachfrageseitige Erwägungen
112	02.03.2021	0.1.2 Vorgaben der Regionalplanung zur Nahverkehrsplanung	Aktuell befindet sich der Entwurf des Regionalplanes "Region Chemnitz" (Stand 15.12.2015) in der Aus- und Bewertungsphase der Ergebnisse des Auslegungsverfahrens nach § 6 Abs. 2 SächsLPlG (Abwägung). Wesentliche regionalplanerische Zielvorgaben mit Bezug zum Nahverkehrsplan beinhalten die Kapitel 1.2 Regionale Siedlungsentwicklung (Z 1.2.3) und 3.1.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Der Entwurf des Nahverkehrsplanes sollte dahingehend überprüft werden.	nein		in Kap 0.1.2 Vorgaben der Regionalplanung zur Nahverkehrsplanung wird auf die gültigen und teilweise auch auf den Entwurf de RP Region Chemnitz verwiesen. Da dieser noch nicht gültig ist wird keine Überprüfung vorgenommen.
113	02.03.2021	1.3 Schüler und Schulstandorte, Studenten / Bestandsaufnahme	Bei den Schülerzahlen der allgemeinbildenden Schulen im Schuljahr 2018/2019 gab es geringfügig weniger Schüler und auch eine Schule weniger (30.856 Schüler, 153 Schulen). Da das auch Zahlen der STALA sind, können die Gründe für diese Unterschiede nicht festgestellt werden. Diese kleinen Differenzen ändern jedoch nichts an den Grundaussagen des Nahverkehrsplanes	nein		Diese kleinen Differenzen ändern jedoch nichts an den Grundaussagen des Nahverkehrsplanes
114	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/tlw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
115	02.03.2021		Aus jugendhilfeplanerischer Sicht stehen die Planungsziele und Maßnahmen des ÖPNV-Planungsträgers nicht im Widerspruch zu den Zielen und Maßnahmen im aktuellen Jugendhilfeplan. Die öffentlichen Belange der Kinder- und Jugendhilfe im Erzgebirgskreis werden im Rahmen der Stärken- und Schwächen-Analyse (Punkt 5 des Teil B-II) wie auch in der Zielformulierung (Punkt 3 des Teil A) berücksichtigt Hinsichtlich der Verbesserung der Erreichbarkeit von öffentlich geförderten Einrichtungen für Kinder, Jugendliche und deren Familien sichert das Referat Jugendhilfe weiterhin Unterstützung bei der gemeinsamen Suche nach individuellen Lösungen zu	Kenntnisnahme		
116	02.03.2021		Indirekt kann ein gut aufgestellter und angenommener Öffentlicher Nahverkehr den motorisierten Individualverkehr einschränken und so die Lärm- und Luftbelastung des Pkw-Verkehrs in der Umwelt mindern Den vorgelegten Unterlagen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes stehen grundsätzlich keine wasserbaulichen Bedenken entgegen	Kenntnisnahme		
117	02.03.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 61 Kap. 6.8 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung in Teil A unter 4.3.7 Kommunikation / Information	<u>enthält nur wenige Aspekte</u> zur Verknüpfung des öffentlichen Nahverkehrs mit Aspekten des touristischen (und des Alltags-Radverkehrs als immer bedeutender werdenden Bestandteil der multi modalen Mobilität) und <u>ist bei weitem nicht ausreichend</u> . Aus unserer Sicht sind die Belange des touristischen (und des Alltags-) Radverkehrs noch viel stärker in den Nahverkehrsplan zu integrieren. Grundlage müssen die Ziele der sächs. Radverkehrskonzeption (2019) sein, in der bereits im ersten Leitsatz auf die Bedeutung des Radverkehrs als wichtiger Bestandteil einer multimodalen Mobilität hervorgehoben wird. Gerade in Nahverkehrsplänen sollte dies berücksichtigt werden, da gemäß Landesverkehrsplan 2030 Nahverkehrspläne als zentrale Steuerungselemente vor allem für den ländlichen Raum agieren. Unter diesem Gesichtspunkt werden im Entwurf die Leitsätze und Ziele u. a. des Landesverkehrsplanes 2030 (z. B. Grundsatz G 3.8.5), des Landesentwicklungsplanes (bessere Vernetzung von des Verkehrsträgers Fahrrad mit ÖPNV/SPNV) und des Entwurfes des Regionalplanes Region Chemnitz-Erzgebirge (Punkt 3.1 .7.5) <u>nicht ausreichend gewürdigt</u> .	tlw.	<u>im Text ERZ 6.8. aufgenommen:</u> <u>An den ÖSPV/SPNV-Verknüpfungspunkten soll auch der Ausbau von Park and Ride-, Bike and Ride- und Taxistellplätzen in Abhängigkeit der räumlichen und baulichen Möglichkeiten durch die Baulastträger geprüft werden.</u>	in Teil A bereits durch Anhörung zu dem Thema mit aufgenommen. Ergänzt unter Teil A 4.3.7 Kommunikation/ Information (siehe lfd Nr 23 - 32 TOEB ERZ) im Text ERZ 6.7. enthalten: Touristische Angebote sollen weiter entwickelt werden. Insbesondere die Regionen um Eibenstock, Oberwiesenthal und Seiffen/Neuhausen bedürfen eines attraktiven ÖPNV. Der seit 2019 bestehende UNESCO-Welterbe-Titel für die Montanregion Erzgebirge/ Krušnohófi bietet besonders für den Tourismus in der Region Erzgebirge eine große Chance. Die Montanregion erstreckt sich von Marienberg über Annaberg-Frohnau bis in den Westen des Verbundgebietes nach Eibenstock. 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.
118	02.03.2021	Kap. 6.7 Netzebenen des ÖPNV / Touristische Verkehre / S. 61	In der in 2017 durch den Kreistag beschlossenen "Radwegkonzeption für den Erzgebirgskreis" werden in Kapitel 10 vielfältige Punkte zur Verbesserung der Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV genannt. Dazu gehören z. B.: • Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr, z. B. durch die Nutzung spezieller Anhänger und unter Verwendung einfacher und moderater Zahlungssysteme, • Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr durch gemeinsame Informations- und Orientierungssysteme, • gut erreichbare und barrierefreie Zuwegungen zu den Bahnhöfen und Haltestellen, • mind. zwei standardgerechte Fahrradbügel pro SPNV-Zugangsstelle. • Dienstleistungsangebote - Bewachung der abgestellten Fahrräder, Vermittlung oder Verleih von Fahrrädern, Ladestationen für E-Bikes, Informations- und Orientierungsangebote für Besucher; Herausgabe von Radlounenführer der Verkehrsverbände mit Radtourenvorschlägen und Informationen für die An- und Abreise mit Bahn und Bus	tlw	<u>in ERZ unter 6.7 als letzten Absatz aufgenommen:</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 - entsprechend dem Radkonzept für den Erzgebirgskreis - besonderes Augenmerk gelegt werden auf:</u> • <u>Möglichkeit der Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr unter Berücksichtigung der Beförderungsbestimmungen des VMS.best. 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>	
119	02.03.2021		uneingeschränkte und barrierefreie Erreichbarkeit der künftigen Welterbebesucherzentren in den vier Bergstädten Freiberg, Marienberg, Annaberg-Buchholz und Schneeberg bei Planungen, insbesondere in der Verbindung mit dem Nahverkehr, den grenzüberschreitenden Charakter der Welterbestätte berücksichtigen	Kenntnisnahme		
120	03.03.2021		benannte Änderungen im Liniennetz, die Auswirkungen auf die Schülerbeförderung haben können Änderungen werden auch Einfluss auf die Schülerbeförderung haben. Durch den Wegfall von Haltestellen verlängern sich bspw. die Fußwege für die Schüler. Durch Integration und Zusammenführung von Linien werden sich aller Voraussicht nach die Fahrzeiten verlängern, da die Linien dann insgesamt länger werden und die Busse öfter anhalten. Bei der Neueinrichtung von Haltestellen muss gewährleistet sein, dass die neuen Haltestellen fußläufig sicher ohne Gefahr erreichbar sind. Entstehen unzumutbare Schulwege bspw. durch Kappung von Linien, zu wenigen Haltestellen, gefährlichen Schulwegen oder durch zu lange Fahrzeiten wäre eine Änderung der Linie zu den Unterrichtszeiten nicht möglich, es sei denn, die Schüler werden als Ausgleich im freigestellten Schülerverkehr befördert. Hierbei ist zu beachten, dass für die nächstgelegene Schule Vertrauensschutz für eine zumutbare Schülerbeförderung für die Dauer des Schulverhältnisses besteht. Daher sind die Anpassungen nur vorzunehmen, wenn zugleich eine zumutbare Schülerbeförderung - notfalls auch durch freigestellten Schülerverkehr - besteht	Kenntnisnahme		Anbindung Linie 208 am Bf Dittersdorf (C13/14) sinnvoll und für Schülerverkehr sind Einzelfahrten zum Gymnasium Einsiedel vorgesehen alle anderen genannten Änderungen beziehen sich auf 6.3.4 Konzepte Busnetz "die im Gültigkeitszeitraum des NVP weiter beachtet und untersucht werden sollen. Für diese ergebnisoffenen Untersuchungen kann im Rahmen des NVP jedoch keine Umsetzungsgarantie festgeschrieben werden" unter 2.4.1 RV / Erreichbarkeit "Es ist dabei besonders zu prüfen, ob der Fußweg zumutbar ist, insbesondere bei fehlender lockerer oder geschlossener Bebauung ohne Beleuchtung und separaten Fußweg." unter 6.3.2 Rahmenplanung / Schülerlinien: "Anpassungen der Schülerlinien Aufgabe der regelmäßigen Fahrplanabstimmungen." Hinweis: vor Änderungen werden insbesondere die Schülerverkehre geprüft und in Abstimmung mit den Schulträgern immer wieder abgestimmt und sichergestellt.
