

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	Ild. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
23.01.2015	GVG	GVG 1	6.1.3 Mindeststandards 6c) ÖSPV	Das Fahrzeugalter von Kraftfahrzeugen darf 16 Jahre nicht übersteigen - stellt eine unrealistische Festlegung für die Zukunft dar. Ausgehen von den gegenwärtigen Bedingungen für die zukünftige Finanzierung des ÖPNV ist ein daraus resultierender Finanzierungsbedarf bei neuen Bussen (unabhängig von einer möglichen Busförderung) finanziell nicht darstellbar. <u>Vorschlag:</u> Das Alter von Bussen darf 20 Jahre nicht überschreiten. Daraus folgt, dass auch das durchschnittliche Alter der eingesetzten Kraftfahrzeuge eines Unternehmens von angedachten 10 auf 13 Jahre erhöht werden muss. Gleichzeitig sollte der Einsatz von Niederflertechnik in Bussen auf mindestens 60% der Fahrzeugflotte erhöht werden.	ansatzweise	Bis zum Ende der Laufzeit der dritten Fortschreibung des NVP sind Fahrzeuge, die älter als 16 Jahre sind, durch neuere zu ersetzen. Das durchschnittliche Alter der eingesetzten Kraftfahrzeuge eines Unternehmens soll am Ende der NVP-Laufzeit bei höchstens 12 Jahren liegen. Zur Zielerreichung werden für die Bezuschussung geeignete Modelle entwickelt, um die Modernisierung des Fuhrparks zu unterstützen.	
26.01.2015	GVG	GVG 2	auf Seite 77 ist für die GVG für das Jahr 2014 eine völlige falsche Busbestandsanalyse	Die GVG besitzt 3 Midibusse mit Niederflertechnik, 4 Gelenkbusse (einer mit Niederflertechnik) und 28 Solofahrzeuge - die 3 Reisebusse wurden nicht eingerechnet. Bei einem Gesamtbustbestand im ÖPNV von 35 Bussen werden 17 mit Niederflertechnik eingesetzt. Dies entspricht einem Anteil von 48,6%.	ja	1 Kleinbus 3 Midibusse mit Niederflertechnik, 4 Gelenkbusse (einer mit Niederflertechnik) 28 Solofahrzeuge 48,6% Niederflurquote	
26.01.2015	ZVV	ZVV 1	S.51	"hier muss es korrekt heißen RE 3 bis 11.06.2016"	ja	bis 11.06.2016	
26.01.2015	ZVV	ZVV 2	S. 154 / letzter Absatz	Zukünftig soll das Taktverkehrsangebot vor allem durch die Erhöhung der Qualität, insbesondere durch die Verkürzung der Reisezeiten, verbessert werden. Wesentlicher Faktor ist die Reisezeitgewinnung durch Vermeiden von Zugkreuzungen in Bahnhöfen." Unter der Überschrift "Integrierter Vogtlandtakt" auf Taktknoten zu verzichten, ist widersinnig. Zumal dies zweigleisige Strecken oder Streckenabschnitte voraussetzt. Das wurde auf der Elstertalbahn umgesetzt, und zu deutlicher Kritik der Fahrgäste geführt. Auf anderen RB-Strecken ist dies gar nicht umsetzbar.	ja	Folgender Satz wurde gestrichen: Wesentlicher Faktor ist die Reisezeitgewinnung durch Vermeiden von Zugkreuzungen in Bahnhöfen.	
02.02.2015	ZVV	ZVV 3	Infografik - im NVP ist noch von 10 statt 9 VU's die Rede.	RRR ist zum Sep. 2014 der GVG eingegliedert wurden.	ja	Infografik auf 9 VU geändert.	Die weiteren RRR betreffenden Angaben, zweimal im Text und hauptsächlich in den Anlagen wurden <u>nicht</u> geändert, da es sich um Aussagen im Rahmen der Bestandsaufnahme handelt.
30.01.2015	Stadt Schöneck	Stadt Schöneck 1	Linienbündel 13, S. 141/142; Tabelle 42, S. 142; Anlage 8-1, S. 6, Nr. 2c);	missverständliche Formulierung: "Eine Einschränkung der Linie V-38 auf den Abschnitt Oelsnitz – Schöneck..." ist vorzunehmen."	ja	Änderung im Text S.143 sowie in Anlage 8.1 S.6: „Die Linie V-38 wird nur noch auf dem Abschnitt Oelsnitz – Schöneck bedient. Die Bedienung im östlichen Abschnitt Schöneck – Klingenthal entfällt, insbesondere um zeitlich parallele Fahrten zum SPNV zu vermeiden...Mit der Brechung der Linie erfolgt die Aufhebung der ÖPNV-Anbindung von Kottenheide. Für Kottenheide ist zu untersuchen, ob zukünftig ersatzweise Rufbus-Fahrten angeboten werden.“	
30.01.2015	Stadt Schöneck	Stadt Schöneck 2	Anlage 8-1, S. 13, Nr. 3a); Anlage 11 (potenzielle Rufbusangebote) Seite 1 der Tabelle Linie V 29	Unklarheit über zukünftige Rufbus-Angebote auf der Linie V-29	ja	Um Missverständnisse zu vermeiden, werden alle Linien, die zwar untersucht worden sind, aber kein Rufbus-Potenzial aufweisen, aus der Anlage 11 entfernt	
03.02.2015	Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH	Bachstein 1	Text S.147 Anlage 8.1 S.14	Wie das mit der Zusammenlegung der V-41 und der V-44 zu verstehen? In welchem Zeitrahmen soll sich das abspielen?	ja	Anlage 8.1 S.14 wurde entsprechend dem Text auf S.147 des Gesamtdokuments angepasst: "Eine Abstimmung und Zusammenführung der Linien V-41 und V-44 in eine Linie wird geprüft und soll die Transparenz des Angebotes sowie die Wirtschaftlichkeit der Betriebsdurchführung verbessern."	
06.02.2015	Stadt Schöneck	Stadt Schöneck 3	LB 13, V-38, S.141/142 sowie Anlage 8-1 Nr. 2c)	Aus Sicht der Stadt Schöneck sollte die Anbindung des Ortes Kottenheide - zumindest mittels Rufbus - sichergestellt werden.	nein	Prüfauftrag eingefügt	Kottenheide wird außerhalb der Schülerbeförderung nicht vom ÖPNV bedient. Für Kottenheide ist zu untersuchen, ob zukünftig ersatzweise Rufbus-Fahrten angeboten werden. (siehe Ild. Nr. Stadt Schöneck 1)
06.02.2015	Stadt Schöneck	Stadt Schöneck 4	S.69 und LB 22 S.150	Linienbündel 22 (S.150) sagt aus, dass der Freizeitbus eine Verbindung touristischer Zielorte darstellt und das Angebot neu gestaltet werden soll. In diesem Zusammenhang bittet die Stadt Schöneck zu prüfen, inwieweit der Freizeitbus künftig Schöneck in seinem regulären Fahrplan mit aufnehmen kann.	nein		In der neuen Konzeption des Freizeitbusses wird die Stadt Schöneck im Fahrplan berücksichtigt.

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
10.02.2015	Stadt Adorf	Adorf 1	Allgemein	Größere Wartezeiten oder fehlende Anschlüsse sind zu vermeiden. Der Anschluss zu den Zentren muss funktionieren. (Fernzüge, Flughafen usw.). Die Tarife müssen sozialverträglich bleiben.	bereits enthalten		Diese allgemeinen Hinweise wurden im Wesentlichen berücksichtigt. Aktuell wird ein neues Konzept zur Fahrzeitanpassung des SPNV in Adorf erstellt. Dies enthält den stündlichen Wechsel zwischen Nullknoten und aktueller Anschlussausrichtung.
12.02.2015	HofVerkehr GmbH	HofVerkehr 1	S.150 (LB 18)	Wir mussten feststellen, dass die Linie 21, Hof – Plauen – Hof, nicht mehr enthalten ist. Diesbezüglich wird sich der Aufgabenträger (Stadt Hof) mit Ihnen in Verbindung setzen	nein		Die Linie V-21 ist im NVP enthalten, verkehrt jedoch nicht mehr nach Hof. Dazu wurde ein Gespräch mit den Beteiligten geführt. Im Ergebnis wird die Maßnahme akzeptiert.
17.02.2015	VMS	VMS 1	6.2 Weiterentwicklung Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr	Der Schülerverkehr aus dem Vogtlandkreis in den Bereich des ZVMS kann nur für Leistungen eingeschätzt werden, für die der ZVMS Träger der Schülerbeförderung ist. Darüber hinaus gehender Auszubildendenverkehr (z.B. Studenten, Schüler, die BAföG erhalten, Auszubildende an beruflichen Schulen, die Lehrlingsentgelt erhalten) kann nicht beurteilt werden. Insgesamt dürfte der Schülerverkehr in den Linienbündeln 4 und 5 nur eine marginale Rolle spielen. Er betrifft im Linienbündel 4 Leistungen zum Schulstandort Werdau in kombinierter Beförderung von Bus und SPNV über Reichenbach.	Kenntnis- nahme		
17.02.2015	VMS	VMS 2	6.2 Weiterentwicklung Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr	Bei einer Einkürzung der Linie 66 (vgl. Anlage 8-1) kann zwar der Beförderungsbedarf in das unmittelbare Stadtgebiet Zwickau auf die VL 1 verwiesen werden. Sofern jedoch Schüler in Einzelfällen das überregionale „Clara-Wieck-Gymnasium“ am Standort Planitz besuchen, wäre aus Zeitgründen (maximale Schulwegezeit 90 Minuten) ggf. freigestellter Schülerverkehr vom ZVMS einzurichten.	Kenntnis- nahme		
17.02.2015	VMS	VMS 3	6.2 Weiterentwicklung Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr	Im Linienbündel 6 ist zu beachten, dass die bedarfsgerechte Bedienung der Oberschule Schönheide weiterhin gewährleistet wird. Außerdem bedarf es auch weiterhin einer Verknüpfung zwischen der Linie 61 und der Linie 370 der Regionalverkehr Erzgebirge GmbH, um die Anbindung von Rothenkirchen an den Schulstandort Schneeberg (BSZ für Ernährung, Sozialwesen und Wirtschaft) mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufrecht zu erhalten.	bereits enthalten		
17.02.2015	VMS	VMS 4	6.3 SPNV-Konzept	Die Verkehrsleistungen zwischen dem Nahverkehrsraum Vogtland und dem Gebiet des Zweckverbandes Verkehrsverbund Mittelsachsen konzentrieren sich insbesondere auf die KBS 510 mit der schnellen SPNV-Linie RE 3 (bis Mitte Juni 2016) bzw. E 3 (ab Mitte Juni 2016) Dresden - Chemnitz - Zwickau - Plauen - Hof, welche ab Juni 2016 Bestandteil des Elektonetzes Mittelsachsen (EMS) wird. Hier bitten wir Sie um Korrektur der Tabelle 60 auf Seite 155: Gemäß dem gemeinsam abgestimmten Betriebsprogramm für das EMS-Vergabeverfahren ist ab Juni 2016 im Bereich des ZVV zwischen Zwickau und Hof eine Bestellung von 34 Zügen täglich vorgesehen, was einem Leistungsvolumen von 884.312 Zug-km p. a. entspricht.	Kenntnisnahme	Tabelle 60 ist mit Einfügen des neuen SPNV-Konzepts zum Vogtlandnetz entfallen.	
17.02.2015	VMS	VMS 5	6.3 SPNV-Konzept	Außerdem weisen wir darauf hin, dass die Leistungen der Linien VL 1 Zwickau Zentrum - Falkenstein - Kraslice und VL 2 Zwickau - Plauen ob. Bf. im Bereich des ZVMS auf der Grundlage der entsprechenden Mittelzuweisungen durch den Freistaat Sachsen an den ZVV in Abweichung vom üblicherweise geltenden Territorialprinzip vom ZVV bestellt und finanziert werden. Dieser Sachverhalt sollte an geeigneter Stelle im Nahverkehrsplan vermerkt werden.	bedingt		Für VL-1 zutreffend, für die VL-2 wurde mit dem neuen SPNV-Konzept bilateral eine Übereinkunft getroffen.

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
17.02.2015	VMS	VMS 6	6.4 Vergabe von SPNV-Leistungen	Zum Punkt 6.4. sieht der Entwurf des NVP vor, unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten die Leistungen auf der Linie VLE 16 Werdau - Plauen - Hof auch nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 fortzuführen und dabei gegenüber dem laufenden Fahrplanjahr einen höheren Leistungsumfang von 16 Zügen montags bis freitags und 15 Züge samstags, sonn- und feiertags bis/ab Werdau anzubieten. Hier möchten wir darauf hinweisen, dass über eine Finanzierung der erweiterten Leistung im Bereich des ZVMS erst nach Vorliegen der Ergebnisse der Revision der Regionalisierungsmittel und des Vergabeverfahrens für das E-Netz Mittelsachsen (EMS) eine Aussage getroffen werden kann.	ja	Auf S. 157 wurden die letzten beiden Absätze entfernt.	
19.02.2015	RVB	RVB 1	Linienbündel II Stadtverkehr Reichenbach	Der bisherige Stadtverkehr Reichenbach, mit seinem Hauptteil als C-Linie gekennzeichnet, wird in einem sternlinienförmigen Netz befahren (fahrplantechnisch und Wirtschaftlich optimiert), zudem zeigen steigende Fahrgastzahlen eine gute Annahme. Erweiterung des Stadtverkehrs bis Netzschkau Bahnhof würde eine völlig neue Aufteilung nach sich ziehen, die mit dem bisherigen Zeit- und Fahrzeugaufwand wirtschaftlich nicht darstellbar sind, da z.B. Netzschkau Markt nicht unbedingt das Bevölkerungszentrum ist. --> Anwendung BÜRGERBUS ähnlich V-80	nein		Der Umsetzung des neuen Stadtverkehrskonzepts Reichenbach/Vogtl. geht eine umfassende Analyse voraus. In diesem Zusammenhang wird auch die Umsetzung eine Göltzschtalverbindung Netzschkau- Mylau - Reichenbach - Lengenfeld - Rodewisch - Auerbach - Ellefeld - Falkenstein geprüft.
19.02.2015	RVB	RVB 2	Linienbündel III	Vorschlag: Die Linie V-81, die ab Netzschkau durch ein Waldgebiet führt, wo keine Besiedlung ist, aufzugeben und eine erweiterte Anbindung an die N-14, die in Kooperation mit dem Greizer Verkehrsgebiet ausgebaut wurde, anzubinden	ja	Linienbündel 3: Die Achse Reichenbach – Mylau – Netzschkau soll gestärkt werden. Es ist zu prüfen, ob die Linienführung der V-81 aufgegeben und die Verbindung nach Greiz über eine verlängerte Stadtverkehrslinie Reichenbach und durch Anbindung an die Linie N-14 erfolgen kann. Darüber könnte in diesem Zusammenhang die Linie V-84 um den Abschnitt Reichenbach – Netzschkau (Ersatz durch verlängerte Stadtverkehrslinie Reichenbach) gekürzt werden. Die Rahmenbedingungen und Voraussetzungen der Maßnahmen müssen unter Einbeziehung der Verkehrsunternehmen geschaffen werden. Entsprechend der Verlängerung einer Stadtverkehrslinie Reichenbach nach Netzschkau werden die Regionalbuslinien V-81 und V-84 um diesen Abschnitt gekürzt.	
19.02.2015	RVB	RVB 3	Linienbündel V	Zielstellung ist, das Göltzschtal (hier werden folgende Orte einbezogen: Netzschkau, Mylau, Reichenbach, Lengenfeld, Rodewisch, Auerbach, Ellefeld, Falkenstein) zu einer durchgängigen Linie auszubauen. Ortsverkehre könnten als Zubringer zu dieser Linie eingebaut werden. Die Anbindung über die sogenannten Dörfer zum Bahnhof Reichenbach als langsame Verbindung und über die Vogtlandbahnen als schnelle Verbindung würde zu einem attraktiven Angebot im nordöstlichen Vogtland führen. Sicher wäre dies auch im Interesse der Bewohner dieses Gebietes. Für die V-83 könnte sich eine neue Relation bis Auerbach ergeben, da sich die Gemeinden Pfaffengrün und Hartmannsgrün sowieso nach Auerbach orientieren.	ja	Linienbündel 3: Eine Anbindung der Linie V-83 in Treuen an die V-63 (LB 8) nach Auerbach - Rodewisch, ggf auch als durchgehende Linie, ist fahrplantechnologisch zu prüfen.	Eine Verbindung der Göltzschtalachse Reichenbach - Lengenfeld - Rodewisch soll über die Linien V-55/V-88 (LB 5) erfolgen.
19.02.2015	RVB	RVB 4	Allgemein	Die Umsetzung der im NVP vorgeschlagenen Maßnahmen sind enorme Eingriffe in die Wirtschaftlichkeit der Betriebe, in das Arbeitszeitmanagement der Betriebe und damit äußerst schwierig umsetzbar.	Kenntnisnahme		Optimierungen durch den ZVV sind möglich. Gemäß Anlage 1 zur Fördersatzung des ZVV wird die Kabotagefreiheit durch die Unternehmen zugesichert. Die konzessionierten Busunternehmen (PbefG) im Vogtlandkreis räumen sich gegenseitig und ohne Einschränkung das Recht ein, Beförderungsleistungen in ihren konzessionierten Bedienegebieten durch die anderen Busunternehmen bzw. deren Subunternehmen, mit dem Ziel der besseren Auslastung der Grundmittel Wagenlaufgestaltung, durchzuführen.

