

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
1	08.12.2020	Kap. 6.2.4 Ergänzungsnetz Regionallinien	Frage nach weiteren Änderungen zu dem vorhergehendem Nahverkehrsplan für die Orte/Gemeinden Waldenburg, Remse und Oberwiera?	Kenntnisnahme		
2	10.12.2020	-	Keine Änderungen	Kenntnisnahme		
3	17.12.2020	Anlage 8 Karte: ÖPNV-relevante Standorte	Stausee Oberwald fehlt unter den "Tourismus regional"-Standorten.	ja	in Anlage 8 ergänzt	Stausee Oberwald in Anlage 8 als Tourismus Regional-Standort ergänzt.
4		Kap 6.8.2 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	ergänzt: 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. <u>Wurde hierfür ein Ausbaubedarf erkannt ist dieser gleichzeitig mit der Zielstellung Barrierefreiheit umzusetzen, unabhängig von einer bereits vorhandenen barrierefreien Zuwegung.</u>	Anmerkung in NVP Kap. 6.8.2 aufgenommen
5	12.01.2021	Kap. 6.4.2 Weiterführende Überlegungen zum Liniennetz / S. 57	Linie 360 als Plus- oder TaktBus nicht mehr mit Ziel Zwickau, sondern Lichtentanne > nicht mit uns abgestimmt! Korrekturbedarf, Anpassung an den Teil Erzgebirgskreis	teilweise	Kap. 6.4. unterteilt in Kap. 6.4.1 (6.4.1 Erschließung touristische Ziele) und 6.4.2 (Weiterführende Überlegungen zum Liniennetz; in Kapitel 6.4.2 findet sich der ursprüngliche Text des Kap. 6.4 mit Anpassungen wie folgt: In den nächsten Jahren wird der öffentliche Personenverkehr auf Schiene und Straße voraussichtlich immer mehr Nutzer und damit auch an Bedeutung für die tägliche Mobilität gewinnen. Um mit dieser Entwicklung Schritt zu halten, ist es ratsam den bisherigen Rahmen zu verlassen und grundsätzlich neu zu denken, also auch über die Kreisgrenze hinaus. In diesem Kontext entstand die Überlegung das Liniennetz im Landkreis Zwickau gänzlich auf ein Plus-, Takt- und RufBus-Schema umzustellen, so wie es bereits im benachbarten Vogtlandkreis der Fall ist. Hierzu ist im Busbereich die Definition überregionaler Hauptachsen erforderlich. Diese sollen gemeinsam mit den bestehenden SPNV-Strecken ein einheitliches TaktNetz bilden und somit ein schnelles Reisen zwischen allen regionalen Zentren ermöglichen. Die Achsenschnittpunkte bilden dabei Mobilitätsdrehscheiben, an denen zu bestimmten Zeiten Anschluss in alle Richtungen und an lokale Linien besteht. Diese Knotenpunkte eignen sich auch gut als Standorte für verschiedene Sharing-Angebote, sowie Park & Ride-Plätze (Mobilitätspunkte).	Das konkrete Beispiel "Raum Kirchberg" wurde entfernt, die beabsichtigte Aussage wurde im neuen Kap. 6.4.2 allgemeiner gefasst.
6	12.01.2021	aus Teil B-III Lk ERZ	Aussagen .. Linie 360 Aussage zur Linie 360 muss so auch im Teil B4 (Landkreis Zwickau) kommen, dort beabsichtigt man die Linienführung gravierend zu verändern			
7	03.02.2021	Kap. 6.1 Verkehrsleistungen, S. 47	Hier nimmt der Entwurf des Nahverkehrsplans für den Landkreis Zwickau auf das Projekt „Schmölln macht mobil“ Bezug, welches im Jahr 2020 mit Vorlage eines umsetzungsreifen Konzepts abgeschlossen wurde. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass ein entsprechender Kreistagsbeschluss im Landkreis Altenburger Land im Jahresverlauf 2021 gefasst und anschließend mit den Umsetzungsvorbereitungen getroffen wird. Im Rahmen der Projektbearbeitung erfolgten mit Bezug auf die vorgesehenen Kreisgrenzen übergreifenden Linien umfängliche Abstimmungen mit den verantwortlichen Akteuren im Landkreis Zwickau. Konkret sehen die Planung direkt und umsteigefrei verkehrende Buslinien Crimmitschau – Schmölln sowie Meerane – Gößnitz, jeweils in TaktBus-Qualität vor.	ja	nach 2. Absatz ergänzt: <u>Es wird derzeit davon ausgegangen, dass ein entsprechender Kreistagsbeschluss im Landkreis Altenburger Land im Jahresverlauf 2021 gefasst und anschließend mit den Umsetzungsvorbereitungen gestartet wird. Im Rahmen der Projektbearbeitung erfolgten mit Bezug auf die vorgesehenen Kreisgrenzen übergreifenden Linien umfängliche Abstimmungen mit den verantwortlichen Akteuren im Landkreis Zwickau. Konkret sieht die Planung direkt und umsteigefrei verkehrende Buslinien Crimmitschau – Schmölln sowie Meerane – Gößnitz, jeweils in TaktBus-Qualität vor.</u>	Einschub in NVP aufgenommen
8	03.02.2021	1.5. Pendlerbeziehungen/ S.19	Im Allgemeinen ist die Feststellung korrekt herausgearbeitet (Seite 19), dass die Große Kreisstadt Werdau den Charakter einer Auspendlerstadt (5751 Auspendler /3708 Einpendler) hat. Dieser Umstand stellt nicht nur unsere städtische Infrastruktur, sondern auch den öffentlichen Personennahverkehr vor große Herausforderungen. In unserer Wahrnehmung stellen wir fest, dass sich der überwiegende Teil der Auspendlerbewegungen in Richtung Zwickau vollzieht. Durch die Plus Bus - Verbindung Linie 129 wurde das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs in diese Richtung erheblich verbessert und ergänzt die bereits davor bestehenden Angebote (z. B. der S-Bahn S5/S5X). Für Auspendler sehen wir die bestehenden Nahverkehrsangebote für den Zeitraum 2021-2025 als ausreichend an.	Kenntnisnahme		
9	03.02.2021	6.2.3 Rahmenplanung Regio-Netz - vertaktete Regionallinien / Prüfaufträge / S.50 6.2.4 Rahmenplanung Ergänzungsnetz Regionallinien / Prüfaufträge / S.50	Für beruflich bedingte Einpendler (3708) hingegen wird seitens der Stadt Werdau die Notwendigkeit der Verbesserung des Angebots gesehen. Die Linie 166 aus Richtung Fraureuth verbindet im 60-Minuten-Takt z.B. die Unternehmen SAXAS, SLF, das Einkaufszentrum Fraureuth, es werden jedoch Reserven in Bezug auf die Verknüpfung mit dem Stadtzentrum, der Pleißentalklinik und z.B. auch dem Gymnasium gesehen. Die Linie 160 aus Richtung Crimmitschau erschließt den nördlichen Teil der Stadt Werdau, das Stadtzentrum und den Bahnhof. Die weiterhin erforderliche Linie 165 aus Richtung Blankenhain erschließt ebenfalls zum Teil Gebiete, welche durch die Linie 160 bedient werden. Alle genannten Linien verkehren lediglich bis zirka 18.00 Uhr und sind für Mehrschichtarbeit (z.B. bei den genannten Firmen in den Industrie- und Gewerbegebieten) nicht oder nur eingeschränkt nutzbar.	ja	ergänzt unter Prüfaufträge - vertaktete Regionallinien: • Prüfung der Verläufe und Bedienzeiten der Linien 160, 165 und 166	Prüfung der Verläufe und Bedienzeiten der Linie 160, 165 und 166 als Auftrag in Punkt 6.2.3 aufgenommen.
10	03.02.2021	6.2.3 Rahmenplanung Regio-Netz - vertaktete Regionallinien / Prüfaufträge / S.50	Auf Seite 57 der Fortschreibung benennen Sie die Thematik der Schülerbeförderung. Wir erlauben uns den Hinweis für die Stadt Werdau, dass die gegenwärtige Erreichbarkeit unseres Gymnasiums aus Richtung Fraureuth I Leubnitz und aus Langenbernsdorf I Trünzig nicht über direkte Verbindungen, sondern lediglich durch Umsteigen an Verknüpfungspunkten möglich ist. Teilweise sind Wartezeiten von bis zu 35 Minuten zu verzeichnen. Wir empfehlen die Untersuchung von Möglichkeiten einer zeitweisen Verlängerung der Linie 166 (nicht im 60-Minuten-Takt, sondern lediglich zu Schulanfangs- I Endzeiten) bis zur Haltestelle Alexandervon-Humboldt-Straße mit Umsteigemöglichkeit an der Haltestelle Johannisplatz zur Aufnahme von Schülern aus Richtung Norden (Crimmitschau I Langenbernsdorf usw.)	teilweise	siehe lfd Nr 9	Prüfung der Verläufe und Bedienzeiten der Linie 160, 165 und 166 als Auftrag in Punkt 6.2.3 aufgenommen.

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
11	03.02.2021	6.2.4 Rahmenplanung Ergänzungsnetz Regionallinien / Prüfaufträge / S.50,51	Auf Seite 22 der Fortschreibung sind unter Punkt 1.6.4. als touristische Schwerpunkte u.a. die Koberbachtalsperre genannt. Regionale touristische Angebote gewinnen gegenwärtig erheblich an Bedeutung, umso wichtiger ist aus Sicht der Stadt Werdau ein Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs an den Wochenenden. Die Koberbachtalsperre verzeichnet bei steigenden Besucherzahlen (ca. 25.000 - 30.000 Personen je Jahr) an den Wochenenden mit Besucherspitzen von rund 2.500 Badegästen je Tag kein Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs der Linie 165. Überlegenswert ist aus Sicht der Stadt Werdau ein Streckenverlauf von Werdau über Langenhessen I Koberbachtalsperre nach Blankenhain (Dt. Landwirtschaftsmuseum) über Langenbernsdorf (Werdauer Wald) nach Leubnitz (Werdauer Wald, Freibad) zurück nach Werdau.	ja	siehe lfd Nr 9	Prüfung der Verläufe und Bedienzeiten der Linie 160, 165 und 166 als Auftrag in Punkt 6.2.3 aufgenommen. Zusätzlich wird auf das eingefügte Kapitel 6.4.1 Erschließung touristische Ziele verwiesen.
