

Synopsis der Anhörung Dezember 2020 - März 2021

Anhörung zum Teil B I - Stadt Chemnitz vom 20.10.2020

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
1	25.11.2020	Kap. 5.11 Infrastrukturmaßnahmen / Tabelle 28 Maßnahmen – Haltestellen Stadt Chemnitz	Korrekturen Rechtschreibung	ja	korrigiert	
2	25.11.2020	Anlage 16a Karte Referenzhaltestellen	Zur Anlage 16a - hier ist B 169 in südlicher Richtung nicht mehr aktuell. Das ist jetzt die S 258, die über den Südring bis an die B 173 führt.	nein		Tatsächlich handelt es sich um die S 258 in dem beschriebenen Bereich. Da jedoch keine Änderung der Aussage zur Lage der Referenzhaltestellen entsteht wird die Karte auch aus Gründen der geringen Zeitkapazität in Absprache mit der Stadt Chemnitz nicht angepasst.
3	12.01.2021	Kap. 5.2.5 Netzentwicklung - Regio-Netz - PlusBus / S. 63	Linie 207 verkehrt wieder von und bis Olbernhau	ja	<i>korrigiert und ergänzt:</i> In der Anlage 5 der ÖPNVFinVO vom 06.07.2019 207 von Olbernhau - Marienberg 210 von Annaberg-Buchholz bzw. Kurort Oberwiesenthal	
4	12.01.2021	Kap. 2.5.2 Angebot, Erreichbarkeit und Erschließungsqualität - Regionalverkehr / Tabelle 13: Erschließungsqualität der Regionallinien in der Stadt Chemnitz / S. 29	Linie 211 wurde an Zentralhaltestelle (Moritzstrasse) nicht als haltend erwähnt	ja	<i>in Tabelle 13 ergänzt:</i> Verknüpfungspunkt ZH: 206, 207+, 210+, 211, 262, 361 (temporär in Bauphase), 383+, 526+, 704, 705	Die Linie 211 verkehrt mit einigen Fahrten über die ZH
5	12.01.2021	Kap. 2.5.2 Angebot, Erreichbarkeit und Erschließungsqualität - Regionalverkehr / Tabelle 13: Erschließungsqualität der Regionallinien in der Stadt Chemnitz / S. 29	Linie 206, 207 hat Erschließungsfunktion für die Zschopauer Str in Chemnitz Kenntnisnahme und evtl. von Bedeutung für neuen Busbf. am HBF	Kenntnisnahme		
6	12.01.2021	Kap. 2.9.1 Qualitätskriterien / Pünktlichkeit von ÖPNV-Abfahrten / S. 37	Aussage zur Pünktlichkeit >75 % <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
7	12.01.2021	Kap. 5.11 Infrastrukturmaßnahmen / Maßnahmen – Haltestellen- und Streckeninfrastruktur / Tabelle 28: Maßnahmen – Haltestellen Stadt Chemnitz / S. 85	Aussage zur Verlagerung Busbahnhof <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
8	03.02.2021		keine Hinweise	Kenntnisnahme		
9	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		
10	25.02.2021		Vor dem Hintergrund der angestrebten Laufzeit der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Nahverkehrsraum Chemnitz/Zwickau bis zum Jahr 2025 wird empfohlen, Aussagen zur demographischen Entwicklung grundsätzlich auf der Basis der aktuellen 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung zu treffen. Gegenwärtig erfolgt in den o. g. Kapiteln jeweils nur ein kurzer Verweis auf das Vorliegen der 7. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung.	nein		Die Analyse zum NVP 2021-2026 erfolgte im 1. QT 2020 und wurde als Entwurf im April an die AT zur 1. Stellungnahme geschickt. Alle Aussagen zu Strukturdaten und deren Entwicklung erfolgten dabei auf der Basis der 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung. Eine nochmalige Bearbeitung dieser Daten mit der 7. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung ist nicht vorgesehen.