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
19.02.2015	PSB	PSB 1	Punkt 6.1.3 Mindeststandards, Seite 111, 1. Absatz oben	<p>Wenn die dort genannten letzten Abfahrtszeiten eines Betriebstages an der Zentralhaltestelle Tunnel als Ende des zeitlichen Rahmens zu verstehen sind, ist die Formulierung so in Ordnung und kann beibehalten werden.</p> <p>Mit Inbetriebnahme der SPNV/ÖPNV-Verknüpfungsstelle Reichenbacher Straße im Juni 2015 werden sich jedoch die tatsächlich letzten Abfahrten an der Zentralhaltestelle Tunnel wie folgt ändern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Montag – Donnerstag 23:15 Uhr <input type="checkbox"/> Freitag/Samstag 00:45 Uhr <input type="checkbox"/> Sonntag/Feiertag 22:45 Uhr 	ja	Die letzten Abfahrten an der Zentralhaltestelle Tunnel sind an Werktagen montags – donnerstags 23:15 Uhr, freitags und sonnabends 0:45 Uhr und an Sonn- und Feiertagen 22:45 Uhr.	
19.02.2015	PSB	PSB 2	Punkt 6.1.3 Mindeststandards, Seite 114, 5) Pünktlichkeit, letzter Absatz, 2. Satz	Der Satz sollte wie folgt geändert werden: „Ein Ersatzfahrzeug soll im Regionalverkehr nach max. 45 Minuten, bei der Straßenbahn nach max. 15 Minuten und beim Stadtbus nach max. 30 Minuten am Ausfallort sein.“	ja	Ein Ersatzfahrzeug soll im Regionalverkehr nach max. 45 Minuten, bei der Straßenbahn nach max. 15 Minuten und beim Stadtbus nach max. 30 Minuten am Ausfallort sein.	
19.02.2015	PSB	PSB 3	Echtzeitinformation über mobile Endgeräte und in den Fahrzeugen, Meldetexte	<p>Zu den geforderten Mindeststandards Echtzeitinformation über mobile Endgeräte und Echtzeitinformation in den Fahrzeugen (betrifft Passagen auf den Seiten 118, 119 und 120) beziehen wir, ohne hier einen konkreten Formulierungsvorschlag zu unterbreiten, wie folgt Stellung:</p> <p>Die Plauener Straßenbahn GmbH verfügt über ein RBL der Firma TRAPEZE. Die Öffnung des Systems zur Übermittlung von Echtzeitdaten an den ZV ÖPNV Vogtland wie auch an private Nutzer wurde überprüft, ist prinzipiell möglich, wurde aber auf Grund sehr hoher Kosten für Schnittstellen etc. verworfen und kommt für unser Unternehmen daher auch nicht mehr in Betracht.</p> <p>Mit der Einführung des elektronischen Fahrgeldmanagements werden die Fahrzeuge der Plauener Straßenbahn GmbH mit Hybridentwertern ausgestattet, welche u. a. eine GPS-Ortung möglich machen.</p> <p>Eine Verknüpfung der Ist-Fahrplandaten mit dem ZVV-System „VVV e(x)akt“ ist möglich. Soweit diese Verknüpfung die gewünschten Standards zulässt ist eine entsprechende Formulierung berechtigt.</p>	Kenntnisnahme		Die zukünftigen EFM-Fahrzeugkomponenten der PSB werden eine GPS-Ortung gewährleisten können. Das ist jedoch nicht gleich zu setzen mit der Meldung von einem auskunftsrelevanten Fahrplan-Soll-Ist-Vergleich. Es ist zusätzlich noch ein Entwicklungsaufwand notwendig um in vvv e(x)akt Echtzeiten der PSB einzuspeisen und anzuzeigen. Folglich ist auf EFM aufbauend eine Einbindung der Daten in vvv e(x)akt noch zu präzisieren bzw. festzulegen.
19.02.2015	PSB	PSB 4	Tabelle 19, Seite 125	<p>Mit Inbetriebnahme der SPNV/ÖPNV-Verknüpfungsstelle Reichenbacher Straße im Juni 2015 werden sich die Stadtbuslinien wie folgt ändern:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Linie A Wartberg – Am Albertplatz/Stadtpark <input type="checkbox"/> Linie B Ostvorstadt – Tunnel/Unterer Bahnhof <p>Die Linien C und D wird es dann nicht mehr geben. Deren Linienführung geht in den beiden vorgenannten Linien mit auf.</p> <p>Bei den Nachtbuslinien muss es richtig heißen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> N1 Tunnel – Oberer Bahnhof – Plamag <input type="checkbox"/> N3 Tunnel – Reusa – Südvorstadt <input type="checkbox"/> N4 Tunnel – Preißelpöhl – Waldfrieden <p>(Linie N2 ist richtig dargestellt)</p>	ja	unter 6.2.4 ergänzt: Die Maßnahmen basieren auf dem Angebot des Fahrplanzeitraums 2013/2014. Bezeichnung der Nachtbuslinien wurden entsprechend Hinweis geändert.	
19.02.2015	PSB	PSB 5	Stadtbuslinien, 2. Anstrich, Seite 126 und 4. Anstrich Seite 127	<p>Vor dem Hintergrund der Neuordnung der Stadtbuslinien sollte es richtig heißen: „Die Stadtbuslinien bieten an den zentralen Haltestellen Tunnel, Am Albertplatz bzw. Neue Elsterbrücke auf Grund kurzer Wege...“</p> <p>„Die Nachtbuslinien können durch den Fahrzeugpark...“ – Hier ist die Formulierung „zum Großteil“ zu streichen. Die Nachtbuslinien werden ausschließlich durch Busse der Plauener Straßenbahn GmbH bedient.</p>	ja	„Die Stadtbuslinien bieten an den zentralen Haltestellen Tunnel, Am Albertplatz bzw. Neue Elsterbrücke auf Grund kurzer Wege...“ „Die Nachtbuslinien können durch den Fahrzeugpark welcher für die Stadtbuslinien des LB 1 vorgehalten wird, abgedeckt werden.“	

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
19.02.2015	PSB	PSB 6	Abbildung 42	<p>Als Anlage zu diesem Schreiben übermitteln wir Ihnen den Liniennetzplan, wie er ab Juni 2015 Gültigkeit erlangen soll. Eine Linienvorbindung zwischen Tunnel und Südvorstadt ist ausdrücklich nicht vorgesehen, da eine solche Verbindung einen Parallelverkehr zur Straßenbahnlinie 5 darstellen würde, was im Nahverkehrsplan ausdrücklich als nicht erwünscht herausgestellt ist (siehe Seite 126 letzter Anstrich).</p> <p>In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass eine Erschließung der Stadtgebiete Alt-Haselbrunn und Reißig mittels Stadtbus grundsätzlich positiv zu werten ist. Der Parallelverkehr zwischen Preißelpöhl und Albertplatz mit der Straßenbahnlinie 4 sowie auf der Pausaer Straße und Bahnhofstraße mit der Straßenbahnlinie 5 wird durch die Plauener Straßenbahn GmbH aber abgelehnt. Die grafische Darstellung der Linie zwischen den Haltestellen Seumestraße oder Morgenbergstraße und der Endstelle Preißelpöhl kann mit dem textlichen Verweis darauf, dass die genaue Linienführung noch zu untersuchen ist, erfolgen.</p>	ja	Abbildung wurde aktualisiert und wie folgt angepasst: - Verlauf Linien A + E geändert - Linien C + D entfallen	
19.02.2015	PSB	PSB 7	Tabelle 20, Seite 128, Maßnahme 2	Das am Unteren Bahnhof gelegene berufliche Bildungszentrum e. o. Plauen wird ab Juni 2015 ganztätig, also auch in den Ferien, zu festen Fahrplanzeiten durch die Stadtbuslinie B bedient.	ja	Satz "Während der Schulzeiten sind feste Fahrplanfahrten vorzusehen (Schülerfahrten)." entfernt	
19.02.2015	Bad Elster, Stadt	Bad Elster, Stadt 1	Linienbündel 17; Seite 146	<p>Die angedachte Kürzung der Linie V-9 um den Abschnitt Oelsnitz-Adorf-Bad Elster ist nicht akzeptabel.</p> <p>Bei einer derartigen Kürzung der Linie V-9 müssten Busreisende zwischen Plauen und Bad Elster zweimal umsteigen, zudem ist barrierefreier Wechsel zwischen Zug und Bus in Adorf nicht möglich. Der größte Teil der bisherigen Fahrgäste wird diese zusätzlichen Belastungen nicht auf sich nehmen. Nach Anlage 9 „Übersicht Linien mit Gesamteinsteigern“ gehört die Linie V-9 mit über 190.000 Einsteigern 2013 zu den zwei, mit Abstand am stärksten frequentierten Buslinien im Vogtland. Es ist aus wirtschaftlicher Sicht nicht nachvollziehbar, weshalb die zweiterfolgreichste von 93 Linienverbindungen reduziert werden sollte.</p> <p>Umsetzung widerspricht Punkt 4.3. – Bewertung und Schlussfolgerungen für den Nahverkehrsraum Vogtland – auf Seite 89 wird festgehalten, dass bei der Entscheidung zur ÖPNV-Nutzung an erster Stelle die Qualität der Verbindungen (zeit- wie verkehrsbezogen) ausschlaggebend ist.</p>	nein		<p>Mit der Bestandsanalyse ist der Handlungsbedarf zur V-9 identifiziert worden. Vor der konkreten Umsetzung werden weitere vertiefende Prüfungen durchgeführt.</p> <p>Ein Überlagerungsverkehr (SPNV und ÖSPV) durch lange Regionalbuslinien ist nicht mehr finanzierbar. Die Alternative zur Kürzung der V-9 wäre die Einstellung des SPNV im Elstertal.</p> <p>Fahrgäste aus Plauen können ab Plauen ob Bf und Plauen-Mitte mit jeweils einer SPNV-Linie direkt in 30 Minuten Adorf erreichen und dort in den Bus Richtung Bad Elster umsteigen.</p>
20.02.2015	IHK Chemnitz	IHK Chemnitz 1	Bedienstandards	SPNV/ ÖSPV-Schnittstellen liegen zumeist zentrumsfern und sind nur mittels Zubringerleistungen erreichbar. Diese werden immer lückenhafter und die zusätzlichen Übergangszeiten von bis zu 20 Minuten begünstigen eher den MIV.	Kenntnisnahme		Die Einrichtung aufkommensnaher Haltestellen wird durch den ZVV favorisiert. Deren Umsetzung liegt jedoch bei den Kommunen. Ein Optimum wären 10 min Übergangszeit über alle Netzkategorien. Jedoch gilt in der Praxis max. 20 min Übergangszeit. Wenn es umsetzbar ist, werden ohnehin kürzere Übergangszeiten angestrebt. Die Formulierung im NVP stellt lediglich den auf jeden Fall einzuhaltenden Mindeststandard dar.
20.02.2015	IHK Chemnitz	IHK Chemnitz 2	SPNV	Durch Taktaufweitungen in den SVZ des SPNV sollen Mittel für ÖSPV-Angebote für die Fläche geschaffen werden.	nein		Die dem ZVV zur Verfügung stehenden Mittel sind Regionalisierungsmittel. Diese sind überwiegend für den SPNV zu verwenden.
20.02.2015	IHK Chemnitz	IHK Chemnitz 3	Stadtgebiet Plauen	Durchbindung von Regionalbussen im Berufsverkehr bis in Zentrum	nein		Der Regionalbusverkehr fährt aufgrund von Einbahnstraßenregelungen einen Ring um die Plauener Innenstadt. Die zentralen Halte der PSB im Stadtverkehr Plauen Albertplatz und Bf. Mitte werden einbezogen und bieten gute Umsteigemöglichkeiten ins Stadtzentrum.
20.02.2015	IHK Chemnitz	IHK Chemnitz 4	Stadtgebiet Reichenbach	Verlängerung Stadtbus (C od. D) bis Netzschkau und Verkürzung V-81 + V-84 ebenfalls bis Netzschkau, nur wenn sich die Anbindung Reichenbachs an das Regionalsbusnetz nicht verschlechtert	bereits enthalten		bestehender Wortlaut besagt alles Notwendige

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	Ifd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
20.02.2015	IHK Chemnitz	IHK Chemnitz 5	Göltzschtal	Verlängerung V-55 bis Lengenfeld ist zu begrüßen, auch wenn dies einen zusätzlichen Parallelverkehr im Netz darstellt	Kenntnisnahme	Die Linie V-88 ist mit der Linie V-55 (siehe Linienbündel 9 Falkenstein) so zu gestalten, dass die Achse Göltzschtal, Netzschkau – Reichenbach – Lengenfeld – Falkenstein, im Taktverkehr erschlossen wird. Anschlüsse an das Kernnetz sind herzustellen.	
20.02.2015	IHK Chemnitz	IHK Chemnitz 6	Klingenthal	Verkürzung V-38 zugunsten VL-1 nachvollziehbar, Kottenheide muss jedoch weiterhin im SPNV-Ergänzungnetz (Schülerverkehr) oder durch eine alternatives Bedienkonzept angebunden bleiben.	ja	Für Kottenheide ist zu untersuchen, ob zukünftig ersatzweise Rufbus-Fahrten angeboten werden.	Die Anbindung Kottenheide im Schülerverkehr ist Bestandteil des NVP (Schulfahrten sind von der Kürzung ausgenommen).
20.02.2015	IHK Chemnitz	IHK Chemnitz 7	Oelsnitz/Adorf	Verkürzung der V-9 mit guter Auslastung, zur Verringerung Parallelverkehr und Stärkung der VL-3 wird als kritisch angesehen. Daraus resultierende Unterbrechung und Umstieg bedingen Stärkung des MIV und zudem 2-maliges Umsteigen in der Bädertouristik.	Kenntnisnahme		Mit der Bestandsanalyse ist der Handlungsbedarf zur V-9 identifiziert worden. Vor der konkreten Umsetzung werden weitere vertiefende Prüfungen durchgeführt. Fahrgäste aus Plauen können ab Plauen ob Bf und Plauen-Mitte mit jeweils einer SPNV-Linie direkt in 30 Minuten Adorf erreichen und dort in den Bus Richtung Bad Elster umsteigen.
20.02.2015	IHK Chemnitz	IHK Chemnitz 8	Plauen/Hof	Verlagerung ÖSPV auf SPNV plausibel, aber ländl. Raum muss durch geeignete Bedienformen angebunden bleiben. Bsp.: ÖSPV Plauen - Pirk (Globus) bleibt bestehen und könnte über Oelsnitz (Talsperre, Industriegebiet Taltitz) zurück nach Plauen führen.	Kenntnisnahme		Geeignete Bedienformen für den ländlichen Raum werden kontinuierlich geprüft. Beispiele hierfür sind die Bürgerbusvorhaben in verschiedenen Gebieten.
20.02.2015	IHK Chemnitz	IHK Chemnitz 9	Beförderungsströme	Angebote im Schülerverkehr und Tourismus/ Einkaufsverkehr individuell gut entwickelt. Im Berufsverkehr müssen Potentiale ausgeschöpft werden. Bspw. Weiterentwicklung des Jobticket in Abstimmung mit den Unternehmen, etc.	Kenntnisnahme		
20.02.2015	Pausa-Mühltroff, Stadt	Pausa-Mühltroff, Stadt 1	Anlage 8-1	<u>Ablehnung:</u> Streichung der weiterführenden Strecke V-4 Plauen-Mehltheuer- Pausa-Zeulenroda, bezogen auf den Abschnitt Pausa-Zeulenroda, und der damit verbundenen "Weiterbeförderung" per Zug. - HP Pausa keinen direkten Umstieg in ÖSPV - Bf. Zeulenroda außerhalb des Stadtzentrums	ja	Die Linie V-4 kompensiert den zukünftig wegfallenden SPNV-Halt Pausa und wird am SPNV-Knoten Mehltheuer ausgerichtet. Das ÖPNV-Angebot für die Ortsteile entlang der Relation Mehltheuer – Pausa – Zeulenroda Zentrum wird aufrechterhalten.	Der Sachverhalt wurde im Zusammenhang mit dem neuen SPNV-Konzept Vogtlandnetz geändert.
20.02.2015	Oelsnitz/Vogtl., Stadt	Oelsnitz/Vogtl., Stadt 1	Punkt 3.4.5 (ab Seite 72) sowie in Anlage 8	Thematik „Parallelverkehre“: Es wird festgestellt, dass im Nahverkehrsraum Vogtland konkurrierende Parallelverkehre bestehen. Dabei wird versäumt, zu überprüfen, ob es sich tatsächlich um konkurrierende Parallelverkehre handelt, oder um sich ergänzende Verkehre, die jeder für sich ihre eigene Bedeutung und Existenzberechtigung haben. Danach werden Handlungsoptionen zur Leistungsoptimierung aufgezeigt. Diese Optionen widersprechen den eingangs genannten Absichten zutiefst. Kundenfreundlichkeit, wirtschaftliche Busverkehre, Bürgerinteresse, Direktverbindungen und Barrierefreiheit finden dabei keinerlei Berücksichtigung mehr.	bereits enthalten	Generell wurde der Begriff "Parallelverkehre" in "Überlagerungsverkehre" geändert.	Im NVP ist nicht speziell von konkurrierenden Parallelverkehren die Rede, sondern es wurden (sowohl aus finanziellen als auch aus umweltbeeinflussenden Aspekten) lediglich sich überlagernde Verkehrsleistungen untersucht. Dass die ÖSPV-Regionallinien, im Gegensatz zum SPNV, flächenschließende Funktionen aufweisen, steht außer Frage. Falls die Existenzberechtigung der untersuchten Linie aufgrund ihrer markanten Funktion gegeben ist bzw. die angebotenen flächenschließenden Leistungen eine hohe Fahrgast-Inanspruchnahme aufweisen, wurde dies mittels der in der Anlage 8-1 enthaltenen Einsteiger-Tabellen ersichtlich und es wurde von einer Kürzung der entsprechenden Linie abgesehen. Der Aufgabenträger hat das Recht und die Pflicht, die bestehenden und durch ihn genehmigten Leistungen einer stetigen Prüfung zu unterziehen.