12	03.02.2021	6.2.6 Rahmenplanung Stadtbuslinien / Prüfaufträge Stadtverkehr Werdau / S.54	Prüfauftrag des Linienvorschlags im NVP- Entwurf wird kritisch gesehen prüfen, ob der Stadtverkehr Werdau zukünftig in die vorhandenen Regionallinien (AT der Landkreis Zwickau) integriert werden kann. (Grund: Eine Fortsetzung der freiwilligen Bezuschussung des Stadtverkehrs über 2021 hinaus (insbesondere in der jetzigen Höhe) ist gegenwärtig nicht sicher. Eine Optimierung des Stadtverkehrs, z.B. durch Vermeidung von Parallelverkehren, Zusammenschluss vorhandener Verkehrslinien, Angebote an den Wochenenden, hätte dadurch höhere Erfolgsaussichten	nein	<u>aktueller Text Prüfauftrag Stadtverkehr Werdau:</u> Die Konzession der Linie endet am 31.12.2030. Es bedarf jedoch eines neuen Stadtverkehrskonzeptes, welches in nachstehendem Umfang zu prüfen ist. Die Werdauer Stadtlinie 168/A sollte einen einheitlichen Linienverlauf und einen Fahrplankontakt erhalten. Von größter Priorität ist dabei auch die Anbindung des Bahnhofs, als Anschlussknoten, und eventuell des S-Bahn Haltepunkts Werdau Nord. Folgender Linienverlauf soll dahingehend geprüft werden: • Stadtlinie A: Pleißentalklinik – Kaufhalle West – Bahnhof – Stadtgrenze – Straße der Jugend – Friedhof – Pestalozzistraße – Kirchplatz – Stadthalle - S-Bahnhof Werdau Nord – Straße der Selbsthilfe – Verwaltungszentrum – Friedenssiedlung	Der formulierte Prüfauftrag wird vorerst belassen. Vor einer konkreten Umsetzung erfolgt eine Abstimmung mit allen Beteiligten.
13	03.02.2021	6.5 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung / Tabelle 17 Verknüpfungspunkte der Rahmenplanung im Landkreis Zwickau	Ein zentraler Verknüpfungspunkt im Stadtzentrum am Johannis- oder Gedächtnisplatz würde einen derart hohen baulichen Eingriff bedeuten, dass dieser Platz seine derzeitige Bedeutung als kleiner Erholungspark komplett verliert und nur noch als reiner verkehrstechnischer Knotenpunkt des ÖPNV existiert. Des Weiteren würde die Lärmbelastung für die Anlieger (z.B. am Johannisplatz) stark steigen (Fahrgeräusche und Aufenthaltsgeräusche wartender Fahrgäste) eher bedarfsgerechte Umgestaltung des Werdauer Bahnhofes / Bahnhofsvorplatzes zu Verknüpfungs- und Umstiegspunkt;	ja	Werdau (Johannisplatz) Innenstadt in Tab 17 und Anlage 14+15 gelöscht	Vielen Dank für den Hinweis, den wir berücksichtigt haben.
14	03.02.2021	6.1 Verkehrsleistungen / S. 47	Eine Erweiterung des Angebots z.B. Bus mit Fahrradanhänger als Zusatzangebot zu bestimmten Zeiten auf bestimmten Strecken an den Wochenenden wäre hierzu eine Überlegung.	ja		Hier wird auf das eingefügte Kapitel 6.4.1 Erschließung touristische Ziele verwiesen (siehe unter lfd Nr 110).
15	03.02.2021	2.2 Verkehrsunternehmen 6.1 Verkehrsleistungen / S. 47	länderübergreifende Angebote gewinnen an Bedeutung: Gegenwärtig führt die Linie 213 von Gera nach Zwickau durch die Stadt Werdau. Aus Sicht der Stadt Werdau könnte diese Linie in Werdau enden (Weiterfahrt nach Zwickau mit PlusBus - Linie 129) bzw. in Richtung der Stadt Greiz fortgeführt werden. Eine Direktverbindung des Öffentlichen Personennahverkehrs von Werdau in Richtung Greiz wäre aus Sicht der Stadt Werdau eine überlegenswerte Option für eine länderübergreifende Initiative.	teilweise		Keine Veränderung der Linie 213 durch Landkreis Zwickau möglich, da Aufgabenträgerschaft bei Landkreis Greiz. Prüfauftrag zur Anbindung Werdau-Greiz in Kapitel 6.2.3 (siehe auch lfd. Nr. 46).
16	16.02.2021	6.2.4 Rahmenplanung Ergänzungsnetz Regionallinien / Prüfaufträge / S.51	Bedienung der Gemeinde Oberwiera aktuell durch die Linie 11 0, die Buslinie 825 (Schülerlinie) und durch die Linie 325 (Thüsa). Diese Anbindungen werden nur von Montag bis Freitag angeboten, auch einen direkten Anschluss an einen Bahnhof gibt es nicht. Für die Bewohner unserer Gemeinde ist das eigene Auto das Verkehrsmittel ihrer Wahl. Ein Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel ist rein praktisch nicht möglich, da das derzeitige Angebot zu unattraktiv ist. Folgendes wäre zu bedenken: -Wochenend- und Feiertagsanbindungen ? -Verlängerung der Linie 110 bis Bahnhof Meerane -Ruf-Bus-Option prüfen -Taktung erhöhen	teilweise		Im NVP-Entwurf sind Prüfaufträge für die Linie 110 wie folgt formuliert: • Linie 110 Waldenburg – Oberwiera – Meerane: sollte ggf. auch in Kombination mit der 112 (vertaktete Regionallinie) die Anbindung der bisher nicht erschlossenen kleineren Ortsteile der Gemeinden Schönberg, Oberwiera und Waldenburg an Meerane ermöglichen
17	18.02.2021	Abkürzungsverzeichnis	Abkürzung GVG und RVB streichen, wird im NVP VMS nicht mehr verwendet	ja	Abkürzungen entfernt	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
18	18.02.2021	Abkürzungsverzeichnis vci: folgend auch Anlage 10, 13 und 16 vci: folgend in 2.1 Wesentliche Änderungen im Angebot Tabelle 5 vci: folgend 2.2 Verkehrsunternehmen Tabelle 6 und Tabelle 7	Abkürzung POB ggf. aufnehmen, im Zusammenhang mit Linie 824 Tabelle 7: Ergänzung Schülerlinie § 43 1 Linie (824) im LK Zwickau unter AT ZVV Ergänzung: Linie 824, AT ZVV, VU POB in Anlage 10 und 13; In Absprache mit VMS wurde die Liniennummer extra so angepasst, dass sie in das Nummernkonzept des VMS passt.	ja	im Abkürzungsverzeichnis aufgenommen Linie 824 ergänzt in: - Anlage 10 Bedienungsangebot 2019/2020 als <u>einfahrende Schülerlinie</u> - Anlage 13 ÖSPV-Rahmenplanung - Zielnetzhierarchien gemäß AT, <u>Ergänzungsnetz Schülerlinie</u> - Anlage 16 ÖSPV-Rahmenplanung - Linienbündel gemäß AT, <u>Ergänzungsnetz Schülerlinie</u> Tabelle 5 Übersicht zu Veränderungen im Angebot zu 2016 <u>Neue einfahrende Schülerlinie 824 (ZVV/POB) Neumark - Brunn - Reuth - Gospersgrün - Neumark</u> Tabelle 6: Verkehrsunternehmen mit Leistungen im Landkreis Zwickau <u>Plauener Omnibusbetrieb GmbH (POB)</u> Von außerhalb des Landkreises fahren sieben Unternehmen mit insgesamt <u>46 17</u> Linien ein. Tabelle 7 Anzahl Linien ergänzt und Text auf Anzahl 115 geändert; Anordnung ZVV als letzte Spalte Ergänzend erfolgt im Regionalverkehr auf <u>2827</u> -Linien die Schülerbeförderung nach § 43 PBefG	
19	18.02.2021	2.3.2 Linienleistungen im Landkreis Zwickau 6.2.5 Ergänzungsnetz Schülerlinien	"Von den 26 Schülerlinien werden 24 durch die RVW bedient." Hier bitte prüfen: Es besteht ein Widerspruch zum vorherigen Absatz. Dort wird von 27 Schülerlinien geschrieben. Es besteht auch eine Abweichung zu S. 050 (6.2.5) und Anlage 13. Dieses Netz umfasst 40 27 Linien. In Anlage 13 sind derzeit nur 27 Linien nach §43 genannt. Mit Linie 824 wären es 28, jedoch nicht 40.	teilweise	Inhaltlich mit 26 Linien korrekt, Satz erweitert: Von den 26 Schülerlinien in <u>Aufgabenträgerschaft des Landkreises Zwickau</u> werden 24 durch die RVW bedient. 6.2.5 Ergänzungsnetz Schülerlinien, Satz erweitert Dieses Netz umfasst 40 Linien <u>in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Zwickau.</u>	Bestandsaufnahme: 26 Schülerlinien in Aufgabenträgerschaft des LK Zwickau + Schülerlinien 611 und 824 befinden sich in Aufgabenträgerschaft von Landkreis Mittelsachsen bzw. Zweckverband Verkehrsverbund Vogtlandkreis (damit 28 Schülerlinien) Rahmenplanung 40 Linien sind in der Rahmenplanung Ergänzungsnetz Schülerlinien korrekt, da 26 Schülerlinien nach § 43 PBefG in Aufgabenträgerschaft des LK Zwickau und 14 weitere Linien nach § 42 PBefG dem "Ergänzungsnetz Schülerlinien" zugeordnet werden
20	18.02.2021	2.4.1 Regionalverkehr / Erreichbarkeit und Erschließungsqualität / S.30	Anpassung: die ZVV-Schülerlinie 824 eine Fahrtrichtung nach Neumark/ Vogtl. (Vogtlandkreis) angeboten. Diese Linie ist dem Aufgabenträger ZVV zugeordnet und wird durch das Verkehrsunternehmen Plauener Omnibusbetrieb GmbH (POB) erbracht.	ja	angepasst und ergänzt ...wird dadurch in Gospersgrün mit der ZVV-Schülerlinie 824 eine Fahrtrichtung von <u>Gospersgrün</u> nach Neumark/ Vogtl. (Vogtlandkreis) angeboten. <u>Diese Linie ist dem Aufgabenträger ZVV zugeordnet und wird durch das Verkehrsunternehmen Plauener Omnibusbetrieb GmbH (POB) erbracht.</u>	
21	18.02.2021	6.4 Weiterführende Überlegungen zum Liniennetz	streichen: Linie 136 Zwickau – Kirchberg – Rothenkirchen – (Schönheide) Linie 136 fährt nicht mehr nach Rothenkirchen, auch nicht Schönheide; Linie 146 fährt Bärenwalde - Rothenkirchen; Diese Zeile erschließt sich nicht.	teilweise	Detailplanung entfällt (siehe Nr. 5+6)	siehe lfd Nr 110 (neugestaltetes Kapitel 6.4 Sonstige Rahmenplanung)
	22.02.2021	6.2.1 Regio-Netz - PlusBus / Tabelle 15 Bestehende und potenzielle PlusBus-Linien im LK Zwickau	in Tabelle 15 Linie 526 mit AT Landkreis Zwickau <i>Korrekturbedarf</i>	ja	AT in ZVMS geändert, Fußnote gelöscht	
22	23.02.2021	6.1 Verkehrsleistungen / S. 47	länderübergreifende Verbindung zwischen Greiz und Werdau herstellen (landesbedeutende Buslinie im Sinne der StPNV-Finanzierungsrichtlinie Thüringen --> entspricht umsteigefreie Verbindungen zwischen nächstgelegenen MZ herstellen. Es muss ein vertaktetes Mindestangebot gewährleistet und an mindestens einem zentralen Ort mit dem SPNV verknüpft sein.	ja	Prüfauftrag unter 6.2.3 Regio-netz - vertaktete Regionallinien aufgenommen: <u>Aufwertung ÖPNV zwischen Greiz und Werdau durch Verlängerung der Linie 166 (Werdau – Fraureuth) bis Greiz und der PRG-Linie 18 (Greiz – Reudnitz) bis Werdau mit Bedienung des Abschnittes zwischen Reudnitz und Fraureuth (kreis-/länderübergreifend)</u>	
23	23.02.2021	Abkürzungsverzeichnis 22.2 Verkehrsunternehmen	Verkehrsunternehmen Piehler --> Aufgrund der eingetretenen Unternehmensnachfolge wurde die Gesellschaft umgewandelt und firmiert nunmehr unter Busbetrieb Piehler GmbH & Co. KG. Wir bitten um Korrektur.	ja	PIE -- <u>Busbetrieb Piehler GmbH & Co. KG/Hartmut Piehler Omnibusbetrieb</u> Tabelle 7: <u>Busbetrieb Piehler GmbH & Co. KG/Hartmut Piehler Omnibusbetrieb, Seelingstädt (PIE)</u>	
24	23.02.2021		Grundsätzlich ist die vorgeschlagene Aufwertung des Stadtverkehrs in Hohenstein-Ernstthal zu begrüßen. Die in den Prüfaufträgen empfohlene bessere Abstimmung mit den Bahnanschlüssen, die Einführung eines einheitlichen Taktes und die Herstellung übersichtlicherer Linienvläufe findet unsere Zustimmung. Sollte es zu Änderungen kommen, bitten wir um Einbeziehung bei der konkreten Umsetzung.	Kenntnisnahme		
25	23.02.2021	6.2.6 Rahmenplanung Stadtbuslinien / Prüfaufträge Stadtverkehr Hohenstein-Ernstthal / S.54	Ebenso wichtig ist die bessere Anbindung des Gewerbegebietes "Am Sachsenring II (An der Baumschule)" an den Verknüpfungspunkt 1. Ordnung "Hohenstein-Ernstthal, Bahnhof"	ja	• Vorortlinie 2/B: Bahnhof – Stadtpassage – Pestalozzischule – Wüstenbrand – Windsiedlung – Ehrenmal – Friedhof – Gewerbegebiet Am Viertel – Arbeitsamt – Bahnhof; <u>möglicherweise mit Einbeziehung des Gewerbegebietes "Am Sachsenring"</u>	Der im Kap. 6.2.6 bereits enthaltene Prüfauftrag wurde um die Einbeziehung des Gewerbegebietes ergänzt.