11	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	
12	25.02.2021		Vor dem Hintergrund der Ernennung der Stadt Chemnitz zur Kulturhauptstadt Europas im Jahr 2025 sollte geprüft werden, ob die in den Kapiteln 3 Verkehrsprognose und 5 Rahmenplanung getroffenen Aussagen ggf. zu ergänzen oder zu modifizieren sind.	ja	<i>unter 5.2.4 Stadtverkehr Netzentwicklung - Sonstige als letzten Absatz ergänzt:</i> <u>Im Hinblick auf die Vorbereitungen der Kulturhauptstadt Chemnitz 2025 sollen konkrete Maßnahmen im Zuge der operativen Planung und im Rahmen der Möglichkeiten bestehender Verkehrsverträge geplant und umgesetzt werden.</u>	
13	03.03.2021	5.2.5 Regio-Netz - PlusBus-	Die Linien 251 (über Mittelbach) und 253 (über Unritzstraße, Rabenstein) sind per Zweckvereinbarung mit dem LK Zwickau in die Linie 41 integriert. Mit der Überführung in das Plus Bus-Netz kann die Integration ggfs. nicht mehr, wie aktuell, wirtschaftlich dargestellt werden. Somit sind ggfs. Nachverhandlungen zur neuen finanziellen Sicherung der Linien mit dem LK Zwickau notwendig.	ja	<i>Text Beginn erster Absatz bei Linie 251 und 253 Fußnote ergänzt:</i> <u>Die Linien 251 (über Mittelbach) und 253 (über Unritzstraße, Rabenstein) sind per Zweckvereinbarung mit dem LK Zwickau in die Linie 41 integriert. Mit der Überführung in das Plus Bus-Netz kann die Integration ggfs. nicht mehr, wie aktuell, wirtschaftlich dargestellt werden. Somit sind ggfs. Nachverhandlungen zur neuen finanziellen Sicherung der Linien mit dem LK Zwickau notwendig</u>	

Synopsis der Anhörung Dezember 2020 - März 2021
Anhörung zum Teil B I - Stadt Chemnitz vom 20.10.2020

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
14	03.03.2021	2.6 Verknüpfungspunkte	Für den Regionalverkehr, den Stadtverkehr sowie für den Übergang zum SPNV bietet der fertiggestellte Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof beste Voraussetzungen. Dort verkehren 15 Regionalverkehrslinien, die Stadtverkehrslinien 22, 23, 32, die Straßenbahnen 3 und 4 sowie alle SPNV-Linien. Derzeit liegt der Omnibusbahnhof (Regional- und Fernbusverkehr) in fußläufiger Entfernung von 250 m), liegende Omnibusbahnhof (Regional- und Fernbusverkehr) soll zukünftig noch näher an den Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof heranrücken und so eine funktionale Einheit mit dem Hbf. bilden. Die Stadt Chemnitz ist bestrebt auch den Busverkehr, der nicht in städtischer Aufgabenträgerschaft liegt, zu sichern und den Komfort zu dessen Durchführung zu verbessern. Dafür soll dieser räumlich besser mit dem SPNV und Fernbusverkehr verknüpft werden. Hierzu soll der Regionalbusverkehr vom bisherigen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB, Georgstraße) auf den neu zu errichtenden ZOB (Bahnhofstraße) verlagert werden. Der Fernbusverkehr soll vom ZOB (Georgstraße) zum neu zu errichtenden Fernbusterminal (Dresdner Straße) verlagert werden, um die unmittelbare Anbindung an den Hauptbahnhof und den ebenfalls neu zu errichtenden ZOB an der Bahnhofstraße zu ermöglichen	ja	Textbaustein übernommen	
15	09.03.2021	2.2 Wesentliche Änderungen im Angebot Anlage 7e Angebot Regionalverkehrslinien	Linie 207 ab 12/2020 veränderter Linienvverlauf Linie 210 ab 12/2020 veränderter Linienvverlauf	ja	<i>Fußnote 207 ergänzt:</i> <u>Mit dem Fahrplanwechsel 2020 verkehrt Linie 207 auch wieder auf dem Abschnitt Marienberg – Obernau (statt 490)</u> <i>Fußnote bei 210 ergänzt:</i> <u>Mit dem Fahrplanwechsel 2020 entfällt auf der Linie 210 der Abschnitt Annaberg-Buchholz – Kurort Oberwiesenthal (übernimmt Linie 411)</u>	
16	03.03.2021	Anlage 2a Schulstandorte	Es wird angeregt, im Nahverkehrsplan, der die Jahre 2021 bis 2025 umfasst, auf Karten mit den Schulstandorten zu aktualisieren. In der Anlage 2a des NVP Teil B-I Stadt Chemnitz fehlt z. B. die neu eingerichtete Oberschule Arno-Schreiter-Straße Chemnitz	nein	siehe auch lfd Nr 17	Stichtag Bestandsaufnahme 30.06.2021: In Anlage 2a handelt es sich um den Datenstand Mai 2020. Der genannte Schulstandort war in dem Schuljahr 2019/2020 eine Außenstelle der Oberschule Albert-Köhler-Straße 48, welche in der Karte dargestellt ist. Ab dem Schuljahr 2020/2021 ist die OS Arno-Schreiter-Str. ein regulärer Standort. Eine Aktualisierung der Karte ist jedoch wegen fehlendem Datenstand nicht möglich. Im Text und Diagramme wird sich auf das SJ 19/20 bezogen und für die Entwicklung ist bereits folgender Textteil enthalten: "Als Reaktion auf die bis 2018/19 gestiegenen Schülerzahlen sind in der Stadt Chemnitz gemäß Schulnetzplanung aus 2018 (B-269/2018) zusätzliche Schulstandorte geplant. Bis zum Schuljahresbeginn 2023/24 sollen vier neue Grund- und drei neue Oberschulen entstehen. Der Teilschulnetzplan Gymnasien wurde durch das Sächsische Staatsministerium für Kultus (SMK) nicht bestätigt, weshalb an dieser Stelle noch keine Aussage zur Entwicklung der Standorte von Gymnasien getroffen werden kann"