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
20.02.2015	Oelsnitz/ Vogtl., Stadt	Oelsnitz/ Vogtl., Stadt 2	Punkt 3.4.6 (Seite 74 und Anlage 9)	<p>ÖSPV-Nachfrage nur für die Busverkehre dargestellt. - direkter Vergleich wird gescheut. - Warum fehlen die Werte (die linienkonkreten Nachfragen (Linienbeförderungsfälle)) für den Eisenbahnverkehr und warum gehen die empfohlenen Leistungsreduzierungen immer zu Lasten der Busverkehre? Sollten die empfohlenen Handlungsoptionen in dieser Form umgesetzt werden, hätte dies schwerwiegende und unumkehrbare Folgen.</p> <p>Verdeutlichung an 3 Beispielen. V-9 (Plauen – Oelsnitz – Adorf – Bad Elster), V-19 (Plauen – Jößnitz – Elsterberg) und V-4 (Plauen – Pausa – Zeulenroda). Anlage 9 ist zu entnehmen, dass diese Linien zu den häufig frequentierten Buslinien im Nahverkehrsraum Vogtland gehören (Platz 2, Platz 6 und Platz 7 von 93). Zunächst ist vom wirtschaftlichen Standpunkt her völlig unklar, welchen Sinn es macht, die ertragreichsten Linien zu reduzieren. Welches Wirtschaftsunternehmen sägt sich den Ast ab, auf dem es sitzt?</p> <p>Dann kommen natürlich die anderen, oben bereits erwähnten Schwerpunkte. Gegenwärtig haben die Bürger nahezu stündlich die Möglichkeit direkt und barrierefrei ihr Ziel zu erreichen. Dieses kundenfreundliche Angebot zu reduzieren hätte teilweise mehrfaches Umsteigen, Reisezeitverlängerung, ausgedehnte Fußwege sowie den Verlust der Barrierefreiheit zur Folge.</p>	teilweise (V-4)	Die Linie V-4 kompensiert den zukünftig wegfallenden SPNV-Halt Pausa und wird am SPNV-Knoten Mehlttheuer ausgerichtet. Das ÖPNV-Angebot für die Ortsteile entlang der Relation Mehlttheuer – Pausa – Zeulenroda Zentrum wird aufrechterhalten.	<p>Die Aussagen zur V-4 wurden auf Grund des neuen SPNV-Konzeptes Vogtlandnetz geändert.</p> <p>SPNV-Belegungswerte sind in Abbildung 27 enthalten. Für den ÖSPV sind solche Darstellungen mangels entsprechender Datengrundlage (vorliegend sind nur Einsteiger je Haltestelle) nicht möglich.</p> <p>Darüber hinaus verweisen auf die Finanzierungsstruktur des ZVV. Die dem ZVV über die ÖPNV/FinVO zur Verfügung gestellten Mittel sind <u>überwiegend</u> für den SPNV zu verwenden.</p>
20.02.2015	BEG	BEG 1	S. 49 ff	Generell bezieht sich der Nahverkehrsplan auf das Jahr 2013/2014. Wir haben nun allerdings schon 2015. Daher müsste bspw. auf S. 49 der Satz „Zwei Regionalexpresslinien von Dresden nach Hof (weiterführend nach Nürnberg alternierend mit bzw. ohne Umstieg in Hof) bieten ebenfalls einen Stundentakt“ geändert werden in „Die Regionalexpresslinie von Dresden nach Hof (weiterführend nach Nürnberg mit Umstieg in Hof) bietet einen Stundentakt“. Auch müssen Abbildungen an die neue Brechung der Züge in Hof angepasst werden (hier bspw. S. 50, Abb. 21). Ebenso sind die Zugzahlen für die Relation Dresden – Hof und die VBG-Verkehre Hof - Plauen veraltet (bspw. S. 55). Hier sollten die Werte für Fahrplan 2015 dokumentiert werden.	ja	gesamter Abschnitt 3.3.1 auf Fahrplan 2014/2015 aktualisiert	
20.02.2015	BEG	BEG 2	S. 67/ S. 107	Verschiedene Grafiken (z.B. Seite 67 und 107) zeigen nur den Vogtlandkreis, blenden aber den unmittelbar anschließenden oberfränkischen Verkehrsraum (wie auch Zwickau und Gera als benachbarte Großstädte) aus. Dadurch kommt die unmittelbare Nachbarschaft von Hof und Plauen mit ihren verkehrlichen Verflechtungen leider nur unzureichend zum Ausdruck. Wir würden hier eine größer geschchnittene Kartengrundlage für angemessen empfinden, in der dann der Vogtlandkreis grafisch hervorgehoben sein könnte.	teilweise	S. 41 (Abb 15)/ S. 67 (Abb 28) / S. 107 (Abb 41) angepasst (oberfränkischer Verkehrsraum wurde ergänzt).	
20.02.2015	BEG	BEG 3	Überregionale Anbindung	Hinsichtlich der SPNV-Anbindung an den Großraum Leipzig, die für den ZVV wie auch die Region Hof eine wichtige Entwicklungsperspektive darstellt und derzeit für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut wird, fehlen leider konkrete Hinweise zum Handlungsbedarf und zur künftig angestrebten Angebotsqualität. Ein Reisezeitvergleich von Plauen zu den benachbarten Metropolen würde hier zur Verdeutlichung helfen. Als fahrplanbasierter Lösungsansatz könnte u.E. neben der vorzugsweisen Verlängerung der Express-Linie München – Regensburg – Hof nach Leipzig auch die Verknüpfung in Werdau oder die Option auf einen bahnstiegleichen Anschluss in Lichtentanne vom RE Hof – Dresden zur S5 nach Halle dargestellt werden.	ja, teilweise bereits enthalten	Neue Aussagen zum SPNV-Konzept Vogtlandnetz (z. B. Verknüpfung VL-2 in Werdau, bahnstiegleicher Übergang in Lichtentanne, jeweils nach Leipzig) eingefügt.	<p>Einer Verlängerung des ALEX steht der ZVV aufgeschlossen gegenüber. Es gibt allerdings noch keine konkreten Planungen, die Eingang in den NVP finden könnten.</p> <p>Der angeregte Reisezeitvergleich (zumindest nach Leipzig) ist in der Bestandsaufnahme enthalten.</p>
20.02.2015	BEG	BEG 4	Finanzierung	Zur EBx-Relation Hof – Gera vermissen wir ein Bekenntnis zur Mitfinanzierung nach dem Territorialprinzip oder zumindest auf Basis der bislang getroffenen Regelungen.	Kenntnisnahme		Für ein solches Bekenntnis ist die Mittelbereitstellung durch den Freistaat Sachsen ungenügend.

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
20.02.2015	BEG	BEG 5	Kap. 6.3 sowie S. 155	Der im Kapitel 6.3. angedeuteten Ausdünnung des VBG-Angebotes zwischen Plauen und Hof und den auf Seite 155 dargestellten reduzierten Zugzahlen für diesen Abschnitt (Zukunftsszenario 2016) widersprechen wir hiermit. Dies betrifft auch unseren bayerischen Haltepunkt Feilitzsch, der dann nur noch zweistündlich bedient werden würde. Im bayerischen SPNV ist ein neuer Haltepunkt Hof Mitte an der Bahnstrecke Hof – Plauen geplant. In diesem Zusammenhang gehen wir von einer Zunahme der Verkehrsnachfrage auf den Regionalbahnen Richtung Plauen bzw. Gera aus. Wir erwarten, dass Hof-Mitte und Feilitzsch zumindest Mo-Fr ganztägig stündlich bedient werden, was grundsätzlich ohne Zugkm-Mehrung im Rahmen des heute bestellten Verkehrsvolumens VBG Hof – Plauen bzw. EBx Hof - Gera möglich ist.	nein	Das SPNV-Konzept wurde überarbeitet.	
20.02.2015	BEG	BEG 6	Elektrifizierung Hof - Nürnberg	Schließlich würden wir es begrüßen, wenn zur Infrastrukturentwicklung das bayerische Ziel einer Fortführung der Elektrifizierung von Hof nach Nürnberg und Regensburg aufgenommen und dabei perspektivisch auf die Wiedereinführung durchgehender Expressverkehre von Dresden nach Nürnberg hingewiesen würde.	ja	Ergänzung: "Die Wiederherstellung einer durchgehenden Verbindung Dresden – Nürnberg ist Ziel des ZVV. Voraussetzung dafür ist die Elektrifizierung südlich von Hof. Der ZVV setzt sich im Rahmen seiner Mitgliedschaft bei der Interessengemeinschaft Elektrifizierung Hof – Nürnberg verstärkt dafür ein."	
20.02.2015	Grünbach, Gemeinde	Grünbach, Gemeinde 1	S. 140	Weg der Auflassung des HP Muldenberg wirkt sich negativ auf touristische Situation aus. Deshalb muss SPNV-Halt Muldenberg, Floßplatz stärker in den Linienverlauf eingebunden werden.	bereits enthalten	zu Linienbündel 11 ist ausgeführt: "Auf Grund der Auflassung des SPNV-Halts Muldenberg wird durch die Linie V-53 der SPNV-Halt Muldenberg, Floßplatz in den Linienvverlauf eingebunden ... Es ist zu prüfen, ob in Muldenberg, Floßplatz ein Wendepplatz eingerichtet werden kann."	Dies ist auch die Auffassung des ZVV und wurde den betroffenen Bürgermeistern bereits in detaillierter Form vorgestellt. Sofern es sich nur um FPL-zeiten handelt, wurden diese bereits zum 2. Berichtigungsblatt 12/2014 angepasst und eingearbeitet. Um weitere Anschlussbeziehungen herzustellen bedarf es einer Wendemöglichkeit in unmittelbarer Nähe des HP. Dies wollten die Gemeinden bereits prüfen und realisieren.
20.02.2015	Grünbach, Gemeinde	Grünbach, Gemeinde 2	S. 60 (HP Muldenberg)	Schaffung der Rahmenbedingung für die Zukunft und die mittelfristige Betriebserlauf des HP Muldenbergs kann nicht allein deren Anrainerkommunen zugeschrieben werden. Alle Beteiligten inkl. ZVV müssen einbezogen werden.			
18.02.2015	POB	POB 1	Punkt 3.4.5 (ab Seite 72) sowie in Anlage 8	Thematik „Parallelverkehre“: Es wird festgestellt, dass im Nahverkehrsraum Vogtland konkurrierende Parallelverkehre bestehen. Dabei wird versäumt, zu überprüfen, ob es sich tatsächlich um konkurrierende Parallelverkehre handelt, oder um sich ergänzende Verkehre, die jeder für sich ihre eigene Bedeutung und Existenzberechtigung haben. Danach werden Handlungsoptionen zur Leistungsoptimierung aufgezeigt. Diese Optionen widersprechen den eingangs genannten Absichten zutiefst. Kundenfreundlichkeit, wirtschaftliche Busverkehre, Bürgerinteresse, Direktverbindungen und Barrierefreiheit finden dabei keinerlei Berücksichtigung mehr.	bereits enthalten		Im NVP ist nicht speziell von konkurrierenden Parallelverkehren die Rede, sondern es wurden (sowohl aus finanziellen als auch aus umweltbeeinflussenden Aspekten) lediglich sich überlagernde Verkehrsleistungen untersucht. Dass die ÖSPV-Regionallinien, im Gegensatz zum SPNV, flächenschließende Funktionen aufweisen, steht außer Frage. Falls die Existenzberechtigung der untersuchten Linie aufgrund ihrer markanten Funktion gegeben ist bzw. die angebotenen flächenschließenden Leistungen eine hohe Fahrgast-Inanspruchnahme aufweisen, wurde dies mittels der in der Anlage 8-1 enthaltenen Einsteiger-Tabellen ersichtlich und es wurde von einer Kürzung der entsprechenden Linie abgesehen. Der Aufgabenträger hat das Recht und die Pflicht, die bestehenden und durch ihn genehmigten Leistungen einer stetigen Prüfung zu unterziehen.