121	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 durch vorherige Stellungnahmen bereits eingearbeitet (siehe auch lfd Nr 14,98,99)	
122	03.03.2021		Die Linie 236 (Zschopau - Eppendorf) gibt es nicht mehr, es handelt sich nunmehr um die Linie 728.	ja	<u>eingearbeitet (gültig ab Fahrplanwechsel 2020)</u> 2.6. Verknüpfungspunkte Tab 13: <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>236 (neu 728)</u>	grundsätzlich wurde die Bestandsaufnahme auf Basis Fahrplan 2019/2020 erarbeitet

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
123	03.03.2021	1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur Anlage 1 und 2	Die Bevölkerungsentwicklungen in der Anlage 2 des NVP Teil B-II Erzgebirgskreis sind nicht korrekt. Bei der Stadt Aue-Bad Schlema wurde ein Bevölkerungszuwachs von 23,5 % und bei Olbernhau ein Bevölkerungszuwachs von 18,5 % angegeben. In der Realität sinken die Bevölkerungszahlen in den Orten. In der Berechnung sind die den Städten nunmehr zugehörigen ehemaligen Gemeinden Bad Schlema und Pfaffroda nicht enthalten	ja	in Anlage 1 Steckbrief und in Anlage 2 Raumstrukturdaten korrigiert Im Text Daten korrigiert Abbildung 4 korrigiert	
124	03.03.2021	Anlage 3 Karte Schulstandorte Anlage 4 Tabelle Schüler und Schulstandorte	Hinzu kommen weitere notwendige Korrekturen. Als Beispiele seien benannt: Schulleile werden bspw. als separate Schule aufgeführt (z. B. in Oberwiesenthal gibt es keine Oberschule, sondern nur einen Schulleil der Oberschule Jöhstadt, in Johannegeorgenstadt wird keine eigenständige Förderschule mehr geführt, sondern eine Außensteile) , in Neukirchen Ortsteil Adorf gibt es keine Grundschule mehr, in Thalheim gibt es dagegen nunmehr eine öffentliche Grundschule und eine Schule in freier Trägerschaft,	tlw	Die Anlage Tabelle und Karte wird mit den Hinweisen der Außenstellen ergänzt. bestehender Textteil verweist auf Entwicklung: "In der Gemeinde Neukirchen/ Ortsteil Adorf befindet sich die Gruuna Schule - Gesamtschule mit Grundschule, Oberschule und Gymnasium (Waldorfpädagogik) in freier Trägerschaft - als Neubaucampus in Planung. Zuvor, Schuljahr 2019/20, war die Montessorischule der Jugendstätten Stocker gGmbH nach Thalheim umgezogen. Die Gruuna Schule ist eine Schule mit spezieller Ausrichtung auf Kinder mit Legasthenie. Im September 2020 soll der Ersatzneubau der Grundschule Grünhainichen starten"	Die Bestandsaufnahme der Schüler und Schulstandorte erfolgte auf Basis des Schuljahres 2018/2019, da zum Zeitpunkt der Erstellung keine aktuelleren Daten des Statistischen Landesamtes zur Verfügung standen. Hinweis: Adorf bleibt vorerst (bis Fertigstellung neue GS in Neukirchen) als Außenstelle bestehen bei der öffentlichen Schule in Thalheim handelt es sich um eine Montessorischule, die in 2020 nach einigen Schwierigkeiten in Betrieb ging (wird in Karte nicht aufgenommen, da Datenstand 18/19)
125	03.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Mobilitätswerkstadt Stollberg 2025	Anregung, dass der nördliche Gemeindeteil in die Stadtbuslinie integriert und die ehemalige Haltestelle in Verbindung mit einer Buswendestelle an der Zufahrt zur Niederdorfer Deponie wieder eingerichtet wird.	tlw	<u>ergänzt:</u> <u>"Bei Bedarfsnachweis kann im Rahmen dieser Konzepterstellung auch eine Prüfung zur Ausweitung des Stadtverkehrs Stollberg auf weitere Ortsteile erfolgen."</u>	
126	03.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz	Vorhaltung der Linie 209 - Ortsverkehr Gelenau -leistet die Gemeinde Gelenau einen nicht unerheblichen Beitrag zur Sicherstellung der Grundversorgung des ÖPNV in der Region. Mit Umsetzung des Chemnitzer Modells (CM2) erfolgt eine Ausweitung des Leistungsangebots der Linie 209 bezüglich des Anschlusses Dittersdorf Bahnhof. Seit Beginn der Maßnahme steht die Gemeinde Gelenau in engem Kontakt mit der RVE GmbH. Seitens der RVE GmbH bereitgestellte Fahrplanentwürfe wurden eingehend diskutiert und die Gemeinde Gelenau brachte hierzu Änderungs- und Ergänzungsvorschläge ein ... Im Übrigen engagiert sich die Gemeinde Gelenau generell für den ÖPNV - im Hinblick auf Taktverdichtungen und Anschlussverbesserungen zwischen Bus und Bahn - unter Berücksichtigung der Ansprüche unserer Bürger, aber auch unter dem Aspekt von Nachhaltigkeit und Umweltschutz. Aktuelles Projekt ist die Umstellung des Ortsverkehrs auf Elektromobilität. Ausschlaggebend für das fortdauernde Angebot des Ortsverkehrs ist eine gesicherte Finanzierung. Die Gemeinde ist stetig auf der Suche nach Fördermöglichkeiten und Sponsoren. Detailvorschläge in Stellungnahme zu Fahrplanentwürfen der 208 und 235	Kenntnisnahme		Das Thema wird ausreichend im Text behandelt. unter 6.3.4 Konzepte Busnetz / Smart Rail Connectivity Campus (SRCC): • Linien 208, 209, 235, 239, 240: Anbindung der Gemeinden Gelenau und Amtsberg an den Bahnhofpunkt Dittersdorf des ausgebauten Chemnitzer Modells unter 2.4 Angebot, Erschließungsqualität und Erreichbarkeit / Regionalverkehr Die Fahrplanlage der Linie 208 orientiert sich an den Bedarfen der Mittelschule Gelenau und des Gymnasiums Einsiedel. Mit Inbetriebnahme des Chemnitzer Modell auf der KBS 524 wird die 208 am Bf Dittersdorf mit der Bahn (Linien C13 und C14) verknüpft. Der Abschnitt bis Altchemnitz entfällt, ggf. werden einzelne Schülerfahrten bis Einsiedel Gymnasium geführt in Anlage 13 Zielnetz 208: Linienkürzung Gelenau - Dittersdorf; Anschluss C13 ; Fahrten am Wochenende einrichten 209: Ortsverkehr Gelenau als Stadtverkehr vertaktet
127	02.03.2021		keine Anregungen und Hinweise			
128	03.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Smart Bus Zwönitz	Die aktuelle Textpassage Smart Bus Zwönitz im Entwurf des Nahverkehrsplans stammt aus einer frühen Projektphase. Wir möchten den Abschnitt gerne folgendermaßen anpassen, um den aktuellen Projektstand bzw. -planung besser zu entsprechen	ja	<u>Neuer Textteil (Vorschlag Stadt Zwönitz) mit Anpassungen:</u> Die Bergstadt Zwönitz wurde im Sommer 2019 vom Bundesinnenministerium im Rahmen des Projekts Smart City als Modellstadt für Digitalisierung ausgewählt. Damit verbunden sind fünf Millionen-Euro Fördermittel, die in den nächsten sieben Jahren ausgegeben werden können. Die Stadt Zwönitz will mit <u>den zur Verfügung stehenden Fördermitteln</u> diesen Mitteln eine Vorreiterrolle innerhalb Deutschlands einnehmen und auch für neue Einwohner attraktiver werden. Eines der ersten Projekte betrifft einen besseren und digitalisierten Nahverkehr. <u>Der Anschluss an den überregionalen ÖPNV im Stundentakt ist aktuell nur für ca. 50 Prozent der Zwönitzer Einwohner attraktiv.</u> Die Stadt Zwönitz verfolgt das ambitionierte Ziel, dass mindestens 80 Prozent ihrer Bevölkerung bis Dezember 2021 in maximal 600 Metern Luftlinie von der Wohnung eine Haltestelle erreicht, von der sie an den im Stundentakt verkehrenden Zug- und Busverkehr Anbindung hat. Damit wird eine Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt und den Bahnhof als Anschlusspunkt zu den Bahnen des Chemnitzer Modells, dem PlusBus-Netz und dem überregionalen ÖPNV ermöglicht. <u>Dazu möchte die Stadt Zwönitz in einem einzigartigen Pilotprojekt gemeinsam mit ihren Partnern ein innovatives, attraktives Mobilitätsangebot entwickeln. Dies soll durch die Ergänzung einer neuartigen Angebotsform (Elektro-Kleinbus als ERZmobil) umgesetzt werden. Mit dem ERZmobil soll eine wirtschaftlich nachhaltige und umweltfreundliche Mobilitätslösung für den ländlichen Raum entstehen. Das ERZmobil ist ein digital gemanagtes Ruf-Bus System. Es ist fest in den Linientakt des ÖPNV eingebunden und verkehrt in einem kleinen Stadtverkehr ausschließlich zwischen definierten ERZmobil-Haltestellen und den Schnittstellen zur Bahnstecke C13 bzw. zum PlusBus, um den bestehenden ÖPNV als Zubringer zu stärken. Das ERZmobil wird in der Regel über eine App gebucht und verkehrt nur bei vorliegender Buchung. In einer weiteren Ausbaustufe wird ab 2025 ein Betrieb von autonom verkehrenden ERZmobil-Fahrzeugen angestrebt.</u>	
