

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
 4. Fortschreibung
 Synopse der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
 Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
1	31.01.2020	ZVV (Herr Eßbach)	VVV_SE1	Anl. 6	Korrekturen	ja	Korrekturen eingefügt		
2	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW1	Zeile 153 (S. 06)	Streichen/entfällt : Bachstein Verkehrsbetriebe Bachstein GmbH	ja	gelöscht		
3	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW2	Zeile 153 (S. 06)	Einfügen: BAG = Bundesarbeitsgemeinschaft Schienenpersonennahverkehr	ja	eingefügt		
4	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW3	Zeile 179 (S. 07)	Streichen/entfällt : GVG	ja	gelöscht		
5	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW4	Zeile 183 (S. 07)	Streichen/entfällt : Herold's Reisen	ja	gelöscht		
6	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW5	nach Zeile 195 (S. 07)	Nach LSA einfügen: LuFV = Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung	ja	eingefügt		
7	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW6	nach Zeile 198 (S. 07)	Streichen/entfällt : Omnibusbetrieb Edith Meichsner GmbH	ja	gelöscht		
8	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW7	nach Zeile 199 (S. 07)	Einfügen: MRB = Mitteldeutsche Regiobahn	ja	eingefügt		
9	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW8	Zeile 200 (S. 07)	Streichen/entfällt : Reisedienst Mothes Obervogtland	ja	gelöscht		
10	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW9	Zeile 228 (S. 08)	Streichen/entfällt : Reichenbacher Verkehrsbetrieb Gerlach GmbH	ja	gelöscht		
11	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW10	nach Zeile 250 (S. 09)	Einfügen: VGV=Verkehrsgesellschaft Vogtland mbH	ja	eingefügt		
12	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW11	Zeile 1083 - 1088 (S. 51)	Dieser Absatz wäre korrekt nach Zeile 1076 zu schreiben. Da sich diese Linien auf Zeile 1068 beziehen und nicht auf die einfahrenden Verkehrsunternehmen.	ja	Zwischenüberschrift "Leistungsangebot" eingefügt; Anzahl Linien korrigiert: 9 Plusbuslinien (inkl. PRG Linie 81)		Das Leistungsangebot ist unabhängig von der Aufzählung der Unternehmen zu sehen. Es folgen nach der Aufzählung noch weitere Aussagen sowie ein Diagramm zum Leistungsangebot, eine Verschiebung der Aufzählung ist daher eher ungünstig.
13	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW12	Zeile 1084 - 1088 (S. 51)	Schreibweise korrigieren: PlusBus-Linie / TaktBus-Linie / RufBus-Linie / BürgerBus-Linie / StadtBus- und Ortsverkehrslinien - Bitte auch ggf. an anderen Stellen so schreiben. /siehe auch S. 55	ja	korrigiert		mit Ausnahme der Stadtbuslinien in der Stadt Plauen, die nicht StadtBus im Sinne des Vogtlandnetzes 2019+ sind
14	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW13	Zeile 1109, 1111 (S. 53)	Das Plus ist generell „hochgestellt“. (soweit mir bekannt ist) und (gilt überall im Entwurf also auch auf den nachfolgenden Seiten, selbst wenn das nicht gesondert benannt wird)	ja	korrigiert		
15	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW14	Zeile 1187 (S. 55)	Bitte korrigieren: auf 4 Linien (es ist nicht korrekt, dass nur 4 BürgerBusse verkehren.)	ja	korrigiert		
16	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW15	Zeile 1188 (S. 55)	Hier bitte ergänzen, dass dazu in diesen Orten viele neue Haltestellen errichtet wurden. (die auch in der Anlage7 zu ergänzen sind – also derzeit noch fehlen)	ja	im Text ergänzt: "Für die BürgerBus-Linien wurden in den genannten Städten eine Vielzahl zusätzlicher Haltestellen errichtet. " Anl. 7 ergänzt/korrigiert		
17	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW16	Zeile 1275 (S. 61)	Hinweis: Die Haltestellendatei beinhaltete vermutlich nur Bus-Haltestellen (wenn die Haltestelle Bahnhof heißt, ist meist der Bussteig gemeint.). Bitte prüfen. Wenn dem so ist, sollte dies auch bei dem Diagramm ergänzt werden, dass es sich auf Bushaltestellen (Regionalverkehr?) bezieht. Es beinhaltet vermutlich nicht SPNV- und PSB-Haltestellen?	ja	beschränkt auf Vogtlandnetz 2019+		
18	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW17	Zeile 1277 (S. 61)	Auch diese Angaben beziehen sich vermutlich auf den Anteil Bus-Haltestellen / Regionalverkehr? Falls dies so ist, sollte es präzisiert werden	ja	beschränkt auf Vogtlandnetz 2019+		
