

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ tlw. /Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
1	in Email vom 14.10. (auch 20.07.2020)	Kap. 6.5.4 weitere Verknüpfungsstellen, letzter Absatz Kap 6.5.8 Fahrzeuge 2. und 3. Absatz	Haltestellenausbau Straßenbahn Lindenhof (vgl. 2020), Leipziger Straße (2021 ff.), Einbau Blindeninformationssystem (BLIS) in modernisierte Straßenbahnen vom Typ GT6M-NF, Modernisierung Bus-Fuhrpark	ja	schon berücksichtigt	
2	in Email vom 14.10. (auch 20.07.2020)	Kap. 6.4.4 Rahmenplanung Stadt- Regional-Bus	Projekte RVW: PlusBus 141 >> Problemstellung Verknüpfung Linie 135 / Anbindung Schulstandorte Zwickau und Wilkau-Haßlau, PlusBus 152, PlusBus 116, 252, 253 >> keinen Einfluss auf Stadtverkehr Zwickau, Prüfauftrag: Vereinheitlichung der Linienwege Stadt und Regionalbusverkehr im Stadtgebiet z. B. Linie 159 zwischen Waldpark und Hauptbahnhof (über Neumarkt) oder Linie 29 und 181	ja	gemäß Hinweis berücksichtigt	
3	in Email vom 14.10. (auch 20.07.2020)	Kap. 6.4.3 Stadtbus Zwickau und 6.4.4 Stadt-Regional-Bus	Prüfaufträge: Konzepte Stadtverkehr Zwickau und Umland - Anbindung des Zwickau OT Schneppendorf an den Stadtverkehr (ggf. über Linie 24) - Integrierung nördliches Stadtgebiet (Crossen, Mosel, Schlunzig, ...) in Stadtverkehr Zwickau - Anbindung Ebersbrunn (über Linie 29 oder Verlängerung Linie 20) - Verbesserte Anbindung des Gebietes Cainsdorf-Niederdorf - Anbindung der Schloßbergsiedlung in Planitz (ggf. über alternative Bedienformen)	ja	gemäß Hinweis berücksichtigt	
4	in Email vom 14.10. (auch 20.07.2020)	Kap. 6.5.4 Infrastrukturmaßnahmen: weitere Verknüpfungsstellen S. 54	Ergänzung: Zwickau, Städtisches Klinikum & Zwickau, Stadthalle	ja	gemäß Hinweis berücksichtigt	
5	in Email vom 14.10. (auch 20.07.2020)	Kap. 6.5.4 Infrastrukturmaßnahmen: weitere Verknüpfungsstellen S. 54	Bauliche Anlagen und Verknüpfungspunkte: - Haltestelle Lindenhof (2020) - Haltestellen Leipziger Straße (2021 ff.) - Haltestelle Brunnenstraße (infolge Querspanne Kopernikusstraße kein Ausbau vorerst)	ja	gemäß Hinweis berücksichtigt	
6	in Email vom 14.10. (auch 20.07.2020)	-	Vorschläge aus der Arbeitsgruppe zur Kooperationsvereinbarung zum Handlungsprogramm „Nachhaltige Mobilität“ für Zwickau berücksichtigen	tlw.	im Text neu aufgenommen: <u>6.4.5 Ergänzende Verkehrsangebote</u> <u>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.</u> <u>Dabei hat sich die Stadt zum Ziel gesetzt, verstärkt ein Augenmerk auf die Entwicklung von alternativen Bedienformen zu setzen und dafür Projekte zu entwickeln, wie z.B.</u> • <u>Modernisierte Variante von nichtkommerziellen Fahrgemeinschaften</u> • <u>Pilotprojekt Bürgerbus</u> • <u>Pilotprojekt fahrerlose, autonome On-Demand-Shuttle mit eKleinbussen</u> Fußnote ergänzt: <u>Kooperationsvereinbarung zum Handlungsprogramm „Nachhaltige Mobilität“ für Zwickau</u>	weitere Details nicht im NVP vorgesehen
7	14.10.2020	Kap. 1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur / S. 9	letzter Absatz: Bezug genommen wird auf die 6. Regionalisierte Bev.-Prognose. Es gibt mittlerweile eine 7. Regionalisierte Bev.-Prognose vom 19.05.2020	nein		Alle Statistischen Werte und Vergleiche wurden mit der 6. RBV vorgenommen. Die Prognose der Stadt wurde einbezogen und lag nicht aktueller vor. Mit einem Satz wird auch auf die 7. RBV hingewiesen: "Die am 19. Mai 2020 veröffentlichte 7. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung prognostiziert für die Stadt Zwickau bis 2035 gegenüber dem aktuellen Stand einen Rückgang von -12,1 % bis -15,2 %."
8	14.10.2020	Kap. 1.7 Standorte und Einrichtungen mit ÖPNV-Relevanz	Neue Baugebiete: Aufnahme B-Plan 121, Schedewitz, An der Planitzer Straße, ca. 60 Reihen- und Einfamilienhäusern	ja	gemäß Hinweis berücksichtigt	
9	12.01.2021	Kap. 2.2 Verkehrsunternehmen / Tabelle 7: Verkehrsunternehmen mit Leistungen in der Stadt Zwickau / S. 22	RVE & Linie 360 erwähnt <i>Kenntnisnahme</i>	Kenntnisnahme		
10	03.02.2021		keine Hinweise	Kenntnisnahme		
11	18.02.2021		Abkürzung RVB streichen; wird im NVP VMS nicht mehr verwendet	ja	"RVB" entfernt	
12	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		
13	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. Quartal 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.