129	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		bestehender Textteil im NVP des LK ERZ: Um für die Fahrgäste ein komfortables und barrierefreies Angebot leisten zu können besteht die Notwendigkeit, jährlich 20 Neufahrzeuge für den Fuhrpark der RVE zu beschaffen. Hierfür sind rechtzeitig die Formalitäten für die entsprechenden Fördermitelanträge zu bearbeiten --> auf Grund der finanziellen Rahmen kann die Umstellung nur sukzessive erfolgen
130	03.03.2021	6.10 Infrastrukturmaßnahmen	einige große Schnittstellen im Erzgebirgskreis sind stark sanierungsbedürftig. Als konkretes Beispiel ist hier der Postplatz in Aue zu nennen. Das Problem ist seit Jahren bekannt. Diese großen Schnittstellen gerade im ländlichen Raum sollten bei den zukünftigen Planungen eine große Rolle spielen.	ja		Thema berücksichtigt: Die baulichen Voraussetzungen für die Umsetzung von Verknüpfungspunkten sind weiter zu verbessern. Dahingehend sind im Rahmen der Fertigstellung der Eisenbahnstrecke Chemnitz – Aue (KBS 524) gleichwohl die Verknüpfungspunkte • Dittersdorf, • Meinersdorf und • Aue Bf. bedarfsgerecht auszubauen. An den Verknüpfungspunkten sind stets Fahrradabschließanlagen zu planen und bedarfsgerecht umzusetzen.

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
131	03.03.2021	6.1.2, 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	ja	barrierearm--> barrierefrei geändert: Ausgenommen hiervon sind Haltestellen, die nicht über eine barrierearme <u>barrierefreie</u> Zuwegung verfügen <u>Satz ergänzt:</u> <u>„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. Ein vorheriger teilweiser Umbau sollte unter dem Aspekt der Finanzierung abgewogen werden.“</u>	
132	08.03.2021	1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur 1.3 Schüler und Schulstandorte, Studenten	6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose weist geringeren Bevölkerungsrückgang als die 5. Prognose (bis 2030) Die Planung des ÖPNV muss dies berücksichtigen. Ähnlich die Entwicklung bei den Schülern. Auch hier sollte die Planung des ÖPNV berücksichtigen, dass die pessimistischen Prognosen der Vergangenheit nicht eingetreten sind.	Kenntnisnahme		je Schulart sind im NVP Prognose-Textbausteine enthalten, die für die Bedarfsermittlung im LK genutzt werden können.
133	08.03.2021	1.4 Motorisierung	hoher Motorisierungsgrad im ländlichen Raum: Dieser ist nicht nur in den längeren Wegen zu Fahrten der sozialen Infrastruktur sondern auch im offensichtlich unzureichenden ÖPNV-Angebot begründet.	Kenntnisnahme		
134	08.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Konzeptionelle Überlegungen im südöstlichen Erzgebirgskreis	Qualitätsverbesserung sehen wir in einer deutlichen Reduzierung der Umsteigezeiten von der Bahn auf die Busverbindungen, insbesondere bei den Regionallinien. Hier liegen die Umsteigezeiten am Bahnhof/Busbahnhof Olbernhau zwischen einer und 58 Minuten (betrifft die Buslinien 452, 453, 458, 471, 472, 473 und 497). Oft betreffen die Schwankungsbreiten in den Umsteigezeiten sogar eine Linie. Hier sind eine Vertaktung mit kurzen Umsteigezeiten in Verbindung mit einheitlichen Ankunfts- und Abfahrzeiten dringend erforderlich (vgl. S. 56).	ja		Die Priorität der Busverbindungen liegt oftmals bei den Bedarfen des Schülerverkehrs.
135	08.03.2021	Rahmenplanung Stadtverkehr oder als Konzept Busnetz	Beispiel Annaberg-Buchholz zeigt, dass bei transparenter, nachfragegerechter Linienführung und guter Vertaktung eine hohe Auslastung zu erreichen ist. Vor diesem Hintergrund regen wir an, in Olbernhau eine Stadtlinie zu etablieren, die das Wohngebiet „Poppisches Gut“ (620 EW) mit dem Stadtzentrum und dem Bahnhof/Busbahnhof verbindet. - Halbstunden-Takt ...als Ringbus-Linie die wichtigsten Einrichtungen der Infrastruktur auf kurzem Weg miteinander verbindet. - Kleinbus Typ Mercedes Benz Sprinter“ City 65 - Eine Verlängerung der Ringbus-Linie in Richtung Wohngebiet "Neuer Weg" ist zu prüfen.	nein		Im Zusammenhang mit den konzeptionellen Überlegungen im südöstlichen Erzgebirgskreis werden auch Überlegungen für den Raum Olbernhau angeregt. (siehe 6.3.4)
136	08.03.2021	6.3.2 Ergänzungsnetz / Regionallinien	Linie 497 (Olbernhau - Rübenau - Reitzenhain - Marienberg) auch an den Wochenenden zur Förderung touristischer Aktivitäten Buspaare in den Vormittags- und Nachmittagsstunden eingesetzt werden können	nein		Grundsätzlich sollen touristische Angebote weiter entwickelt werden. Hierfür sind jedoch die Bedarfe und die Finanzierbarkeit ein wesentlicher Faktor zur Einrichtung touristischer Angebote.
137	08.03.2021	6.3.2 Ergänzungsnetz / Regionallinien	Wir begrüßen ... eingetretenen Verbesserungen auf der Regionalbus-Linie 458. Zur Verstärkung dieses Trends ist es aus unserer Sicht wichtig, am späteren Nachmittag noch zwei zusätzliche Buspaare (auch als Kleinbus möglich) einzusetzen, um insbesondere den Besuchs- sowie den touristischen Verkehr zu unterstützen	nein		Die Konzeptionellen Überlegungen zur Integration von Bahn und Bus im südöstlichen Erzgebirgskreis werden zu gegebener Zeit auf ihre grundsätzliche betriebliche Machbarkeit überprüft.
138	04.03.2021	6 Rahmenplanung ÖPNV	Linien im RV hauptsächlich als Sternnetz von der Kreisstadt (betrifft die Linien 430, 422, 424, 429, 431, 435), --> ergänzen bzw. ersetzen durch Linien zwischen den Gemeinden und im gegenläufigen Verkehr, D.h. paralleles bzw. zeitlich versetztes Abfahren der Busse und entgegengesetzte Richtung.Vorschlag: Annaberg - Mildena - Neugrumbach - Grumbach - Steinbach - Schmalzgrube - Jöhstadt - Königswalde - Annaberg Annaberg - Wiesenbad - Wolkenstein - Niederschmiedeberg - Steinbach - Schmalzgrube - Jöhstadt - Kühnberg - Bärenstein - Oberwiesenthal Knotenpunkt und zentrale Umstiegshaltestelle wäre Jöhstadt Markt	nein		Idee lässt die spezifische Bedarfe, an denen sich der Ist-Stand orientiert außer Betracht. Die Priorität der Busverbindungen liegt im Wesentlichen bei den Bedarfen des Schülerverkehrs.
139	04.03.2021	6 Rahmenplanung ÖPNV	Anbindung auch am WE und in den Abendstunden --> Anruflinientaxi im Raum Annaberg	nein		Detailplanungen zu weiteren Einzelfahrten sollten in der Fahrplankonferenz vorgebracht werden, da es sich um das allg. "Tagesgeschäft" handelt.