26	23.02.2021		Auch die Optimierung der vom Bahnhof Hohenstein-Ernstthal abgehenden Regionalverkehrslinien (z.B. 116) und die Prüfung der Anbindung der Linien 152 und 251 an den SPNV in Hohenstein-Ernstthal entsprechen unseren Vorstellungen.	Kenntnisnahme		
27	25.02.2021	Kap. 6.8.2	Barrierefreiheit bis 2030 steht im Zweifel – vor allem ohne Haltestellenverzeichnis – Erstellung Haltestellenverzeichnis und bessere Abstimmung mit den Kommunen	nein		Erstellung Haltestellenverzeichnis durch den LK ist enthalten (siehe lfd. Nr. 96)
28	25.02.2021	Kap. 6	Prüfung alternativer Antriebe für Fahrzeuge mit dem Ziel der Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes	teilweise		Anforderungen an Fahrzeuge in Teil A in Punkten 3.1 und 4.3.6.3 enthalten

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
29	25.02.2021	Kap. 6	Erstellung eines temporären Konzeptes für die bessere Anbindung an Chemnitz als europäische Kulturhauptstadt 2025	teilweise	im Teil A Kap 3 Ziele und Leitbild / Standortfaktoren 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.	Verweis auf Teil A (auch lfd Nr 100 Lk Zw)
30	25.02.2021	Kap. 6	Verbesserung der Verbindung Meerane – Zwickau	nein		Direktverbindung durch Linie 133 vorhanden
31	25.02.2021	Kap. 6	Generelle Verbesserung der Verbindungen nach Zwickau, denn Zwickau ist ein Zentrum der Verwaltung des Landkreises deshalb: Verbesserungen vor allem an den Behördentagen mit längeren Öffnungszeiten	nein		ausreichende Anbindungen vorhanden
32	25.02.2021	Kap. 6.2.3	Was ist mit Prüfauftrag zur Linie 111 gemeint? Der zu prüfende Anschluss an Tram 4 besteht schon, wenn auch nicht immer in Z-Pölbitz, sondern teilweise in Z Schlachthofstr..	ja	Prüfauftrag gelöscht	
33	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		
34	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 erfolgten dabei auf der Basis der 6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung. Eine nochmalige Aktualisierung dieser Daten mit der 7. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung erfolgt auf Grund der nur geringfügig zu erwartenden Änderungen nicht.
35	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	
36	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 zusammengefasst.	
37	25.02.2021	1.2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur/ 1.2.1 Siedlungsstruktur/ / Abb 2 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur im Landkreis Zwickau (Aufgabenträgerbereich) 2018	Die Farbe der Kreissegmente "Ländlicher Raum" entspricht nicht der Darstellung in der Legende.	ja	Farbe korrigiert	
38	25.02.2021	Anlage 3 Karte Schulstandorte Anlage 4 Schulen und Schülerzahlen Anlage 8 Karte ÖPNV-relevante Standorte	Quellenangaben fehlen	ja	Quellenangaben in den drei Anlagen ergänzt in Anlage 8: regionale und überregionale Tourismusstandorte in Anlehnung an RPs ergänzt	
39	26.02.2021	6 Rahmenplanung, Gestaltung des ÖSPV / 6.2.1 PlusBus und 6.2.6 Stadtbushinien	zu den geplanten Veränderungen der Linie 105 Glauchau - Meerane möchten wir Widerspruch einlegen: Konkret zur Beendigung der Linienführung am Bahnhof Glauchau. Dadurch werden nachfolgende Einrichtungen in der Stadt Glauchau, wie Seniorenheime, das Kreiskrankenhaus etc. nicht mehr direkt erreicht, sondern wird den Fahrgästen ein Umsteigen zugemutet!	ja	bisheriger Text: Prüfaufträge PlusBus 105 getrichen • Der Linienweg der Linien 105 soll auf Meerane – Glauchau Bahnhof mit entsprechenden Anschlüssen an den SPNV gekürzt werden – Prüfaufträge Stadtverkehr Glauchau Eine deutliche Attraktivierung des Stadtverkehrs in Glauchau ist anzustreben, wobei die Schaffung von übersichtlicheren Linienverläufen und die Etablierung eines einheitlichen Takts von größter Priorität sind. Im Zuge dieser Neuordnung sollten auch das Klinikum (bisher Linie 405 und 407) und die bislang unerschlossenen Gewerbegebiete im Norden der Stadt an das Stadtbusnetz angeschlossen und am Bahnhof gute Anschlüsse zur Schiene an den schnellen Regionalverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale/Mitte-Deutschland-Verbindung geschaffen werden.	Prüfauftrag zur Linie 105 wurde aus Punkt 6.2.1 entfernt
40	26.02.2021		Unsere guten Fahrgastzahlen der letzten Jahre beweisen eindeutig, dass wir den Wünschen und Anforderungen der Bürger unserer doch kleinen Stadt gerecht werden, wenn man bedenkt, dass sich der Stadtbus überwiegend im Zentrum bewegt.... Unserer Meinung nach wäre es an der Zeit, dass die Stadtlinie 168 in Werdau nach 26 Jahren solider, verlässlicher, zuverlässiger Arbeit eine Gleichbehandlung zur Finanzierung und Förderung vom Landkreis erfährt_ (Bsp. Glauchau) Wir würden es begrüßen, wenn der VMS unsere Firma unterstützen könnte beim Landkreis zur Förderung/Finanzierung, damit der Fortbestand/ Weiterführung der Linie 168 im Interesse der Bürger unserer Stadt Werdau auch in Zukunft gewährleistet ist.	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
41	01.03.2021	6.4 Weiterführende Überlegungen zum Liniennetz	Die Überlegungen zu einem weiterführenden Konzept zum Liniennetz im Raum Kirchberg sind ausdrücklich zu begrüßen. Die Errichtung eines Mobilitätspunkts (bauliche und planerische Verknüpfung) in Nähe der Haltestelle Kirchberg Post mit lokalen Takt- oder RufBus Linien 132, 149, 154 und 156 findet unsere volle Zustimmung. Hier stehen wir für weitere Gespräche zur Verfügung, um diese in unsere städteplanerischen Überlegungen frühzeitig einbeziehen zu können.	teilweise	Das Kapitel wurde auf Grund anderer Hinweise neu gefasst. Das konkrete Beispiel "Raum Kirchberg" wurde entfernt, die beabsichtigte Aussage wurde allgemeiner gefasst.	siehe lfd Nr 110 (neugestaltetes Kapitel 6.4 Sonstige Rahmenplanung)
42	01.03.2021	6.4 Weiterführende Überlegungen zum Liniennetz	Durch die geänderte Förderrichtlinie des Freistaates Sachsen hinsichtlich des Einsatzes des PLUS Busses und das Ansinnen Rothenkirchen (-Schönheide) mit zu erschließen, sollte es nun möglich sein, die Linie 136 zu optimieren. Hier schlagen wir vor, die Linie 136 bis nach Rothenkirchen zu führen. Durch den Einsatz eines zweiten Busses kann dann die bisherige Taktung eingehalten werden. Damit wird die Akzeptanz der Linie weiter gesteigert und ein echter Mehrwert für die ländliche Region geschaffen. Hinzu kommt, dass der notwendige Ausbau einer zusätzlichen Wendestelle Bärenwalde Noltenberg entfallen kann.	nein		Der Landkreis betrachtet die vorhandene Anbindung der nach Rothenkirchen verkehrenden Linie 146 an die Linie 136 als ausreichend .