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ tlw. /Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
14	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	
15	02.03.2021	6.4 Straßenbahn Zwickau	Gefordert wird eine „Stadtbahn Zwickau“ als eine direkte Anbindung des Stadtzentrums Zwickau an das Umland mit einem Charakter ähnlich des „Chemnitzer Modells“ über die Vogtlandbahn hinaus, deren Betrieb im Verbund des Zweckverbandes ÖPNV Vogtland (ZVV), der SVZ GmbH als Betreiber der Strecke und der Stadt Zwickau erfolgt. Das Straßennetz in Zwickau und des Eisenbahnnetz im Umland bzw. der Region bilden eine vorhandene Infrastruktur ab, die ein „Tram-Train-Prinzip“ ermöglichen.	nein		Dies ist ein Thema für den nächsten NVP. Mit dem Einbau der Gleisschaltmittel (Inbetriebnahme 06/2021) können Züge, auch unabhängig der fahrzeugspezifischen Ausrüstung zwischen Zwickau, Hauptbahnhof und Zwickau, Zentrum verkehren.
16	03.03.2021	1.7 Standorte und Einrichtungen mit ÖPNV-Relevanz	Erreichbarkeit des Verwaltungszentrums mit dem Plusbus 129, ebenso am Städtischen Klinikum die Anbindung mit Linie 129 und am Strandbad mit Linie 27 fehlen	ja	Linien ergänzt	
17	03.03.2021	2. ÖSPV - Bestandsaufnahme	Fokussierung auf die kritischen Erfolgsfaktoren des ÖPNV wäre wünschenswert	ja	ergänzt: "In den vergangenen Jahren wurde das Angebot des ÖPNV in der Stadt Zwickau kontinuierlich verbessert und damit die Attraktivität der ÖPNV-Nutzung erhöht. Maßgeblich war dabei die Fokussierung auf die Erfolgsfaktoren • integrale Vernetzung der Linien. • Vernetzung der Angebote von SPNV, ÖPNV und Regionalverkehr. • Verringerung der komplexen Reisezeit durch kurze Zu-/Abwege sowie • einheitliches und verbessertes Erscheinungsbild. Die konkret seit der letzten Nahverkehrsplanfortschreibung vorgenommenen Angebotsanpassungen sind in Kapitel 2.1 aufgeführt."	
18	03.03.2021	2.1 Wesentliche Änderungen im Angebot	Linien 4 in den Sommerferien 15-min-Takt	ja	in Tab. 6 "30-min-T" gestrichen, Änderung auch in Anlage 2	
19	03.03.2021	2.1 Wesentliche Änderungen im Angebot	Linie 22 heute nur noch Schüler-/Werkstattverkehr, dafür Niederhohndorf in Linie 10 integriert	ja	in Tab. 6 geändert	
20	03.03.2021	2.1 Wesentliche Änderungen im Angebot	temporär keine Bedienung des Hauptbahnhofs mit der Stadtbahn	ja	in Tab. 6 "temporär" ergänzt	
21	03.03.2021	2.3 Linien und Leistungen	Grundgesamtheit unter Einbezug der Regionalverkehrsleistungen darstellen (Abbildung 8)	nein		Daten zum RV liegen nicht getrennt nach Gebietskörperschaften vor
22	03.03.2021	2.4 Angebot/ Erschließungsqualität und Erreichbarkeit	RB 2 fährt erst seit 12/2019 nur noch bis Zwickau Stadthalle	ja	"Dezember " ergänzt	
23	03.03.2021	2.4 Angebot/ Erschließungsqualität und Erreichbarkeit	Ertüchtigung Leittechnik Dreischienengleis bis Fahrplanwechsel 06/2021, SVZ führt den Umbau vom ersten Konzept über die Realisierung bis zur Inbetriebnahme durch	ja	Text geändert: "Das Dreischienengleis zwischen Zwickau Stadthalle und Zwickau Zentrum wird bis zum Fahrplanwechsel im Juni 2021 ertüchtigt (Ertüchtigung der Leittechnik), so dass zukünftig alle Triebwagenbaureihen der Vogtlandbahn (auch solche ohne BOStrab-Ausrüstung) bis Zwickau Zentrum verkehren können. Den Umbau führt die SVZ GmbH als Betreiber der Strecke in Zusammenarbeit mit der Stadt Zwickau durch."	
24	03.03.2021	2.4 Angebot/ Erschließungsqualität und Erreichbarkeit	heute nur eine Baureihe der Länderbahn (BR 650), neu auch andere Fahrzeuge ohne BO Strab-Ausrüstung bis Zwickau Zentrum einsetzbar	ja	s. lfd. Nr. 23	
25	03.03.2021	2.4 Angebot/ Erschließungsqualität und Erreichbarkeit	Zentralhaltestelle als Netzknoten vollständig aufzulassen, RVW-Anbindung an den Netzknoten Hauptbahnhof, Zentrum, Stadthalle und den Stadtbahnendstellen	ja	geändert im Abschnitt Buslinien: "Der Übergang zum Regionalverkehr soll zukünftig an den Haltestellen Hauptbahnhof, Zentrum, Stadthalle und den Straßennahendstellen erfolgen."	