140	12.03.2021	allgemein	mit einem attraktiven ÖPNV die Zukunft der Region weiterentwickeln, um eine positive demographische Entwicklung der Region zu erzielen.	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
141	12.03.2021	6.7. Tourist. Verkehre	Da unsere grenzübergreifende Region Erzgebirge / Krusne hory seit 2019 erfreulicherweise zum Weltkulturerbe ernannt worden, sollte von dieser Ernennung ein Impuls zum Ausbau des touristischem ÖPNV ausgehen. Die Buslinien müssen hierbei mit einer besseren Taktung und in Abstimmung mit dem PlusBus-System optimal mit dem SPNV (auch fahrplantechnologische) verbunden werden.	tlw		in Teil A bereits durch Anhörung zu dem Thema mit aufgenommen. Ergänzt unter Teil A 4.3.7 Kommunikation/ Information (siehe lfd Nr 23 - 32 TOEB ERZ) im Text ERZ 6.7. enthalten: Touristische Angebote sollen weiter entwickelt werden. Insbesondere die Regionen um Eibenstock, Oberwiesenthal und Seiffen/Neuhausen bedürfen eines attraktiven ÖPNV. Der seit 2019 bestehende UNESCO-Welterbe-Titel für die Montanregion Erzgebirge/ Krušnohoří bietet besonders für den Tourismus in der Region Erzgebirge eine große Chance. Die Montanregion erstreckt sich von Marienberg über Annaberg-Frohnau bis in den Westen des Verbundgebietes nach Eibenstock. 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.
142	12.03.2021	2.4.1 Erschließung / Regionalverkehr	Mängel: • Die Mittelzentren Lößnitz, Schneeberg und Marienberg müssen unbedingt effektiver an die entsprechenden Oberzentren (Chemnitz, Zwickau) angebunden werden. Eine Fahrzeit von über 60 min ist hier nicht akzeptabel.	nein		Im Text wird dieser Punkt als Schwäche in der Erschließung benannt (2.4 Erschließung Zentren). Im straßengebundenen ÖPNV ist jedoch auf Grund der topografischen Situation keine wesentliche Änderung möglich. In dem Zusammenhang möchten wir auf Details im NVP hinweisen: Lößnitz erhält mit C 13 und Stadtlinie verbesserte Anbindung (siehe Textteil unter Stadtverkehr Lößnitz); Mit der Fahrplanänderung zum Fahrplanwechsel 2020/2021 wurde die Anbindung an die beiden ortsnahen Bahnhöfe verbessert und eine Verknüpfung mit der vsl. ab Dez 2021 verkehrenden C 13 am unteren und oberen Bahnhof erreicht. Schneeberg wird mit der PlusBus-Linie 383 angeschlossen, zum Oberzentrum Chemnitz beträgt Fahrzeit zwar 65 min, jedoch wird das Oberzentrum Zwickau in 38 bzw. 54 min erreicht Marienberg wird im 1-h- Takt mit der PlusBus-Linie 207 angeschlossen, zum Oberzentrum Chemnitz beträgt die Fahrzeit auf Grund der vorhandenen Infrastruktur derzeit jedoch auch über 60 min
143	12.03.2021	2.4.2 Stadtverkehr / Zschopau, Aue	• Die Verknüpfung von Bus- und Bahnnetz muss gerade in den Stadtverkehren (z. B. Zschopau, Aue) verbessert werden.	nein		Zschopau als Prüfauftrag enthalten: Es ist zu prüfen, ob die räumliche Anbindung des Busbahnhofs und des Haltepunkts Zschopau Ost verbessert werden kann Aue als Mangel dargestellt: Die Anbindung an die Bahn ist dabei noch nicht immer nutzerfreundlich gestaltet. allgemein: Die Stadtverkehrsangebote werden kontinuierlich fortgeschrieben
144	12.03.2021	6.1 Barrierefreiheit	Die Modernisierung der Haltestellen, vor allem für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, muss proaktiv vorangetrieben werden. Hierfür sollte die von der ÖPNV-Strategiekommission formulierte Größe maßgebend sein, dass in den Städten 60-70 % und im ländlichen Raum mehr als 50 % der Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden sollen. Hier sehen wir Handlungsbedarf.	nein	Text im Teil A (VMS) geändert --> s. Antwort	das Thema wird in 6.1.1 Barrierefreiheit / Maßnahmenplanung behandelt: Der Erzgebirgskreis bekennt sich grundsätzlich zu den Zielen der Barrierefreiheit und treibt im Rahmen der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel einen zeitnahen barrierefreien Ausbau der ÖSPV-Infrastruktur voran, um einem möglichst großen Anteil der Bevölkerung eine Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen Im Text Teil A Kap. 4.1.2 Barrierefreiheit im ÖSPV - Voraussetzungen und Zielstellungen / Priorisierung des Ausbaus / S. 57 benannt: 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. <u>Die Zuständigkeit für den barrierefreien Ausbau liegt bei den Kommunen als Straßenbausträger in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Landkreisen als Aufgabenträger des ÖSPV.</u> 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
145	12.03.2021	allgemein	Das systematische Abhängen des Ostens des Landkreises sowie der kammnahen Gebiete im Süden des Kreises an der Grenze zu Tschechien ist inakzeptabel. Hier fordern wir, dass nachfrageschwache Linien durch innovative Rufbuskonzepte erhalten bleiben, sodass die dort lebenden Bürger*innen nicht abgehängt bleiben	nein		unter 4. Verkehrsprognose thematisiert: ...wird in den übrigen Gebieten außerhalb der Ballungsräume ein kontinuierlicher Rückgang prognostiziert. ...Im Gegensatz zu den Verdichtungsräumen kann ein Fahrgastrückgang dort auch nicht durch die getätigten bzw. geplanten Angebotsverbesserungen im ÖPNV ausgeglichen werden. Vielmehr gilt es darauf mit neuen innovativen Verkehrslösungen wie Plus- oder RufBus zu reagieren, so kann das Angebot stets der Nachfrage angepasst und auch in Zukunft ein hoher Standard im ÖPNV bewahrt werden.Kürzungen des Verkehrsangebots auf nachfrageschwachen Linien sind nicht immer zu vermeiden. Diese gilt es jedoch durch die Etablierung neuer innovativer Rufbus Angebote möglichst gering zu halten. Ein weiterer Fokus sollte in Zukunft die Ausschöpfung touristischer Potenziale, insbesondere im Zusammenhang mit der neuen UNESCO Welterberegion Erzgebirge sein
146	12.03.2021	allgemein	Chemnitz und Zwickau müssen als Oberzentren im Zentrum des Liniennetzes stehen. Bei diesen Linien ist der zeitige Betriebsschluss zu bemängeln, sodass die Schichtwechselzeit um 22 Uhr kaum bedient werden kann. Gerade auch durch die Anbindung Chemnitz an den Fernverkehr (z. B. IC-Linie nach Berlin) gewinnen die Linien aus dem Erzgebirge nach Chemnitz immens an Bedeutung	nein		Eine grundsätzliche Vorhaltung von Fahrten in den Schwachverkehrszeiten ist nicht vorgesehen. Die Schwachverkehrszeiten werden nach Bedarf u.a.entsprechend der Nachfrage bedient. (Teil A 4.3.3 Mindestbedienstandards)

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
147	12.03.2021	6.3.1 Regio-Netz / TaktBus-Linien	Die Korridore Eibenstock – Aue, Schwarzenberg – Oberwiesenthal und Seiffen – Neuhausen – Olbernhau müssen hinsichtlich der Umsetzung von TaktBus-Standards geprüft werden	Kenntnisnahme		ist im Text unter 6.3.1 Regio-Netz / TaktBus-Linien enthalten
148	12.03.2021	6.3.1 Regio-Netz / Vertaktete Regionallinien	Für neun Linien (200, 201, 206, 208, 240, 334, 362, 417, 428) war in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob ein bedarfsgerechtes Wochenendangebot – auch unter dem Aspekt der touristischen Erschließung – eingerichtet werden kann	Kenntnisnahme		
149	12.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Verknüpfung von Bus und Bahn im Zwönitztal	Die Verknüpfung von Bus und Bahn im Zwönitztal (vor allem wegen der Wiederinbetriebnahme der Bahnverbindung Chemnitz – Thalheim – Aue als Teil des Chemnitzer Modells) muss vorangetrieben werden	Kenntnisnahme		
150	12.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg	Die Reaktivierung der Bahnstrecke (Chemnitz –) Pockau-Lengefeld – Marienberg für den Personenverkehr hat für uns als GRÜNE höchste Priorität	Kenntnisnahme		ist im Text enthalten Die größte Bedeutung besitzt bei der Zielerreichung die Reaktivierung der Bahnstrecke (Chemnitz –) Pockau-Lengefeld – Marienberg für den Personenverkehr Trotz hoher Priorität sind aktuell die Finanzierung und Umsetzung der Reaktivierung der Bahnstrecke (Chemnitz-) Pockau-Lengefeld - Marienberg für den Personenverkehr offen
151	12.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz	Ausdrücklich zu loben sind kommunal begrenzte Nahverkehrsangebote wie das ERZmobil in Zwönitz oder das Stollberger Projekt „Stollberg macht mobil“, die Vorbildwirkung für andere Kommunen haben und den Angeboten des VMS zum Teil vorauskommen	Zustimmung		