17	03.03.2021	1.3 Schüler und Schulstandorte, Studierende / Prognose	Im Planungszeitraum des Nahverkehrsplanes Chemnitz werden weitere neue Schulen in Chemnitz ans Netz gehen. Diese sollten bei der Planung ebenfalls Berücksichtigung finden.	nein	siehe auch lfd Nr 16	bestehender Textteil: "Als Reaktion auf die bis 2018/19 gestiegenen Schülerzahlen sind in der Stadt Chemnitz gemäß Schulnetzplanung aus 2018 (B-269/2018) zusätzliche Schulstandorte geplant. Bis zum Schuljahresbeginn 2023/24 sollen vier neue Grund- und drei neue Oberschulen entstehen. Der Teilschulnetzplan Gymnasien wurde durch das Sächsische Staatsministerium für Kultus (SMK) nicht bestätigt, weshalb an dieser Stelle noch keine Aussage zur Entwicklung der Standorte von Gymnasien getroffen werden kann"
18	03.03.2021		das reine bargeldlose Verkaufen von Tickets beim Fahrpersonal, wie derzeit bei der CVAG in der Umsetzung befindlich, ist in diesem Zusammenhang kritisch zu hinterfragen. --> Möglichkeit der Bargeldzahlung	Kenntnisnahme		

Synopsis der Anhörung Dezember 2020 - März 2021
Anhörung zum Teil B I - Stadt Chemnitz vom 20.10.2020

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
19	31.03.2021	2.4 Linien und Leistungen / S 23 2.5.1 Stadtverkehr / Tab 10 + Tab 11 5.2.1 Stadtverkehr Umsetzungsstand / Veränderungen Gebiet Euba S 47 5.3 Netzhierarchien / • Peripheres Netz – Stadtbuslinien 5.5 Linienbündelung B / 2. Anlage 8 + 14 Anlage 11 + 15	„Linie 86“ Linie 83 (dies tritt häufiger auf) „Linie 86 nach Stadtratsbeschluss und Sicherung der Finanzierung im 30-Minuten-Takt“ ist umgesetzt - Beutenberg ohne „h“	ja	<i>in Bestandsaufnahme geändert und Fußnote ergänzt:</i> S. 23 + Tab 10 + Tab 11: --> <u>86 in 83</u> und <i>Fußnote ergänzt:</i> <u>verkehrt seit Abschluss der Baumaßnahmen 12/2020 in Euba wieder im 30-Min-Takt zwischen Chemnitz, Gablenzplatz und Euba, Wendeanlage und weiter im 60-MinutenTakt nach Niederwiesa, erhält wieder seine alte Liniennummer 83 (statt 86).</u> <i>in Rahmenplanung geändert:</i> • <u>Linie 86 (ehem.-Linie 83) im 60-Min-Takt</u> • <u>Linie 86 nach Stadtratsbeschluss und Sicherung der Finanzierung im 30-Min-Takt und erhält wieder Liniennummer 83</u> • <u>Peripheres Netz – Stadtbuslinien: --> 86 in 83</u> <u>Linienbündel B 2.: 86 (ehem.-83)-83</u> Anlage 8 und 14 (je Leistungsumfang bis 2020 und ab 2020):--> <u>86 in 83</u> Anlage 11 + 15 (je Anschlusspunkte IST und Plan):--> <u>86 in 83</u>	
20	31.03.2021	2.5.1 Stadtverkehr / Tab 10 + Tab 11	„verkehren über Verknüpfungspunkte Omnibusbahnhof, Hauptbahnhof“ Linie 21 und 31 einfügen - Stadtbuslinie 21 verkehrt am Sonntag nur bis zur Endstelle Borna.	tlw	Li 21 und 31 ergänzt in Anlage 15 VP Plan am Hauptbahnhof beide Linien ergänzt	Linien 21+31 verkehren über Dresdner Platz bzw Hbf Dresdner Straße (neuer Zugang); Linie 21 verkehrt lt Fahrplan 19/20 und 20/21 mit 7Fp nach Limbach Oberfrohna. Auch gemäß Leistungsumfang (Anlage 8) werden sonntags Kilometer ausgewiesen.
21	31.03.2021	2.5.1 Stadtverkehr / Tab 11 5.5 Linienbündelung B Anlage 8 + 14 Anlage 7a + 13a Anlage 7b + 13b Anlage 11 + 15	Linie 49 „Grüna, Ortsmitte“	ja	Grüna, <u>Ortsmitte</u> – <u>Landgraben/Mittelbach</u> in den Anlagen Grüna --> Grüna, <u>Ortsmitte</u> - <u>Mittelbach</u>	
22	31.03.2021	2.5.2 Regionalverkehr / Tab 13	Linie 126 existiert nicht mehr	ja	gelöscht	
23	31.03.2021	2.5.3 Ergänzende Verkehrsangebote+ Anlage 7f	„Ergänzende Verkehrsangebote“: o Linie 36 ist nun Linie 39 o Die neue Linie 76 mit ALiTa-Fahrten? o Linien 79 und 93 fehlen in der Auflistung	tlw	im Text 36 --> <u>39</u> (in AnlagenTabelle i.O) <u>Linie 79</u> im Text ergänzt und auch in Anlage 7f	Linien 76 und 93 werden an der Stelle nicht benannt, da es sich im Text um die Linien handelt, bei denen an Sonn- und Feiertagen alle Fahrten als ALiTa angeboten werden
24	31.03.2021	2.6 Verknüpfungspunkte	C15 „...bis zur derzeitigen Endhaltestelle Chemnitz Technopark bzw. Aue“ - Umstieg zum SPNV: Linie 21 und 31 fehlen	tlw	Li 21 und 31 ergänzt	„...bzw. Aue“ wird nicht ergänzt, da es sich um die Bestandsaufnahme handelt und die Fertigstellung der Durchbindung bis Aue vsl. Sommer 2021 erfolgen soll (Zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP war "Mitte 2021" die offizielle Aussage des ZVMS.)