26	03.03.2021	2.4 Angebot/ Erschließungsqualität und Erreichbarkeit	Linie 10 als dritte Hauptlinie weiterzuentwickeln, welche den beiden Stadtbahnlinien bezüglich Einsatz- und Taktzeit gleichzustellen ist	ja	ergänzt im Abschnitt Buslinien: "Die Linie 10 ist als dritte Hauptlinie weiterzuentwickeln, welche den beiden Straßennahendlinien bezüglich Einsatz- und Taktzeit gleichzustellen ist."	
27	03.03.2021	2.4 Angebot/ Erschließungsqualität und Erreichbarkeit	Linien 29/181 mit gravierenden Abweichungen (Erschließung Hauptbahnhof und Stenn), Linie 141 ersetzt lediglich am Wochenende Linie 23, daher Fahrplanabstimmung auszuweiten	ja	Text zu 23/141 wie folgt geändert: "141 ersetzt die Stadtbuslinie am Wochenende" Text zu 29/181 wie folgt ergänzt: "mit Ausnahme des Hauptbahnhofs (Bedienung ausschließlich durch 181)"	
28	03.03.2021	2.4 Angebot/ Erschließungsqualität und Erreichbarkeit	Neumarkt vorbereitet, aber nicht ausgerüstet für das Abbiegen in alle Richtungen mit Bussen (erfordert Umprogrammierung der LSA mit neuer VTU)	Kenntnisnahme		
29	03.03.2021	2.5 Verknüpfungspunkte	Zusatz „BO Strab“ bei RB1 und RB2 irrelevant	ja	"BOStrab" gelöscht, stat dessen "SPNV-Linie"	
30	03.03.2021	2.5 Verknüpfungspunkte	Verknüpfungspunkt Kopernikusstraße (L4, L18/21, L129, L213) fehlt	ja	ergänzt	
31	03.03.2021	2.5 Verknüpfungspunkte	Zwickau Zentrum fehlen die zahlreichen Regionalverkehrslinien	ja	ergänzt	
32	03.03.2021	2.6 Nachfrage/ Fahrgastaufkommen	siehe 2.3, hier den Anteil der Regionalverkehrslinien ebenso ergänzen, um die Vergleichbarkeit im Untersuchungsgebiet zu gewährleisten	nein		abschnittskonkrete Nachfragedaten liegen nicht vor, deshalb kann keine Ausweisung der Nachfrage auf RV-Linien in der Stadt erfolgen
33	03.03.2021	2.6 Nachfrage/ Fahrgastaufkommen	in Abbildung 12 fehlen mehrere Linien (z. B. 152), andere sind doppelt dargestellt (z. B. 138)	ja	Diagramm korrigiert	
34	03.03.2021	2.6 Nachfrage/ Fahrgastaufkommen	Analyse im Perimeter der nachfrageschwächeren Stadtbushaltestellen ausstehend	ja	Analyse ergänzt	
35	03.03.2021	3.1 Fahrzeuge (ÖSPV)	Biomethan-Gasbusse in Energiebilanz klar umweltfreundlicher als konventionelle Dieselmotoren	ja	geändert: "deutlich umweltfreundlicher unterwegs als konventionelle Dieselmotoren"	
36	03.03.2021	3.1 Fahrzeuge (ÖSPV)	Abbildung 13 zeigt exemplarisch die ÖPNV-Partnerschaft im Untersuchungsgebiet, dargestellt sind Busse von SVZ, RVW und Vertragspartnern im Busbetriebshof Bürgerschachtstraße	ja	Beschriftung geändert	
37	03.03.2021	3.2 Haltestellen	offenbar nur Bushaltestellen, jedoch ohne Tulpenweg, Schillerstraße, Hauptbahnhof (L10)	ja	Hst. ergänzt	
38	03.03.2021	4 Verkehrsprognose	Neben der Systematisierung des Regionalbusverkehrs mit Plusbussen an die SPNV-Schnittstellen, sollte vor allem der Angebotsausbau der Stadtbahn- und Stadtbushaltestellen hervorgehoben werden	ja	geändert: "... nach Möglichkeit ausgebaut werden."	
39	03.03.2021	5 Bewertung	abschnittsweise Verknüpfung von Stadt- und Regionalverkehr sehr positiv, jedoch verstärkt zum Angebotsausbau im Verdichtungsraum zu nutzen	Kenntnisnahme		
40	03.03.2021	5 Bewertung	L29/181 neben einem systematischen Takt auch eine Verkürzung der Zugangswege durch optimierte Haltestellenstandorte anzustreben	ja	geändert: "Mit einem solchen Takt und einer Verkürzung der Zugangswege durch optimierte Haltestellenstandorte ließe sich der ÖPNV deutlich attraktiver gestalten."	