152	12.03.2021	6.10 Infrastrukturmaßnahmen / Fahrzeuge	Nicht zuletzt fordern wir die sukzessive Modernisierung der Flotte hin zu mehr innovativen, barrierearmen und emissionsfreien (z. B. batterieelektrisch angetriebenen) Bussen und Kleinbussen.	Kenntnisnahme		ist im Text enthalten Um für die Fahrgäste ein komfortables und barrierefreies Angebot leisten zu können besteht die Notwendigkeit, jährlich 20 Neufahrzeuge für den Fuhrpark der RVE zu beschaffen
153	26.03.2021	allgemein	Ergebnisse Öffentlichkeitsbeteiligung (im Rahmen Konzepterstellung des INSEK 2030) zeigen deutlich, dass die Öffentlichkeit mit dem ÖPNV in Marienberg und den Ortsteilen nicht zufrieden ist!	Kenntnisnahme		
154	26.03.2021	allgemein	Bevölkerungsgruppe > 65 besonders auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen. Das erfordert somit ein flächendeckendes Angebot auch außerhalb des Schülerverkehrs	Kenntnisnahme		
155	26.03.2021	6.7 Touristische Verkehre	Touristische Potenziale sehen wir auch im UNESCO-Welterbetitel. --> flächendeckende Anbindung aller Bestandteile der Montanregion Erzgebirge/Krusnohori sowie die zukünftigen Besucherzentren an das ÖPNV-Netz betrachtet werden Weiterhin sollte der zunehmende Wander- und Radtourismus in unserer Region stärkere Beachtung in der ÖPNV-Anbindung finden	tlw.	<u>in ERZ unter 6.7 als letzten Absatz aufgenommen:</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 - entsprechend dem Radkonzept für den Erzgebirgskreis - besonderes Augenmerk gelegt werden auf:</u> <u>• Möglichkeit der Fahrradmitnahme im öffentlichen Nahverkehr unter Berücksichtigung der Beförderungsbestimmungen des VMS.best. 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>	im Text ERZ 6.7. enthalten: Touristische Angebote sollen weiter entwickelt werden. Insbesondere die Regionen um Eibenstock, Oberwiesenthal und Seiffen/Neuhausen bedürfen eines attraktiven ÖPNV. Der seit 2019 bestehende UNESCO-Welterbe-Titel für die Montanregion Erzgebirge/ Krušnohori bietet besonders für den Tourismus in der Region Erzgebirge eine große Chance. Die Montanregion erstreckt sich von Marienberg über Annaberg-Frohnau bis in den Westen des Verbundgebietes nach Eibenstock. 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.
156	26.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg	Anbindung des Ortsteiles Sorgau an das öffentliche Netz zu prüfen	ja		unter "Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg" enthalten: Dabei ist eine Neugestaltung des Stadtverkehrsnetzes Marienberg wie folgt zu untersuchen • Neu Linie A: Sorgau – Zöblitz – Kniebreche – Hüttengrund – Gymnasium – Markt – Reitzenhainer Straße – Edeka – Mooshaide (Ring)
157	26.03.2021	6.4 Schülerbeförderung	Anzumerken sei, dass die Erreichbarkeit von Ausbildungsbetrieben, welche durchaus in den Ortsteilen angesiedelt sind, dringend berücksichtigt werden muss	ja		unter 6.4 Schülerbeförderung behandelt: Für die zukünftige Planung des Schülerverkehrs sind kurzfristige Anpassungen bei strukturellen oder quantitativen Veränderungen in der Schulstandortstruktur von großer Bedeutung. Nur so kann ein effizientes System der Schülerbeförderung geschaffen und erhalten werden
158	26.03.2021	5 Bewertung / Schwächen des ÖPNV im Erzgebirgskreis	Dafür ist die Linie C neu eingeführt. Diese bedient die Ortsteile Pobershau, Rittersberg, Niederlauterstein, Lauterbach und Lauta am Wochenende mit Anbindung nach Marienberg. Weil diese Linie ausdrücklich für den Freizeitverkehr ausgewiesen ist, sollte sie auch unbedingt in den Abendstunden bedient werden! Eine stärkere Bewerbung dieses Angebotes sollte umgesetzt werden (vgl. S. 50 Teil B-II)!	Kenntnisnahme		unter 5 Bewertung / Schwächen des ÖPNV im Erzgebirgskreis wird Thema Bewerbung behandelt • zu geringe Bewerbung der vorhandenen und neu eingeführten Wochenend-Angebote im ÖSPV
159	26.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg	Gepprüft werden sollte in jedem Fall - die Verlängerung der Stadtverkehr-Linien A und 0 bis direkt vor das Freizeitbad Aqua Marien - die Bedienung des Gewerbegebietes "Am Federwerk" mit den Linien A und E unter Berücksichtigung der Schichtwechselzeiten der Firma Scherdel.	ja		unter 6.3.4 Konzepte Busnetz / Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg enthalten als Prüfauftrag für Planungsansätze: --> " • Verlängerung der Linien A und D bis direkt vor das Freizeitbad Aqua Marien, Bedienung zu den Öffnungszeiten mit jeder Fahrt," --> " • Bedienung des Gewerbegebiets Dörfel „Am Federwerk“ (> 1.000 Arbeitsplätze) mit den Linien A und E mit jeder Fahrt sowie On-Demand-Angebot zum Schichtwechsel Spät-/Nachtschicht" Die Konzeptionellen Überlegungen zur Integration von Bahn und Bus im südöstlichen Erzgebirgskreis werden zu gegebener Zeit auf ihre grundsätzliche betriebliche Machbarkeit überprüft.
160	26.03.2021		Änderungen Fahrplan 2020/2021 der Linien 207 und 490	ja	Anpassungen wurden durch vorherige Stellungnahmen bereits eingearbeitet (siehe auch lfd Nr 14,98,99)	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
161	26.03.2021	allgemein	...Kürzungen des Verkehrsangebotes auf nachfrageschwache Linien prognostiziert. Von den Kürzungen wäre in erster Linie der sowieso schon schlechter bediente ländliche Raum betroffen. Die Reduzierung von ÖPNV- Angeboten würde zu weiterem Nachfragerückgang beitragen und ist daher grundsätzlich zu vermeiden	nein		unter 4. Verkehrsprognose thematisiert: ...wird in den übrigen Gebieten außerhalb der Ballungsräume ein kontinuierlicher Rückgang prognostiziert.Im Gegensatz zu den Verdichtungsräumen kann ein Fahrgastrückgang dort auch nicht durch die getätigten bzw. geplanten Angebotsverbesserungen im ÖPNV ausgeglichen werden. Vielmehr gilt es darauf mit neuen innovativen Verkehrslösungen wie Plus- oder RufBus zu reagieren, so kann das Angebot stets der Nachfrage angepasst und auch in Zukunft ein hoher Standard im ÖPNV bewahrt werden.Kürzungen des Verkehrsangebots auf nachfrageschwachen Linien sind nicht immer zu vermeiden. Diese gilt es jedoch durch die Etablierung neuer innovativer Rufbus Angebote möglichst gering zu halten. Ein weiterer Fokus sollte in Zukunft die Ausschöpfung touristischer Potenziale, insbesondere im Zusammenhang mit der neuen UNESCO Welterberegion Erzgebirge sein
162	26.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Konzeptionelle Überlegungen im südöstlichen Erzgebirgskreis	Mit Zielerreichung der Reaktivierung der Bahnlinie Pockau-Lengefeld - Marienberg muss die gesamte Bus- und Bahnbindung (Linienführung, Haltestellenstandorte, Taktzeiten) neu aufeinander abgestimmt und unter der Einbeziehung aller Ortsteile betrachtet werden. Dafür sollten die Konzeptionellen Überlegungen eines Integralen Taktfahrplanes der Städte Marienberg, Pockau-Lengefeld und Olbernhau auf ihre Machbarkeit hin überprüft werden.	Kenntnisnahme		
163	26.03.2021	allgemein	Stellungnahme der Stadt Pockau-Lengefeld wird grundsätzlich positiv eingeschätzt (erst mit Fahrbetrieb auf der Bahnstrecke)	Kenntnisnahme		
164	26.03.2021	1,6 Standorte und Einrichtungen mit ÖPNV-Relevanz / Einzelhandelsstandorte	Teil B-II; S. 22: großflächiger Einzelhandelsstandort - Ergänzung "Vor der Stadt" in Marienberg Teil B-II; S. 31: Linie A - Ergänzung Markt! Gewerbegebiet (wie NVP 2016)	ja	ergänzt	
165	25.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg	• Führung aller Stadtverkehrslinien über Bahnhof (Reitzenhainer Straße) --> Dieser Vorschlag wird abgelehnt, weil er nicht effizient und für Fahrgäste nicht attraktiv ist. Hier sollten nur die Linien in/aus Richtung Mühlberg und Moosheide verknüpft werden .	nein		
166	25.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg	• Verlängerung der Linien A und D bis direkt vor das Freizeitbad Aqua Marien, Bedienung zu den Öffnungszeiten mit jeder Fahrt, zeitlich verlängertes Angebot abends an Werktagen sowie nachmittags bzw. abends an Wochenenden (unabhängig von Wiederaufnahme des SPNV) --> Unsere Konzeption ist weitergehender und effizienter, Vorschlag asu Konzeption umsetzen	nein		..Textbaustein im NVP entspringt dem Gutachten Reaktivierung MAB - Pockau-Lengefeld und sollte im Umsetzungsfall natürlich auf Detailplanungen geprüft werden.