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
18.02.2015	POB	POB 2	Punkt 3.4.6 (Seite 74 und Anlage 9)	<p>ÖSPV-Nachfrage nur für die Busverkehre dargestellt. - direkter Vergleich wird gescheut. - Warum fehlen die Werte (die linienkonkreten Nachfragen (Linienbeförderungsfälle)) für den Eisenbahnverkehr und warum gehen die empfohlenen Leistungsreduzierungen immer zu Lasten der Busverkehre? Sollten die empfohlenen Handlungsoptionen in dieser Form umgesetzt werden, hätte dies schwerwiegende und unumkehrbare Folgen. Verdeutlichung an 3 Beispielen. V-9 (Plauen – Oelsnitz – Adorf – Bad Elster), V-19 (Plauen – Jölsnitz – Elsterberg) und V-4 (Plauen – Pausa – Zeulenroda). Anlage 9 ist zu entnehmen, dass diese Linien zu den häufig frequentierten Buslinien im Nahverkehrsraum Vogtland gehören (Platz 2, Platz 6 und Platz 7 von 93). Zunächst ist vom wirtschaftlichen Standpunkt her völlig unklar, welchen Sinn es macht, die ertragreichsten Linien zu reduzieren. Welches Wirtschaftsunternehmen sägt sich den Ast ab, auf dem es sitzt? Dann kommen natürlich die anderen, oben bereits erwähnten Schwerpunkte. Gegenwärtig haben die Bürger nahezu stündlich die Möglichkeit direkt und barrierefrei ihr Ziel zu erreichen. Dieses kundenfreundliche Angebot zu reduzieren, hätte teilweise mehrfaches Umsteigen, Reisezeitverlängerung, ausgedehnte Fußwege sowie den Verlust der Barrierefreiheit zur Folge.</p>	teilweise (V-4)	Die Linie V-4 kompensiert den zukünftig wegfallenden SPNV-Halt Pausa und wird am SPNV-Knoten Mehltheuer ausgerichtet. Das ÖPNV-Angebot für die Ortsteile entlang der Relation Mehltheuer – Pausa – Zeulenroda Zentrum wird aufrechterhalten.	Die Aussagen zur V-4 wurden auf Grund des neuen SPNV-Konzeptes Vogtlandnetz geändert. SPNV-Belegungswerte sind in Abbildung 27 enthalten. Für den ÖSPV sind solche Darstellungen mangels entsprechender Datengrundlage (vorliegend sind nur Einsteiger je Haltestelle) nicht möglich. Darüber hinaus verweisen auf die Finanzierungsstruktur des ZVV. Die dem ZVV über die ÖPNVFinVO zur Verfügung gestellten Mittel sind <u>überwiegend</u> für den SPNV zu verwenden.
20.02.2015	POB	POB 3	Fahrzeugförderung a) (Seite 12 und Seite 161)	<p>(Die Verkehrsunternehmen sind angehalten die Fahrzeugförderung durch den Freistaat Sachsen möglichst umfanglich zu nutzen.) Diese Empfehlung hat sich in der Vergangenheit leider nicht ausgezahlt. Die Zuschusszahlungen gemäß Fördersatzung (Fösa) berücksichtigen bisher nicht die Qualität der Fahrzeuge. Folglich schaden sich Verkehrsunternehmen, die in neue Fahrzeuge investieren, auf Dauer selbst. Die Aufforderung zur Nutzung der Fahrzeugförderung muss einhergehen mit einem dauerhaften Anreiz über die Fösa. Der Fuhrpark im Vogtland könnte so schnellstmöglich verjüngt werden.</p>	ja	Mindeststandards Punkt 6.c): "Zur Zielerreichung werden für die Bezuschussung geeignete Modelle entwickelt, um die Modernisierung des Fuhrparks zu unterstützen."	Diese Aussage (VU schaden sich auf Dauer selbst) kann durch den ZVV nicht nachvollzogen werden. Moderne Fahrzeuge senken die Instandhaltungskosten. Wer mehr Förderung in Anspruch nimmt, hat auch modernere Fahrzeuge zur Verfügung. Gerade an der Qualität der Leistungen des POB und seiner Bilanz ist ablesbar, dass die durch POB getroffenen Aussage unzutreffend ist.
20.02.2015	POB	POB 4	Fahrzeugförderung b) (Seite 91)	<p>(Der ZVV muss dazu auch die Mindestanforderungen an Fahrzeuge erhöhen.) Bitte weisen Sie darauf hin, dass dies auch Auswirkungen auf den Tarif haben wird (Tarif Seite 90 - Dem umfangreichen ÖPNV Angebot steht momentan ein relativ günstiger Preis gegenüber.)</p>	nein		Die Auswirkungen auf den Tarif werden im Einzelfall gemeinsam geprüft. Auf Grund der Anwendung des Verbundtarifs durch POB ist das Unternehmen dabei stets einbezogen.
20.02.2015	POB	POB 5	Fahrzeugförderung c) (Seite 24) im Zusammenhang mit landkreiseigenem Unternehmen (Seite 91)	<p>(Weitere gegenwärtige Nebenbestimmungen könnten allerdings eine Förderung verhindern.) (Zukünftig sollte auch in Betracht gezogen werden, einzelne Leistungen im ÖSPV an ein landkreiseigenes Unternehmen zu vergeben.) Es wäre zweckmäßig, wenn Sie deutlich auf die Gefahren hinweisen, die im Zusammenhang zwischen einem landkreiseigenem Unternehmen und der Fahrzeugförderung bestehen. Die „gegenwärtigen Nebenbestimmungen“ würden Förderungen auf Jahre verhindern. Durch die Übernahme des damaligen Oelsnitzer Verkehrsbetriebes haben wir das alles schon hinter uns, es war eine kostspielige und schmerzhaft Erfahrung.</p>	nein		Der ZVV sieht nach aktuellem Stand keine Notwendigkeit darin dies im Nahverkehrsplan zu beschreiben
20.02.2015	POB	POB 6	Grenzüberschreitender ÖPNV (Seite 12)	<p>(Die langjährigen positiven Erfahrungen aus dem grenzüberschreitenden Nahverkehrskooperationsverbund EgroNet sollen auch in der Zukunft genutzt werden, um den grenzüberschreitenden ÖPNV als ein herausragendes Merkmal des Nahverkehrsraums zu pflegen und auszubauen.) Diese Absicht steht im Widerspruch zu den „Handlungsoptionen zur Leistungsoptimierung“, die eine Reduzierung des Busverkehrs nach Bayern und Thüringen vorsehen.</p>	nein		Das Fortbestehen des EgroNet steht nicht in Frage. Bei Leistungsoptimierungen werden stets Relationen untersucht, nicht einzelne Linien. Bei Angebotsanpassungen wird vorab stets das Einvernehmen aller Beteiligten hergestellt.

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
20.02.2015	POB	POB 7	SPNV-Angebote weiter auf Busangebot umstellen (Seite 52)	(Auf Grund der Vorgaben der ÖPNVFinVO war der ZVV zur Sicherung der Daseinsvorsorge gezwungen, SPNV-Angebote auf Busangebote umzustellen.) Warum wird diese logische Konsequenz nicht weiter verfolgt und dem wirtschaftlich günstigeren Busverkehr der Vorzug gegeben?	nein		Aus den dem ZVV zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln ist insbesondere SPNV zu finanzieren.
20.02.2015	POB	POB 8	Zusammenlegung von Linien (Seite 89 und Anlage_8-1 Seite 14)	(Mit dem Angebotsumfang geht eine Vielzahl an Linien einher. Diese sollten möglichst zusammengelegt und weiter im Sinne von Transparenz und Wirtschaftlichkeit verbessert werden.) (Die Linien V-41 und V-44 werden zu einem gemeinsamen Fahrplan zusammengelegt. Alle Fahrten der V-41 lassen sich komplett in den Fahrplan der V-44 integrieren...) Leider haben wir uns zu dieser Thematik vorher nicht abstimmen können. Mittlerweile wittert die Fa. Bachstein schon Morgenluft. Linie V-44 ist eine Gemeinschaftskonzession zwischen Fa. Bachstein und dem POB. Es existiert ein separater Einnahmeverteilungsvvertrag. Würde man Linie V-41 integrieren, hätte Fa. Bachstein sofort Anspruch auf diese Einnahmen (bitte behandeln Sie meine Informationen vertraulich und streichen Sie die Linie V-44 aus Ihrer Liste wieder).	Kenntnisnahme		Die Maßnahmen wurden bereits in Gesprächen mit den Akteuren erläutert. Die Maßnahmen werden durchgeführt.
20.02.2015	POB	POB 9	Corporate Design (Seite 115)	Zur positiven Imagebildung des ÖPNV sind bei der äußeren Fahrzeuggestaltung durch den Verkehrsverbund Vogtland vorgegebene einheitliche wieder erkennbare Merkmale durchgängig einzusetzen.) Bitte weisen Sie darauf hin, dass den Verkehrsunternehmen dadurch Verluste bei Werbeeinnahmen entstehen. Im POB sind dies etwa 3 Cent / km. Wer soll den Verlust ausgleichen?	nein	Zur positiven Imagebildung des ÖPNV sind bei der äußeren Fahrzeuggestaltung durch den Verkehrsverbund Vogtland vorgegebene einheitliche wieder erkennbare Merkmale im Corporate Design einzusetzen. Diese Maßnahme erfolgt freiwillig durch die Unternehmen	Verluste aus entgangenen Werbeeinnahmen werden nicht Gegenstand des Nahverkehrsplans.
20.02.2015	POB	POB 10	Fahrzeualter (Seite 116)	(Das Fahrzeualter von Kraftfahrzeugen darf 16 Jahre nicht übersteigen. Das durchschnittliche Alter der eingesetzten Kraftfahrzeuge eines Unternehmens soll während der Laufzeit der Liniengenehmigungen höchstens bei 10 Jahren liegen.) Diese Forderung wäre im Einzelfall nicht so einfach zu erfüllen. Ein moderner Fuhrpark ist nur mit entsprechender Unterstützung (Fahrzeugförderung, Zuschüsse / Fösa) und/oder durch Tarifierhöhung möglich. Wie oben schon angedeutet ist es eine Verkettung von mehreren Faktoren, die durch die VU allein nicht beeinflusst werden können.	teilweise	Bis zum Ende der Laufzeit der dritten Fortschreibung des NVP sind Fahrzeuge, die älter als 16 Jahre sind, durch neuere zu ersetzen. Das durchschnittliche Alter der eingesetzten Kraftfahrzeuge eines Unternehmens soll am Ende der NVP-Laufzeit bei höchstens 12 Jahren liegen. Zur Zielerreichung werden für die Bezuschussung geeignete Modelle entwickelt, um die Kosten der Anschaffung neuerer Fahrzeuge zu kompensieren.	
20.02.2015	POB	POB 11	Vorschläge zur Weiterentwicklung Stadtverkehr (Seiten 126 und 146)	(Zur Verbesserung der Umsteigebeziehung mit der Straßenbahn ist die Linienführung der V-21 so anzupassen, dass sie stadteinwärts die Haltestelle Hofer Straße bedient.) Bitte streichen Sie diese Passage. Das Vorhaben sollte mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2014 verwirklicht werden. Aufgrund mehrerer verkehrsrechtlicher Probleme / Bedenken wurde dann Abstand genommen.	ja	Passage entfernt	

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben															
20.02.2015	POB	POB 12	Optimierung V-21 (Seite 146)	<p>(Die Einsteigerzahlen auf der V-21 zeigen, dass der überwiegende Anteil der selbstzahlenden Fahrgäste hauptsächlich die Quell-Ziel-Beziehung Plauen – Hof nutzt und damit auf die VL 5 verlagert werden kann.) Hat sich schon mal jemand gefragt, warum die Leute auf dieser Relation lieber mit dem Bus fahren? Bitte weisen Sie darauf hin, dass der Bus nicht nur für den Aufgabenträger das wirtschaftlichste Verkehrsmittel im Vergleich zur Bahn ist, sondern auch für den Fahrgast. Der preisbewusste Fahrgast, und dass sind in Ostdeutschland die Mehrheit, in Sachsen leben über 20 % unterhalb der Armutsgrenze (Quelle: Freie Presse vom 20.02.2015) fährt von Plauen nach Hof und zurück mit dem Bus. Preisvergleich Plauen - Hof:</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>Bus</td> <td>Bahn</td> </tr> <tr> <td>Einzelfahrt</td> <td>6,20 €</td> <td>10,00 €</td> </tr> <tr> <td>Einzelfahrt VCM</td> <td>5,00 €</td> <td>entfällt</td> </tr> <tr> <td>Wochenkarte Erw.</td> <td>40,00 €</td> <td>60,70 €</td> </tr> <tr> <td>Monatskarte Erw.</td> <td>138,00 €</td> <td>197,90 €</td> </tr> </table> <p>Es ist doch ein Unterschied, ob der Fahrgast für Hin- und Rückfahrt 10,00 € oder 20,00 € bezahlen muss. Hieran erkennt man übrigens ganz deutlich, dass man den Fahrgast nicht zwingen kann, ein bestimmtes Verkehrsmittel zu nutzen. Fahrgäste sind auch Bürger, Bürger in einem freien Land, sie haben die freie Wahl, nutzen oder nicht nutzen. So wird es auch bei den geplanten Kürzungen auf den anderen Linien sein. Man kann den Fahrgast nicht zwingen von Plauen nach Bad Elster 2-mal umzusteigen. Er wird die Möglichkeit nutzen oder nicht. Das Ziel der Daseinsvorsorge wäre zwar erfüllt – bürgerfreundlich / fahrgastfreundlich wäre es auf keinen Fall.</p>		Bus	Bahn	Einzelfahrt	6,20 €	10,00 €	Einzelfahrt VCM	5,00 €	entfällt	Wochenkarte Erw.	40,00 €	60,70 €	Monatskarte Erw.	138,00 €	197,90 €	Kenntnisnahme		POB wendet auf der gesamten Strecke (über die Verbundgrenze hinaus) den Verbundtarif an. Dies funktioniert nur durch den hohen Zuschuss des ZVV, vom bayerischen Aufgabenträger werden keine nennenswerten Zuschüsse gezahlt. Für den nicht bezuschussten Streckenabschnitt wäre ein höherer Tarif anzuwenden. Der Preisunterschied Bus - Bahn würde sich damit relativieren.
	Bus	Bahn																				
Einzelfahrt	6,20 €	10,00 €																				
Einzelfahrt VCM	5,00 €	entfällt																				
Wochenkarte Erw.	40,00 €	60,70 €																				
Monatskarte Erw.	138,00 €	197,90 €																				
20.02.2015	POB	POB 13	Optimierung V-19 (Seite 149)	<p>Erschließung des Plauener Stadtteils Haselbrunn durch die V-19 bei gleichzeitiger Kürzung auf die Relation Plauen – Reifsig (ausgenommen Schulfahrten) Der überwiegende Anteil der Fahrgäste ist auf der Relation Plauen – Jößnitz unterwegs. Warum? Weil es sich um freie Bürger handelt (siehe oben) und sie eindeutige Vorteile durch die Nutzung der Busse haben. Hier sind nicht der Preis oder/und das Umsteigen maßgeblich sondern die Entfernung zur Haltestelle. Der Bus hält in Jößnitz bis zu 4-mal, der Zug bekanntlich nur 1-mal. Vom Bahnhof bis zum Ortsrand (Richtung Steinsdorf – dort leben viele Bürger) sind es 1,5 km und man läuft etwa 20 Minuten (Quelle: Google Maps). Der junge, dynamische Mensch hat damit kein Problem, nicht aber unsere Fahrgäste (außer Schüler). Sie sind nicht jung, nicht dynamisch und häufig mobilitätsbehindert – deshalb fahren sie Bus. Der junge Mensch ist zwar dynamisch, meist aber bequem, und fährt auch Bus. Welchen Nutzen hätte er, mit dem Zug zu fahren?</p>	nein (nicht so, wie von POB dargestellt)	Das Linienbündel 1 - Stadtverkehr Plauen - wurde angepasst: "Die Einführung einer neuen Stadtbustlinie zur Erschließung der Stadtteile Haselbrunn und Reifsig ist vorgesehen. In dieser Linie werden Leistungen der Linie V-19 aufgehoben (siehe Linienbündel 21 Plauen Nord). Überlagerungsverkehre mit der Straßenbahn sind zu vermeiden. Die neue Linie soll möglichst Zubringerfunktion zur Straßenbahn haben. Eine Einbindung des Gewerbegebiets Reifsig, des Einkaufszentrums an der Morgenbergstraße sowie der Haltestellen Seumestraße und Martin-Luther-Straße ist vorzusehen"	Die Umsetzung erfolgt erst nach genauer Prüfung auch bezüglich der Schülerbeförderung. Die Leistungen der V-19 bleiben dem Linienbündel 21 zugeordnet.															
20.02.2015	POB	POB 14	Potenzielle Rufbusangebote (Anlage 11)	<p>Ihre Liste der potenziellen Rufbusangebote ist sehr speziell und genau das ist gefährlich. Einzelne Fahrten herauszupicken, ohne die dazugehörige Rückfahrt zu prüfen, kann leicht das Gegenteil bewirken – Kostensteigerung. Beispiel Linie V-4 Kurs 1. Ohne dies überhaupt zu prüfen, würde ich Ihnen unterschreiben, dass die Fahrt von sehr wenigen Fahrgästen genutzt wird. Kurs 1 gehört aber zu Kurs 8, der entsprechenden Rückfahrt. Diese Fahrt ist zwingend erforderlich (Auswertung elgeba nachfolgend – der 04.11.2014 ist nicht plausibel und muss vernachlässigt werden). Kurs 1 muss auf jeden Fall fahren, egal ob ein Rufbus fährt oder nicht. Es gibt sicher Potential für Rufbusse, hierzu ist aber eine intensive Betrachtung der Wagenläufe erforderlich und nicht nur der einzelnen Fahrt. Die Liste (Anlage 11) würde ich deshalb in dieser Form nicht veröffentlichen. [zusätzlich Tabelle mit Zählzahlen angefügt]</p>	nein		In der Liste sind Fahrten niedriger Nachfrage und damit Rufbuspotential aufgeführt; im Text wird zudem darauf verwiesen, dass im Vorfeld noch genauere Prüfungen notwendig sind															