19	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW18	Zeile 1292 (S. 62)	Angaben zur Zuwegung und Querungshilfen (in diesem Abschnitt) beziehen sich vermutlich auch nur auf Bushaltestellen / Regionalverkehr?	ja	beschränkt auf Vogtlandnetz 2019+		
20	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW19	Zeile 1297 (S. 62)	Hier sollte bereits ein Bezug zur Anlage7 und der Spalte „Gesamtwertung“ hergestellt werden. Lt. Hr. Kraft (VCI) bekommen diese Haltestellen eine „Null“ und sollen als Ausnahmen (gemäß PbefG) beim barrierefreien Ausbau benannt werden. Solange bis hier eine geeignete Zuwegung geschaffen wurde. Diese Aussage ist wichtig, da der NVP verpflichtet ist, die Ausnahmen zu benennen. Bezug zu Punkt 5.3. herstellen	ja	Ergänzt: "Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus werden die Haltestellen ohne geeignete Zuwegung für mobilitätseingeschränkte Personen zunächst nicht berücksichtigt. In der in Kapitel 5.3 vorgenommenen Priorisierung erhalten diese Haltestellen entsprechend eine Wertung von null Punkten und sind somit von der barrierefreien Gestaltung ausgenommen. Im Zuge einer Veränderung der Zuwegung der jeweiligen Haltestellen ist diese Bewertung neu vorzunehmen."		
21	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW20	Zeile 1307 (S. 62)	Diese Zahl scheint nicht korrekt. Es können nicht nur 4 von 81 Haltestellen sein. Bitte korrigieren.	ja	Das Netz des städtischen öffentlichen Nahverkehrs in Plauen umfasst insgesamt 81 Haltestellen., Davon werden vier ausschließlich durch Straßenbahnen, 24 ausschließlich von Stadtbussen und 37 Haltestellen von beiden Verkehrsmitteln der PSB angefahren.		4 ist korrekt unter Berücksichtigung von NachtBussen, PSB weist das genauso aus: Am Vogtlandstadion, Böhlstraße, Oberer Bahnhof/Pausaer Straße, Oberer Bahnhof/Stadtpark
22	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW21	Zeile 1329 (S. 63)	Hier ggf. ergänzen: Diese Haltestellen sind überwiegend nicht fest installiert, sondern auf Wunsch der betroffenen Gemeinden wurde eine mobile Beschilderung aufgestellt. Eine feste Installation ist erst nach einer gewissen Erprobungsfrist geplant. Hier liegen bisher keine Angaben zu Zuwegung, Inanspruchnahme oder barrierefreiem Ausbau vor.	ja	ergänzt		
23	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW22	Zeile 1390 (S. 67)	Welche APP ist da gemeint? Steht im Widerspruch zu Folgeseite – 1. Satz: Eine mobile Anwendung für ÖPNV-Auskünfte ... existiert derzeit nicht. / Ggf. hier streichen / Unter Pkt. 9.5. wird richtig die Planung der VVV-APP genannt.	ja	"HandyTicket Deutschland" ergänzt		
24	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW23	Zeile 1402 (S. 67)	„einen“ ersetzen durch „den Nutzer“	ja	ersetzt		
25	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW24	Zeile 1525 (S. 70)	Prüfen: Dieser Satz ist ggf. zu streichen. Da es in der Praxis wohl nur noch wenige Einrichtungen und minimale Rabatte gibt.	ja	gelöscht		
26	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW25	Zeile 1572 (S. 73)	Diesen Satz bitte wandeln, im Sinne von: Der ZVV ist gehalten eine Mitfinanzierung im Rahmen seiner Richtlinie über die Gewährung von Drittmittel zu prüfen. (Die bestehende Formulierung trifft eine nahezu verbindliche Aussage über die Gewährung der Drittmittel. Das kann so nicht stehen bleiben.)	ja	Der ZVV wird für diese Maßnahmen eine Mitfinanzierung im Rahmen seiner Richtlinie über die Gewährung von Drittmitteln prüfen.		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
4. Fortschreibung
 Synopse der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
 Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
27	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW26	Zeile 1574 (S. 73)	Diese Überschrift kann nicht in Verbindung mit diesem Text so stehen bleiben. Das gehört nicht zusammen. Entweder entfällt dies so ganz oder besser: Es wird etwas allgemein zur Wirtschaftlichkeit formuliert. Und an anderer Stelle wird etwas zur Leistungsvergabe im Nahverkehrsraum gesagt. Eigenwirtschaftlichkeit ist in diesem Kontext nicht korrekt. SPNV und Vogtlandnetz2019+ sind über eine Vergabe und Verträge geregelt. Und damit eher nicht nach Eigenwirtschaftlichkeit.	ja	Text wurde hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit der vorangegangenen Ziele überarbeitet und entsprechend ans Ende des Kapitels (als Basis für alle davor genannten Ziele) verschoben		