167	25.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg	• Bedienung des Gewerbegebiets Dörfel „Am Federnwerk“ (> 1.000 Arbeitsplätze) mit den Linien A und E mit jeder Fahrt sowie On-Demand-Angebot zum Schichtwechsel Spät-/Nachtschicht (unabhängig von Wiederaufnahme des SPNV) --> Anbindung ist mit unserer Konzeption besser umsetzbar	nein		"Dieser Spitzenwert (470 Fahrgäste) kann jedoch nur erreicht werden, wenn Bus und Bahn attraktiv verknüpft werden. Um dieses Ziel zu erreichen, sind Anpassungen im lokalen Stadt- und Regionalbusverkehr nötig. Dabei sollten folgende grundsätzliche Planungsansätze geprüft werden"
168	25.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg	Neugestaltung des Stadtverkehrsnetzes Marienberg wie folgt zu untersuchen • Neu Linie A: ... • Neu Linie B: ... • Neu Linie C: ... --> Unsere Konzeption ist fahrplantechnisch unterlegt und integriert den Regionalbusverkehr; der NVP-E ist daher weniger effizient, nutzt die vom Landkreis finanzierten Fahrplankilometer weit weniger effizient aus	nein		--> die Konzeptionellen Überlegungen sind bei der Detailplanung zu berücksichtigen
169	25.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg	Weitere Änderungen könnten im Regionalbusverkehr wie folgt geprüft werden • Linie 492... • Bedienung des Astes Pockau – Marienberg ... • Bedienung Lengefeld Markt – Wolkenstein... • Bedienung Wolkenstein, Heinzebank – Marienberg ... • Verknüpfung von 492/SPNV in Pockau Bf. -->Das VCI-Gutachten war hier nicht so detailliert, wie unsere Konzeption, die Sinnhaftigkeit der Überlegungen kann daher nicht nachvollzogen und in der Folge nicht bewertet werden	nein		
170	25.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg	• Des Weiteren haben sich auch die anliegenden Gemeinden Gedanken zur Gestaltung des ÖPNV im Raum Marienberg/Zschopau gemacht, die im Nachgang kurz benannt werden: --> Diese Formulierung „Sich Gedanken gemacht...“ ist zu unverbindlich und in der Festlegung daher wertlos. --> Die Städte Marienberg, Pockau-Lengefeld und Olbernhau verlangen, dass im Nahverkehrsplan folgende Präzisierung erfolgt: Die „Konzeptionellen Überlegungen zur Integration von Bahn und Bus im südöstlichen Erzgebirgskreis“ werden auf ihre grundsätzliche betriebliche Machbarkeit überprüft. Die Prüfung der Machbarkeit soll mindestens folgenden Punkte umfassen	ja	ergänzt: "Die Konzeptionellen Überlegungen zur Integration von Bahn und Bus im südöstlichen Erzgebirgskreis werden zu gegebener Zeit auf ihre grundsätzliche betriebliche Machbarkeit überprüft."	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
171	25.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Verknüpfung von Bus und Bahn im Raum Marienberg	Machbarkeitsprüfung soll mindestens folgenden Punkte umfassen: <input type="checkbox"/> Prüfung der grundsätzlichen Machbarkeit der in den Konzeptionellen Überlegungen vorgesehenen im Takt verkehrenden Buslinien sowie Realisierbarkeit der Anschlüsse bzw. Anschlussknoten <input type="checkbox"/> Entwicklung eines Planfalls zur Realisierung der Schülerbeförderung und Prüfung der Einhaltung der Vorgaben für die Schülerbeförderung; in diesem Rahmen sind die Schulanfangs- und Schulschlusszeiten für den Planfall mit den Schulen abzustimmen, weil sonst eine Prüfung der Machbarkeit nicht möglich ist <input type="checkbox"/> Vergleich der betrieblichen Kennziffern im Status quo und für den Planfall (eingesetzte Fahrzeuge, Fahrerstunden und Fahrzeugkilometer) <input type="checkbox"/> Klärung der Infrastruktur (primär Bewertung der Haltestellen für die Herstellung der Anschlüsse Bus/Bus und Bus/Bahn)	nein		siehe lfd. Nr 168...
172	25.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Konzeptionelle Überlegungen im südöstlichen Erzgebirgskreis	• Bahnverkehr im Stundentakt auf der Föhatalbahn (RB 81) und Zschopautalbahn (RB 80) sowie der angestrebte Bahnverkehr von und nach Marienberg --> Betriebskonzept im Rahmen des Gutachtens von VCI vom Dezember 2019 bahntechnisch geprüft ist und dem Bahnkonzept ... 100%ig entspricht	Kenntnisnahme		
173	25.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Konzeptionelle Überlegungen im südöstlichen Erzgebirgskreis	• PlusBus-Linie 207 Chemnitz – Marienberg - Olbernhau und 490 Marienberg - Annaberg-Buchholz --> Weil der PlusBus-Standard auf der Linie 490 wieder abgeschafft wurde, sollte die jetzt korrekte Bezeichnung eingefügt werden („Taktbus“)	Kenntnisnahme	Anpassungen wurden durch vorherige Stellungnahmen bereits eingearbeitet (siehe auch lfd Nr 14,98,99); hier jeweils als Fußnote	Text entspricht "Konzeptionelle Überlegungen zur Integration von Bus und Bahn im südöstlichen Erzgebirgskreis" vom 16.02.2021, deshalb keine direkte Änderung
174	25.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Konzeptionelle Überlegungen im südöstlichen Erzgebirgskreis	• grenzüberschreitender Linienverkehr Marienberg – Komotau/Chomutov --> In Konzeption ist nur integriert, was ohnehin vorgesehen ist oder schon fährt	tlw.	<u>Fußnote ergänzt:</u> verkehrt seit 18.07.2020 als Linie 588	Text entspricht "Konzeptionelle Überlegungen zur Integration von Bus und Bahn im südöstlichen Erzgebirgskreis" vom 16.02.2021, deshalb keine direkte Änderung
175	25.03.2021	6.3.4 Konzepte Busnetz / Konzeptionelle Überlegungen im südöstlichen Erzgebirgskreis	• Stadtbus Marienberg im Stundentakt --> Durch Überlagerung von Stadtbussen und Regionalbussen und teilweise von Stadtbussen untereinander wird auf allen wichtigen Relationen ein Halbstundentakt erreicht --> Der zentrale Knoten am Markt im 30-Minuten-Takt ist entscheidend für das Funktionieren des gesamten Stadtverkehrs --> Nach Bestätigung der Machbarkeit setzt die RVE das Konzept auf Wunsch des Aufgabenträgers um.	Kenntnisnahme		zu gegebener Zeit wird Detailplanung vorgenommen
176	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#wvv4	ja	<u>Satz ergänzt</u> Des Weiteren besteht gemäß RL Verkehrsinfrastruktur eine weitere Möglichkeit der Förderung entsprechender Investitionen. Aufnahme im Abkürzungsverzeichnis	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
177	17.05.2021	2.5. Ergänzende Verkehrsangebote	doppelte Textpassage gestrichen, da auch in Rahmenplanung	ja	Dem Aufgabenträger bleibt es vorbehalten, ergänzende Verkehrsprodukte – wie in Teil A – Rahmenplanung beschrieben – in seine Angebotsplanung aufzunehmen. Dabei sollen Mitteleinsatz – monetär, infrastrukturell, personell – ebenso Berücksichtigung finden wie nachfrageseitige Erwägungen.	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
1	09.02.2021		<p>Seit Jahren versuchen wir in unserem Ort einen vernünftigen und angemessenen ÖPNV zu erwirken - leider erfolglos.</p> <p>Weitersglashütte (ein Ortsteil von Eibenstock auf knapp 900 Höhenmetern gelegen) ist durch seine außerordentliche Lage mit Direkteinstieg zur Kammloipe, zum zertifizierten Kammwanderweg, zum Naturschutzgebiet „Hochmoor Kranichsee“ sowie mit Anschluss zur „Karlsroute“ ein wichtiges touristisches Ziel in unserer Region. Neben unserem Hotel gibt es zwei familiengeführte Pensionen und zahlreiche Ferienwohnungen.</p> <p>Unser gemeinsames Ziel ist es, den Ort touristisch weiter zu profilieren, um den Gästen ein rundum stimmiges Natur- und Wander-/Rad-/Skierlebnis zu vermitteln und zusätzliche Gäste anzulocken.</p> <p>Nicht dazu passt, dass in unserem kleinen 60-Seelen-Ort täglich ca. 27 !! (außer den Schulbussen meist leere) Busse verkehren, nur um zu wenden und wieder zurückzufahren (der Ort ist eine Sackgasse).</p> <p>Das bedeutet, dass wir Mo-Fr täglich mehr als 50 !! Busdurchfahrten haben. Dies stellt für den Ort eine übermäßig starke Lärm- und Abgasbelastung dar, die in keinem Verhältnis zum Nutzen steht. Wegen fehlender Bürgersteige gefährdet dieser ständige sinnlose Busverkehr zudem Fußgänger, vor allem ältere Menschen und Kinder. Abgesehen davon entstehen enorme Kosten ohne Nutzen, die von der Öffentlichkeit getragen werden müssen.</p> <p>Auf der anderen Seite gibt es nur 1 x täglich (Mo-Fr, an Wochenenden gar nicht) eine Anbindung an den Bahnhof in Johannegeorgenstadt. Und ins angrenzende Vogtland, z.B. nach Mühlleithen oder Klingenthal oder Schöneck (touristische Ziele) gibt es keine einzige Verbindung. Diese Orte liegen näher z. T. als Aue oder Schwarzenberg.</p> <p>An Wochenenden, wo Ausflügler das Busangebot ggf. stärker nutzen würden, fahren nur 3 x täglich Busse.</p>	Kenntnisnahme		Weitersglashütte wird im Zuge der Linie 371 Aue - Eibenstock - Carlsfeld angefahren. Die Lage des Ortes als Sackgasse bedingt zwangsläufig das Ein- und Ausfahren des Busses bei jeder einzelnen Fahrt. Alternative wäre nur eine Nichtbedienung mittels Auslassen von Weitersglashütte. Das kann aber auch nicht im Interesse der Bürger sein.