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
23.02.2015	Plauen, Stadt	Plauen, Stadt 1	Linienbündel Stadt Plauen	Bezeichnung Nachtbuslinien: N1 Tunnel - Oberer Bahnhof - Plamag N2 Tunnel - Neundorf N3 Tunnel - Reusa - Südvorstadt N4 Tunnel - Waldfrieden - Preiselpöhl	ja		
23.02.2015	Plauen, Stadt	Plauen, Stadt 2	Kap. 6.2.4 ; Abb. 42; Tab. 20	Die vorgesehene Verlängerung der Buslinie C in die Süd-/Ostvorstadt steht in Widerspruch zur Erschließung der Südvorstadt mit der Straßenbahnlinie 5 und der Ostvorstadt mit dem Stadtbus B. --> An der bisherigen Erschließung durch die Straßenbahnlinie 5 und den Stadtbus B soll festgehalten werden.	ja	Verweis "zu prüfende Linienführung" wurde in Grafik aufgenommen.	
23.02.2015	Plauen, Stadt	Plauen, Stadt 3	Kap. 3.6.2	Während es im NVR das beschriebene Tagesticket Kleingruppe gibt, fehlt im Stadtverkehr ein Familienticket. Fahrten mit Kindern >6 Jahre werden ausschließlich mit MIV realisiert. Es wird angeregt, das Sortiment um eine Familienkarte zu ergänzen. Um den innerstädt ÖPNV-Anteil im Modal-Split zu erhöhen, beabsichtigt die Stadt Plauen die Einführung eines Kombitickets. Damit soll die Nutzung von StrBa und Stadtbus mit einem Parkschein als Fahrschein ermöglicht werden. Eine Verwaltungsvorlage ist eingebracht, der Beschluss steht noch aus.	nein		Der Hinweis wird nicht in den NVP aufgenommen. Tarifanpassungen werden als "operative Lösung" angestrebt. Der ZVV sieht hierzu weiteren Abstimmungsbedarf.
23.02.2015	Plauen, Stadt	Plauen, Stadt 4	Barrierefreiheit	Weiterer Ausbau von HST wird nur bei hoher Förderquote möglich sein.	Kenntnisnahme		
23.02.2015	Reichenbach/Vogtl., Stadt	Reichenbach/Vogtl., Stadt 1	Linienbündel Reichenbach	Bezüglich der Anbindung unseres Ortsteiles Brunn erheben wir aufgrund der Konzeption Einwände: Brunn wird durch das Linienbündel Schülerbeförderung angefahren und diese Linien werden lt. Konzeption im Sinne einer wirtschaftlichen Durchführung der Schülerbeförderung weiterentwickelt. Dies bedeutet: es könnte zukünftig aufgrund geringer Nachfrage nur noch eine anmeldepflichtige Bedienform für Brunn angeboten werden.	Kenntnisnahme		
23.02.2015	Reichenbach/Vogtl., Stadt	Reichenbach/Vogtl., Stadt 2	Fahrgastinformationssystem	Nach wie vor ist die Situation an der Reichenbacher ÖPNV/SPNV-Verknüpfungsstelle bezüglich der Verantwortlichkeit/Zuständigkeit für das elektronische Fahrgastinformationssystem aus Sicht der Stadt Reichenbach unbefriedigend. Leider macht die Fortschreibung des NVP keine Aussagen dazu, dass normalerweise die Aufgabe zur Errichtung, Unterhaltung, Wartung solcher Anlagen dem Verkehrsverbund obliegt und diese auch in Reichenbach an ihn übertragen werden müsste.	nein		Übertragung der Aufgabe an ZVV ist nicht vorgesehen
23.02.2015	ZV ÖPNV Saale-Orla	ZV ÖPNV Saale-Orla LRA		keine weiteren Anmerkungen zum Nahverkehrsplan ZVV	Kenntnisnahme		
23.02.2015	LRA Vogtlandkreis Behindertenbeauftragte	Vogtlandkreis Behindertenbeauftragte (Fr. Ring)		zur Kenntnisnahme und Bewertung, jedoch keine Maßnahmenvorschläge	Kenntnisnahme		
23.02.2015	LK Greiz	LK Greiz 1	Statistische Daten	Die statistischen Daten im Plan und den Anlagen sollten auf dem aktuellsten Stand gebracht werden. Daten aus 2012 erscheinen veraltet.	nein		Zum Zeitpunkt der Erarbeitung waren die verwendeten Daten aktuell. Aus einer Aktualisierung würden sich keine anderen Aussagen ergeben.
23.02.2015	LK Greiz	LK Greiz 2	Pkt. 3.2.7	Es muss der Fusion des TVV mit dem TVT Rechnung getragen werden. Die stärkere Verknüpfung von ÖPNV und Tourismus als vorrangiges Ziel konzentriert sich bisher nur auf den Raum des Vogtlandkreises. Die stärkere Berücksichtigung des neuen Verbandsgebietes und die Nutzung der sich daraus ergebenden Synergien aus dem Tourismusangebot des LK Greiz sollten sich in diesem Abschnitt widerspiegeln.	ja	... ab dem 01.01.2015 gemeinsam unter einer Dachmarke Tourismusregion Vogtland fusioniert.	Die Zusammenarbeit im Tourismusverband wird sich auch auf die Koordinierung des ÖPNV auswirken. Im NVP ist bereits ausgeführt: "Der Verkehrsverbund Vogtland und der Tourismusverband Vogtland stehen in enger Kooperation. Aufgrund der besonderen Bedeutung des Tourismus im NVR Vogtland ist die Verknüpfung von ÖPNV und Tourismus ein vorrangiges Ziel des ZVV."

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
23.02.2015	LK Greiz	LK Greiz 3	Pkt 3.4.5 Analyse der Parallelverkehre	Einstufung von 2e) und 2f) kann nicht nachvollzogen werden: 2e) Die Buslinie V-4 übernimmt u. E. gegenüber der Bahnlinie andere Erschließungsfunktionen. Außerdem hat die Linie V-4 in Zeulenroda keinen gemeinsamen Anfangs- und Endpunkt mit der Bahnlinie EBx13. Die Buslinie beginnt/ endet in Zeulenroda ob. Bahnhof. Die Bahnlinie bedient die Hst. Zeulenroda unt. Bahnhof, die Entfernung zwischen diesen beiden Endpunkten beträgt rund 2km. Die Zubringerfunktion vom unt. Bahnhof in das Stadtzentrum übernimmt ein Rufbus. Dies sollte auch in der Abb. 33 zum Ausdruck kommen. Bei einem Pendleraufkommen mit Stand 30.06.2013 von 318 EP und 435 AP zwischen Stadt Zeulenroda-Triebes und den Städten Pausa-Mühltröf und Plauen sollte dieses Potenzial stärker zur Verbesserung der Auslastung des SPNV auf der Linie V-4 betrachtet werden. In Anlage 8-2, Tabelle 12, fehlt die Fahrzeit 18:35 Uhr.	ja	Die Linie V-4 kompensiert den zukünftig wegfallenden SPNV-Halt Pausa und wird am SPNV-Knoten Mehlttheuer ausgerichtet. Das ÖPNV-Angebot für die Ortsteile entlang der Relation Mehlttheuer – Pausa – Zeulenroda Zentrum wird aufrechterhalten. In Anlage 8.1 Punkt 2e) ebenfalls angepasst. Fahrzeit 18:35 ergänzt; generell wird nicht mehr von "Parallel-", sondern von Überlagerungsverkehr gesprochen	Aussagen zur V-4 wurden im Zusammenhang mit neuem SPNV-Konzept Vogtlandnetz (Entfall Halt Pausa, Ausrichtung auf Knoten Mehlttheuer) geändert.
23.02.2015	LK Greiz	LK Greiz 4	Pkt 3.4.5 Analyse der Parallelverkehre	2f) Plauen - Elsterberg Die geplante Neuausrichtung der Linie V-19 kommt der Abkopplung der Stadt Elsterberg von der Bus-Anbindung gleich. Zwar gehört die Stadt Elsterberg zum Vogtlandkreis, jedoch stellt die Linie V-19 in Verbindung mit der Stadtlinie 1 PRG Schönfeld - Elsterberg die Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Greiz und dem Oberzentrum Plauen dar. Außerdem entfällt damit die Bedienung der Thüringer Ortsteile Schönbach und Cossengrün. Auch in diesem Fall liegen aber die Endpunkte der Linien in Plauen weit auseinander. Mindeste Voraussetzung sollte deshalb die Fertigstellung des Bahnhofpunktes Plauen-Mitte sein.	nein		Mit Inbetriebnahme Plauen Mitte wird SPNV-Anbindung von Elsterberg erheblich verbessert. Schönbach und Cossengrün sind Thüringer Ortsteile, Busanbindung wäre durch Thüringen zu finanzieren.
23.02.2015	LK Greiz	LK Greiz 5	Punkt 6.2.4 Weiterentwicklung LB S. 131	Linienbündel 3 - Region Reichenbach Hier wird u.a. die Einkürzung der Linie V-81 auf den Linienteil Netzschkau-Greiz vorgesehen. Die V-81 wird von einer Anzahl an Berufsschülern genutzt, die die BS in Greiz besuchen, deshalb sollte dann die Verknüpfung zur Stadtverkehrslinie nach Reichenbach gewährleistet sein.	bereits enthalten		
23.02.2015	PRG	PRG 1	S. 131	Einkürzung der V-81 und V-84 bei gleichzeitiger Erweiterung der Stadtlinie in Reichenbach Auf den Relationen ist zu beachten, dass Berufsschüler weiterhin die Möglichkeit haben die BS in Greiz zu besuchen. Dies kann über die Linie 14/ A erfolgen, mit entsprechender Anpassung der Fahrzeiten, aber auch über die V-84 mit Übergang auf die Linie 1 der PRG.	bereits enthalten		
23.02.2015	PRG	PRG 2	S. 148; Tab. 53	Hier ist u. a. die V-4 Plauen-Pausa- Zeulenroda aufgeführt. Dabei ist Zeulenroda in Klammern gesetzt. Wir gehen davon aus, dass damit nur der länderüberschreitende Charakter herausgestellt werden sollte und über die geplante Umstellung einer Fahrten auf den Rufbus keine weiteren Einschnitte geplant sind. Erklärtes Ziel im NVP des LK Greiz ist die bessere Anbindung des unt. Bf. Zeulenroda an den Linienbusverkehr. In diesem Kontext könnten wir uns die Verlängerung der V-4 bis dorthin vorstellen.	ja	Die Linie V-4 kompensiert den zukünftig wegfallenden SPNV-Halt Pausa und wird am SPNV-Knoten Mehlttheuer ausgerichtet. Das ÖPNV-Angebot für die Ortsteile entlang der Relation Mehlttheuer – Pausa – Zeulenroda Zentrum wird aufrechterhalten.	Aussagen zur V-4 wurden im Zusammenhang mit neuem SPNV-Konzept Vogtlandnetz geändert. Die Anbindung von Zeulenroda unt Bf wird geprüft.
23.02.2015	PRG	PRG 3	S. 73; Tab. 12	Eine Verschärfung des von Ihnen genannten Parallelverkehrs der o.g. Buslinie mit dem Bahnverkehr der EBx13 sehen wir nicht, da die Buslinie hier eine viel weitreichendere Erschließungsfunktion in der Fläche hat.	ja		
24.02.2015	LD Chemnitz	LDS Chemnitz 1		keine inhaltlichen Anmerkungen/ Änderungen zum NVP ZVV	Kenntnisnahme		

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
24.02.2015	LRA Vogtlandkreis	LRA Vogtlandkreis 1	Raumstruktur/ Netzkonzept	Unterschiedl. Daten: Daten der Netzstruktur auf Stand prüfen EW-dichte: Netzkonzept: 33-667 EW/km ² NVP 82-450 EW/km ² Bev-rückgang: Netzkonzept: -15,2% NVP: - 13,2 %	nein		Der Datenstand des NVP ist 31.12.2013. Natürlich könnte es sein, dass die Daten NVP und Netzkonzept eine unterschiedliche zeitl. Bezugsfläche haben. Dies würde die differierenden Angaben zum Bevölkerungsrückgang erklären. Daten zur EW-Dichte: Die Daten des NVP stellen Mittelwerte für die jeweilige Raumstrukturkategorie bzw. zentralörtliche Gliederung dar. Die Daten des vom LRA angeführten Netzkonzepts beziehen sich hingegen konkret auf einzelne Gemeinden. Insofern haben die Daten der beiden Dokumente voneinander abweichende Bezüge und sind nur bedingt vergleichbar.
24.02.2015	LRA Vogtlandkreis	LRA Vogtlandkreis 2	Regionalplan	Regionalplanbeschluss, nicht 2015 --> Ende 2016/2017	ja	Ende 2016/ Anfang 2017	Die Änderung des Termins für den Beschluss der Regionalplans wurde vorgenommen.
24.02.2015	LRA Vogtlandkreis	LRA Vogtlandkreis 3	Erweiterung Pkt: Alternative Antriebe	Nutzung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsmethoden: - Anschaffung Busse mit Hybrid- bzw. Elektroantrieb - Einbeziehung von Elektromobilität für Kleinbusse bei Stadtlinien, insbesondere Bad Elster - Einführung von Elektrozügen auf Strecke V 2 (Plauen — Zwickau)	nein		Die Nutzung alternativer Antriebstechnologien steht immer in Abhängigkeit von den finanziellen Möglichkeiten. Elektrozüge auf VL-2 sind wegen des neuen Fahrplankonzepts nicht möglich.
24.02.2015	LRA Vogtlandkreis	LRA Vogtlandkreis 4	Erweiterung Pkt: Alternative Bedienformen	„es sind flexible und kundenfreundliche Angebotsumstellungen inklusive alternative Bedienformen zu schaffen“: - Kombination von Carsharing und Öffentlichen Verkehr für die Erreichbarkeit von wenig frequentierter Ortschaften - Untersuchung bzw. Einbeziehung von Gewerbegebieten zur Nutzung von ÖPNV oder/und Carsharing zur Senkung des Individualverkehrs - Starke Einbeziehung von Bürgerbussen zur Senkung des Individualverkehrs - Carsharing gemeinsam mit Wohnungsbaugesellschaften oder stark frequentierten Parkhäusern auch mit Fokus - Elektromobilität in Zusammenarbeit mit den vogtländischen Stadtwerken entwickeln und aufbauen - Abstellanlagen an Verkehrsknotenpunkten für Fahrräder und E-Bikes zur Weiternutzung des ÖPNV - Aufnahme von Carsharingangeboten und E-Bike- Stationen in die Routenplanung VVV	bereits enthalten		berücksichtigt unter "Weiterentwicklung zum Mobilitätsverbund", Voraussetzung für die Umsetzung ist immer eine auskömmliche Finanzierung
24.02.2015	LRA Vogtlandkreis	LRA Vogtlandkreis 5	Erweiterung Pkt: Allg. Maßnahmen	*- Einrichtung einer vogtländischen Mitfahrzentrale für Fahrtkoordinierung des *- Individualverkehrs mit Fokus auf regionale Gewerbegebiete *- Überarbeitung des Tarifsystems als Anreiz zur kombinierten Nutzung von privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln zur Senkung der Emissionen in den Städten (z.B. Göltzschticket als Einheitspreis für die Nutzung Auerbach/Rodewisch/Falkenstein) *- Beeinflussung von Lichtsignalanlagen zur Sicherung des Vorranges des ÖPNV	bereits enthalten		berücksichtigt unter "Weiterentwicklung zum Mobilitätsverbund", Voraussetzung für die Umsetzung ist immer eine auskömmliche Finanzierung

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
24.02.2015	LRA Vogtlandkreis	LRA Vogtlandkreis 6	Beachtung: Linienverlauf bei Baudurchführungen	Aus verkehrsbehördlicher Sicht ergibt sich folgende Anmerkung aufgrund der zu erwartenden Rechtsänderung in Bezug auf die geplante Einführung der neuen Arbeitsstättenrichtlinie ASR 5.2 (Technische Regeln für Arbeitsstätten, Anforderungen an Straßenbaustellen): Diese Richtlinie wird weitreichende Auswirkung auf die Art der Baudurchführung bei Straßenbaustellen haben. Es ist davon auszugehen, dass der Anteil von Straßenbaustellen, die ausschließlich unter Vollsperrung gebaut werden können, künftig ansteigen wird. Sondergenehmigungen für die Durchfahrt von Bussen werden nicht oder nur noch in seltenen Fällen möglich sein. Die Koordination von Straßenbaustellen wird noch schwieriger werden, besonders wenn unterschiedliche Straßenbausträger beteiligt sind. Dieser Aspekt sollte bei eventuellen Linienänderungen/ Fahrplananpassungen im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr nicht ganz außer Acht gelassen werden. Baustellen mit notwendigen Vollsperrungen hauptsächlich in den Schulferien zuzulassen, hat bereits in den letzten Jahren zu kaum noch zumutbaren Umleitungsführungen geführt bzw. war grundsätzlich entweder aufgrund des Zeitpunktes der Freigabe finanzieller Mittel oder aufgrund der Dauer der Baumaßnahmen nur in seltenen Fällen möglich.	Kenntnis- nahme		
02.02.2015	vci	vci 1	Kopfzeile - falsches Jahr im Datum	Stand: 19.01.2014	ja	Entwurf nach Anhörung Träger öffentlicher Belange, Stand: 15.04.2015	
25.02.2015	vci	vci 2	S.147 Textpassage zu V-21	in der bisherigen Textpassage doppelt sich "tiefergehende Analyse"; auch ist der Text in sich nicht richtig stimmig	ja	Die Einsteigerzahlen auf der V-21 zeigen, dass der überwiegende Anteil der selbstzahlenden Fahrgäste hauptsächlich die Quell-Ziel-Beziehung Plauen – Hof nutzt. Ziel sollte es deshalb sein, die entsprechenden Fahrgäste auf die VL 5 zu verlagern. Eine Einschränkung des Fahrplanangebotes auf Fahrten zur Schülerbeförderung zwischen Plauen und Großzöbern – Heinersgrün ist anzustreben, bedarf aber einer tiefergehenden analytischen Betrachtung. (lfd. Nr. 27 Tab. 50: Linienkonkrete Maßnahmen LB 18 - Region Plauen Süd) Die Anbindung Pirk – Plauen bliebe bestehen.	
25.02.2015	vci	vci 3	Anlage 8-1, Seite 3 (oberhalb der Tabelle)	falsche Zahlenangabe im Text	ja	..., dass die Linie V-21 mit ca. 70 zusteigenden Fahrgästen pro Werktag am stärksten in Plauen und Hof frequentiert wird	
31.03.2015	vci	vci 4	Punkt 6.4	Aktualisierung auf Kenntnisstand 2015	ja	Laufzeit Verkehrsverträge BEV von Dezember 2014 auf Dezember 2015 und Dezember 2018 aktualisiert; Aussagen zu RE 9 sind entfallen.	