43	01.03.2021	6.2.5 Ergänzungsnetz Schülerlinien / Anlage 13 Zielnetz	Es ist zwingend die Erschließung des Neubaugebietes Kirchberg (Haltestelle Oberschule / Gymnasium) erforderlich. Die Nutzer des ÖPNV müssen aktuell an der Station Warthalle Kirchberg aussteigen, um dann zu Fuß (14 min) das Neubaugebiet zu erreichen. Dies muss zwingend verbessert werden, da ein großer Teil der Kirchberger Bevölkerung im Neubaugebiet wohnt und zudem oft nicht ausreichend motorisiert ist. Zudem kommt hier das Asylprojekt mit einer Belegung von 150 Personen zum Tragen, die ausschließlich auf den ÖPNV angewiesen sind. Hierzu sollte die Linie 147 mit mehr Fahrten ausgestattet werden. Aktuell ist diese mit 3 Fahrten pro Tag rein auf den Schülerverkehr ausgerichtet. In den Schulferien verkehrt diese Linie nicht. Zudem wurde mit Einführung der Plusbuslinie 136 eine Fahrt der Schülerverkehrslinie 147 früh abgeschafft. Da die Oberschule bereits 7 Uhr mit dem Unterricht beginnt, ist es erforderlich, dass die Linie 147 bereits 6:09 Uhr in Obercrinitz startet und somit 6:44 Uhr das Gymnasium Kirchberg erreicht. Der aktuelle Zustand, dass die Schüler an der Warthalle Kirchberg umsteigen müssen, wird von den Eltern der Schüler dauerhaft bemängelt.	nein		6 Linien bedienen bereits das Neubaugebiet. Feinabstimmung zusätzl. Fahrten im Schülerverkehr kann beim ZVMS als AT der Schülerbeförderung eingebracht werden.
44	01.03.2021		Wir regen ferner an die umliegenden Orte / Ortsteile mit einem Taktbus zu erschließen.	nein		Durch den AT ist dazu keine Planung vorgesehen.
45	01.03.2021	2.2 Verkehrsunternehmen Tab 6 Anlage 10 + 13	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 10 + 13 und im Text --> in Tab 6 entfällt damit Spalte "davon paritätisch" --> 13 VU bleiben (RVG raus und POB rein) (siehe auch lfd Nr 18) --> Paritätischer Betrieb wurde weitgehend bereinigt, nur die einfahrende Linie 213 wird paritätisch betrieben --> RVG aus Abkürzungsverzeichnis "parit. Betrieb " gelöscht	
46	01.03.2021	2.2 Verkehrsunternehmen 6.1 Verkehrsleistungen 6.2.2 Regio-Netz - TaktBus-Linien / Prüfaufträge Anlage 13 und 18	Unsererseits ist geplant, den ÖPNV mit einem übergreifenden, strukturieren Verkehrsangebot zwischen beiden Landkreisen zumindest für einen Teil dieses Pendlerpotentials nutzbar zu machen. Dieser Überlegung liegen zudem folgende Gedanken zugrunde: <ul style="list-style-type: none"> Die Stadt Werdau hat für die Stadt Greiz Bedeutung als benachbartes Mittelzentrum. Gleichwohl besteht gegenwärtig zwischen beiden Städten (Luftlinienentfernung: ca. 15 km) kein adäquates, mit dem MIV auch nur ansatzweise konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot. Fahrgäste sind heute gezwungen, mit der PRG-Linie 81 nach Reichenbach ob. Bf. und von dort – nach einer Aufenthaltszeit von 41 Minuten – mit der RB-Linie 5 der Vogtlandbahn nach Werdau zu fahren. Hier liegt ein Mangel in der Verbindungsqualität (gemäß RIN) vor. Allerdings ist gegenwärtig nicht davon auszugehen, dass die Fahrplanlage der RB-Linie 5 kurzfristig signifikant verschoben wird; auch eine zeitliche Verlegung der PRG-Linie 81 ist nicht möglich, da dann die kompletten Anschlussbeziehungen in Greiz (RE v/n Gera – Erfurt) und Reichenbach (RE v/n Zwickau – Chemnitz – Dresden) sowie aufgrund der Fahrzeugdurchbindung der Busse auch in Triebes (EB v/n Gera) und Triptis (EB v/n Saalfeld) verloren gehen Der Zugang zum Eisenbahnverkehr am Bahnhof Werdau ist für den Greizer Raum bei einer Ausrichtung in Richtung Altenburg/südliches Leipzig interessant, da – im Falle einer verbesserten ÖPNV-Qualität zwischen Greiz und Werdau – die Fahrzeit und die Umsteigehäufigkeit auf der Gesamtrelation gegenüber der bisherigen Verbindung über Gera abnimmt (Bsp.: Greiz, Puschkinplatz (Zentralhaltestelle) – Leipzig, Markt: über Gera ca. 02:15 hh:min bei 3x Umsteigen/alternativ: über Werdau (geplant) ca. 02:05 - 02:10 hh:min bei 1x Umsteigen); für die Wohn-/Siedlungsschwerpunkte im Greizer Ostteil (der Bahnhof liegt relativ weit westlich der Stadt) ist der Fahrzeitunterschied noch relevanter. 	ja	Prüfauftrag unter 6.2.3 Regio-netz - vertaktete Regionallinien aufgenommen: Aufwertung ÖPNV zwischen Greiz und Werdau durch Verlängerung der Linie 166 (Werdau – Fraureuth) bis Greiz und der PRG-Linie 18 (Greiz – Reudnitz) bis Werdau mit Bedienung des Abschnittes zwischen Reudnitz und Fraureuth (kreis-/länderübergreifend)	
47	01.03.2021	6 Rahmenplanung, Gestaltung des ÖSPV 6.1 Verkehrsleistungen	In den Ferien und an den Wochenenden ist keine Verbindung zwischen der Altstadt und dem Freibad der Stadt Waldenburg vorhanden. Für eine bessere Anbindung spricht vor allem, dass in der Altstadt ein Kindergarten und ein Schulhort ansässig sind und somit die Angebote der Stadt Waldenburg besser nutzen könnten	Kenntnisnahme		
48	01.03.2021	6 Rahmenplanung, Gestaltung des ÖSPV 6.1 Verkehrsleistungen	Der Bereich Freibad sollte besser an das Stadtgebiet angebunden werden, sodass jugendliche ohne Führerschein aus Waldenburg und Umgebung, das Freibad zur Freizeitgestaltung besser nutzen können.	Kenntnisnahme		

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
49	01.03.2021	6 Rahmenplanung, Gestaltung des ÖSPV 6.1 Verkehrsleistungen	Eine Verbindung zwischen Meerane und Waldenburg (110), Langenchursdorf und Waldenburg (Linie 112 und 123), sowie Callenberg und Waldenburg (Linie 120) verkehrt am Wochenende nicht. Somit ist Waldenburg am Wochenende ausschließlich von Glauchau aus erreichbar. Personen die außerhalb von Waldenburg leben wird kaum die Möglichkeit gegeben die touristischen Objekte mit dem Schloss, dem Grünfelder Park, dem Heimat- und Naturkundemuseum, dem Freibad und der Vielzahl an Gastronomischen Einrichtungen (zur Nachmittagszeit) in Waldenburg zu nutzen.	ja		Hier wird auf das eingefügte Kapitel 6.4.1 Erschließung touristische Ziele verwiesen (siehe unter lfd Nr 110)
50	02.03.2021	6.2.1 Regio-Netz - PlusBus	Ablehnung der Kürzung des Laufweges der Linie 105 (Nutzung durch Schüler, Anbindung Pflegeheime, Krankenhaus)	ja	Streichung des entspr. Prüfauftrags	siehe lfd Nr 39
51	02.03.2021	6.2.6 Stadtbuslinien	einer möglichen mittelfristigen Neuordnung stehen wir offen gegenüber, allerdings erheblicher Abstimmungs- und Diskussionsbedarf, Bitte um frühzeitige Einbindung in Diskussions- und Abstimmungsprozesse	ja	"Folgendes Konzept ist in enger Abstimmung mit der Stadt Glauchau zu prüfen:"	
52	02.03.2021	6.2.6 Stadtbuslinien	Neunummerierung der Glauchauer Stadtbuslinien wird unterstützt	Kenntnisnahme		
53	02.03.2021	6.2.6 Stadtbuslinien	Die vorgeschlagene Veränderung der Linienführung 105 sollte überdacht werden.	ja	Streichung des entspr. Prüfauftrags	siehe lfd Nr 39
54	02.03.2021	2.4.2 Stadtverkehr	Bei der Darstellung des Glauchauer Stadtverkehrs wäre eine Übersichtskarte zu den bestehenden Stadtverkehrslinien (Fahrplanübersicht) sinnvoll	ja	Linienplan als Abb. 18 ergänzt	
55	02.03.2021	6.5 Verknüpfungspunkte	Einordnung des Glauchauer Bahnhofes als Verknüpfungspunkt 1. Ordnung wird begrüßt	Kenntnisnahme		
56	02.03.2021	6.10.1 Verknüpfungspunkte - Infrastrukturmaßnahmen	bis 2025 keine kommunalen Haushaltsmittel für einen Ausbau bzw. eine Modernisierung der ÖSPV-Anlagen am „Verknüpfungspunkt Bahnhof Glauchau“ Vorgesehen ist jedoch eine Teilsanierung des historischen Bahnhofsgebäudes (Empfangshalle/Empfangsgebäude) und Maßnahmen im Bereich des Bahnhofsumfeldes (z. B. Bau eines Park & Ride-Parkplatzes) im Rahmen des Bund-Länder-Förderprogrammes „Soziale Stadt (SSP)“.	Kenntnisnahme		
57	02.03.2021	6.10.1 Verknüpfungspunkte - Infrastrukturmaßnahmen	Der konkrete Ausbau- bzw. Modernisierungsbedarf der Verknüpfungsstelle am Bahnhof Glauchau muss zwischen dem ZVMS und der Stadt Glauchau diskutiert und abgestimmt werden, Die Realisierung von weiteren Bauvorhaben am Bahnhof Glauchau (Schnittstelle ÖSPV-SPNV bzw. Modernisierung der ÖSPV-Anlagen) ist insbesondere vom finanziellen Gesamtumfang abhängig.	Kenntnisnahme		
58	02.03.2021	6.5 Verknüpfungspunkte	Verknüpfungsstelle Meerane aufwerten durch Angebotserhöhung des SPNV konsequente Bedienung durch den ÖSPV (Linien 110, 170)	teilweise	Nachstehende Maßnahmen sollen hinsichtlich der Verknüpfung geprüft werden: "• Verlängerung der Linien 110 und 170 bis Meerane, Bahnhof mit Anschluss an den SPNV"	
59	02.03.2021	6.2.1 Regio-Netz - PlusBus	Wegfall einiger Haltestellen der jetzigen Linie 105 könnte sich für einige Fahrgäste negativ auswirken	ja	Streichung des entspr. Prüfauftrags	siehe lfd Nr 39
60	02.03.2021	1.6.1 Gewerbegebiete	Seite 20 enthält nicht die Stadt Meerane; die Gemeindeauflistung ist fehlerhaft	ja	"Diese befinden sich in Crimmitschau (2), Glauchau, Meerane, Mülsen	Das gemeinsame Gewerbegebiet Crimmitschau/Meerane war versehentlich nur Crimmitschau zugeordnet, obwohl der größere Teil in Meerane liegt.