41	03.03.2021	5 Bewertung	Nichtmachbarkeit der Neumarktkurve sachlich falsch, demgegenüber im Kapitel 6.5.7 korrekt namhafter Umsteigeranteil am Neumarkt als logische Konsequenz der Netzstruktur und per se kein Nachteil des (Zwei-) Achsennetzes, jedoch ist dessen verkehrliche Ausgestaltung zu stärken	ja	Aussage gelöscht	
42	03.03.2021	5 Bewertung	Nichtmachbarkeit der Neumarktkurve sachlich falsch, demgegenüber im Kapitel 6.5.7 korrekt namhafter Umsteigeranteil am Neumarkt als logische Konsequenz der Netzstruktur und per se kein Nachteil des (Zwei-) Achsennetzes, jedoch ist dessen verkehrliche Ausgestaltung zu stärken	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ tlw. /Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
43	03.03.2021	5 Bewertung	Zwickauer Modell heute durch Länderbahn mit Marke Vogtlandbahn betrieben	ja	geändert: "... <u>aktuell durch das Unternehmen Die Länderbahn GmbH (DLB) mit der Marke Vogtlandbahn GmbH bediente „Zwickauer Modell“</u> "	
44	03.03.2021	6.1 Barrierefreiheit 6.1.1 Maßnahmen	Barrierefreie Haltestelle Lindenhof fehlt	ja	ergänzt	
45	03.03.2021	6.1 Barrierefreiheit 6.1.3 Festlegung örtlicher Standards	angekündigte Festlegung örtlicher Standards fehlt	ja	Abschnitt ergänzt Gemäß der in Teil A beschriebenen Ausbauvorgaben sollen die baulichen Anlagen im Bereich des ÖSPV unter Beachtung von BOSTrab, BOKraft sowie Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ) errichtet werden. Des Weiteren sollen die Inhalte der DIN 18040-3 Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, der DIN 32984 - Bodenindikatoren im öffentlichen Raum sowie der DIN 32981 Zusatzeinrichtung für Blinde und Sehbehinderte an Straßenverkehrs-Signalanlagen (SVA) – Anforderungen in ihrer jeweils aktuellsten Form als Planungsgrundlage einfließen. Kernelemente hierbei sind ausreichend Bewegungsfreiheit für Menschen mit Rollstühlen bzw. Gehhilfen, ein Blindenleitsystem sowie ein ausreichend hohes Haltestellenbord. Die dargelegten Gesetze und Normen lassen in vielen Fällen (bspw. bezüglich der Bordhöhe) Abweichungen oder Bauformen innerhalb bestimmter Intervalle zu. Für die im Folgenden aufgeführten Punkte werden für die Stadt Zwickau örtliche Standards festgelegt, von denen nur in Ausnahmefällen abgewichen werden soll: • Die Bordhöhen sollen auf Grund der örtlichen Gegebenheiten auf 16 cm festgelegt werden. • Soweit baulich umsetzbar, sollen Sonderborde verbaut werden (bspw. Kasseler Sonderbord). • Wo baulich möglich, sollen Haltestellenkaps oder, bei geringer Verkehrsbelastung, Haltestellen parallel zum Fahrbahnrand angelegt werden, um ein genaueres Anfahren der Fahrzeuge zu ermöglichen	Hier müssen festgelegte Standards, in Abstimmung mit Stadt, SVZ und auch Behindertenverbänden geschaffen werden, die für alle Haltestellen gelten.
46	03.03.2021	6.4.1 Straßenbahn Zwickau	abweichend zum Kapitel 2.4 unter Tabelle 9 Betriebsbeginn um 04 Uhr statt um 03 Uhr	ja	geändert in 04:00 (Tabelle 14: Bedienstandards Linienbündel Straßenbahn)	Kap. 2.4 in Bestandsaufnahme 3:00 Kap. 6.4.1 zukünftig ist Mindeststandard 4:00 ausreichend
47	03.03.2021	6.4.2 Vorstufe Straßenbahn bis 2025	parallele Linienführung zwischen Zentrum und Neumarkt durch weitere Buslinien gegen-über dem Erschließungsgewinn z. B. im Perimeter Dr.-Friedrichs-Ring zurückzustellen	Kenntnisnahme		
48	03.03.2021	6.4.3 Stadtbus Zwickau	Prüfaufträge konkretisieren und auf Weiterentwicklung des Busnetzes fokussieren, z. B. Integration der Linie 159 in Linie 10	nein		in Kap. 6.4.4 als Prüfauftrag enthalten: "Von den Endpunkten der Haupt- und Nebenlinienrelationen in den Ortsrandlagen Zwickaus soll eine Verlängerung und Verdichtung der Stadtverkehrsangebote durch den Regionalverkehr wie folgt geprüft werden: • Niederhohndorf oder Weißenborn – Dänkritz – Crimmitschau
49	03.03.2021	6.4.3 Stadtbus Zwickau Tab. 16	einheitliche Taktfamilien 10/30/60 Minuten oder 15/30/60 Minuten, jedoch keine 120-min-Takte im Oberzentrum-Kernnetz, Bedienzeiten und Takte klarer spezifizieren; Hauptlinien in Hauptverkehrszeit im 10-min-Takt, insbesondere wie angegeben Weißenborn – Neumarkt – Hauptbahnhof – Planitz (heutige Linie 10)	tlw.	bei Linie 11 "Wilkau-Haßlau -" als Linienbeginn ergänzt, 120-min-T bleibt; abweichende Betriebsbeginnzeiten an Wochenenden ergänzt (gem. Fpl. 2020/21)	
50	03.03.2021	6.4.3 Stadtbus Zwickau Tab. 16 6.4.4 Stadt- Regional-Bus Tab. 18	einheitliche Taktfamilien 10/30/60 Minuten oder 15/30/60 Minuten, jedoch keine 120-min-Takte im Oberzentrum-Kernnetz, Bedienzeiten und Takte klarer spezifizieren;	tlw.	Taktvorgaben in der NVZ 120 min-T bleibt, späterer Betriebsbeginn wie folgt spezifiziert: sa: 7:00 Uhr / so+ ftg: 9:00 Uhr	
51	03.03.2021	6.4.3 Stadtbus Zwickau Tab. 16	Linie 10 als dritte Hauptlinie verstärkt mit Gelenkbussen zu bedienen und den Bedien-/Taktzeiten der Stadtbahnlinien anpassen	ja	in Tab. 16 als Bemerkung ergänzt: "verstärkte Bedienung mit Gelenkbussen, Anpassung der Bedien-/Taktzeiten an die Straßenbahnlinien "	
52	03.03.2021	6.4.3 Stadtbus Zwickau Tab. 16	Linien 27/28 über Kopernikusstraße zu verknüpfen, Bedienzeit ggü. Status Quo nicht kürzen	ja	Bedienzeiten geändert: L 27: 04:00 - 0:00 Uhr L 28: 05:00 - 19:00 Uhr Verknüpfung als Prüfauftrag ergänzt Prüfauftrag :Verlängerung der Linie 28 von Eckersbach bis Hauptbahnhof.	