25	31.03.2021	4 Bewertung	„Bedienungslücke Grüna und Mittelbach“ mit neuem Absatz beginnen	ja	korrigiert	
26	31.03.2021	5.2.1 Stadtverkehr Umsetzungsstand / Schaffung ÖPNV-Anbindung am Hauptbahnhof für die Linien 21 und 31	Veränderter Linienvverlauf 21 und 31 ist umgesetzt	ja	korrigiert	
27	31.03.2021	5.2.2 Stadtverkehr Netzentwicklung – Weiterentwicklung des „Angebotsnetzes 2017+ erweitert“ / Tab 18	„Durchbindung des Chemnitzer Modells über Thalheim bis Aue“ voraussichtlich Ende 2021	nein		Zum Zeitpunkt der Erstellung des NVP war "Mitte 2021" die offizielle Aussage des ZVMS.
28	31.03.2021	5.7 Ausblick – Bausteine 2030+ / Straßenbahn Schützstraße/Zeisigwaldstraße	„Schützstraße“ Heinrich-Schütz-Straße	ja	korrigiert	
29	31.03.2021	Verknüpfungspunkte Anlage 15	Clemens-Winkler-Str. - Linie 43 fehlt Ludwigstr. - Linie 650 hält nicht an der Haltestelle Ludwigstr. Neefepark, - Plusbus 383 noch ergänzen	ja	korrigiert, 383 auch an ZH, Omnibusbf, Hauptbahnhof ergänzt	
30	31.03.2021	5.7. Ausblick - Bausteine 2030+	textliche Anpassungen zur Aufnahme eines GVFG-Rahmenantrages zur Realisierung diverser Straßenbahnneubaustrecken	ja	Es wird angestrebt, ein Stadtbahnprogramm für Chemnitz vorzubereiten. <u>Es wird ein Straßenbahnausbauprogramm für Chemnitz vorbereitet. Vorbehaltlich der Beschlüsse der zuständigen Gremien wird ein Rahmenförderantrag nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gestellt</u>	

Synopsis der Anhörung Dezember 2020 - März 2021
Anhörung zum Teil B I - Stadt Chemnitz vom 20.10.2020

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
31	31.03.2021	5.7. Ausblick - Bausteine 2030+	Straßenbahnverlängerung Siegmars/Reichenbrand + textliche Anpassungen	ja	Straßenbahnverlängerung Siegmars/Reichenbrand Planungsstand: Machbarkeitsstudie 2013/2014, Überarbeitung Machbarkeitsstudie mit Erweiterung Guerickestraße: Fertigstellung Ende 2020, Nutzen-Kosten-Untersuchung: Fertigstellung Ende 2020 Linienverlauf: ab Guerickestraße/Wendeanlage Schönau über Zwickauer Str. bis Kirche Reichenbrand (und Höhensteiner-Str.) bis Reichenbrand (Neefestr.) Bemerkungen: Verlagerung der Planungs- und Umsetzungsabsicht vom Kappelbach zur Lage in Zwickauer Straße durch Studie 2013; Aufgabe der Freihaltetrasse entlang des Kappelbachs (Aufhebung Aufstellungsbeschluss), Sicherung der Trasse in Zwickauer Str. für Planung zur Umsetzung Neubaustrasse Straßenbahn, Erschließung Siedlungsband Zwickauer Str. mit vielfältiger Nutzung und Höhensteiner Str	
32	31.03.2021	5.7. Ausblick - Bausteine 2030+	Straßenbahn Kaßberg (abschnittsweise Untersuchungsgebiet)	ja	Planungsstand: Machbarkeitsstudie 2008 (I)/2009 (II), Ergänzungsuntersuchungen 2020 Linienverlauf: ab Theaterstr. vorzugsweise über Kaßbergauffahrt, Kaßberg, ehemaliger Güterbahnhof-Altendorf, Paul-Jäkel-Str., Ammonstr., Flemmingstr. bis Steinwiese Weststraße/Limbacher Str. oder über Rudolf-Krahl-Straße, Flemmingstraße bis WA bzw. bis WA KH Flemmingstraße Höhe Ammonstraße Bemerkungen: Erschließung der dicht besiedelten Bereiche Kaßberg und Altendorf durch Straßenbahn (Ersatz Bus)	
33	31.03.2021	5.7. Ausblick - Bausteine 2030+	Straßenbahnverlängerung Sportforum (Untersuchungsgebiet)	ja	Planungsstand: ohne Gebiet: obere Reichenhainer Str. im Bereich Sportforum in Folge Ergänzung Chemnitzer Modell, Stufe 2 Bemerkungen: Erschließung der dicht besiedelten oder überregional bedeutsamen Bereiche (Sportschule, Sportforum, Olympiastützpunkt, Zentralfriedhof) durch Straßenbahn (Ersatz Bus), Verlängerung Linie 3	
34	31.03.2021	5.7. Ausblick - Bausteine 2030+	Abbildung 23 "Strategische Entwicklung 2030+ neuen Plan einfügen	ja	neue Grafik eingebunden	
35		Anlage 10 a und 10b	aus Linie 86 Linie 83 und Bf Mitte verschieben; ZOB und FBT (Fernbusterminal) als geplante HST aufnehmen	ja	korrigiert	
36	30.04.2021	Bestandsaufnahme / Rahmenplanung	Linie 42, sonntags : keine Stichfahrt nach Keplerstraße	ja	in Anlagen Bedienungsangebot "Harthweg" entfernt und Sonntags auch Keplerstr.	