61	02.03.2021	1.6.1 Gewerbegebiete	Die Erweiterung des Gewerbegebietes in Meerane am Industriepark mit rund 2.000 neuen Arbeitsplätzen ist im Nahverkehrsplan als künftig geplant erwähnt. Die Erweiterung ist so gut wie abgeschlossen. Leider hinkt der Nahverkehrsplan hier deutlich der Realität hinterher, so dass auch kein Prüfauftrag für eine Anbindung an die Städte Crimmitschau, Glauchau bzw. Mosel/ Zwickau in Erwägung gezogen wurde. Ein Prüfauftrag sollte dringend noch in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden und an den Werktagen auch den Schichtbetrieb der Firmen berücksichtigen.	ja	aus der Liste künftiger Erweiterungen gestrichen	
62	02.03.2021	6.2.1 Regio-Netz - PlusBus	Die Anbindung des Gewerbegebietes ist weiterhin nicht zufriedenstellend. Die Haltestellen Kaufland und Wendestelle (Linie 105) sind nicht ausreichend um die Attraktivität für Berufspendler zu erhöhen. Es besteht zwar noch die Haltestellenanbindung für die Linie 133 am Moseler Weg, jedoch sind die Taktzeiten und ein möglicher Anschluss an die Linie 105 im Bereich der Wendestelle nicht unbedingt für Berufspendler geeignet.	ja	Prüfauftrag unter 6.2.4 Ergänzungsnetz - Regionallinien aufgenommen: Bessere Anbindung des Gewerbegebietes Meerane durch Prüfung des Anschlusses der Linie 105 an die Linien 119 und 133 im Bereich der Wendestelle	Linien 119 und 133 bedienen Moseler Weg und Seiferitzer Fußweg
63	02.03.2021	6.2.1 Regio-Netz - PlusBus	Prüfauftrag zu einer weitere Haltestelle zwischen der Haltestelle „Wendestelle“ und der Haltestelle „Moseler Weg“, sodass die ansässigen Firmen von den Mitarbeitern auch fußläufig in einer angemessenen Zeit erreicht werden können.	ja	s. lfd. Nr. 62	
64	02.03.2021	6.2.4 Ergänzungsnetz Regionallinien	Insbesondere bei den dörflichen Ortsteilen der Großen Kreisstadt Crimmitschau ist nur eine in der Regel nicht ausreichende Grundversorgung festzustellen; lediglich zwei Angebote im Bereich ÖPNV verkehren am Wochenende ; für eine Wochenendanbindung besonders zu betrachten sind dabei die Linien: Linie 158 - Crimmitschau - Lauenhain - Crimmitschau Linie 171 - Crimmitschau - Langenreinsdorf - Blankenhain - Großpillingsdorf - Seelingstädt Zusätzliche Verbindungen an den Wochenenden (Samstag und Sonntag) zwischen dem Bahnhof Crimmitschau und Blankenhain und zurück vor allem in der Hauptsaison (April - September) mit Anschluss von/ zur S-Bahn, um die Erreichbarkeit des Deutschen Landwirtschaftsmuseums (Schloss Blankenhain) zu verbessern. Für auswärtige Schulklassen sind wochentags ähnliche Angebote unter Nutzung der S-Bahnlinien und des Regionalen Busverkehrs erforderlich.	teilweise		Es wird kein Bedarf bei der Linie 158 gesehen. Linie 171 wird im neuen Kap. 6.4.1 thematisiert (siehe lfd Nr 110)

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
65	02.03.2021	6.2.4 Ergänzungsnetz Regionallinien	Beim Rufbus der Linie 158 Crimmitschau - Lauenhain bitten wir aufgrund von Bürgerbeschwerden bei der Fahrnummer 31 Abfahrt 18.40 Uhr Bahnhof Crimmitschau um Linienverlängerung bis zur Haltestelle Harthstraße 2 (ähnlich wie bei der bereits vorhandenen Fahrnummer 29)	nein		operativ - kein Thema für NVP, sondern Fahrplankonferenzen
66	02.03.2021	6.2.6 Stadtbuslinien	Wunsch nach frühzeitiger Einbeziehung der Stadt in das Prüfungsverfahren zum Stadtverkehr Crimmitschau einbezogen	ja		kann in Prüfauftrag Stv Crimmitschau einfließen
67	02.03.2021	6.2.6 Stadtbuslinien	Unter Betrachtung saisonaler Angebote wie die Eishockeyheimspiele der Eispiraten Crimmitschau im Winterhalbjahr oder der Besuch des Sahnbad im Sommerhalbjahr ist außerdem ggf. ein Bedarf durch neuartige Angebotsformen im ÖPNV abzudecken.	ja		kann in Prüfauftrag Stv Crimmitschau einfließen
68	02.03.2021	6.2.6 Stadtbuslinien	Gleichbedeutend wäre auch ein Minimal-Angebot im Bereich des kleinen Stadtverkehrs zur Anbindung der überwiegend dörflichen Ortsteile Crimmitschaus wünschenswert.	ja		kann in Prüfauftrag Stv Crimmitschau einfließen
69	02.03.2021	6.2.6 Stadtbuslinien	ergänzende Verkehrsangebote wie Rufbus und AnrufLinientaxi sollten besonders für den ländlichen Raum der Crimmitschauer Ortsteile geprüft werden	ja		kann in Prüfauftrag Stv Crimmitschau einfließen
70	02.03.2021	6.2.6 Stadtbuslinien	Im Fokus der Analysen und darauf aufbauender Angebote muss die Erreichbarkeit des MZ Crimmitschau aus den dörflich geprägten Ortsteilen der Stadt für die regelmäßigen bzw. täglichen Verkehrszwecke bezüglich Arbeit, Schule, Versorgung und Freizeit stehen.	ja		kann in Prüfauftrag Stv Crimmitschau einfließen
71	02.03.2021	6.2.2 Regionetz TaktBuslinien	Zustimmung zur TaktBus-Prüfung der Linien 106 Meerane - Crimmitschau und 120 HohensteinErnstthal - Waldenburg sowie der Kombination beider Linien zu einer Achse Crimmitschau - Meerane - Waldenburg unter möglicher Einbeziehung von Schülerverkehren	Kenntnisnahme		
72	02.03.2021	6.10.1 Verknüpfungspunkte	Die Große Kreisstadt Crimmitschau engagiert sich derzeit beim Bau einer ÖPNV/SPNV-Verknüpfungsstelle unweit des Bahnhofes Crimmitschau.	ja	ergänzt: "In Crimmitschau ist unweit des Bahnhofes eine ÖSPV/SPNV-Verknüpfungsstelle geplant."	
73	02.03.2021	6 Rahmenplanung	mehr Angebote für den touristischen Verkehr integrieren	teilweise		hier wird auch auf das eingefügte Kapitel 6.4.1 Erschließung touristische Ziele verwiesen (siehe unter lfd Nr 110)
74	04.03.2021	1.6.1 Gewerbegebiete	Das Gewerbegebiet Süd in Limbach-Oberfrohna befindet sich im Ortsteil Pleißa, nicht im Ortsteil Kändler	ja	in "Pleißa" geändert	
75	04.03.2021	6.10.1 Verknüpfungspunkte, Haltestellen	Die baulichen Anlagen des ehemaligen Bahnhof Limbach wurden vollständig zurück gebaut. Die Investorensuche und mögliche Nachnutzungsstrategien waren nicht erfolgreich. Die Fläche wird zurzeit zu einer dauerhaften Grünfläche mit Schmetterlingswiese hergerichtet. Von der Maßnahme unberührt bleiben die vorhandenen Parkflächen sowie der Zugang zu den Bahn-, Gleisanlagen. Diese Flächen sollten in die weiteren Untersuchungen und Potentialanalysen einbezogen bleiben.	ja	Abb. 36 Bahnhof Limbach Oberfrohna gelöscht (veraltet) Text wie folgt geändert: "Eine Umgestaltung, Aufwertung und Nachnutzung des Bahnhofes ist <u>war</u> ebenso Teil des integrierten Stadtentwicklungskonzepts der großen Kreisstadt Limbach-Oberfrohna. Die Investorensuche und mögliche Nachnutzungsstrategien waren <u>allerdings nicht</u> erfolgreich. Die baulichen Anlagen des ehemaligen Bahnhofes Limbach wurden daher vollständig zurückgebaut. Die vorhandenen Parkflächen sowie der Zugang zu den Gleisanlagen blieben unberührt. Diese Flächen sollen in die weiteren Untersuchungen und Potenzialanalysen zur künftigen Nutzung einbezogen bleiben."	
76	04.03.2021	6 Rahmenplanung	Eine perspektivische Verbesserung des ÖPNV-Angebots für die Gemeinde Niederfrohna ist zu prüfen.	ja		Berücksichtigung mit Prüfauftrag in Kap. 6.2.4 Ergänzungsnetz (Linie 127)
77	04.03.2021	6.2 Netzebenen des ÖSPV	Prüfaufträge für die Netzverbindungen PlusBus und TaktBus sowie das Ergänzungsnetz Regionallinien werden begrüßt.	Kenntnisnahme		
78	04.03.2021	6 Rahmenplanung	Auch eine mögliche RufBus-Anbindung, um eine bessere Erreichbarkeit unserer Ortsteile zu gewährleisten, soll geprüft werden.	ja		Berücksichtigung mit Prüfauftrag in Kap. 6.2.4 Ergänzungsnetz (Linie 127)
79	04.03.2021	6 Rahmenplanung	Im Hinblick auf die 4. Ausbaustufe des Chemnitzer Modells wird eine Anbindung LimbachOberfrohna via Straßenbahn im SPNV-Betrieb in Aussicht gestellt. Damit einher gehen gemäß Aussagen des VMS umfassende Anpassungen des ÖPNV-Angebotes. Neben einer Anpassung der Linienwege und Fahrpläne im Stadt- und Regionalverkehr betrifft dies vor allem die Verknüpfung beider Verkehrssysteme, um eine bessere Erschließung von und nach Chemnitz zu erreichen.	ja		Berücksichtigung mit Prüfauftrag in Kap. 6.2.6 Stadtverkehr Limbach Oberfrohna
80	04.03.2021	6 Rahmenplanung	Handlungsschwerpunkt: Sicherstellung der Daseinsfürsorge durch weitere Optimierungen des Angebotes in allen Stadtteilen und Orten, vor allem Schaffung eines nachfragegerechteren Angebotes am Wochenende und an Tagesrandzeiten mit Prüfung möglicher Optionen zur Verbesserung der räumlich-zeitlichen Erschließung.	ja		Berücksichtigung mit Prüfauftrag in Kap. 6.2.6 Stadtverkehr Limbach Oberfrohna und mit Prüfauftrag in Kap. 6.2.4
81	04.03.2021	6 Rahmenplanung	Handlungsschwerpunkt: Vorbereitungen zur Realisierung des Chemnitzer Modells im Hinblick auf die städtischen Anforderungen zur räumlichen Lage und Ausgestaltung potenzieller Haltepunkte.	ja	in Kap. 6.10.1 ergänzt: " Zudem soll auf einer Freifläche neben dem Freizeit- und Erholungsbad „LIMBOmar“ an der Peniger Straße perspektivisch ein zentraler Umsteigepunkt/Busbahnhof mit Verknüpfung zum Chemnitzer Modell errichtet werden. Zielsetzung ist eine Verbesserung der Linienführung für die City- und Regionalbuslinien. Der Rathausplatz in Limbach-Oberfrohna wurde umgestaltet und im Zuge dessen die Bushaltesteige im Bereich des Platzes verlegt"	
82	04.03.2021	6 Rahmenplanung	Handlungsschwerpunkt: Realisierung der gesetzlichen Verpflichtung, den ÖPNV weitgehend barrierefrei zu gestalten. Der Investitionsbedarf beim Umbau von Haltestellen ist enorm.	Kenntnisnahme		Im Rahmen von Investitionsmaßnahmen im Bereich des Infrastrukturausbaus werden die Belange der Barrierefreiheit an Haltestellen berücksichtigt.