53	03.03.2021	6.4.3 Stadtbus Zwickau	Zielnetz Bus sollte Straßenbahn im Bereich von Netzlücken ergänzen und nicht konkurrieren	Kenntnisnahme		
54	03.03.2021	6.4.3 Stadtbus Zwickau	Integration Linie 18 in Linie 10 reduziert Erschließung Windberg und führt mit Hauptlinie kilome-terweise durch den Weißenborner Wald	ja	Abb. 20 angepasst; Haupt- und Nebenlinienrelationen entspr. angepasst	
55	03.03.2021	6.4.3 Stadtbus Zwickau	Ergänzende Ansätze zur Weiterentwicklung des Busnetzes	ja	als Prüfaufträge ergänzt	
56	03.03.2021	6.5.3 Verknüpfungsstellen Zwickau Zentrum und Neumarkt	Projektrealisierung Zwickauer Modell: Leittechnik Dreischienengleis 2021, Zugsicherung/Fahrsignalanlage 2022, Sonderweichen 2022	ja	geändert in: "Die notwendigen Arbeiten werden in den Jahren 2021/2022 durchgeführt."	
57	03.03.2021	6.5.3 Verknüpfungsstellen Zwickau Zentrum und Neumarkt	Verknüpfungsstelle Neumarkt baulich ertüchtigen (Bussteige, Überdachung)	ja	ergänzt: " Bussteige und Überdachung dieser Verknüpfungsstelle sind dafür baulich zu ertüchtigen."	
58	03.03.2021	6.5.4 weitere Verknüpfungsstellen	Bushaltestelle für Linie 28 in Schlachthofstraße bereits realisiert	ja	Maßnahme gelöscht	
59	03.03.2021	6.5.4 weitere Verknüpfungsstellen	barrierefreier Ausbau Lindenhof 2020 abgeschlossen	ja	Maßnahme gelöscht	
60	03.03.2021	6.5.4 weitere Verknüpfungsstellen	barrierefreier Ausbau in Leipziger Straße realistisch ab 2023	ja	geändert in "2023"	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ tlw. /Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
61	03.03.2021	6.1 Barrierefreiheit	barrierefreier Ausbau Bushaltestellen im Zuge des Straßenausbaus zu langfristig und somit anderer Ansatz anzustreben	nein		in Kap. 6.1.1 bereits enthalten: "Zusätzlich erfolgt nach Fertigstellung der Bestandsaufnahme eine eingehende Analyse der Nachfragedaten. Anhand dieser wird anschließend gemäß der in Teil A Anlage 7 dargelegten Vorgehensweise eine Priorisierung des Haltestellenausbaus vorgenommen, in welcher definiert wird, welche Haltestellen auf Grund ihrer hohen Bedeutung in Reiseketten mobilitätseingeschränkter Personen zeitnah auch ohne anstehende anderweitige bauliche Maßnahmen barrierefrei umgebaut werden." Außerdem Prio-Liste in Anl. 4.
62	03.03.2021	6.5.4 weitere Verknüpfungsstellen	Verknüpfungsstelle Werdauer Straße (zusätzlich zur Kopernikusstraße) unbekannt	ja	gelöscht	
63	03.03.2021	6.5.4 weitere Verknüpfungsstellen	Haltestelle in „Weißenborn“ spezifizieren	ja	Tabelle 19: Maßnahmen – Weitere Verknüpfungsstellen ergänzt: Weißenborn, <u>Ludwig-Richter-Str.</u>	
64	03.03.2021	6.5.8 Fahrzeuge	Modernisierung GT6M bis 2023, Blindeninformationssystem in Realisierung	ja	geändert: "Die in den vergangenen Jahren begonnene Modernisierung der Straßenbahnen vom Typ GT6M-NF soll bis 2023 abgeschlossen werden. Im Zuge der Modernisierung erhalten die Fahrzeuge ein <u>Blindeninformationssystem (BLIS).</u> "	
65	03.03.2021	6.5.8 Fahrzeuge	Fahrgastinformation in Fahrzeugen ergänzen	ja	ergänzt: "Alle eingesetzten Fahrzeuge werden auch weiterhin mit einem Fahrgastinformationssystem <u>ausgerüstet sein.</u> "	In der Bestandsaufnahme sind die vorhandenen fahrzeugseitigen FGI bereits beschrieben.