28	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW27	Zeile 1634 (S. 75)	Satz entfällt: GF Müller hat ein Konzept zur Tourismuskarte aufgestellt. Das hat der TVV jedoch abgelehnt.	ja	gelöscht		
29	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW28	Zeile 1648 (S. 75)	Schreibweise: TaktBus, StadtBus, Saisonlinien (Den Begriff Regionalbus gibt es dem Netzkonzept eher nicht.)	ja	geändert		
30	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW29	Zeile 1648 (S. 75)	Schreibweise: RufBus / BürgerBus	ja	geändert		
31	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW30	Zeile 1777 (S. 93)	Ist „Großwüchsige“ nicht eher klein zu schreiben? (Abbildung)	ja	geändert		
32	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW31	Zeile 1786 (S. 94)	Prüfen, ob im Abschnitt Barrierefreiheit auch ein Satz aufgenommen wird im Sinne von: ... dass der „mobilitätseingeschränkte Fahrgast“ unabhängig von den hier genannten technisch organisatorischen Maßnahmen ebenso eine Mitwirkungspflicht hat, seinerseits geeignete persönliche und zeitgemäße Hilfsmittel zu nutzen. D.h. dass die Last der Barrierefreiheit nicht einzig und alleine auf der Seite von Verbund, Verkehrsunternehmen und Baulastträgern liegt. Es wird zwar die Leselupe oder das Vergrößerungsglas erwähnt. Dies reduziert die Wahl bzw. Möglichkeiten der persönlichen Hilfsmittel jedoch sehr.	ja	Am Ende von Kap. 5.2.1 ergänzt: Unabhängig von den nachfolgend genannten technisch organisatorischen Maßnahmen hat auch der mobilitätseingeschränkte Fahrgast eine Mitwirkungspflicht die darin besteht, geeignete persönliche und zeitgemäße Hilfsmittel zu nutzen.		
33	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW32	Zeile 1786 (S. 94)	Prüfen, ob hier dieser Satz noch ergänzt werden kann bzw. sollte: Um eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit zu gewährleisten, sind Haltestellen und Fahrzeuge systemisch aufeinander abzustimmen. Ergänzt durch Kommunikation und Information ist das Zusammenspiel aller Komponenten unter dem Aspekt eines umfassenden, flächenhaften Systems mit Durchgängigkeit entlang der gesamten Reisekette sicher zu stellen.	ja	geändert		
34	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW33	Zeile 2004 (S. 99)	Wort ersetzen durch „kontrastreiche“	ja	geändert		
35	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW34	Zeile 2057 (S. 101)	Hinweis: Zur Einstufung einer Haltestelle i.S. der Barrierefreiheit (BaF) gehört auch die Kategorisierung der Haltestellen. In Anlage 7 wird eine „Kategorie“ genannt. Diese bezieht sich jedoch auf die Größe und Gestaltung des Haltestellenschildes, nicht auf die Ausbaustufe bzw. den Ausbaumumfang einer Haltestelle i.S. der BaF. Hr. Kraft hat geschildert, dass VCI die Auffassung vertritt, dass alle Haltestellen den gleichen Ausbaumumfang i.S. der BaF haben sollten. Hier wäre zu prüfen, ob dies wirklich so zu sehen ist. An einer Verknüpfungshaltestelle oder einer Hst. mit angrenzendem Seniorenheim sind ggf. mehr Maßnahmen i.S. der BaF (Bodenindikatoren oder Hst.-Ansagen u.ä.) erforderlich. Bitte fügen Sie im Plan ergänzende Aussagen ein, die diese Thematiken berücksichtigen. (Richtig ist, wie unter Pkt. 5.5. genannt, dass die abschließende Entscheidung (ab Zeile 2170) über Kategorie, Priorität und Umfang der Maßnahme pro Haltestelle einzeln in einem gesonderten Gremium zu finden ist.)	ja	Eine pauschale Kategorisierung oder die Definition notwendiger Maßnahmen an einzelnen Haltestellen ist vor dem Hintergrund der aktuellen Datengrundlage, der nicht gesicherten Finanzierung und der begrenzten Einflussnahme durch den ZVV (kein Baulastträger) nicht zweckmäßig. Außerdem ist davon auszugehen, dass jedem Haltestellensteig beim barrierefreien Ausbau die gleichen notwendigen Mindestanforderungen an die Borde, den Wartebereich, die Zuwegung und die Informationen zu Grunde gelegt werden. Über diese Mindestanforderungen hinausgehende optionale Hilfsmittel und Einrichtungen müssen durch die Baulastträger selbst festgelegt werden. Dahingehend liegt diesem NVP in Anlage 9 eine Checkliste der abzustimmenden Kriterien beim Haltestellenausbau bei.		