37	30.04.2021	Bestandsaufnahme und Rahmenplanung Verknüpfungspunkte	bestimmte Anschlusspunkte sollten eine Fußnote bekommen. Bf Einsiedel, HP Grüna und HP Wittgensdorf Mitte: Hier muss die Fußnote an die C-Linien bzw. die RB 30: "Priorität in der Fahrplangestaltung hat stets die Fahrtrichtung von Zubringerlinie nach Innenstadt/ZH bzw. zurück." Des Weiteren würde ich den Satz ähnlich auch im Text, Punkt 2.6, Verknüpfungspunkte ganz an das Ende setzen: "... sind in Anlage 11 enthalten. Hierbei hat stets die Fahrtrichtung von der Zubringerlinie auf die Hauptlinie Richtung Innenstadt/ZH und zurück die höhere Priorität in der Fahrplangestaltung."	ja	in Anlage 11 mit Fußnote ergänzt: Priorität bei der Anschlussgestaltung der Zubringerlinie zur Hauptlinie hat die Fahrtrichtung nach Innenstadt/ZH und zurück. Anlage 15 mit Fußnote ergänzt: Priorität bei der Anschlussgestaltung der Zubringerlinie zur Hauptlinie hat die Fahrtrichtung nach Innenstadt/ZH und zurück. Text, Punkt 2.6, Verknüpfungspunkte ergänzt: "...sind in Anlage 11 enthalten. Hierbei hat stets die Fahrtrichtung von der Zubringerlinie auf die Hauptlinie Richtung Innenstadt/ZH und zurück die höhere Priorität in der Fahrplangestaltung."	
38	6.05..2021	Anlage 10 a und 10b	Die Straßenbahnlinie 5 hat laut NVP den Linienweg über Annenstraße-Reitbahnstraße zur ZH. Das ist so richtig und soll so im NVP bleiben. Trotzdem hätte ich gern eine Fußnote an der Linie 5 in Anlage 10a unten links: "Kapazitätsbedingt bis auf Weiteres abweichende Führung über Moritzhof, Bahnhofstraße zur ZH".	ja	in Anlage 10a Karte Großraum unten rechts ergänzt in Anlage 10b Karte Zentrum unten links ergänzt: "Kapazitätsbedingt bis auf Weiteres abweichende Führung über Moritzhof, Bahnhofstraße zur ZH".	
39	3.05..2021	5.2.1 Stadtverkehr - Umsetzungsstand	"Verlängerung Linie 42" --> umgesetzt	ja	Harthweg gelöscht: • Verlängerung der Linie 42 um Bedienung Keplerstraße – Harthweg	
40	12.05.2021		Ergänzung 1.6 Kultur, Sport Freizeit	ja	Weitere ÖPNV-relevante Freizeitziele wie die Schlösser Augustusburg und Lichtenwalde sind im Umlandbereich zu finden und mit Regionalverkehrsangeboten zu erreichen.	
41	17.05.2021		Rechtschreibung und Satzbau	ja	Rechtschreibung und Satzbau	

4. Fortschreibung Nahverkehrsplan 2021 - 2025: Verkehrsverbund Mittelsachsen

Synopse Stand 18.06.2021

Synopse der Anhörung Dezember 2020 - März 2021
 Anhörung zum Teil B I - Stadt Chemnitz vom 20.10.2020

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
42	17.05.2021	2.5 Angebot und Erreichbarkeit	Textpassage zur Festlegung der Verkehrszeiten ist doppelt mit 5.8.2 Definition de Verkehrszeiten (NVZ in Analyse bis 21:45 und in Rahmenplanung 22:45 --> einziger Unterschied)	ja	Textpassage gelöscht im Analyseteil und aus der Überschrift 2.5 "Erschließungsqualität" rausgenommen 1. Satz jedoch ergänzt: Im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag werden auch die Zeitfenster der Verkehrszeiten beschrieben, welche die Grundlage für die zeitdifferenzierte Festlegung der Bedienstandards bilden. Auf diese wird in der Rahmenplanung unter 5.8.2 Definition der Verkehrszeiten eingegangen.	