2	11.02.2021		Vorschlag 1: Ein Ringverkehr für Neudörfel, Eichert, Zelle, Krankenhaus und Alberoda und zum Bf Aue mit 30 min Umlaufzeit (für Alberoda Gewerbegebiet, Oberes Dorf, unteres Dorf stündlich)			
3	11.02.2021		Vorschlag 2: Ein Ringverkehr für Brünlasberg, Bad Schlema (Bad - Ärztehaus - Kulturhaus Aktivist), Bahnhof Schlema, Wildbach (unteres Dorf - Oberdorf - Krankenhaus Schneeberg - Gewerbegebiet) und Brünlasberg auf der Rückfahrt postplatz - Bf Aue. Alle 30min (Wildbach nur stündlich)			
4	11.02.2021		<p>allgemein dazu: Die Fahrten sollen tgl alle 30 min sein. Sonnabend und Sonntag 2x vormittags und 2x nachmittag Eingesetzt sollten Busse ca 20 Sitzplätze, 10 Stehplätze und 2 Plätze für Kinderwagen und Rollstühle. Die Bahnhöfe sollten als Pausenpunkte genutzt werden und sind wichtige Haltestellen für die Bahnanschlüsse nach Zwickau und Schwarzenberg und Johannegeorgenstadt bzw. Karlovy Vary (Karlsbad cz.) Der Omnibusbahnhof Postplatz wird immer angefahren und bietet Umstiege in die anderen Linien des Regionalverkehrs. Die Haltestellen in Neudörfel, Eichert und Brünlasberg sollten wie bisher erhalten bleiben. Die Haltestelle Simmelmarkt - Stadtmitte und Aldi-Zellerberg sollte angefahren werden.</p> <p>Ich hoffe sehr, dass mein Vorschlag ernstgenommen wird und die Stadt Aue-Bad Schlema die entsprechende Unterstützung erfährt. Bitte um eine Mitteilung des Fortgangs.</p>	Kenntnisnahme		Vielen Dank für Ihre Vorschläge, die wir zur Kenntnis genommen haben. Bitte haben Sie Verständnis, dass eine verbindliche Übernahme in den NVP allerdings nicht aufgenommen werden kann. Dafür bedarf es vorab Prüfungen zur Umsetzbarkeit und Finanzierbarkeit.
5	28.02.2021		Ausschilderung der Haltepunkte; N irgendwo 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 Bahnhofpunkt "Zschopau-Ost"	ja	unter Teil A 4.6.2 SPNV-Haltepunkte letzter Absatz <i>ergänzt</i> : <u>Neben den infrastrukturellen Maßnahmen ist grundsätzlich auf eine ausreichende Ausweisung der Zuwegung im öffentlichen Raum zu achten</u>	
6	01.03.2021		Mit welchen Maßnahmen kann die Kreisstadt besser und direkter per ÖPNV erreicht werden (z.B. aus Bad Schlema oder Löbnitz)	nein		Mit einem 1-maligen Umstieg wird aus Bad Schlema bzw. Löbnitz die Kreisstadt erreicht. Ab Aue verkehrt die Linie 415 im Stundentakt.
7	01.03.2021	Anlage 12 Erreichbarkeit der Zentrale Orte	1. Mich wundert, dass Schwarzenberg nicht auftaucht – beträgt die Fahrzeit von SZB nach Chemnitz tatsächlich nicht mehr als 60 Minuten und wird stündlich angeboten	nein		Die Analyse für die Anlage 12 wird anhand der Kriterien Fahrtenanzahl und Beförderungszeit gemäß NVP 2016 (Bedienstandards) vorgenommen. Für diese wird der nächstgelegene zentrale Ort, im Fall von Schwarzenberg ist das Zwickau, für die Bewertung herangezogen.
8	01.03.2021		2. Kann durch die Wiederaufnahme des SPNV nach Marienberg die Fahrzeit auf höchstens 60 Minuten reduziert werden?	nein		nein: 58 min C - Pockau-Lengefeld + 14 min reaktivierte Strecke

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
9	01.03.2021		3. Von Löbnitz aus ist nur Chemnitz außerhalb des Bedienstandards, sondern auch das Oberzentrum Zwickau und die Kreisstadt Annaberg sind nur suboptimal zu erreichen (insbes. Umsteigebeziehungen in Aue nicht sonderlich gut) – während man mit dem MIV überallhin nur ca. 30...45 Minuten benötigt. Welche Maßnahmen zur dringend nötigen Optimierung sind hier vorgesehen?	nein		Die Entwicklung des Busnetzes ist das ständige Bestreben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Hierbei sind die Finanzierung und Nachfrageentwicklung ständig im Einklang zu halten. Desweiteren möchten wir auf folgende Inhalte im NVP hinweisen: Im Textteil 2.4.1 Regionalverkehr / Angebot enthalten: Mit der Einführung des PlusBus-Konzepts im Erzgebirgskreis nahm die Anzahl der Linien mit Taktangebot merklich zu. Auf Zentren verbindenden Linien sowie auf Linien der einwohnerstarken Achsen wird ein regelmäßiges, taktorientiertes Angebot bereitgestellt. Im Textteil 6.3.4 Konzepte Busnetz enthalten: Die Verkehrsangebote sollen kontinuierlich fortgeschrieben und fortlaufend den Rahmenbedingungen wie z. B. einer veränderten Nachfrage angepasst werden. Im Zuge der 4. Fortschreibung des NVP wurden darüber hinaus durch einzelne Gebietskörperschaften Konzepte zur Verbesserung des Busnetzes erarbeitet, die im Gültigkeitszeitraum des NVP weiter beachtet und untersucht werden sollen. ...
10	01.03.2021		1. Ist im Rahmen des Welterbetitels eine Wiedereinführung der Erzgebirgscard oder eines Folgeprodukts, welches zur ÖPNV-Nutzung berechtigt, vorgesehen? 2. Wenn nein: Welche Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV auch im Tourismusbereich sind stattdessen oder darüber hinaus vorgesehen? 3. Welche Ideen gibt es zur besseren Anbindung der o.g. tourismusrelevanten Objekte? 4. Die ehemals vorhandenen grenzüberschreitenden Strecken sind (abgesehen vom Ausflugsverkehr Cranzahl – Komotau) entweder nicht mehr vorhanden (Reizenhain, Moldau) oder ohne regelmäßige Direktverbindung (Johanngeorgenstadt, Weipert). Unter welchen Bedingungen ist hier im Rahmen des Zusammenwachsens und des Welterbetitels die Wiederaufnahme von Direktverbindungen (z.B. Chemnitz – Komotau, Zwickau – Karlsbad) denkbar? Auch die anliegenden Gemeinden könnten von durchgehenden (und ggf. schnelleren) Verbindungen profitieren.	tlw		zu 1) Grundsätzlich ist das ein Thema des TVE. Die Stellungnahme des TVE wurde unter lfd Nr 23 - 32 TOEB ERZ erfasst. Da in diesem Zusammenhang in jedem Fall auch Tarifregelungen zu treffen sind ist das Thema im Teil A des NVP aufgenommen worden. (ergänzt unter Teil A 4.3.7 Kommunikation/ Information.) zu 2) im Text ERZ 6.7. enthalten: Touristische Angebote sollen weiter entwickelt werden. Insbesondere die Regionen um Eibenstock, Oberwiesenthal und Seiffen/Neuhausen bedürfen eines attraktiven ÖPNV. zu 4) Der seit 2019 bestehende UNESCO-Welterbe-Titel für die Montanregion Erzgebirge/ Krušnohoří bietet besonders für den Tourismus in der Region Erzgebirge eine große Chance. Die Montanregion erstreckt sich von Marienberg über Annaberg-Frohnau bis in den Westen des Verbundgebietes nach Eibenstock. 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.