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
20.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 1	Verbindung Auerbach - Plauen I	<p>Bessere ÖPNV-Verbindung zwischen Auerbach und Plauen allein aufgrund der Konzentration der Kreisverwaltung in Plauen und wegen der demografischen Veränderungen (Überalterung der Bevölkerung bei nachlassender Mobilität).</p> <p>Es wird zu Recht beklagt, dass die Nutzerzahlen im ÖPNV zu mager sind, um einen einigermaßen effizienten Betrieb aufrecht zu erhalten. Andererseits ist die Liniennetzgestaltung und die Fahrplanabstimmung zwischen Auerbach und Plauen absolut unattraktiv. Die nachlassende individuelle Mobilität der alternden Gesellschaft erfordern aber attraktive Angebote.</p> <p>Allein die Nutzung von Theaterveranstaltungen am Abend in Plauen ist für Auerbacher Bürger, die auf ÖPNV angewiesen sind, nicht möglich. Dabei wäre doch die Steigerung der Besucherzahlen im Theater für den Erhalt der Qualität sehr wichtig.</p>	bereits enthalten		<p>Der ZVV hat bisher nur negative Erfahrungen mit Theaterbussen bzw. Eventverkehren erfahren müssen. Vor allem die stets geringe Nachfrage machen diese Angebote unwirtschaftlich.</p> <p>Die Möglichkeiten des SPNV sind für die Relation Plauen - Auerbach ausgereizt. Die Fahrzeit des ÖPNV ist auf Grund der durchgeführten Straßenausbaumaßnahmen (Göltzschtalumgehung und Eicher Spange) gegenüber MIV-Fahrzeiten unattraktiver.</p>
20.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 2	Verbindung Auerbach - Plauen II	<p>Bessere ÖPNV-Verbindung zwischen Plauen und Auerbach wegen des steigenden Bedarfs bei der Aus- und Weiterbildung sowie Umschulung in Bildungseinrichtungen von Auerbach (z.B. Schulungszentrum Witt, Bildungswerk Sächsischer Wirtschaft ...).</p> <p>In Auerbach ansässige Bildungsträger beklagen zurecht, dass die ÖPNV-Verbindung zwischen Plauen und Auerbach unzureichend organisiert ist, um dem zu großen Teilen nicht mobilen Schülerklientel ein angemessenes Angebot zur Nutzung der Bildungsangebote in Auerbach zu unterbreiten. Darunter leidet die Effizienz des Schulbetriebes und interessierte Schüler werden ausgegrenzt. Das ist für Auerbach als zweitgrößte Stadt im Vogtlandkreis nicht akzeptabel.</p>	ja, in Form eines Prüfauftrags	Prüfauftrag ergänzt: "Die Einrichtung einer schnellen Busverbindung unter Nutzung der zukünftig ausgebauten B 169/S 299 (Eicher Spange) ist mit Fertigstellung zu prüfen."	<p>Perspektivisch ist durch den ZVV zu prüfen, inwieweit eine schnelle Bus-Verbindung entlang der neuen Straßeninfrastruktur wirtschaftlich eingerichtet werden kann.</p>
20.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 3	Anpassung Fahrplan	<p>Optimierung der Fahrpläne an den Bus-/Bahnverknüpfungsstellen unterer und oberer Bahnhof Auerbach.</p> <p>Die Bus-/Bahnverknüpfungsstellen unterer und oberer Bahnhof in Auerbach wurden in den Jahren 2000 bis 2002 eigens für eine optimale Anbindung zwischen Bus und Bahn sehr gut hergerichtet. Die inzwischen zu beobachtende Praxis lässt sehr zu wünschen übrig. Die Fahrpläne sind unzureichend auf das jeweils andere Verkehrsmittel abgestimmt. Der obere Bahnhof wird auch nicht mehr mit dem Stadtbusverkehr verknüpft, obwohl gerade hierfür mit Hinweis auf die unter Punkt 1 und 2 dargestellte Notwendigkeit Bedarf gesehen wird. Die mangelnde Fahrplanabstimmung ist im Übrigen auch für Falkenstein zutreffend. Z.B. V55 Rodewisch-Falkenstein fährt Bahnhof Falkenstein gar nicht an, um Fahrt mit VL 5 in Richtung Plauen fortzusetzen.</p>	nein		<p>Es sind Verknüpfungen in Auerbach Hp und Auerbach, unt. Bahnhof vorhanden. Die Linie V-63 hat weiterhin die Ausrichtung am ÖSPV in Treuen. Die Einrichtung einer Verknüpfung ÖSPV/SPNV am oberen Bahnhof wird geprüft.</p>
25.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 4		<p>In der Kopfzeile wird ein Datumsstand 19.01.2014 ausgewiesen. Wir gehen davon aus, dass es sich um den Bearbeitungsstand 19.01.2015 handelt.</p>	ja	geä. in: "Entwurf nach Anhörung Träger öffentlicher Belange, Stand: 15.04.2015"	
25.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 5	Seite 31 Tabelle 4 Schülerbeförderung Seite 41 3.2.6. Schülerzahlen	<p>Die Aussagen zur Schülerzahl sollten relativiert werden, da Schülerzahlen insbesondere im Städteverbund Göltzschtal mittelfristig konstant bleiben bzw. leicht steigen werden. Die beschriebenen Kostensteigerungen resultieren aus dem derzeitigen Leistungsangebot (Beförderung zu allen Schulen auch zu nicht nächstgelegenen Schulen). Die getroffenen Aussagen stehen im Übrigen im Widerspruch mit der unter Punkt 4.1 dargestellten Nachfrageentwicklung im Schülerverkehr (S. 87).</p>	nein		<p>Die getroffenen Aussagen basieren auf der Regionalisierten Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen, herausgegeben vom Statistischen Landesamt. Diese Zahlen zweifelt der ZVV nicht an, für die Gesamteinschätzung zum NVR Vogtland werden sie als zutreffend erachtet. Eine Einzelbetrachtung des Schüleraufkommens nach Orten und Ortsteilen ist hier nicht angebracht, d.h. für einen NVP nicht relevant.</p>

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
25.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 6	Seite 50 3.3. Schienenpersonenverkehr	<p>Eine direkte Anbindung des Vogtlands an ICE-Netz ist nicht vorhanden bzw. nur durch mehrere Umstiege möglich. Dieser Zustand ist nicht akzeptabel.</p> <p>VL 1: wichtig für den Raum Auerbach für die Anbindung an überregionale Verbindung über den Knoten Zwickau; Verbesserung der Taktung u.a. in an WE in die Abend- und Nachtstunden notwendig und Verkürzung der Fahrzeit durch Bedarfshalte und erhöhte Fahrgeschwindigkeiten konsequente Führung der Linie in den Geschäftszeiten in die Innenstadt von Zwickau; Verbesserung der Zuverlässigkeit der Linie in die Innenstadt</p> <p>VL 5: Verbesserung der Verzahnung der Linie mit Übergängen zum Regional- und Fernverkehr in Plauen Hbf. Im Gegenzug zu den vorgeschlagenen Erhöhungen der Zugpaare sollte über eine Reduzierung der Verkehre auf der Strecke Zwickau-Plauen nachgedacht werden, da hier neben dem Nahverkehr durch Regionalverkehr zusätzliche Leistungen angeboten werden, hier sollte das Ziel des Nahverkehrs im Vogtland bestehen, die regionalen Verbindungen nach Dresden, Leipzig und Nürnberg günstiger aus der Fläche des Vogtlandes zu erreichen.</p>	nein		<p>Auch der ZVV ist für eine Einrichtung von Schienenpersonenfernverkehr auf der Sachsen-Franken-Magistrale, deshalb wird die Elektrifizierung Hof - Nürnberg durch den ZVV unterstützt. Der Fokus richtet sich derzeit allerdings auf eine Anbindung an die Fernverkehrsknoten Leipzig, Erfurt und Regensburg, da eigenwirtschaftlicher Fernverkehr auf Grund der geringen möglichen Geschwindigkeiten und der möglichen Einbindung ins Fernverkehrsnetz nicht darstellbar ist. Dazu wurden bereits verschiedene Studien erarbeitet. Aktuell hat die DB AG ein Fernverkehrskonzept 2030 der Öffentlichkeit vorgestellt, welches auch für die Sachsen-Franken-Magistrale erhebliche Verbesserungen vorsieht.</p>
25.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 7	Seite 60 3.3.2 SPFV-Anoebot	<p>Wir fordern die erneute Prüfung der Wiedereinführung der ICE-Verbindung Dresden - Nürnberg mit geeigneten Fahrzeugen. Als Ersatz soll mindestens der RE I wieder in den Fahrplan aufgenommen werden. Die Fernbuslinie Vogtland - Berlin stellt aus unserer Sicht kein adäquates Fernverkehrsangebot dar, auch wenn dies als Mindestangebot zu begrüßen ist.</p>	nein		
25.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 8	Seite 76 3.5.1. Haltestellen	<p>Bei der Entwicklung des Haltestellensystems sollten künftig auf die Belange des Radverkehrs besonders Augenmerk gelegt werden. Dazu sollten gesicherte Unterstellmöglichkeiten geschaffen und ggf. Ladeterminale für eBike bzw. Pedalecs. In diesem Zusammenhang sollten auch die bisherigen Restriktionen bei der Radmitnahme in der Vogtlandbahn abgestellt werden.</p>	nein		
25.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 9	Seite 99 5.5.1. Intermodalität im Nahverkehrsraum Vogtlandes Fahrrad	<p>Die dargestellten Potentiale des Radverkehrs und der Überlegungen zu einer besseren Vernetzung von Radverkehr, ÖPNV und SPNV werden begrüßt. In diesem Zusammenhang ist jedoch auch die problemlose Mitnahme des Rades u.a. im SPNV und geeignete Unterstellmöglichkeiten an Zustiegsstellen zwingende Voraussetzung. Hierbei besteht deutlicher Handlungsbedarf.</p>	bereits enthalten		<p>Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind vorhanden. Der ZVV sieht den weiteren Ausbau von Fahrradstellplätzen als notwendig an. Die Einrichtung von Fahrradboxen ist nur mit weiteren Partnern und der entsprechenden Finanzausstattung möglich und kann im Rahmen der Weiterentwicklung des Mobilitätsverbundes Vogtland erfolgen.</p>
25.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 10	Seite 103 5.6.3. Freizeitbus	<p>Die Nutzung des Freizeitbusses hängt aus unserer Sicht sehr stark von der jeweiligen Witterung und des aktuellen Touristenaufkommens in der Region ab. Aus diesem Grund wäre eine Fokussierung auf Ferienzeiten und bestimmte Wochenenden sinnvoll. Ebenso wären die Linienführung und der Fahrplan zu überdenken und das Angebote mit dem SPNV besser zu vertakten. Ergänzt sollte das Angebot in der Winterzeit mit einem Zubringer zu Loipeneinstiegen u. a. der Kammloipe werden.</p>	ja	Das Freizeitbusangebot wird neugestaltet und vertaktet.	<p>Die Problematik wurde durch den ZVV erkannt und ein neues, vertaktetes Freizeitbuskonzept erstellt. Dieses Konzept wird die Vorschläge berücksichtigen.</p>
25.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 11	Seite 109 6.1.3. Mindeststandards	<p>Die Abstufung der Haltestelleneinzugsbereiche insbesondere bei Schülerrouten zwischen der Stadt Plauen und den Mittelzentren ist aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar, da im zentralen Gebiet der Städte keine signifikanten Besiedlungsdichteunterschiede vorhanden sind. Hier fordern wir eine Angleichung der Betrachtungen.</p>	nein		<p>Die aufgeführten Standards berücksichtigen eine effiziente Praxisanwendung, bei welcher die Stadtverwaltungen (auch Auerbach) mitwirken z.B. indem sie Bedarf anzeigen, eben auch insbesondere für die städtischen Bereiche, die das mehrheitliche Ziel der Fahrgäste und damit auch der Stadt- und Regionalbuslinien sind, nämlich die Ortszentren mit ihrer Ansiedlung von Geschäften, Ärzten und Behörden etc. Es wurde bereits und wird weiterhin verstärkt an den Beförderungsbedingungen gearbeitet, so dass generell ab 18 Uhr die Möglichkeit besteht, bei Bedarf seitens der Fahrgäste zwischen den Haltestellen auszustiegen, sofern es die Verkehrsregeln bzw. -verhältnisse gestatten. Dies wird bereits jetzt auf einigen ausgewählten Linien realisiert.</p> <p>Darüber hinaus sind für Haltestellen die Kommunen zuständig. Die im NVP festgelegten <u>Mindeststandards</u> können auch immer <u>überschritten</u> werden.</p>

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
25.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 12	Selle 113 3) Verbindungsqualität	Hier ist für die Stadt Auerbach und den Städteverbund Göltzschtal zu beachten, dass für die Beurteilung der Angebotsdichte vom Mittelzentrum zum Oberzentrum auch (aufgrund historisch gewachsener Achsen ggf. hauptsächlich) das Oberzentrum Zwickau betrachtet werden muss.	nein		Dies ist bekannt und bereits beachtet bzw. betrachtet. Dafür gibt es die Bahnanbindung VL1 nach Zwickau. Diese fährt sogar bis in das Stadtzentrum von Zwickau durch. Die Citylinie B (Auerbach) bindet schon heute den Ostteil von Auerbach an die VL1 an.
25.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 13	Seire 114 4) Anschlüsse. Übergangszeiten	Für den Schülerverkehr sollten Übergänge grundsätzlich vermieden werden. Sollte dies im Einzelfall doch nicht möglich sein, muss aufgrund der maximal zulässigen Gesamtwezeiten und im Sinne der Schüler im Falle der Beförderungsorganisationspflicht nach SBS die Übergangszeiten maximal 10 min betragen.	Kenntnisnahme		Zum jetzigen Zeitpunkt kann keine neue Forderung erhoben werden. Es ist nicht vorgesehen, den Plan an dieser Stelle zu ändern. Wir sind jedoch davon abgesehen nach wie vor im Interesse der Schüler auf kurze Übergänge bedacht. Allgemein sind die Übergangszeiten bei Anschlüssen im Schülerverkehr nicht losgelöst von den üblichen zeitlichen Restriktionen einer Linie, da diese z.B. oft mehrere Schulen mit unterschiedlichen Schulanfangszeiten zu berücksichtigen bzw. effizient zu bedienen hat. Ohnehin müssen die Anforderungen des Schülerverkehrs mit jedem Schuljahr neu geprüft werden, fahrplantechnologische Zwänge verhindern teilweise kürzere Übergangszeiten. Für die große Mehrheit der beförderten Schüler werden direkte Fahrten ohne Umstieg angeboten.
25.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 14	Seite 117 6c) ÖSPV	In den Stadtverkehren, insbesondere wenn verkehrsberuhigte Bereiche o.ä. durchfahren werden, sollten in Anlehnung an Kurorte besonders emissionsarme Fahrzeuge ggf. auch Gas- oder Elektrobetriebene, eingesetzt werden.	Kenntnisnahme		Der ZVV hatte in Verbindung mit dem Schaufenster Elektromobilität (2012) Projekte geplant, die jedoch nicht bei der Vergabe der Fördermittel berücksichtigt wurden. Sämtliche dahingehende Projekte des ZVV sind bislang an den finanziellen Rahmenbedingungen gescheitert.
25.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 15	Seite 125 6.2.2. Potenzielle Bürgerbusgebiete	Aus unserer Sicht wären in die Bürgerbusgebiete punktuell auch die Ortschaften der Stadt Auerbach Beerheide und Schnarrtanne ggf. auch Reumtengrün aufzunehmen.	ja	ergänzt: z.B. Beerheide, Reumtengrün und Schnarrtanne	
25.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 16	Seite 135 ff. Linienbündel 6 - Bereich Rodewisch bzw. Linienbündel 7 - Bereich Auerbach	Hierbei ist künftig zu berücksichtigen, dass die Erreichbarkeit des Klinikums Obergöltzsch zu den allgemeinen Besuchszeiten des Klinikums und den Öffnungszeiten des MVZ aus dem gesamten Städteverbund ohne Umsteigen und mit einem festen Takt zu gewährleisten ist. Dabei sind auch die Stadtlinien der Stadt Auerbach (u.a. B und E) in die Überlegungen einzubeziehen.	nein		Hierzu gab es bereits Gespräche zwischen ZVV und der Stadt Auerbach. Im Ergebnis wurde die City-Linie B an das Klinikum geführt. Eine Wochenendanbindung ist aus wirtschaftlichen Gründen (keine Finanzierungsbeiträge des Klinikums) bisher gescheitert.
		Auerbach/ Vogtl., Stadt 16a		Eine Zusammenführung der V-69 und Stadtlinie A lehnen wir ab (Maßnahme 15), da die Linien in der Regel unterschiedliche Zielgruppen bedienen.	nein		Wir erachten dies für sinnvoll (klare Linienführung - für Kunden besser nachvollziehbar), wobei diese neue, zusammengelegte Linie künftig unbedingt den gesamten Innenstadtbereich von Auerbach mit seinen Ladenstraßen bedienen sollte.
25.02.2015	Auerbach/ Vogtl., Stadt	Auerbach/ Vogtl., Stadt 17	Seite 138: Maßnahme 16	Statt einer Verlängerung der V-55 nach Lengenfeld wäre ein Übergang zur VL-1 in Auerbach oder Rodewisch zu prüfen. Im anderen Fall würde dadurch ein weiterer Parallelverkehr eingerichtet werden.	Kenntnisnahme		Planung der Anschlussbeziehungen erfolgt bei Erarbeitung der Fahrplantechnologie, nicht im NVP. Eine Verbindung der Göltzschtalachse Reichenbach - Lengenfeld - Rodewisch soll über die Linien V-55/V-88 (LB 5) erfolgen. Die Anbindung an den SPNV erfolgt dann im Systemknoten Falkenstein. In der Planungsphase wird eine evtl. Überlagerung von Verkehren geprüft.