83	04.03.2021	6.5 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung	Handlungsschwerpunkt: Optimierung betrieblicher Übergänge unterschiedlicher ÖPNV-Angebote im Sinne einer Reduzierung der Umsteigezeiten	Kenntnisnahme		Limbach-Oberfrohna, Rathaus ist als Verknüpfungspunkt vorgesehen. Perspektivisch Verknüpfungspunkt neben LimboMar ebenfalls im NVP (Kap. 6.10.1) enthalten.
84	04.03.2021	6.10.1 Verknüpfungspunkte, Haltestellen	Handlungsschwerpunkt: Ausbau wichtiger Übergangsstellen innerhalb des ÖPNV sowie zum Fahrrad (Bike & Ride), und ggf. zu Sharing-Angeboten	Kenntnisnahme		im NVP enthalten

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
85	04.03.2021	6.2.6 Stadtbushlinien	Konzeptioneller Ansatz gemäß VEP 2020	ja	Der bereits enthaltene Prüfauftrag Stadtbushlinien wurde entsprechend und mit Verweis auf den VEP 2020 ergänzt: <u>Prüfauftrag Stadtverkehr Limbach-Oberfrohna:</u> Die Umgestaltung des Stadtverkehrs Limbach-Oberfrohna im Zusammenhang mit der Umsetzung der Stufe 4 des Chemnitzer Modells ist konzeptionell im VEP 2020 der Großen Kreisstadt Limbach-Oberfrohna enthalten. Dementsprechend soll der zentrale Knoten des Citybusnetzes sollte mittelfristig vom Rathaus an eine zukünftige die Zugangsstelle des Chemnitzer Modells <u>LimbOMar (Kellerwiese)</u> verlegt werden. Dort sind zudem Anschlüsse an das PlusBus Netz zu prüfen und zu gewährleisten. Eine Umbenennung der Stadtbushlinien (bisher C 1 und C 2) wäre anzustreben, um eine Verwechslung mit den Linien des Chemnitzer Modells (z.B. C 11, C 12 etc.) auch für Ortsunkundige zu verhindern. Darüber hinaus sieht der VEP 2020 Limbach-Oberfrohna die Einführung einer dritten City-Bus-Linie zur Anbindung der Gewerbegebiete Ost, Süd und Kändler vor sowie den Einsatz alternativer Bedienformen (Rufbus, Bürgerbus) zur besseren zeitlichen Erschließung und Anbindung der südlichen und westlichen Ortsteile an die Kernstadt in Tagesrandlagen und an Wochenenden und Feiertagen. Eine Umbenennung der Stadtbushlinien (bisher C 1 und C 2) ist anzustreben, um eine Verwechslung mit den Linien des Chemnitzer Modells (z.B. C 11, C 12 etc.) auch für Ortsunkundige zu verhindern.	
86	04.03.2021	6.8 Barrierefreiheit	Die Erarbeitung einer umfassenden Bestandsaufnahme unter Beteiligung der Städte und Gemeinden, der Beauftragten für Menschen mit Behinderungen sowie der Polizei ist grundlegend zu begrüßen.	ja		
87	04.03.2021	6.8 Barrierefreiheit	Dass es nach dieser Bestandsaufnahme noch keinen Zeitrahmen zur Priorisierung der Haltestellen gibt, ist bedauerlich und sollte unbedingt festgelegt werden.	nein		Die Priorisierung erfolgt unmittelbar nach Abschluss der Bestandsaufnahme.
88	04.03.2021	6.8 Barrierefreiheit	Beschwerde über die nicht erfolgte Beteiligung bei der Aufstellung des Entwurfs	Kenntnisnahme		Landratsamt ist im Rahmen der TÖB-Beteiligung angeschrieben worden.
89	10.03.2021	2.4.1 Regionalverkehr / Tab 8		ja	Beschriftung um "– Fahrplan 2019/2020" ergänzt	
90	09.03.2021	2.4.1 Regionalverkehr / Tab 8 2.5 Verknüpfungspunkte / Tab 11 6.5 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung / Tab 17 Anlage 10	Plus Bus-Linie 657 Mittwelda - Burgstädt - Hartmannsdorf - Limbach-Oberfrohna: Diese Linie wird seit Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2020 neu auf Basis des Nahverkehrsplanes als Plus Bus-Linie betrieben und bindet voraussichtlich ab 6. September 2021 neu das Gewerbegebiet in Hartmannsdorf an.	ja	Tabelle 8: 657 Fußnote ergänzt: <u>ab Fahrplanwechsel Dezember 2020 als PlusBus</u> Tabelle 11 :657 Fußnote ergänzt: <u>ab Fahrplanwechsel Dezember 2020 als PlusBus</u> Tabelle 17 <u>657 als PlusBus-Linie aufgenommen</u> Anlage 10 Angebot *1) <u>ab Fahrplanwechsel Dezember 2020 Linie 657 als PlusBus</u>	
91	03.03.2021	Anlage 10 Angebot	Die Anlage 10 beinhaltet die Linie 21 und benennt diese zwischen Chemnitz, Borna-Chemnitz Center-Chemnitz, Röhrsdorf, Löbenhainer Straße als .. /Rufbus (letzte Spalte). Rufbus ist zu streichen	teilweise	Rufbus in ALiTa geändert	in Anlage 10 handelt es sich um die Bestandsaufnahme vom Fahrplan 2019/2020. Da verkehrten vereinzelt Fahrten als ALiTa auf dem Abschnitt (Chemnitz-Borna -) Chemnitz Center - Röhrsdorf, Löbenhainer Str.; auch im Fpl 2020/2021 ist das so
92	03.03.2021	6.2.1 Regio-netz - PlusBus / Prüfaufträge	Die Aufnahme der Linien 152, 251 und 253 in das PlusBus-Netz hat ggfs. Auswirkungen auf die Fahrplananlagen im Abschnitt Chemnitz, Mittelbach - bzw. Chemnitz, Rabenstein - Chemnitz, Schönau. Da diese Linien Bestandteil der Zweckvereinbarung zwischen dem LK Zwickau und der Stadt Chemnitz sind, behält sich Stadt Chemnitz Nachverhandlungen der Zweckvereinbarung vor	Kenntnisnahme		
93	03.03.2021	6.5 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung / Tabelle 17	Für die Linien 21 und 41 soll eine fahrplantechnologische Verknüpfung 1. Ordnung an den jeweiligen Verknüpfungspunkten Hohenstein-Ernstthal, Bahnhof und Limbach-Oberfrohna, Rathaus geschaffen werden. Die Stadt Chemnitz weist darauf hin, dass sowohl die Linie 21 als auch die Linie 41 bereits vielfältige Anschlüsse in der Stadt Chemnitz und im Schülerverkehr auf dem gesamten Linienweg sicherstellen muss. Eine fahrplantechnologische Verknüpfung in Hohenstein und Limbach muss weiter geprüft werden, ist aber aus aktueller Sicht nicht realisierbar. Da die beiden Linien (21 und 41) keine PlusBus- bzw. TaktBus-Linien sind, gehen wir davon aus, dass die Festlegungen im Kapitel 6.5 und in Tabelle 17 hier nicht zutreffen. Die Linien sind somit aus der Tabelle 17 zu entfernen bzw. mit einem entsprechenden Vermerk zu versehen. Davon abgesehen ist der höhere Zweck dieser Festlegungen für die Stadt Chemnitz nachvollziehbar und diese ist gewillt, weiter nach einer Lösung zu suchen. Wenn die Linien 21 und 41 ihre jeweiligen Verkehrsaufgaben in der Stadt Chemnitz und den Städten Hohenstein und Limbach erfüllen können (Priorität 1) und trotzdem eine Lösung für die Verknüpfung am Bahnhof Hohenstein bzw. am Rathaus Limbach gefunden wird (Priorität 2), ist die Stadt Chemnitz gewillt, diese umzusetzen	teilweise		Definition Verknüpfungspunkte wurde neu gefasst und der Tabelle 17 dementsprechend angepasst (siehe lfd. Nr. 111)

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
94	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		Vor Änderungen werden insbesondere die Schülerverkehre geprüft und mit den Schulträgern immer wieder abgestimmt und sichergestellt.
95	03.03.2021	1.3.1 Schüler und Schulstandorte / Bestandsaufnahme	Für die Stadt Limbach-Oberfrohna fehlt das zum Schuljahr 2019/2020 neu eingerichtete Freie Evangelische Schulzentrum Limbach (FELS) bestehend aus Oberschul- und Gymnasialteil (Anlage 3 Teil B-IV Landkreis Zwickau).	teilweise	Zum Thema im Text ergänzt: Eine kartografische Darstellung mit den Schulstandorten im Landkreis Zwickau sowie eine tabellarische Aufstellung der Schüler je Gemeinde <u>auf Basis der Schülerzahlen 2018/19</u> sind den Anlagen 3 und 4 zu entnehmen. <u>Zum Schuljahr 2019/2020 wurde in der Stadt Limbach-Oberfrohna das Freie Evangelische Schulzentrum Limbach (FELS) bestehend aus Oberschul- und Gymnasialteil neu eingerichtet.</u>	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. Die Anlage Tabelle und Karte wird belassen, im Text wird auf die neue Schule verwiesen.