66	03.03.2021	7.3 Herstellung Barrierefreiheit – Haltestelleninfrastruktur - Finanzierung	barrierefreier Haltestellenausbau in Zusammenarbeit von SVZ mit Stadt Zwickau	ja	Klammerzusatz geändert: "in Zusammenarbeit von SVZ GmbH und Stadt Zwickau"	
67	01.03.2021	Anlage 2	im Zuge der zum 01.12.2019 durchgeführten Neustrukturierung der Verkehre im Netz der RVG Regionalverkehr Gera/Land GmbH die bisher mit der Firma Busbetrieb PIEHLER GmbH & Co. KG durchgeführte, gemeinsame Bedienung der Linie 213 (Gera – Seelingstädt – Werdau – Zwickau) entflochten wurde und nunmehr nur noch die Firma PIEHLER allein diese Linie betreibt (vgl. Teil B4, S. 24).	ja	korrigiert in Anlage 2	
68	03.03.2021	7.2 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 verweisen, 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#vwv4	ja	Satz ergänzt <u>Ergänzend kann die Richtlinie Verkehrsinfrastruktur (EFRE/ESF-Rahmenrichtlinie) bei der Finanzierung von Infrastruktur in Betracht gezogen werden.</u> 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

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/Kenntrnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
1	07.02.2021	6.5.4 Weitere Verknüpfungsstellen	<p><u>Situation Verknüpfung Haltepunkt Zwickau-Schedewitz und Haltestelle „Reuterweg“:</u> Der Bahnhaltelpunkt „Zwickau-Schedewitz“ befindet sich abseits des Hauptverkehrsstroms Nord-Süd. Der Fußweg zur nächsten Straßenbahnhaltestelle „Reuterweg“ ist vergleichsweise lang. Diese Umsteigebeziehung entspricht nicht mehr den Anforderungen an einen modernen Nahverkehr.</p> <p><u>Vorschläge zur Aufnahme in den Nahverkehrsplan:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung des Haltepunktes „Zwickau-Schedewitz“ in Richtung Planitzer Straße • Zusammenfassung der Haltestellen „Reuterweg“ (ÖPNV) und „Zwickau-Schedewitz“ (SPNV) zu einer modernen Schnittstelle mit dem einprägsamen Namen „Zwickau Süd“ <p>Option: • Verknüpfung der SPNV-Haltepunkte „Zwickau Süd“ (Erzgebirgsbahn) und „Stadhalle“ (Vogtlandbahn) durch Bau eines Fuß-/Radweges entlang der Gleisanlagen der Straßenbahn</p> <p><u>Vorteile dieser Lösung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • kürzere Wege beim Umsteigen • bessere Sichtbarkeit des SPNV-Haltepunktes im Stadtbild • Attraktivitätssteigerung ÖPNV/SPNV im Süden der Stadt 	Kenntrnisnahme		Wird zur Aufnahme in den nächsten NVP geprüft.
2	07.02.2021	6.5.4 Weitere Verknüpfungsstellen/Tabelle 19/ Himmelfürststraße	<p><u>Situation Himmelfürststraße:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Busse, welche auf die Ankunft der Straßenbahn nach Neuplanitz warten, blockieren den stadtauswärtigen Verkehr auf der Planitzer Straße. • Aus Oberplanitz kommende Fahrgäste, die in die Straßenbahn umsteigen wollen, müssen die Planitzer Straße überqueren. <p><u>Vorschläge zur Aufnahme in den Nahverkehrsplan:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Umbau zu einer kombinierten Haltestelle Straßenbahn/Bus, also Verlegung der Bushaltestellen in den Gleisbereich (im Entwurf, S. 53, nur als "Option" benannt - bitte als konkrete Handlungsempfehlung einstufen!) <p><u>Vorteile dieser Lösung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • kürzere Wege beim Umsteigen • höhere Verkehrssicherheit für Fahrgäste, da das Überqueren der Straße entfällt • besserer Verkehrsfluss auf der Planitzer Straße 	ja	<p>Tabelle 19: Maßnahmen - Weitere Verknüpfungsstellen Haltestelle: Himmelfürststraße</p> <p>Maßnahmen: Verlegung der Bushaltestelle mit Fahrtrichtung Innenstadt in Richtung Himmelfürststraße auf Höhe Straßenbahnhalt, Verlegung der FG-LSA (über die Innere Zwickauer Straße) vor diesen Halt (Option mögliches Ziel: gemeinsame Nutzung der Straßenbahnhalt durch Busse)</p>	Zielmaßnahme. Verkehrlich sehr vorteilhaft
3	07.02.2021	6.5 Infrastrukturmaßnahmen	<p><u>Situation Verlängerung der Straßenbahntrasse von Neuplanitz nach Oberplanitz</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Linie 3 schöpft ihr Fahrgastpotenzial im südlichen Stadtgebiet bei Weitem nicht aus bzw. ist unvollendet. • Die Wendeschleife Neuplanitz befindet sich aus städtebaulicher Sicht im „Niemandland“. Im direkten Umfeld der Endstation gibt es keine bedeutende Infrastruktur (Einkaufszentrum, Gewerbegebiet, Industrie, Gymnasium oder Oberschule, Ärztehaus, neue Wohnsiedlung o.ä.). Die Einwohnerzahl in Neuplanitz ist rückläufig. Demzufolge sind die Bahnen im Abschnitt Hermann-Krasser-Straße – Neuplanitz unzureichend ausgelastet. • Der beliebte Stadtteil Oberplanitz ist trotz guter Voraussetzungen (dicht besiedelt, wichtige Infrastruktur) nicht in das Straßenbahnsystem eingebunden. Diese Lücke im Liniennetz ist neben der noch fehlenden „Querspange“ in der Bahnhofsvorstadt das größte Manko im Zwickauer Nahverkehrssystem. • Es existiert keine schnelle und umsteigefreie ÖPNV-Verbindung zwischen Oberplanitz, Glück-auf-Center, Stadhalle und Altstadtring (Hauptmarkt). • Obwohl täglich viele Wegebeziehungen zwischen Nieder-, Neu- und Oberplanitz bestehen (Arbeitswege, Schul- und Arztbesuche, Einkäufe, Nutzung Sporthalle Neuplanitz usw.), gibt es innerhalb von Planitz keine durchgehende Straßenbahnverbindung. Die Trasse endet abrupt auf freiem Feld in Neuplanitz. Zwischen Nieder- und Oberplanitz sowie zwischen Neu- und Oberplanitz ist trotz der räumlichen