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
25.02.2015	Witt Schulungszentrum	Witt Schulungszentrum 1	Allg. Anmerkung	In diesem Zusammenhang haben wir gemeinsam mit dem Jobcenter und dem VVV einen Informationsflyer für Arbeitsuchende herausgegeben und Mobilitätsberatung unseren Teilnehmern aktiv angeboten oder zu Mietwagen-/CarSharing-Firmen Kontakt hergestellt. Leider ist bislang kein wirklich nennenswertes Ergebnis zu einer Verbesserung der Situation herausgekommen. Dies liegt natürlich nicht zuletzt an der Tatsache, dass es im Moment noch aussichtslos erscheint, die Unternehmen der Region für dieses Thema zu gewinnen. Die aber wiederum hätten weitreichendere Möglichkeiten, z. B. über das Thema „Werksverkehr“ oder „Jobticket“ die Erreichbarkeit des Arbeitsortes auch Personen/Mitarbeitern/Bewerbern ohne individuelle Mobilität zu ermöglichen bzw. zu erleichtern.	Kenntnisnahme		Die finanziellen Rahmenbedingungen sind zu beachten. Der ZVV hat hierzu bereits zahlreiche Gespräche mit Unternehmen geführt. Da selbst in Industriegebieten die Arbeitszeiten erheblich voneinander abweichen, wäre eine Vielzahl von Fahrten erforderlich.
25.02.2015	Witt Schulungszentrum	Witt Schulungszentrum 2	Entwicklung Nahverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Erreichbarkeit der Gewerbegebiete vor den Toren der Städte, insbesondere Plauen und Oelsnitz, v. a. in den Ferienzeiten und zur Absicherung der Schichtarbeit • Generell Erreichbarkeit der Schulungsstandorte und Unternehmen in den Ferienzeiten ohne Schulbusverkehr • Keine vorhandene funktionierende/zumutbare Verbindung für Teilnehmer/Interessenten aus Oelsnitz/V. nach Auerbach/V., was noch schwieriger bis unmöglich ist, wenn der Wohnort außerhalb von Oelsnitz liegt • Lange Wartezeiten der Teilnehmer die von Plauen nach Auerbach oder umgekehrt fahren müssen vor und nach Unterrichtsbeginn, obwohl sich Auerbach mit dem Titel Schulstadt schmückt und nach Plauen die zweitgrößte Stadt im Vogtland ist (z. B. junge Mütter, die früh erst noch Kinder in KiTa bringen müssen haben erhebliche Probleme den Zug 6.17 Uhr in Plauen zu erreichen, obwohl der Unterricht in Auerbach erst 7.45 Uhr startet, generelle Probleme trotz Unterrichtszeiten um 15 Uhr endet, die Öffnungs-/Betreuungszeiten in den Kitas einzuhalten) • Schlechte Anbindung von Teilnehmern aus dem thüringischen Vogtland (durch Baustellensituation in Plauen noch verstärkt) • Grundsätzlich schlechte/fehlende Anbindungen je weiter die Teilnehmer/Bildungsinteressenten von den größeren Verkehrsknotenpunkten entfernt wohnen 	Kenntnisnahme		
02.03.2015	VBG	VBG 1a	Angebotsdifferenzierung (Parallelverkehr, 3.4.5)	Parallelverkehre erfordern den Einsatz höherer Finanzmittel bei gleichzeitiger Senkung der Auslastung der Verkehrsmittel. Dadurch ergibt sich eine Ineffizienz der Finanzierung. Aus diesem Grund ergibt sich uns ebenfalls die logische Konsequenz, nur ein Produkt anzubieten. Durch die Produktdifferenzierung bei der Erschließung und Bedienung ergeben sich zudem weitreichende Vorteile bei einer ausgewogenen Angebotsplanung. Wie in Ihrem Entwurf verdeutlicht, befürworten wir den Einsatz des SPNV auf schnellen Nahverkehrsachsen im Vogtland. Dies sichert die schnelle Erreichbarkeit der Mittel- und Grundzentren im Vogtland. Diesen Vorteil kann nur die Bahn ermöglichen und ist deshalb essentiell als Rückgrat für den Nahverkehr. Der Regionalbusverkehr sollte nur an Stellen ein paralleles Angebot auf kurzen Abschnitten aufbauen, wo dieses zwingend notwendig ist, um die Erschließung abzusichern. Parallele Angebote zwischen Quelle und Ziel sind nur dann in Betracht zu ziehen, wenn der Linienverlauf deutlich abweicht und die Reisezeit nicht konkurriert (mind. doppelte Reisezeit).	Kenntnisnahme		

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
02.03.2015	VBG	VBG 1b	Angebotsdifferenzierung (Parallelverkehr, 3.4.5)	Dem Busverkehr sollte vielmehr die Aufgabe obliegen, Reisezeitvorteile von Knotenbahnhöfen in umliegende Ortschaften zu verteilen und damit im gesamten Vogtlandkreis kurze Reisezeiten zu den Mittel- und Oberzentren herzustellen. Wir empfehlen wie von Ihnen bereits bedacht, eine geforderte Anschlussqualität zwischen SPNV und Stadt- bzw. Regionalbusverkehren zu definieren. (vgl. u.a. FGSV-Empfehlungen). Durch die Reduzierung von Parallelverkehren wird es möglich, eine bessere Erschließungswirkung auf weiteren ÖPNV-Achsen zu erzielen bzw. höhere Bedienungsqualitäten (längere Einsatzzeit für Grundzentren) zu erreichen. Nur durch schnelle Reisezeiten und qualitativ hochwertige Angebotsstrukturen wird sich der ÖPNV langfristig etablieren und durch eine hohe Nachfrage effizient betrieben werden können. Wir empfehlen zu prüfen, inwiefern es sich bei den Linien V-63 und V-87 um Parallelverkehre handelt. Ebenfalls sollte die Linie 181 geprüft werden.	Kenntnisnahme		Aus Sicht des ZVV existiert in diesem Zusammenhang kein optimierungswürdiger Parallelverkehr. Die Linie V-87 enthält ausschließlich Schulfahrten (Ausnahme eine Ferienfahrt). Die Linie V-63 bedient ist in Treuen an den SPNV abgestimmt und erschließt von dort aus den ländlichen Raum zwischen Auerbach, Rodewisch und Treuen. In diesem Bereich gibt es nur in Auerbach und Treuen SPNV-Halte. Aufgabenträger der Linie 181 ist der Landkreis Zwickau.
02.03.2015	VBG	VBG 2	Freizeit und Tourismus	Die Empfehlungen des Nahverkehrsplans werden begrüßt. Zusätzlich möchten wir erläutern: Für Freizeitreisende und Nachfrage im Tourismus empfehlen wir die Aufnahme von Empfehlungen zu transparenten Takt- und Anschlussystemen im Regionalbusbereich. Linien, die ein Potential in diesem Segment haben, sollten einfache, merkbare Fahrzeiten im konstanten Rhythmus haben, um angenommen zu werden. Viele Regionen, die ähnlich dem Vogtlandkreis eine ausgeprägtes Potential im Freizeitbereich haben, konnten durch die Verknüpfung von Verkehrsmitteln und Einführung von restriktionsbefreiten Taktsystemen deutliche Nachfragesteigerungen erreichen. Die ausgewiesenen Fahrten im Freizeitbusnetz sollten täglich verkehren und damit im regulären Linienverkehr angeboten werden.	Kenntnisnahme		Das neue Freizeitbuskonzept wird zunächst im Wochenendverkehr implementiert und nach eine Anlaufphase bewertet. Der Forderung nach täglichem Verkehr hätte aber zum jetzigen Zeitpunkt zu tiefgreifende Auswirkungen und wird nicht in den Nahverkehrsplan aufgenommen.
02.03.2015	VBG	VBG 3	Nutzung von Verknüpfungsinfrastruktur	An vielen Bahnhöfen und Haltepunkten im Vogtlandkreis besteht eine sehr gute Verknüpfungsinfrastruktur, d.h. den Reisenden ist es möglich, barrierefrei mit kurzen Wegen und wettergeschützt Verkehrsmittel zu wechseln. Die derzeitigen Fahrpläne lassen jedoch nur eine sporadische Nutzung der qualitativ hochwertigen Umsteigepunkte zu. Deshalb sollten die Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsplan hervorgehoben werden und konkrete Anschlussbeziehungen und dafür vorgesehene maximale Umsteigezeiten definiert werden. Wir empfehlen die Herabsetzung der Maximalforderung Übergangszeit zum Ergänzungsnetz auf 15 min. Darüber hinaus ist es wünschenswert, Zielgrößen zu definieren, die für alle Netze 5 – 10 Minuten betragen sollten. Dieser Anspruch sichert die Schaffung kurzer intermodaler Reiseketten. Wir weisen darauf hin, dass unter Nutzung der ausgebauten Verknüpfungspunkte deutlich mehr barrierefreie Reiseketten (3.5.3) ermöglicht werden können.	Kenntnisnahme		Eine Hervorhebung der Verknüpfungspunkte ist im NVP bereits enthalten (Grafik, Anlage 4.2). Wichtig ist vor allem die konsequente Ausweisung von Verknüpfungspunkten in Publikationen für den Fahrgast, z. B. die Ausweisung der Busanschlüsse in den VBG-Fahrplänen. Eine Herabsetzung des Mindeststandards Übergangszeit hätte weitreichende Wirkung auf das Gesamtangebot denen der ZVV finanziell nicht nachkommen kann.
02.03.2015	VBG	VBG 4	Schülerliniennetz (6.1.2)	Die Sinnhaftigkeit einer Bündelung von Beförderungsströmen für die wichtigen Nachfragegruppen Ein- und Auspendler sowie von Schülern ergibt sich aus 4.3. Durch die Überlagerung der nahezu zeitgleich auftretenden Ströme und Bereitstellung kurzer, intermodaler Reiseketten können effizientere Möglichkeiten der Betriebsdurchführung implementiert werden. Dadurch profitieren sowohl der Bahn- als auch der Busverkehr, da die Nachfrageströme gemeinsam durchgeführt werden und keine autarken Systeme zeitlich parallel aufrechterhalten werden müssen. Die Festsetzung eines bedarfsorientierten Schülerliniennetzes wird daher nur bedingt befürwortet. Wir bitten um Prüfung, bedarfsorientierte Schülerlinien nur dort einzusetzen, wo keine sinnvolle Integration ins Ergänzungsnetz möglich ist und die Linien auf die minimal erforderlichen Abschnitte zu begrenzen.	Kenntnisnahme		Das im NVP dokumentierte Schülerliniennetz meint ausschließlich die Linien gem. § 43 PBefG, nicht die für die Schülerbeförderung genutzten Linien des Regionalbusverkehrs gem. § 42 PBefG. Die geforderte Prüfung des Einsatzes bedarfsorientierter Schülerlinien erfolgt ständig im Rahmen des operativen Geschäfts.

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
02.03.2015	VBG	VBG 5	Stadtbuslinien Oelsnitz / Ortsverkehrslinien Adorf bzw. Bad Elster	Das Vorhaben wird befürwortet. Die Linien sollten konsequent auf den SPNV ausgerichtet werden. Bad Elster sollte auch nach 19 Uhr erreicht werden können.	Kenntnisnahme		
02.03.2015	VBG	VBG 6	Stadtbuslinien Reichenbach (Vogtl)	Die vertaktete Verlängerung der Linie C nach Netzschkau, Bahnhof wird befürwortet. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten sollten sich am SPNV orientieren.	Kenntnisnahme		
02.03.2015	VBG	VBG 7	Linienbündel 7 Auerbach bzw. 8 Treuen	Der Verknüpfungspunkt Auerbach (V) oberer Bahnhof ist in die Konzeption einzubeziehen. Anschlüsse zum SPNV mit kurzen Übergangszeiten (< 10 min) sind für die Erschließung des Auerbaches Stadtgebietes notwendig. Die Linienführung der Linie 63 ist vor dem Hintergrund der neuen Straßeninfrastruktur zwischen Auerbach, Rodewisch und Treuen sowie aufgrund des Parallelverkehrs zur Linie VL 5 zu überdenken und neu zu ordnen. Es bietet sich an, die Linienführung Auerbach – Rodewisch – Treuen als Verlängerung der Linie 55 unter Einbeziehung der Linien 72 und der Erschließung der Ortslage Eich zu etablieren. Für die Ortslagen Schreiersgrün, Reumtengrün und Rebesgrün ist eine sinnvolle Anbindung an die Verknüpfungspunkte Auerbach (V) oberer Bahnhof, Auerbach Hp und Auerbach (V) unterer Bahnhof durch Verlängerung der Stadtbuslinie A zu erreichen.	Kenntnisnahme		Im Gültigkeitszeitraum des NVP wird durch den ZVV geprüft, welche Auswirkungen die neue Straßeninfrastruktur hat. Die Linie V-63 ist in Treuen mit dem SPNV abgestimmt und erschließt von dort aus den ländlichen Raum zwischen Auerbach, Rodewisch und Treuen. In diesem Bereich gibt es nur in Auerbach und Treuen SPNV-Halte. Der ÖSPV in Auerbach ist bereits an Auerbach, unt. Bahnhof und Auerbach, Halt ausgerichtet. Weitere Zwangspunkte haben weitreichende betriebliche Auswirkungen und sind nur mit Leistungsmehrung im ÖSPV möglich.
02.03.2015	VBG	VBG 8	Linienbündel 9 Falkenstein	Die Linie 55 ist zum regionalen Systemknoten Falkenstein, Bahnhof zu führen und dort fahrplanerisch einzubinden. Die Verknüpfung mit der Linie 7 muss unter der Maßgabe erfolgen, den Städteverbund an den Haltepunkt Plauen-Mitte anzuschließen. Die Einkürzung der Linie 7 im weiteren Linienvverlauf des Plauener Stadtgebietes ist zu prüfen.	Kenntnisnahme	in LB 16: "Die Linie V-7 wird über die neue Verknüpfungsstelle Plauen Bahnhof Mitte geführt."	Die Linie V-55 wird zukünftig in Falkenstein an den SPNV ausgerichtet. Die Linie V-7 wird am Halt Plauen, Mitte eingebunden, jedoch nicht bis dort hin eingekürzt. Der weitere Verlauf im Stadtgebiet Plauen bleibt erhalten.
02.03.2015	VBG	VBG 9	Linienbündel 13	Die Einkürzung der Linie V-38 ist auch zu Schulzeiten durchzusetzen. In Schöneck bestehen Anschlussmöglichkeiten. Das Ortsaufkommen von Zwota in der Schülerbeförderung wird durch die Linie V-30 ausreichend bedient. Stattdessen sollten Stichfahrten der Linie V-38 nach Kottenheide und zur Vogtlandarena (mit Anschluss an Stadtverkehr Klingenthal) geprüft werden.	Kenntnisnahme		Die Linie V-30 ist nicht ausreichend für Schülerbeförderung in diesem Bereich. Es besteht kein Beförderungsbedarf für eine Anbindung der Linie V-38 zur Vogtlandarena. ZVV prüft den möglichen Wegfall der V-38.
02.03.2015	VBG	VBG 10	Linienbündel 15	Die Abstimmung der Linie V-27 und VL 3 zwischen Bad Brambach und Bad Elster zur Schülerbeförderung ist vorzunehmen. Dadurch lassen sich wesentlich geringere Reisezeiten für Schüler erreichen. Die Linie V-38 ist in Oelsnitz, Bahnhof vertaktet an den SPNV anzuschließen.	ja	Bestehende parallele Fahrten der V-27 und VL 3 dienen der Aufrechterhaltung der Schülerbeförderung. Fahrten der V-27 werden daher als Ergänzung zur VL 3 als notwendig angesehen (siehe Anlage 8). Im Gültigkeitszeitraum des NVP ist allerdings zu prüfen, in wie weit durch eine Abstimmung von V-27 und VL-3 zwischen Bad Brambach und Bad Elster geringere Reisezeiten in der Schülerbeförderung erreicht werden können.	
02.03.2015	VBG	VBG 11	Linienbündel 17	Das Vorhaben ist dringend umzusetzen. Schulfahrten auf der Linie V-9 sollten nur dann angeboten werden, wenn eine Beförderung im SPNV nachweislich nicht ermöglicht werden kann. Verbleibendes Nachfragepotential im Schülerverkehr sollte vorrangig über die V-22 erfolgen, deren Verlängerung nach Oelsnitz zu entsprechenden Zeiten zu prüfen ist.	ja	Linienbündel 15: Die Linie V-22 dient vorwiegend der Schülerbeförderung. Bei Kürzung der V-9 wird die Linie V-22 die notwendige Schülerbeförderung zwischen Oelsnitz und Adorf gewährleisten.	
02.03.2015	VBG	VBG 12	Linienbündel 22	Das Konzept wird begrüßt	Kenntnisnahme		
02.03.2015	VBG	VBG 13	Verkehrsinfrastruktur	Die in 6.6.1 dargestellte Prüfung des Ausbaus der Ausweichanschlussstelle Klingenthal zum Bahnhof wird unterstützt. Dadurch lassen sich deutlich geringe Fahrzeiten und Übergangszeiten in den Knoten Zwickau und Plauen erreichen, welche die Reisezeit von Umsteigern um bis zu 20 Minuten verkürzt.	Kenntnisnahme		
02.03.2015	VBG	VBG 14	Integration von Stadt- und Regionalbuslinien	Zur Verbesserung der Mittelverwendung ist die Verknüpfung von Stadt- und Regionalbuslinien ist zu prüfen. Auf den Stadtverkehrsabschnitten verkehren diese Fahrten mit beiden Linienbezeichnungen. Insbesondere in Reichenbach bietet sich dieses Vorgehen an (u.a. Linie A und 14; Linie C und 81, 83, 84; Linie D, E und 76). Erfolgreiche Beispiele dazu liefert Dresden, wo diese Kombination von Leistungen auch betreiberübergreifend durchgeführt wird.	ja	Zur Angebotsverbesserung wird stets die Verknüpfung von Stadt- und Regionalbuslinien im Stadtgebiet berücksichtigt. Auf den gemeinsam angebotenen Abschnitten könnten diese Fahrten mit beiden Linienbezeichnungen verkehren.	Dies wird in der betrieblichen Planung berücksichtigt und nach Möglichkeit umgesetzt.