36	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW35	Zeile 2062 (S. 101)	Bitte ergänzen: ... und Ausnahmen von diesem Ausbauprogramm zu definieren.	ja	ergänzt		
37	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW36	Zeile 2073 (S. 101)	Bitte ergänzen: ... (Zuwegung)	ja	ergänzt		
38	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW37	Zeile 2075 (S. 101)	Frage: Müsste das Wort hier nicht Priorisierung statt Kategorisierung lauten?	ja	geändert		
39	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW38	Zeile 2075 (S. 101)	Hinweis: (Siehe auch unter Punkt 3) Die Haltestellendatei bzw. Anlage7 beinhaltet vermutlich nur Bus-Haltestellen (wenn die Haltestelle Bahnhof heißt, ist meist der Bussteig gemeint.). Bitte prüfen. Wenn dem so ist, sollte dies auch hier verdeutlicht werden, dass es sich auf Bushaltestellen (Regionalverkehr?) bezieht. Es beinhaltet vermutlich nicht SPNV- und PSB-Haltestellen? Inwieweit gibt es solche Angaben von der PSB?	ja	Präzisierung im Text unter Überschrift 5.3: "wird im Folgenden eine priorisierende Einstufung der vorhandenen, noch nicht ausgebauten Haltestellen des ÖSPV vorgenommen"		
40	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW39	Zeile 2079 (S. 101)	Hier gilt der gleiche Sachverhalt. Die FG-Zählungen fanden nur in Fahrzeugen mit Fahrscheindruckern statt. Das waren eher die Stadt- und Regionalbusverkehre. (nicht PSB) (nicht SPNV)	ja	präzisiert zu "an allen Haltestellen des Vogtlandnetzes 2019+"		
41	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW40	Zeile 2093, 2100, 2108 (S. 102)	Ist hier „Anlage 7“ gemeint?	ja	Verweis präzisiert		
42	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW41	Zeile 2116 (S. 103)	Ist hier „Anlage 7“ gemeint?	ja	Verweis präzisiert		
43	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW42	Zeile 2128 (S. 103)	Ergänzen im Sinne von: Anlage 5 bietet eine Darstellung dieser Zugangsstellen mit Aussagen zu Ein- und Aussteigern.	ja	ergänzt		
44	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW43	Zeile 2182 (S. 104)	Bitte fügen Sie im Plan ergänzende Aussagen ein, die diese Thematiken berücksichtigen.	ja	ergänzt: "... Schulen, Behörden)"		
45	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW44	Zeile 2185 (S. 104)	Richtig ist, wie unter Pkt. 5.5. genannt, dass die abschließende Entscheidung (ab Zeile 2170) über Kategorie, Priorität und Umfang der Maßnahme pro Haltestelle einzeln in einem gesonderten Gremium zu finden ist.	ja			Bestätigung des Entwurfstextes
46	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW45	Zeile 2185 (S. 104)	Vorschlag zur Umformulierung	ja	"Ein Großteil ist bereits teilweise behindertengerecht ausgebaut, besonders im Hinblick auf die Befahrbarkeit mit einem Rollstuhl."		