Nähe dieser Stadtteile somit immer ein Umstieg zwischen Straßenbahn und Bus erforderlich. <p><u>Vorschläge zur Aufnahme in den Nahverkehrsplan:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Wiederaufnahme und Konkretisierung der Option „Verlängerung der Stadtbahntrasse von Neuplanitz nach Oberplanitz“ inkl. Trassenfreihaltung • Verlängerung in zwei Bauschnitten: 1.) Neuplanitz – Wendeschleife Planitz, Markt; 2.) Planitz, Markt - Wendeschleife Oberplanitz (in Höhe Gewerbegebiet Am Kreuzberg) • Trassierung des zweiten Bauabschnittes entlang der Lengfelder Straße (statt wie in den 1990er-Jahren vorgesehen über die Äußere Zwickauer Straße) • P+R-Parken an der Wendeschleife Oberplanitz <p><u>Vorteile dieser Lösung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • hohe Effektivität • Fahrgastzuwachs für das Gesamtsystem der Zwickauer Straßenbahn • deutliche Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Gesamtsystems in Zwickau durch neue schnelle und umsteigefreie Verbindungen im 10-Minuten-Takt zwischen Stadtsüden und Stadtmitte • direkte Anbindung von Oberplanitz an die Stadhalle, das Glück-auf-Center und den Altstadtring (Hauptmarkt) • deutlich bessere und schnellere Erreichbarkeit wichtiger Infrastruktur im Süden der Stadt (Clara-Wieck-Gymnasium, Strandbad Planitz, Ärztehaus Planitz, Stadtteilzentrum Planitzer Markt, neue Wohngebiete Am Kreuzberg / Gert-Froebe-Straße / Wasserturm, Handel und Gewerbe an der Lengfelder Straße, SOS-Kinderdorf) • mehr umsteigefreie Verbindungen innerhalb von Planitz (ggf. auch Vermarktung in den Planitzer Haushalten als „Planitz-Express“) • städtebauliche Impulse entlang der gesamten Straßenbahntrasse 	Kenntrnisnahme		Wird zur Aufnahme in den nächsten NVP geprüft.
4	07.02.2021	6.4.1 Straßenbahn Zwickau	<p><u>Situation Umstellung der Linien-Nummerierung im Straßenbahnsystem</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Es existieren zwei Straßenbahnlinien, die aber mit den Liniennummern 3 (Eckersbach – Neuplanitz) und 4 (Pölbitz – Städtisches Klinikum) nummeriert sind. • Warum die Liniennummern 1 und 2 nicht vergeben sind (historische Gründe), ist speziell für Gelegenheitsnutzer und Auswärtige und vermutlich auch für die Mehrheit aller Fahrgäste nicht nachvollziehbar <p><u>Vorschläge zur Aufnahme in den Nahverkehrsplan:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • zeitgemäße und nachhaltige Nummerierung der Straßenbahnlinien ab dem Fahrplan 2021/22: Linie 1 (Eckersbach – Neuplanitz) und Linie 2 (Pölbitz – Städtisches Klinikum) <p><u>Vorteile dieser Lösung:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nummerierung ist schlüssig und einprägsam • Zwei-Linien-Netz spiegelt sich in Nummerierung wider <p><u>Optionen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung einer "neuen" Linie 3 Neuplanitz – Neumarkt – Hauptbahnhof nach Vollendung des erforderlichen Gleisbogens am Neumarkt (Verstärkerlinie im Berufsverkehr) • Einführung einer "neuen" Linie 4 Hauptbahnhof – Neumarkt – Eckersbach (Verstärkerlinie bei Fußballspielen) 	teilweise	<p>nach Tabelle 14 Absatz ergänzt: Es ist zu prüfen, ob eine Nummerierung „1“ und „2“ für die Straßenbahnlinien zur Verbesserung der Nachvollziehbarkeit für die Kunden umzusetzen ist. Somit würde sich auch das Zwei-Linien-Netz in der Nummerierung widerspiegeln.</p>	Optionen werden nicht im NVP aufgenommen, da Neunummerierung und Gleisbogen Voraussetzungen sind (Zeitschiene NVP bis 2025)
5	07.02.2021	6.4.1 Stadtbus Zwickau	<ul style="list-style-type: none"> • Umbenennung der Haltestelle „Neumarkt“ in „Neumarkt (Zentralhaltestelle)“ (nach dem Abriss und Auflösen der jetzigen Haltestelle „Zentralhaltestelle“) • 22 Jahre nach der Eingemeindung der Orte Oberrothenbach, Mosel und Cainsdorf in die Stadt Zwickau ist eine Umbenennung der Haltepunkte „Oberrothenbach“, „Mosel“ und „Cainsdorf“ in „Zwickau-Oberrothenbach“, „Zwickau-Mosel (alternativ: „Zwickau Volkswagenwerk“) und „Zwickau-Cainsdorf“ überfällig 	teilweise	<p>neuer 3. Absatz: Eine Umbenennung der Haltestelle Neumarkt zu Neumarkt (Zentralhaltestelle) ist zu überlegen, wodurch die Bedeutung der Haltestelle hervorgehoben wird.</p>	andere Umbenennungen werden nicht im NVP aufgenommen (nicht Bestandteil für NVP-Konzeptplanung)

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/Kennzeichnung)	geänderter Inhalt	Antwort
6	07.02.2021	6.5.4 weitere Verknüpfungsstellen	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von P+R-Parkplätzen an allen Wendeschleifen der Straßenbahn • mittelfristiger Ausbau des Straßenbahnsystems in Richtung Norden (Pölbitz – Crossen – Volkswagen), Osten (Eckersbach – Gewerbegebiet Brückenberg) und Westen (Städtisches Klinikum – geplantes interkommunales Gewerbegebiet Zwickau/Werdau - Werdau Zentrum) 	teilweise (siehe auch lfd Nr 3)	<p>neuer Absatz: <u>Neben den bereits genannten Maßnahmen soll der ÖPNV durch einen bedarfsgerechten Neu- und Ausbau von P+R- sowie B+R-Anlagen weiter gestärkt werden. Insbesondere an den Wendeschleifen der Straßenbahnen sowie auch im Busnetz sollte in Abhängigkeit der räumlichen und baulichen Möglichkeiten P+R angeboten werden. z.B. Pölbitz, Planitz, Markt und Stadthalle.</u></p>	P+R Plätze sollten unabhängig des Ausbaus bedacht werden: z.B. Pölbitz, Planitz, Markt, Stadthalle. Auch im Busnetz P+R anbieten.