43	17.05.2021	5.2 Netzentwicklung	Verständnisproblematik	ja	5.2 Netzentwicklung und 5.2.1 gering neu sortiert; Tabellenbeschriftung 5.2.1 ergänzt	
44	17.05.2021	5.2.3 Stadtverkehr Netzentwicklung - Bausteine 2020+	Verständnisproblematik	ja	leicht umformuliert: 5.2.3 Stadtverkehr Netzentwicklung – Bausteine 2020+ Die Stadt Chemnitz hat bereits im NVP 2016 an der strategischen Weiterentwicklung des ÖSPV-Netzes über den Zeitraum des NVPs hinaus (2020+) gearbeitet. Die Weiterentwicklung beinhaltete Bausteine mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen, die autark funktionieren und im ÖSPV-Netz umgesetzt werden können. Einzelne Bausteine wurden in das „Angebotsnetz 2017+“ aufgenommen (Stadtratsbeschluss B-002/2016), wodurch das „Angebotsnetz 2017+“ erweitert“ entstand. Im Rahmen der Einführung des „Angebotsnetzes 2017+“ erweitert“. Somit konnten somit auch aus dem Paket „Bausteine 2020+“ bereits einzelne Bausteine bzw. Teile davon bereits umgesetzt werden. Durch zwischenzeitliche Änderungen in den Planungen, Beschlusslagen oder in der Finanzierungssituation mussten jedoch Bausteineinhalte aus 2020+ des aus dem NVP 2016 teilweise geändert werden oder konnten nur zum Teil umgesetzt werden.	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
1	13.12.2020	Kap. 5.6 Verknüpfungs- und Mobilitätspunkte S. 68	Schaffung einer ÖPNV-Schnittstelle Bf. Chemnitz-Siegmars Verlegung der KOM-Abfahrtsände an ihren ursprünglichen Platz bis ca. 1989 (jetzt Parkplatz Ecke Zwickauer-/Jagdschänkenstraße). Vier weit auseinanderliegende Bushaltestellen (besonders zu Linie 43) sind nicht mehr zeitgemäß; derzeit lange Übergänge zu den Regionalbahnen der Linie 30. Mit Hilfe des RBL sollten Ein- und Ausfahrten kein Problem mehr darstellen.	Kenntnisnahme		Mit Planung der Straßenbahntrasse Reichenbrand (Verlängerung von Schönau nach Reichenbrand) erfolgt auch die Neuordnung der Verknüpfungsstellen mit anderen Verkehrsträgern. Zeitschiene: außerhalb Laufzeit aktueller NVP
2	21.02.2021		Ein weiterer Wunsch meinerseits ist es, die Haltestellen im VMS-Gebiet zu Mobilitätsstationen werden zu lassen. So können bspw. in ländlichen Gebieten Fahrräder und Lastenräder an den Stationen verliehen werden. In der Stadt Chemnitz sollte vor allem an das neue Angebot mit E-Scootern gedacht werden. Da die Servicebereiche der E-Scooter sowieso stadtweit definiert sind, wäre es möglich, die Haltestellen als Bereich zum Parken von E-Scootern zu kennzeichnen (in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Anbietern) und an den Haltestellen dafür vorgesehene Parkvorrichtungen anzubringen (Eisenbügel oder Bodenmarkierungen). Zudem wären auch andere kleine Dinge des alltäglichen Bedarfs direkt an den Haltestellen wünschenswert. Das könnten z. B. Packstationen, kleine Kioske o.ä. sein.	Kenntnisnahme		Die Errichtung von Mobilitätsstationen sollen im Mobilitätsplan der Stadt Chemnitz festgeschrieben werden. https://www.chemnitz.de/chemnitz/de/unsere-stadt/verkehr/verkehrsplanung/verkehrsentwicklungsplan/vep2040/index.html
3	24.02.2021		Die „Zubringerlinien“ (26, 33, 39, 46, 56,63, 69, 73, 86) haben unattraktive Verknüpfungsstellen außerhalb der Innenstadt und unattraktive Fahrzeitenintervalle. Problem für den Weg aus der Innenstadt in die Stadtrandlagen, da es zudem keine Anschlusssicherung gibt Es gibt schätzungsweise 10 000 potentielle Mitfahrer aus diesen Gebieten, die mit besseren Lösungen zu gewinnen wären	Kenntnisnahme		Die Netzhierarchie basieren auf den Bedienstandards, die mit der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans vom Stadtrat beschlossen wurden (B-002/2016). Die Bedienstandards sichern eine nachvollziehbare Verteilung der zur Verfügung stehenden ÖPNV-Angebote innerhalb des Stadtgebietes je nach Einwohnerdichte, Dichte der Arbeitsplätze und Fahrgastaufkommen. Die CVAG ist mittels einem Dienstleistungsauftrag mit der Erbringung des ÖPNV-Angebotes beauftragt. Der Aufgabenträger Stadt kontrolliert monatlich die Erfüllung der festgelegten Standards (Quantität und Qualität). Dazu zählt auch die Auswertung der Pünktlichkeitsstatistik und der Realisierung von Anschlüssen. Fallen die Auswertungswerte unter die im Vertrag vereinbarten Mindestwerte, werden entsprechende Maßnahmen unternommen.