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
02.03.2015	VBG	VBG 15	Einbindung großer Gewerbe- und Industriestandorte	Um für Arbeitnehmer attraktive Arbeitswege im ÖPNV bereitzustellen und JobTicket-Interessenten zu gewinnen, sollte die Bedienung und Erschließung großer Gewerbe- und Industriestandorte geprüft werden. Wir empfehlen Konzepte für die Standorte - Neumark - Treuen - Rodewisch - Unterheinsdorf - Oelsnitz - Markneukirchen zu erstellen und den Mehrwert und die Mehrkosten gegenüberzustellen.	ja	Kap 6.4.2: Um für Arbeitnehmer attraktive Arbeitswege im ÖPNV bereitzustellen und eine weitere JobTicket-Nachfrage zu generieren, wird die Bedienung und Erschließung großer Gewerbe- und Industriestandorte geprüft.	
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 1	Grundsätzliche Hinweise - Mindesterschließung Kap. 6.1.3	Die in Kap. 6.1.3 (Mindeststandards) formulierten Rahmenseetzungen hinsichtlich der Mindesterschließung, der Verfügbarkeit und der Verbindungsqualität sind für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV im Nahverkehrsraum Vogtland von zentraler Bedeutung. Die getroffenen Aussagen zur Mindesterschließung bleiben jedoch auch in Verbindung mit der Abb. 41 (Zielnetz des ÖPNV) räumlich unkonkret und für den Nutzer des Nahverkehrsplans somit schwer fassbar. Es sollte deshalb geprüft werden, ob zumindest für ausgewählte Siedlungsbereiche zentraler Orte eine kartographische Darstellung der definierten Haltestelleneinzugsbereiche (vgl. Tab. 17, S. 108) im Anhang des Nahverkehrsplans erfolgen kann.	nein		Detaildarstellungen dieser Art sind kein (Auftrags-) Bestandteil der Nahverkehrsplanung. Angesprochene Darstellungen können jedoch prinzipiell angefertigt werden. Da die Angaben als Mindeststandards definiert wurden, sollten sie für alle Siedlungsbereiche anwendbar sein.
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 2	Grundsätzliche Hinweise - Verbindungsqualität	Hinsichtlich der angestrebten Verbindungsqualität wird im Entwurf des Nahverkehrsplans für die Erreichbarkeit des nächstgelegenen zentralen Ortes das Kriterium „Beförderungszeit“ zugrunde gelegt. In den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) wird als Zielgröße für die Erreichbarkeit zentraler Orte von den Wohnstandorten von benachbarten zentralen Ortes das Kriterium „Reisezeit“ benannt. Unabhängig davon weichen die Zielwerte im Entwurf des Nahverkehrsplans (s. tabellarische Übersicht S.112) bezüglich der Erreichbarkeit des Oberzentrums/ der Mittelzentren von den in der RIN genannten Werten ab (Reisezeiten im ÖPNV von den Wohnstandorten gem. RIN max. 45 min. zum Mittelzentrum bzw. max. 90 min. zum Oberzentrum). Eine Überprüfung und ggf. Anpassung der Richtwerte und Begriffe an die Vorgaben der RIN bzw. eine Erläuterung, soweit (weiterhin) von diesen abgewichen werden soll, wird empfohlen.	nein		Vorgaben entsprechen nicht der RIN, da diese aufgrund des hohen Anteils an Gebieten des ländlichen Raums nicht ohne erheblichen finanziellen Mehraufwand hätten eingehalten werden können. Die Angaben im NVP stellen den Mindeststandard dar. Kürzere Reisezeiten sind auf den meisten Relationen (aber eben nicht auf allen) vorhanden.
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 3	Grundsätzliche Hinweise - Schülerverkehr	Der Schülerverkehr wird im Entwurf des Nahverkehrsplans als wesentlicher Faktor in Bezug auf die zukünftige Nachfrageentwicklung im ÖPNV bewertet. Neben der Darstellung der Verteilung der Schulstandorte im Nahverkehrsraum (Abb. 15 des Nahverkehrsplans) und der Schul-Schüler-Daten (Anlage 3) erfolgt jedoch keine detaillierte Darstellung und Differenzierung der Schülerströme nach Herkunfts- und Zielort. Die Aufnahme einer solchen Darstellung in den Anhang des Nahverkehrsplans sollte zumindest für ausgewählte Schulstandorte erfolgen.	nein		Detaildarstellungen dieser Art sind nicht (Auftrags-) Bestandteil der Nahverkehrsrahmenplanung, können jedoch in der Verkehrsangebotsplanung detailliert betrachtet werden.
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 4	Grundsätzliche Hinweise - EgroNet	Die im Anhörungsentwurf enthalten positiven Aussagen zur Weiterentwicklung des EgroNet als verbund- und grenzüberschreitendes Nahverkehrssystem werden aus regionalplanerischer Sicht ausdrücklich begrüßt. Die bereits im Regionalplan Südwestsachsen enthaltene Zielformulierung bzgl. der Schaffung der Voraussetzungen für den Erhalt und Ausbau des EgroNet (vgl. Z 3.1.1.10 des Regionalplans) soll nach derzeitigem Verfahrensstand auch in den in Erarbeitung befindlichen Regionalplan für die Region Chemnitz übernommen werden. Der gegenwärtig in Aufstellung befindliche Regionalplan für die Region Chemnitz wird nach gegenwärtigem Kenntnisstand nicht vor Ende 2016 in Kraft treten. Dies sollte im Nahverkehrsplan (vgl. u. a. Kap. 2.2, zweiter Anstrich, S. 18 des vorgelegten Anhörungsentwurfes) entsprechend dargestellt werden.	ja	siehe: LRA Vogtlandkreis 2	Der geänderte Zeitpunkt des Inkrafttretens wurde in NVP verzeichnet.

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 5	Grundsätzliche Hinweise - TöB	Gemäß der dem Anschreiben beigefügten Empfängerliste ist eine Beteiligung angrenzender tschechischer Stellen im Anhörungsverfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans nicht vorgesehen. Der Planungsverband Region Chemnitz verweist in diesem Zusammenhang ausdrücklich auf die positiven Erfahrungen der Beteiligung tschechischer Behörden im Aufstellungsverfahren des Regionalplans für die Region Chemnitz. Diese ist in Sachsen im Regionalplanverfahren im Gegensatz zum Verfahren der Aufstellung der Nahverkehrspläne - gesetzlich vorgeschrieben. Eine grenzüberschreitende Abstimmung Fortschreibung des Nahverkehrsplans erscheint jedoch insbesondere vor dem Hintergrund des EgroNet auch ohne bestehende gesetzliche Anforderung sinnvoll.	Kenntnisnahme		Aufwand einer kompletten Übersetzung wäre für das Verfahren der TÖB-Beteiligung zu groß gewesen. Der ZVV wird die Endfassung der tschechischen Seite in deutscher Sprache zur Verfügung stellen. Die für die tschechische Seite relevanten Passagen werden übersetzt und in tschechischer Sprache zur Verfügung gestellt.
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 6	2. Hinweise zu den getroffenen Aussagen zur Raumstruktur - Karte Abb. 7	In der Karte Abb. 7 des Anhörungsentwurfes (S. 33) sollte analog zur Darstellung der Raumkategorien auch bzgl. der Darstellung der höherrangigen Zentralen Orte der Bezug zum LEP 2013 hergestellt werden. Im Regionalplan Südwestsachsen erfolgt nur die Festlegung der Grundzentren.	ja	OZ und MZ sowie Raumstruktur = LEP2013 GZ = RP Südwestsachsen 2008	Die Quellenangabe wurde angepasst.
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 7	Hinweise zu den getroffenen Aussagen zur Raumstruktur - Tabelle 5 (S. 34)	In der Tabelle 5 (S. 34) ist die gewählte Bezeichnung „Gemeinden mit besonderen Gemeindefunktionen“ missverständlich, da in der Region gemäß Z 1.3.1 des Regionalplans Südwestsachsen auch mehrere Grundzentren als „Gemeinden mit besonderen Gemeindefunktionen“ ausgewiesen werden. Korrekterweise sollte die Kategorie deshalb als „nichtzentralörtliche Gemeinden mit besonderen Gemeindefunktionen“ bezeichnet werden, da nur diese Kategorie an dieser Stelle in der Tabelle Berücksichtigung finden kann. Andernfalls würden sich in der Tabelle Doppelungen mit den korrekterweise separat dargestellten Werten (Einwohner bzw. Fläche) für die Grundzentren Klingenthal, Lengenfeld, Markneukirchen und Schöneck/Vogtl. (als ausgewiesene „Gemeinden mit besonderen Gemeindefunktionen“) ergeben. Ggf. ergibt sich hieraus auch ein Anpassungsbedarf für die Darstellung in Abb. 9 (S. 35).	ja	Geändert in "Nichtzentralörtliche Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion"	
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 8	Hinweise zu den getroffenen Aussagen zur Raumstruktur - Anlage 1 (Raumstrukturelle Gliederung), Spalte „Raumstruktur nach RP SW SN“	Die in der Anlage 1 (Raumstrukturelle Gliederung), Spalte „Raumstruktur nach RP SW SN“ dargestellten Bezeichnungen sind teilweise fehlerhaft und zu korrigieren: - Heinsdorfergrund: Gemeinden mit besonderen Gemeindefunktionen - Klingenthal: Grundzentrum, Gemeinden mit besonderen Gemeindefunktionen - Lengenfeld: Grundzentrum, Gemeinden mit besonderen Gemeindefunktionen - Markneukirchen: Grundzentrum, Gemeinden mit besonderen Gemeindefunktionen - Muldenhammer/ Morgenröthe-Rautenkranz: Gemeinden mit besonderen Gemeindefunktionen - Schöneck: Grundzentrum, Gemeinden mit besonderen Gemeindefunktionen - Steinberg: Gemeinden mit besonderen Gemeindefunktionen	ja	übernommen	Hinweis wurde eingearbeitet. Um die Übersichtlichkeit zu erhalten wurden jedoch immer nur die höchste der Gemeinde inliegende Funktion benannt.
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 9	Hinweise zu den getroffenen Aussagen zur Raumstruktur - Kap. 3.2.9 Pendlerbeziehungen (S. 46)	In Kap. 3.2.9 Pendlerbeziehungen (S. 46) sollte im 4. Absatz neben dem Hinweis auf die Ausweisung der Stadt Auerbach als Bestandteil des mittelzentralen Städteverbundes Göltzschtal auch die zentralörtliche Einstufung der dort erwähnten Städte Reichenbach im Vogtland (Mittelzentrum) und Klingenthal (Grundzentrum) ergänzt werden.	ja	Mittelzentrum Reichenbach oder das Grundzentrum Klingenthal.	Hinweis wurde eingearbeitet.
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 10	Weitere Einzelhinweise I	Im Tabellenverzeichnis (S. 7) ist die Nummerierung der Tabellen 60 (im Text Tab. 59) und 61 (im Text Tab. 60) zu berichtigen.	ja	Tabellennumerierung aktualisiert	Hinweis wurde eingearbeitet.
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 11	Weitere Einzelhinweise II	Kap. 2.4.1, S. 24 erster Absatz ist hier u. U. Abb. 5 gemeint?	nein		Es ist wie beschrieben Abbildung 4, die Entwicklung der Trassenentgelte - siehe mittlerer Graph - gemeint .

Synopse der Anhörung

Datum	Autor	lfd. Nr.	Seite / Pkt	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung	geänderter Inhalt	Kommentar / Hinweise für Antwortschreiben
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 12	Weitere Einzelhinweise III	Kap. 3.2.9, S. 46 Sind die unterschiedlichen Stichtage für das Pendleraufkommen in Tabelle 7 (S. 46) und Abb. 19 (S. 47) korrekt?	ja	Das Datum des Stichtages in Abb. 19 wurde auf das Jahr 2013 korrigiert.	Hinweis wurde eingearbeitet.
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 13	Weitere Einzelhinweise IV	Kap. 3.3.3, S. 60, zweiter Absatz Die Darstellung zum Verfahrensstand des BVWP in Kap 3.3.3 Eisenbahninfrastruktur ist missverständlich. Über das durch den Freistaat Sachsen für den BVWP 2015 - Teil Schiene als zusätzlich aufzunehmendes Vorhaben Nr. 10 angemeldete Vorhaben „ABS Plauen — Bad Brambach — Grenze D/CZ (— Cheb)“ wurde nach vorliegendem Kenntnisstand durch das BMVI noch nicht abschließend entschieden. Die Maßnahme ist derzeit noch Gegenstand der Liste „Projektvorschläge für den neuen BVWP Schiene“ (Stand 9. Februar 2015) des BMVI.	nein		Maßnahme hat keine Priorität für den ZVV.
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 14	Weitere Einzelhinweise V	Kap. 3.3.3, S. 61, zweiter Absatz Ist hier tatsächlich der LVP (und nicht die Kategorisierung gem. LEP 2013) gemeint?	nein		Es wird wie beschrieben Bezug auf den LEP Sachsen 2013 genommen. (siehe LEP Sachsen 2013: Begründung zu Ziel 1.3.6 bzw. zu Ziel 3.3.7)
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 15	Weitere Einzelhinweise VI	Kap. 3.3.3, S. 62, Abb. 24 i. V. m. Anlage 4-1 Die in der Abbildung bzw. in der Anlage verwendeten Termini „Verknüpfungsstellen“, „Verknüpfungspunkte“, „regionaler Systemknoten“ und „lokaler Systemknoten“ sollten vor dem Hintergrund der Anwenderfreundlichkeit des Nahverkehrsplans im Text definiert werden.	ja	Begriffe bereinigt	Für eine bessere Transparenz verwenden wir nur noch den Begriff Verknüpfungsstelle. Verknüpfungsstelle meint innerhalb des NVPs einen Knotenpunkt (an dem Fahrgäste zwischen verschiedenen Verkehrssystemen, Verkehrswegen oder -linien wechseln können) und die fahrplantechnologische Verknüpfung zwischen den Linien.
05.03.2015	PV-RC	PV-RC 16	Weitere Einzelhinweise VII	Kap. 4.2, S. 88, Tab. 16 Die in der Tabelle für die Spalte 2 verwendete Überschrift (Zahlen zum Vorjahr) ist irreführend, da in der Spalte auch absolute Werte dargestellt werden (Motorisierungsgrad), bzw. sich die dargestellte Veränderung nicht in allen Fällen auf das Vorjahr bezieht.	ja	Die Tabelle wurde angepasst.	Der Betrachtungszeitraum für die Entwicklung ist nun die Gültigkeitsdauer der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans ZVV. Die Entwicklung des Motorisierungsgrads wurde eingearbeitet.