7	07.02.2021		<ul style="list-style-type: none"> • künftige Stadtplanung (neue Wohnsiedlungen, neue Sport- und Freizeitanlagen, Schul- und Kitaneubauten, Ansiedlung von Handel und Gewerbe usw.) an den Trassen der Straßenbahn ausrichten, um das Verkehrsmittel Straßenbahn zu stärken und einer weiteren Zersiedlung zu entgegenen • Liniennetzplan: Einfügen von touristischen Piktogrammen an ausgewählten Haltestellen, z. B. ein Fußball als Symbol für das Stadion (Eckersbach Mitte), der Schumann-Kopf als Symbol für das Schumann-Denkmal (Hauptmarkt), die Audi-Ringe als Symbol für das August-Horch-Museum (Kurt-Eisner-Straße), ein Pinsel als Symbol für das Max-Pechstein-Museum, ein Sonnenschirm als Symbol für das Strandbad Planitz und ein rotes Kreuz als Symbol für das Städtische Klinikum • City: Erhöhung der Sichtbarkeit des Verkehrsmittels Straßenbahn durch bessere Wegweisung zu den Haltestellen „Hauptmarkt“, „Alter Steinweg“, „Zentrum“ und „Georgenplatz“ • Wandel im Selbstverständnis der SVZ beschleunigen (Dienstleister statt "Beförderer"; Fahrgast ist Kunde und kein "Beförderungsfall") • Insgesamt professionelleres, moderneres und wertigeres Marketing für den ÖPNV in Zwickau. Das gegenwärtige Marketing wirkt angestaubt und leidenschaftslos. Hier besteht akuter Handlungsbedarf. 	nein		Details, welche in die Konzeptplanung nicht aufgenommen werden.
8	28.02.2021		Prüfen für einen neuen Haltepunkt Zwickau JVA, (kann ein anderer Name sein, Zwickau West) bei der S-Bahn S5 mit Bedarfshalt für Besucher und Beschäftigte, nicht 5X. Früher gab es den Haltepunkt RAW. Verlegung Haltepunkt Zwickau Pölbitz auf die andere Seite, ähnlich Gera Süd (neu Zugang auch von Crimmitschauer Straße.	nein		
9	28.02.2021		Umbenennung von Mosel, Oberrotenbach, Cainsdorf in Zwickau-...	nein		
10	28.02.2021		Umbenennung und Umverlegung Zwickau - Schedewitz in Zwickau Südvorstadt, Verknüpfung von Straßenbahn und DB Haltepunkt, ähnlich wie Leipzig Messe oder Gera Süd	nein		
11	28.02.2021		Weiterführung Straßenbahn nach Zwickau-Oberplanitz, im Norden VW, evtl Meerane	nein		Wird zur Aufnahme in den nächsten NVP geprüft.
12	28.02.2021		Straßenbahnkurve Zwickau Neumarkt, für Hbf - Neuplanitz (Oberplanitz)	nein		Wird zur Aufnahme in den nächsten NVP geprüft. Abhängig von der Thematik Anbindung HBF.
13	28.02.2021		Verknüpfung Vogtlandbahn Haltepunkt Zwickau-Hüttelsgrün mit Bus Haltestelle (liegt direkt nebeneinander) oder Umverlegung mit Kreuzung Zwickau- Neuplanitz (Straßenbahn)			
14	28.02.2021		Prüfung S-Bahn S5 Verlängerung bis VW Zwickau-Mosel	nein		
15	28.02.2021		<p>Wiedererlangung des Planes „Eisenbahnknoten Zwickau“ Fernverbindung - Berlin - Leipzig/Chemnitz - Zwickau - -München - Dresden - C - Z - Hof - Karlsruhe - Chemnitz - Zwickau - J - EF - Düsseldorf - Zwickau - Karlovy Vary - Plzeň (Prag) - Kombination Nah und Fernverkehr Zwickau - Leipzig City-Tunnel -- Hannover</p> <p>Stärkung der Metropolregion, speziell Chemnitz und Zwickau, im Vergleich zu ähnlichen Regionen.</p>	nein		