4	03.03.2021	im Teil VMS	fehlende Aussagen zu den Haltestellen (Ausstattung, Bahnsteighöhe usw.) im Straßenbahnnetz Chemnitz, die derzeit und zukünftig auch von den Linien des Chemnitzer Modells genutzt werden. Dies betrifft insbesondere die zukünftigen Haltestellen im Zuge der Ausbaustufen 3 und 4 des Chemnitzer Modells sowie im Zuge der Annaberger Straße, wenn auf der Linie C11 die in Teil A, Seite 110, beschriebenen neuen Fahrzeuge für das Chemnitzer Modell zum Einsatz kommen werden. --> alle Straßenbahnstrecken im Stadtgebiet Chemnitz, die sowohl von den Straßenbahnen der CVAG als auch von den Zügen des Chemnitzer Modells sollten denselben Haltestellenausbaustandard erhalten,	tlw	<u>Satz unter 4.1 Barrierefreiheit im ÖSPV/Haltestelleninfrastruktur (Teil A) ergänzt:</u> <u>Die baulichen Anlagen im Bereich des ÖSPV in der Stadt Chemnitz, welche zum Chemnitzer Modell gehören sind in der Verantwortung der CVAG, der VMS bestellt dort Leistungen im SPNV unter Beachtung von BOStab. Hier ist die Abstimmung beim weiteren barrierefreien Ausbau zwischen den Aufgabenträgern VMS und der Stadt Chemnitz notwendig</u>	aktuelle Textpassage unter 4.1 (Teil A): Die Zuständigkeit der Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖSPV liegt dabei bei den jeweiligen Aufgabenträgern bzw. Kommunen als Bausträgern. In den weiteren Teilen des vorliegenden NVP wird daher auf die in diesem Teil dargelegten Festlegungen verwiesen und auf die jeweiligen aufgabenträgerspezifischen Abweichungen bzw. Erweiterungen eingegangen. Die rechtliche Verantwortlichkeit der Aspekte der Barrierefreiheit im ÖSPV liegt nicht beim VMS. Dem VMS kommt hierbei jedoch eine koordinierende Rolle zu, um einen möglichst homogenen und aufeinander abgestimmten Ausbau der Barrierefreiheit im Verkehrsgebiet des VMS in Abstimmung mit den jeweiligen Landkreisen und Kommunen sicherzustellen.
5	03.03.2021		Streckenabschnitt im Zuge der Straße der Nationen zwischen Brückenstraße und Carolastraße entwickelt sich zeitnah zu einem gefährlichen Nadelöhr. Alle Linien des Chemnitzer Modells sowie die Straßenbahnlinien 3 und 4 müssen diesen Engpass passieren. Spätestens mit Inbetriebnahme der Stufe 2 des Chemnitzer Modells besteht die realistische Gefahr, dass im Falle kleinster Störungen auf dem genannten Abschnitt der Straße der Nationen (Verkehrsunfall, Betriebsstörung ÖPNV, Demonstration u.ä.) die gesamte Fahrplanstabilität zwischen Hainichen und Stollberg, zwischen Burgstädt und Aue, zwischen Mittweida und Thalheim ins Wanken gerät. Dies sollte unbedingt vermieden werden. --> Abhilfe kann darin bestehen, schnellstmöglich im Zuge der Bahnhofstraße den Straßenbahn-Lückenschluss zwischen Carolastraße und Brückenstraße (ca. 450 Meter) herzustellen --> Das an sich ohnehin offensichtlich notwendige Vorhaben „Lückenschluss Bahnhofstraße“ sollte in geeigneter Weise sowohl in Teil A (z.B. im Abschnitt 4.5.2 Chemnitzer Modell) als auch in Teil B I (z.B. Abschnitt 5.11 Infrastrukturmaßnahmen) und mit sehr hoher Priorität aufgenommen werden	Kenntnisnahme		Aktuell ist im genannten Streckenabschnitt keine Gefahr der Überbelegung und der gegenseitigen Behinderung festzustellen. Mit der Vorbereitung der weiteren Planungsstufen des Chemnitzer Modells und dem Ausbau des Chemnitzer Straßenbahnnetzes werden sich Überlegungen dazu notwendig machen. Diese liegen jedoch außerhalb der Laufzeit dieses NVP und damit für die 4. Fortschreibung nicht relevant. Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen und in der 5. Fortschreibung NVP geprüft.