96	10.03.2021	6.8 Barrierefreiheit	Es ist absolut unverständlich, dass auch bei der vierten Fortschreibung des NVP immer noch kein Haltestellenverzeichnis vorliegt, aus welchem der aktuelle Zustand und die Ausstattung aller Haltestellen hervorgeht. Eine solche Übersicht ist Grundlage jeder weiteren Planung und muss vorliegen, bevor über einzelne Baumaßnahmen und deren Priorisierung gesprochen werden kann. Das Argument, dass ein solches Verzeichnis nie aktuell wäre, ist aus unserer Sicht nicht zu halten. Zum einen ist dies für eine Bestandsaufnahme gar nicht nötig. Zum anderen ist die bauliche Fortentwicklung an einzelnen Haltestellen nicht so dynamisch, als das eine Dokumentation der Baumaßnahmen unmöglich wäre. Wir fordern daher umgehend die Erstellung eines solchen umfassenden Haltestellenverzeichnisses.	Kenntnisnahme	im Teil A geändert - s. Antwort	bisher in Kap. 6.8.1 formuliert: "Für den Zeitraum 2021 - 2025 plant der Aufgabenträger eine umfassende Bestandsaufnahme." 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
97	10.03.2021	6.8 Barrierefreiheit	Darüber hinaus sind wir der Meinung, dass ein Leitfaden wünschenswert wäre, aus dem hervor geht, wie die „optimale“ Haltestelle aussieht und welche Kriterien sie erfüllen muss. Diese Kriterien sollten transparent vorliegen, um die Zielerreichung messen und weiteren Ausbaubedarf feststellen zu können. Zusätzlich kann damit ein deutlich wahrnehmbares Corporate Design für den VMS entstehen.	Kenntnisnahme		Einen solchen Leitfaden bietet Anlage 6 des NVP Teil A. Die dort aufgeführten Mindestanforderungsmerkmale beschreiben die für eine barrierefreie Ausstattung erforderlichen Kriterien.
98	10.03.2021	6.10 Infrastrukturmaßnahmen	Mindestens genauso wichtig ist auch, dass viele Haltestellen mit Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet sind. An größeren Knotenpunkten sind abschließbare Fahrradboxen und Unterstände wünschenswert. Außerdem sollten zukünftig Ladestationen für Elektroräder zur Ausstattung der Haltestelle gehören. Wir fordern daher, die genannten baulichen Maßnahmen in den Kriterienkatalog für Haltestellen aufzunehmen.	nein		in Kap. 6.10.1 bereits enthalten: "An den Verknüpfungspunkten sind Fahrradstellplätze und Fahrradabschließanlagen (Fahrradboxen) zu planen und bedarfsgerecht umzusetzen" Fahrradstellplätze an allen weiteren Haltestellen sind nicht immer möglich (Platzbedarf) und in vielen Fällen auch nicht sinnvoll (Lage der Hst., Fahrgastaufkommen).
99	10.03.2021	6.9 Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten	Im NVP ist festgelegt, dass die Busse nicht älter als acht Jahre sein sollen und danach ausgewechselt werden müssen. Dies führe implizit zu einer Verbesserung der CO2-Bilanz der Fahrzeugflotte. Dieser Plan ist für uns deutlich zu wenig ambitioniert. Für einen modernen, umweltfreundlichen und von der Masse der Bevölkerung akzeptierten ÖPNV ist eine signifikante Senkung des CO2-Ausstoßes der Busflotte in den kommenden fünf Jahren nötig. Und dieses Ziel muss auch explizit mit konkreten Zielvorgaben so im NVP festgeschrieben werden. Mittelfristig fordern wir, das Ziel einer CO2-neutralen Beförderung mit alternativen Antriebssystemen für Busse und Züge anzustreben.	nein		Anforderungen an Fahrzeuge sind in Teil A in Punkten 3.1 und 4.3.6.3 enthalten. Der Austausch einer kompletten Fahrzeugflotte innerhalb von fünf Jahren ist vor dem Hintergrund der bislang unverändert hohen Fahrzeugpreise bei z.B. Elektro- oder Wasserstofffahrzeugen weder für das Verkehrsunternehmen noch für den Aufgabenträger finanziell darstellbar. Dazu kommen Zusatzkosten für die Ausrüstung der Betriebshöfe mit entsprechender Ladeinfrastruktur.
100	10.03.2021	allg.	Die Ernennung von Chemnitz zur europäischen Kulturhauptstadt 2025. findet im Nahverkehrskonzept leider keinerlei Erwähnung. Es sollte sich jedoch sogar in konkreten Maßnahmen widerspiegeln. Eine bessere Anbindung des Landkreises an Chemnitz käme nicht nur den Besuchern aus der Region zugute, sondern würde auch Chancen für den Tourismus eröffnen. Diese wohl einmalige Gelegenheit darf nicht verstrichen werden lassen.	teilweise	im Teil A kap 3 Ziele und Leitbild / Standortfaktoren aufgenommen: <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>	Verweis auf Teil A (auch lfd Nr 29 Lk Zw)
101	10.03.2021	allg.	Insgesamt gibt es aus unserer Sicht noch deutlichen Nachbesserungsbedarf bei der Fortschreibung des NVP für den Landkreis Zwickau. Bisher ist ein eher unambitioniertes „Weiter so“ zu erwarten. Angesichts der großen Herausforderungen für die Mobilität der Zukunft, wie dem Klimawandel oder der demografischen Entwicklung, ist das jedoch zu wenig. Die oben genannten Punkte können einen Beitrag dazu leisten, perspektivisch bessere Rahmenbedingungen für Bus- und Bahnverkehr im Landkreis zu schaffen. Nur so kann der ÖPNV seinen entscheidenden und unverzichtbaren Beitrag zu einer modernen Mobilität in unserer Region leisten.	Kenntnisnahme		Dem Aufgabenträger bleibt es unbenommen, ergänzende Verkehrsprodukte in seine Angebotsplanung aufzunehmen.

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
102	03.03.2021	6.9 Qualitätsanforderungen für die Durchführung von Verkehrsangeboten / Fahrzeuge	Vergabe von Leistungen an Subunternehmen. Diese sollten in einem angemessenen Zeitraum zwingend verpflichtet werden, barrierefreie Fahrzeuge einzusetzen. Als konkreter Zeitraum wird hier das Jahr 2024 vorgeschlagen	nein		bestehender Textteil im NVP des LK: Im Sinne einer weitgehenden und künftig weiter zunehmenden Barrierefreiheit im ÖPNV sind entsprechend dem heutigen Niveau mind. 60 % der eingesetzten Fahrzeuge – bezogen auf die jeweilige Laufleistung – als Niederflur oder Low-Entry vorzusehen. Im Zuge der Fahrzeugneubeschaffung ist dieser Wert sukzessive zu steigern. --> auf Grund der finanziellen Rahmenbedingungen kann die Umstellung nur sukzessive erfolgen --> Subunternehmer sind ebenfalls an Vorgaben NVP gebunden, d.h. auch, dass sie die Pflicht haben, bei Neuanschaffungen barrierefreie Fahrzeuge zu erwerben.
103	03.03.2021	6.3.2, Ausnahmefestlegungen	kein Interesse barrierefreie Inseln in einer nicht barrierefreien Umgebung zu schaffen (den verwendeten Begriff „barrierearm“ gibt es so nicht!) – allerdings würde es andererseits auch den Handlungsdruck erhöhen, wenn alle neu zu bauenden/umzubauenden Haltestellen barrierefrei hergestellt würden. Ein abwarten des Ausbaus der Umgebung, um dann erst eine Neuplanung und -Priorisierung vorzunehmen, dauert vermutlich viele Jahre, wenn nicht Jahrzehnte. Sollte ein kompletter Umbau einer Haltestelle nicht machbar sein, könnte auch ein zunächst teilweiser Umbau etwa für sehbehinderte Menschen in Betracht gezogen werden, so dass die Haltestelle zumindest für diese Menschen barrierefrei sein könnte (z.B. Leitstreifen mit Einstiegsfeld) . Der teilweise Ausbau derartiger Haltestellen sollte zwar nicht prioritär vorgenommen werden, er ist aber nicht, wie bisher im Nahverkehrsplan erfolgt, gänzlich auszuschließen	teilweise	barrierearm--> barrierefrei geändert: Ausgenommen hiervon sind Haltestellen, die nicht über eine barrierearme <u>barrierefreie</u> Zuwegung verfügen weitere Ergänzung: 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. <u>Ein vorheriger teilweiser Umbau sollte unter dem Aspekt der Finanzierung abgewogen werden.</u> Sobald eine entsprechende barrierefreie Zuwegung errichtet wurde, ist die Bewertung der entsprechenden Haltestelle jedoch neu vorzunehmen und in die Planung des Infrastrukturausbaus einzubeziehen.	
104	03.03.2021	allg.	nach vorliegenden Informationen wurde die Behindertenbeauftragte des Landkreises Zwickau, Frau Stefanie Dinger, nicht im erforderlichen Rahmen beteiligt (siehe Teil A, Punkt 4.1.1, Novellierung PBefG). Dies würde die Wirksamkeit des Nahverkehrsplans für diesen Bereich infrage stellen. Auch der Behindertenbeirat des Landkreises Zwickau ist nicht gehört worden – entgegen den klaren Bestimmungen des PBefG, hier ein Auszug der aktuellen Fassung (Paragraf 8):	Kenntnisnahme		Die Behindertenbeauftragte des Landkreises Zwickau hat sich unaufgefordert innerhalb der Frist beteiligt. Vielen Dank dafür. In Zukunft durch Änderung der anzusprechenden TÖB erfolgt fristgemäße Berücksichtigung. Landesgeschäftsstelle des Allgemeinen Behindertenverbandes in Deutschland ist im Rahmen der TÖB-Beteiligung angeschrieben worden. (siehe auch lfd Nr 88)
105	25.03.2024	Infrastruktur	Bebauungsplan 116 Erweiterung VW-Werk östlich der B 175 sieht nur einen Geh- und Radweg in beide Richtungen und eine Straße für den Wartungs- und Haveriefall des Tunnels parallel neben der B 175 vor. Die planmäßige motorisierte Verkehrsbindung von Mosel in Richtung Glauchau auf die B 175 ist in dieser Lösung nicht vorgesehen. Im Rahmen dieser Auslegung des B-Planes wurden auch wieder die Regionale Verkehrsbetriebe Westsachsen und die städtischen Verkehrsbetriebe angeschrieben. Beide haben jedoch keine Stellungnahmen zum B-Plan 116 abgegeben.Eine abschließende Entscheidung zu dieser Verkehrsführung ist somit noch nicht endgültig getroffen.	Kenntnisnahme		keine Linie (auch nicht 111) von der Erweiterung betroffen Linie 111 verkehrt bereits mit geändertem Linierverlauf über die B 93
106	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 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#vww4	ja	Satz ergänzt <u>Des Weiteren besteht gemäß RL Verkehrsinfrastruktur eine weitere Möglichkeit der Förderung entsprechender Investitionen.</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
107	01.04.2021	Haltestellenkataster	Wie erfolgt der Abgleich zwischen den einzelnen Gemeinden im Landkreis zur Erstellung der Bestandsaufnahme für die Haltestellen? Agiert dabei bisher jede Kommune für sich oder laufen die Aktivitäten (Planung der Haltestellen sowie Anwerbung von Fördermitteln) im Landkreis zusammen?	Kenntnisnahme		Bisheriger Ablauf nicht im Rahmen der Erstellung des NVP erfasst. Zum weiteren Vorgehen siehe unten.