11	05.03.2021	Rahmenplanung Stadtverkehr oder als Konzept Busnetz	touristisch bedeutsamen Ortsteile der großen Kreisstadt Marienberg an der deutsch-tschechischen Grenze – Rübenau, Kühnhaide, Reitzenhain und Satzung – nicht ausreichend an der Netz des ÖPNV angeschlossen. --> Erschließung mittels Linienführung im Rahmen des Stadtverkehrs Marienberg in Betriebszeiten, in denen der Regionalverkehr keine Fahrten anbietet (wochentags am Abend sowie ganztägig am Wochenende).	nein		Eine grundsätzliche Vorhaltung von Fahrten im Rahmen des Stadtverkehrs in den Schwachverkehrszeiten ist nicht vorgesehen. Die Schwachverkehrszeiten werden nach Bedarf u.a.entsprechend der Nachfrage bedient. (Teil A 4.3.3 Mindestbedienstandards)
12	20.03.2021	Rahmenplanung Stadtverkehr oder als Konzept Busnetz	fehlende Anbindung am Wochenende von Olbernhau nach Rübenau	nein	siehe lfd Nr 11	Eine grundsätzliche Vorhaltung von Fahrten in den Schwachverkehrszeiten ist nicht vorgesehen. Die Schwachverkehrszeiten werden nach Bedarf u.a.entsprechend der Nachfrage bedient. (Teil A 4.3.3 Mindestbedienstandards)
13	13.03.2021	6.10 Infrastrukturmaßnahmen	gemeinsamer Standort zwischen Olbernhau und Marienberg für einen Neubau wirtschaftlich sinnvoller ist; dafür Straßenmeisterei Zöblitz	nein		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
14	13.03.2021	2.4.2 Stadtverkehr Zschopau	Wunsch der Einwohner von Krumhermersdorf und Witzschdorf nach einer verbesserten Anbindung an den ÖPNV Vorschlag wäre eine Ringverbindung der Orte mit Kleinbus im Stundentakt und gleichzeitiger Anbindung an den SPNV und PlusBus-Linie 207 (Einsatz Kleinbusse): Zschopau, Bahnhof Zschopau, Busbahnhof Einkaufszentrum Zschopau/Gornau Witzschdorf, Wendeschleife Witzschdorf, Ortslage (Schulhort, Kirche u.a.) Witzschdorf, Bahnhof Waldkirchen, unterer Ortsteil, Bahnhof Krumhermersdorf, untere Ortslage Krumhermersdorf, mittlere Ortslage Krumhermersdorf, obere Ortslage Hohndorf, Schwarzes Roß (Anbindung Linie 207) Zschopau, Klinikum (Anbindung Stadtverkehr) Zschopau, Bahnhof Zschopau, Busbahnhof Einführung einer solchen Taktlinie könnte durch den Wegfall zahlreicher Fahrten mit 12m-Standardbussen auf den Linien 242 und 237 sowie der wegfallenden Anbindung des Zschopauer Stadtverkehrs an die außerhalb des Ortes gelegene Witzschdorfer Wendeschleife wirtschaftlich sinnvoll dargestellt werden	tlw. siehe TÖB lfd nr 48	zu 2.4.2 Stadtverkehr Zschopau als letzten Satz ergänzt: Der östlich gelegene Stadtteil Krumhermersdorf wird durch die Regionalverkehrslinie 237 mit 13 Fahrtenpaaren Montag-Freitag angebunden. Dabei werden in der Ortslage auf ca. 2,5 km sieben Haltestellen bedient. Eine Integration in den Stadtverkehr Zschopau würde eine Wochenendbedienung ermöglichen, setzt insbesondere aber die Klärung tariflicher Sachverhalte voraus.	Krumhermersdorf ist bereits sehr gut erschlossen. Lediglich die nördliche Ortslage könnte durch eine Integration in den Stadtverkehr Zschopau ggf. besser angebunden werden (Prüfung infrastruktureller Voraussetzungen erforderlich). Dies erfordert insbesondere die Klärung tariflicher Sachverhalte.
15	03.03.2021	6.3.4 konzepte Busnetz / Neudorf (Sehmatal) Ausweitung Busverkehr	Jede 2. Fahrt auf der Linie 411 könnte über Sehma, Cranzahl, Neudorf, Kretscham und weiter nach Oberwiesenthal und zurück geführt werden.	tlw. siehe TÖB lfd nr 34	durch Stellungnahme TÖB Nr 34 aufgenommen: letzter Absatz 1 Satz ergänzt: "Für den Ortsteil Neudorf ist ein Wochenendverkehr der Linie 428 zu prüfen. Zwischenzeitlich wurde zu diesem Zweck eine Bürgerbefragung zur Bedarfsfeststellung für die Einwohner auf den Weg gebracht."	Ergebnisse aus der Bürgerbefragung lassen Schlussfolgerungen auf die Bedarfe und damit auf die Gestaltung der Linien 428 bzw. 411 zu.
16	20.03.2021	1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	Verdichtungsraum sogar bundesweit eine vergleichsweise hohe Einwohnerdichte aufweist, sollte auch dieser Aspekt bewertet werden (z.B. mittels Benchmark anderer Regionen).	nein		Benchmark anderer Regionen im Rahmen des NVP nicht vorgesehen
17	20.03.2021	2.4 Erreichbarkeit 5. Bewertung	Angebot innerhalb des Oberzentrums Silberberg mangelhaft. Bei Zentrum derartiger Größe sollten man doch ein Angebot von 20 min Takt erwarten dürfen? Auch ist bspw. das Mittelzentrum Löbnitz/Aue nicht unbedingt in 60 Minuten mit dem Mittelzentrum Annaberg verbunden	nein		Bei dem Städteverbund Silberberg handelt es sich um ein Mittelzentrum. Es wurde bei der Erreichbarkeit das nächstgelegene MZ betrachtet. Dabei wird als "Mangel" ausgewiesen, dass von Löbnitz und Schneeberg das OZ Chemnitz nicht in den entsprechenden Vorgaben erreicht wird. Auf Grund der örtlichen Gegebenheiten ist jedoch keine schnellere Verbindung möglich.
18	20.03.2021		In der Bewertung des Angebotes fehlt völlig der Vergleich zu den bundesweiten Zielen des Deutschland Taktes. Das müsste nachgeholt werden.	nein		bundesweite Ziele/Fernverkehr wird in Teil A behandelt: 4.5.8 Fernverkehr - Deutschlandtakt
19	20.03.2021	4. Verkehrsprognose	Wurde bei den Prognosen auch Maßnahmen des positiven Einflusses auf die Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt? Wurden Effekte durch die Kulturhauptstadt und Montanregion Erzgebirge berücksichtigt? Wurden Effekte des Deutschland Taktes berücksichtigt	nein		Die Prognose kann nur eine grobe Einschätzung sein. Die Bevölkerungsentwicklung ist dabei das entscheidende Kriterium.
20	20.03.2021	allg	Welche Ansätze sind auch nötig, um die Attraktivität der Region zu erhalten, wenn man bedenkt dass ökologische Aspekte auch bei der Auswahl der Reiseziele immer mehr Bedeutung gewinnen. Hier würde ich mehr innovative Ideen erwarten.	Kenntnisnahme		
21	20.03.2021	im Teil A behandelt	touristischen Aspekt besonders im Anbetracht der Kulturhauptstadt mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden	ja	in Teil A durch Stellungnahme TÖB Nr 184 aufgenommen: 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.	
22	20.03.2021	Tarif VMS	für Touristen sollten auch tarifliche Aspekte beachtet werden			VMS-Thema
23	20.03.2021	Rahmenplanung	Warum wird hier nicht die Möglichkeit geprüft, mit einem Stadtverkehr Silberberg einerseits Potentiale zu heben und andererseits Synergien zu erzielen	Kenntnisnahme	siehe TÖB lfd Nr 89	
24	20.03.2021	Rahmenplanung	mit Bussen weitere Angebote in Ost West Richtung schaffen (Z.B die angesprochen Prüfung Plus Bus Aue – Eibenstock, dann jedoch weiter bis in Vogtland). Derzeit ist auch die Anbindung des Geyreischen Waldes / Greifensteine mangelhaft.	Kenntnisnahme		