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw./ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
7	01.03.2021	5.1 Zielvorgaben	<p>„Die Stadt Chemnitz ist bestrebt, linienhafte, das heißt knotenpunkt-übergreifende, koordinierte ÖPNV-Beschleunigung auf einer ausgewählten Pilotstrecke, ggf. unter Einsatz von Intelligenten Verkehrssystemen (IVS), umzusetzen. Ziel ist es, die Reisezeit der ÖPNV-Fahrzeuge deutlich zu verkürzen und Reisezeitgewinne für den Fahrgast zu erzielen.“</p> <p>1. Auf welcher Strecke ist hier ab wann mit Tests und Einsätzen zu rechnen? Was soll hier konkret mit welchem Effekt umgesetzt werden? Wie schaut der Zeitplan für eine Implementierung systemweit aus?</p> <p>2. An welchen Stellen im Netz sind bereits „Ampelvorrangschaltungen“ installiert? Ist hier eine Ausweitung geplant?</p> <p>3. Unter welchen Voraussetzungen ließe sich die streckenseitige Höchstgeschwindigkeit in gewissen Abschnitten des Straßenbahnnetzes erhöhen</p>	Kenntnisnahme		<p>Mit diesen Themen beschäftigt sich die AG ÖPNV-Bevorrechtigung, welche im Tiefbauamt der Stadt Chemnitz ansässig ist. Auf einigen Strecken ist eine Koordinierung und Beschleunigung der ÖPNV-Linien bereits umgesetzt. Weitere werden geprüft. Da diese Frage einer umfassenden Beantwortung bedarf, wird um direkte Fragestellung an tiefbauamt@stadt-chemnitz.de gebeten.</p>
8	01.03.2021	5.6 Verknüpfungspunkte	<p>1. An welchen der in Anlage 11 bzw. 15 genannten Verknüpfungspunkte bestehen aktuell P+R-Möglichkeiten? Gibt es Informationen zur Kapazität? Sind hierzu Ausbaumaßnahmen geplant?</p> <p>2. An welchen der in Anlage 11 bzw. 15 genannten Verknüpfungspunkte bestehen aktuell B+R-Möglichkeiten? Sind hierzu Ausbaumaßnahmen geplant?</p>	Kenntnisnahme		<p>Der Verkehrsentwicklungsplan 2040 (VEP 2040) beinhaltet Festlegungen zur Erstellung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Konzepten. Diese werden die vorhandenen Anlagen integrieren und das Netz erweitern. Das Thema kann dann nachrichtlich in den NVP in seiner nächsten Fortschreibung übernommen werden.</p>
9	01.03.2021	Ausblick Netzerweiterung 2030+	<p>1. Zur Linie 1 wird auf eine angepasste Machbarkeitsstudie und NKU verwiesen, die Ende 2020 vorliegen soll(t)en. Wurden diese fertiggestellt, wie ist das Ergebnis? Wie sieht hierzu der weitere Zeitplan aus?</p> <p>2. Auch für die Kaßbergerschließung wird zusätzlich zur Machbarkeitsstudie 2008/09 auf eine Ergänzungsuntersuchung 2020 hingewiesen ohne jedoch auf Details einzugehen. Wie ist hier der aktuelle Stand?</p> <p>3. In Verbindung mit Kaßbergerschließung würde ggf. auch eine Weiterführung Richtung des stetig wachsenden Ortsteil Rabenstein unter Einbeziehung von Teilen der ehemaligen Eisenbahnstrecke 6635 (Küchwald – Grüna) eine Erschließungsmöglichkeit darstellen. Wurde hierzu neben der jetzt angedachten Umsetzung eines Radweges auch eine Nutzung als Straßenbahn geprüft? Und wenn nein, schließt die Nutzung als Radweg eine spätere Nutzung als Straßenbahn nach BOStrab prinzipiell aus oder ist dies analog anderer Strecken als Trassensicherung prinzipiell „aufwärtskompatibel“?</p>	Kenntnisnahme		<p>Es wird auf das Netz 2030+ verwiesen. Hier sind die perspektivisch geplanten Trassenerweiterungen abgebildet. Die erwähnten Untersuchungen (MBS, NKU) liegen vor und werden in die Diskussion und Entscheidungsfindung auf politischer Ebene einbezogen.</p>
10	01.03.2021	5.2.3 Stadtverkehr Netzentwicklung – Bausteine 2020+	Aufhebung Sommerferienfahrplan	Kenntnisnahme		<p>Die Aufhebung Sommerferienfahrplan ist langfristig geplant. Dies hat der Stadtrat am 27.01.2016 (3. Fortschreibung NVP) als Willensbekundung beschlossen. Die finanzielle Sicherung/Unterstützung fehlt jedoch.</p>
11	01.03.2021	Netz/Linienhierarchie	<p>1. Ist perspektivisch angedacht innerhalb der Stadtgrenzen bzgl. Straßenbahnen und C-Linien ein differenziertes oder ein identisches Bedienungskonzept umzusetzen?</p> <p>2. Falls die C-Linien auch zukünftig sämtliche Straßenbahnhaltestellen auf der befahrenen Strecke bedienen sollen: Durch welche Maßnahmen kann trotzdem eine zum MIV konkurrenzfähige Reisezeit erreicht werden und die Linien auch für Durchreisende (Geschäftsreisende/Touristen) interessant sein/werden (vgl. auch Thema „Beschleunigung ÖPNV“)?</p>	Kenntnisnahme		<p>Für jede Einzelmaßnahme wird geprüft, ob sogenannte Schnellfahrten sinnvoll und technisch machbar sind. Ziel ist es jedoch in erster Linie, beide Angebote (Chemnitz- und Straßenbahn) zu beschleunigen und lediglich ein Halten nur an Haltestellen soweit wie möglich umzusetzen.</p>