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
108	01.04.2021	Haltestellenkataster	Ziel des NVP ist es, bis 2025 bzw. speziell für den LK Zwickau bis 2022 ein Haltestellenkataster zu erstellen. Ist die Erstellung des Katasters im Umfang des NVP inbegriffen? Wer konkret erstellt dieses Kataster? Wer kommt für die Finanzierung auf? Wie verbindlich ist das dann erstellte Kataster/ die Priorisierung für die Kommunen.	Kenntnisnahme		Die Erstellung des Haltestellenkatasters ist nicht Bestandteil der Aufstellung des NVP. Siehe Abschnitt 6.8.1 Maßnahmeplanung "Für den Zeitraum 2021 - 2025 plant der Aufgabenträger eine umfassende Bestandsaufnahme. Diese Bestandsaufnahme erfolgt unter Beteiligung der jeweiligen Städte und Gemeinden als Bausträger sowie der Behindertenbeauftragten des Landkreises Zwickau und gegebenenfalls der Polizei. Diese weiterführende Bestandsaufnahme soll Aufschluss darüber geben, wo kommende Projekte in Verbindung mit der Neu- bzw. Umgestaltung von Haltestellen im Landkreis geplant sind. Die konkrete Ausgestaltung der Bestandsaufnahme stützt sich dabei auf den in Teil A dieser Fortschreibung des NVP verbundweit festgelegten Maßnahmen, um einen einheitlichen Datenbestand der Landkreise im ZVMS zu schaffen, durch den im weiteren Verlauf des barrierefreien Ausbaus im ÖPNV verbundweit möglichst homogen vorgegangen werden kann."
109	02.03.2021	0.1.2 Vorgaben der Regionalplanung zur Nahverkehrsplanung	Regionaplanung von 2008 verwendet			Kein aktuellerer rechtskräftiger Regionalplan vorhanden
110	06.05.2021	6.4.	Ergänzung Kap 6.4.1 Erschließung touristische Ziele	ja	<p>--> neue Überschrift 6.4 Sonstige Rahmenplanung</p> <p>6.4.1 Erschließung touristische Ziele</p> <p>Die Sicherung der Erreichbarkeit von touristisch relevanten Standorten sollte als Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Dass der Tourismus bislang kaum Berücksichtigung fand, wurde in der Bewertung stark kritisiert. Ausgewiesene Tourismus- und Erholungsgebiete sind u. a. der Stausee Oberwald, die Koberbachtalsperre, die Schlösser Glauchau und Waldenburg sowie das Landwirtschaftsmuseum Blankenhain. Diese touristischen Ziele sind vor allem am Wochenende mit öffentlichen Verkehrsmitteln kaum zu erreichen. Besonders geprüft werden sollte eine Anbindung des Landwirtschaftsmuseums Blankenhain mit der Linie 171 an den Wochenenden, vor allem in der Hauptsaison mit Anschluss in Crimmitschau an die S-Bahn. Auch sollte eine bessere Erreichbarkeit des Schlosses Waldenburg/Grünfelder Parks am Wochenende mit den Linien 110, 112 und 123 in den Prüfauftrag aufgenommen werden. Ebenso gibt es keine Erreichbarkeit der Koberbachtalsperre an den Wochenenden. Das Ausflugsziel verzeichnet steigende Besuchszahlen, so dass eine Bedienung mit der Linie 165 samstags und sonntags ebenfalls mit zu prüfen wäre.</p> <p>Auch könnte in diesem Zusammenhang das Angebot von Bussen mit Fahrradanhängern überlegenswert sein.</p> <p>vorhandenen Text mit Anpassungen unter neuem Punkt 6.4.2 Weiterführende Überlegungen zum Liniennetz</p> <p>In den nächsten Jahren wird der öffentliche Personenverkehr auf Schiene und Straße voraussichtlich immer mehr Nutzer und damit auch an Bedeutung für die tägliche Mobilität gewinnen. Um mit dieser Entwicklung Schritt zu halten, ist es ratsam den bisherigen Rahmen zu verlassen und grundsätzlich neu zu denken, also auch über die Kreisgrenze hinaus. In diesem Kontext entstand die Überlegung das Liniennetz im Landkreis Zwickau gänzlich auf ein Plus-, Takt- und RufBus-Schema umzustellen, so wie es bereits im benachbarten Vogtlandkreis der Fall ist. Hierzu ist im Busbereich die Definition überregionaler Hauptachsen erforderlich. Diese sollen gemeinsam mit den bestehenden SPNV-Strecken ein einheitliches TaktNetz bilden und somit ein schnelles Reisen zwischen allen regionalen Zentren ermöglichen. Die Achsenschnittpunkte bilden dabei Mobilitätsdrehscheiben, an denen zu bestimmten Zeiten Anschluss in alle Richtungen und an lokale Linien besteht. Diese Knotenpunkte eignen sich auch gut als Standorte für verschiedene Sharing-Angebote, sowie Park & Ride-Plätze (Mobilitätspunkte).</p>	Das konkrete Beispiel "Raum Kirchberg" wurde entfernt, die beabsichtigte Aussage wurde allgemeiner gefasst.
111	06.05.2021	6.5. Verknüpfungspunkte Rahmenplanung	Definition und Zuordnung VP überarbeitet Zuarbeit vom 10.05.21 + 20.05.2021	ja	<p>Für den Landkreis Zwickau wurden <u>werden</u> mit der vorausgehenden Fortschreibung des NVP-Verknüpfungspunkte 1. und 2. Ordnung festgelegt. Diese Verknüpfungspunkte bilden verkehrliche sowie räumliche Knotenpunkte, auf denen das Liniennetz und der Fahrplan ausgerichtet ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> An den Verknüpfungspunkten 1. Ordnung wird ein systematischer Übergang zwischen den SPNV-Linien und den Buslinien des Regio-Netzes (PlusBus- und TaktBus-Linien, Netzes untereinander sowie zwischen diesen vertaktete Regionallinien) angestrebt. An den Verknüpfungspunkten 2. Ordnung wird eine <u>Verknüpfung zwischen ÖSPV-Linien untereinander</u> Verknüpfung zwischen den Regio-Netz-Linien und den Buslinien des Ergänzungsnetzes angestrebt. <p>geändert: <u>Limbach-Oberfrohna 2. Ordnung</u> <u>Meerane 1. Ordnung</u> <u>Lichtenstein 1. Ordnung</u></p> <p>gelistete relevante Linien überarbeitet; Sortierung neu: 1. Ordnung + 2. Ordnung und jeweils alphabetisch sortiert</p> <p><u>Anlage 14 angepasst</u></p>	
112	06.05.2021	Abkürzungsverzeichnis	Busbetrieb Helmut Wendler wegen Unternehmensnachfolge Maik Wendler	ja	in <u>Maik</u> Wendler geändert	
113	06.05.2021	6.8.3 Festlegung örtlicher Standards	Änderung der festgelegten Bordhöhe	ja	Änderung der Angaben zur Bordhöhe in: „Die Bordhöhen sollen auf Grund der örtlichen Gegebenheiten auf <u>mindestens 1€18 cm</u> festgelegt werden.“ Fußnote dazu gelöscht	
114	06.05.2021	6.2.1 Regio-Netz – PlusBus bzw. TaktBus Tabelle 15 Tabelle 16	Einheitliche Bezeichnung für PlusBus- und TaktBus-Linien (evtl. lt. ÖPNVFinVO) Derzeit passt Linienverlauf nicht zur Anlage 5 der ÖPNVFinVO	ja	Anpassung der Tabelle 15 und 16 entsprechend Linienführung gemäß ÖPNVFinVO	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/tlw/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
115	06.05.2021	6.5 Verknüpfungspunkte Rahmenplanung	Ausrichtung der PlusBus-Linie 129 an den SPNV in Werdau -> Prüfauftrag entfernen	ja	Prüfauftrag gelöscht	
116	20.05.2021	Anlage 13+ 16	Linie 105 – Prüfauftrag raus Linie 110 – Prüfung Verlängerung bis Meerane, Bahnhof mit Anschluss an SPNV Linie 111 – Prüfauftrag raus Linie 133 – nirgendwo Prüfauftrag Anschluss Tram 4 im NVPI vermerkt Linie 166 – Prüfung Verlängerung bis Greiz/Anbindung an PRG-Linie 18 Linie 170 – Prüfung Verlängerung bis Meerane, Bahnhof mit Anschluss an SPNV Linie 173 - nirgendwo Prüfauftrag Anschluss Tram 4 im NVPI vermerkt Linien 101 + 102 – nur „Neustrukturierung Stadtverkehr (Hauptlinie bzw. Optionale Linie)“ -> ohne Anschluss Bahnhof	ja	Anlagen gemäß Hinweis geändert	
117	20.05.2021	2.2 Verkehrsunternehmen, Tabelle 7	Anmerkung mit * „PlusBus-Linie 526 befindet sich in Aufgabenträgerschaft des ZVMS (begründet durch ehem. Bahnersatzverkehr)“ unter Tabelle 7 entfernen	ja	Anmerkung entfernt	
118	20.05.2021	6.2.1 Regio-Netz – PlusBus-Linien; letzter Satz Fußnote ändern	Fußnote (zu Anzahl Linien Regio-Netz – PlusBus-Linien) bisherigen Text entfernen und ändern in: ohne Linie 657; Linien 152 und 251 in Tabelle 15 zusammenfassend betrachtet	ja	entsprechend Hinweis geändert	

lfd. Nr.	Eingang Datum	Kap. / Seite / ggf. Zeile oder Absatz	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/ Kenntnisnahme)	geänderter Inhalt	Antwort
1	13.12.2020	Kap. 6.10.1 Verknüpfungspunkte S. 62	Verlegung Endstelle der C12 ins Zentrum von Limbach: Die geplante Endstelle am früheren Bahnhof Limbach (Sachs) liegt sehr weit entfernt vom Stadtzentrum. Vorgeschlagen wird die Verlängerung bis in Höhe Stadthalle/ Rathaus/ Kirche, Freifläche zur Anlage einer Schnittstelle ist vorhanden. Vorteile: Kürzere Wege ins Stadtzentrum; Erschließung eines größeren Fahrgastpotentials (z.B. Stadthalle), Bushaltestellen im Umfeld vorhanden. Das Beispiel Kehl am Rhein (Verlängerung der Linie D der Stadtbahn Strasbourg [CTS]) zeigt, das es möglich ist.	Kenntnisnahme		Keine Berücksichtigung, da keine eindeutige Zuordnung der Endstelle im NVP; vielmehr ist im NVP von einem "zentralen Umsteigepunkt/Busbahnhof mit Verknüpfung zum Chemnitzer Modell" die Rede.