47	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW46	Zeile 2339 (S. 111)	Plus hochstellen – auch in den folgenden Absätzen, Auch in Überschrift - 2333 + 2342, Auch in 7.6, Auch 8.2.1	ja	geändert		
48	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW47	Zeile 2360 (S. 111) + 2373 (S.112)	RufBus (Schreibweise) / BürgerBus	ja	geändert		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)

4. Fortschreibung

Synopse der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019

Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
49	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW48	Zeile 2560 (S. 120)	Kann auf dem Haltestellenschild ein Haltestellenname aus dem VVVV – Gebiet eingetragen werden? Das Bild sollte ggf. auch deshalb aktualisiert werden, da es den Begriff Vitaltour nicht mehr gibt/geben wird und die Tarifzonen innerhalb Verbund bis Nr. 190 gehen.	ja	aktueller Entwurf eingefügt		
50	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW49	Zeile 2647 (S. 123)	Hinweis: Fehlt hier eventuell noch ein Verb am Satzende? ... nutzen zu können, sindxyz ... zu schaffen? (o.ä.) Es liest sich, als ob da noch ein Wort fehlt.	ja	"Um die Rahmenbedingungen des Wertewandels zu einer pragmatischeren Verkehrsmittelnutzung und die omnipräsente mobile Vernetzung durch Smartphones nutzen zu können, sind neben den klassischen Angeboten durch Busse und Bahnen weiterführende Mobilitätsangebote wie Fahrradverleihsysteme, Carsharing, die Verknüpfung zum Fernverkehr, das Angebot weiterer Mobilitätsdienstleistungen und integrierter Kundenprodukte zu schaffen."		
51	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW50	Zeile 2652 (S. 123)	Hinweis: Ist hier „in“ oder „an“ richtig?	ja	"An diesen Übergangsstellen ..."		
52	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW51	Zeile 2750 (S. 125)	2x „mindestens“ – Wortwahl verändern	ja	in Klammern "mindestens" ersetzt durch "Vorverkaufsstelle und ggf. weitere Services"		
53	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW52	Zeile 2754 (S. 126)	EgroNet" (Schreibweise bitte überall anpassen)	ja	geändert		
54	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW53	Zeile 2786 (S. 126)	Bitte Seitenumbruch einfügen	ja	eingefügt		
55	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW54	Zeile 2787 (S. 127)	Die APP hat inzwischen einen offiziellen Namen: „VVV mobil“. (Bitte verwenden)	ja	geändert		
56	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW55	Zeile 2789 (S. 127)	Hinweis: ... wird in 2020 ...	ja	geändert		
57	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW56	Zeile 2790 (S. 127)	Frage: Woher kommt diese Information? Bisher ist in der APP VVV mobil kein Inhalt zum Tourismus im APP-Design vorgesehen. Aber ggf. ist mir dieser Sachverhalt nur nicht bekannt. Bitte prüfen.	ja	"Tourismus" entfernt		
58	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW57	Zeile 2895 (S. 131)	Frage: Zu den Kosten des barrierefreien Ausbaus bzw. der Finanzierung insbesondere der Stadt- und Regionalbushaltestellen wird keine Aussage getroffen?	ja	s. ZVV (Frau Winkler) Nr. 59		
59	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW58	Zeile 2972 (S. 133)	Hinweis: Zum SPNV wird eine Aussage zur Finanzierung des barrierefreien Ausbaus getroffen. Zum barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen (siehe Anlage 7) wird keine Aussage zu den Kosten und deren Finanzierung getroffen.	ja	s. ZVV (Frau Winkler) Nr. 59		
60	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW59	Zeile 2972 (S. 133)	Bitte nehmen Sie dazu noch Aussagen in folgendem Sinn auf: Es ist zu erwarten, dass durch den barrierefreien Ausbau der Stadt- und Regionalbushaltestellen Kosten in Höhe von mehreren Millionen Euro entstehen werden. Der ZVV wird davon im Rahmen seiner Haushaltslage einen Anteil in Höhe von maximal zwei Millionen Euro übernehmen bzw. absichern. (Hier ist zu prüfen, ob diese Angabe noch durch eine zeitliche Frist ergänzt wird – z.B. innerhalb von 5 Jahren o.ä.).	ja	Der ZVV wird davon im Rahmen seiner Haushaltslage und der Drittmittelrichtlinie einen Anteil in Höhe von insgesamt maximal zwei Millionen Euro bis zum Jahr 2030 übernehmen bzw. absichern können. Damit sollen Maßnahmen in Höhe von 16 Millionen€ anteilig finanziert werden. Dies bedingt jedoch die Beteiligung des ZVV an der Festlegung des Ausbausumfangs der zu finanzierenden Maßnahmen. Entsprechende Projekte werden gemäß dem Priorisierungsgrad in Anlage 7 umgesetzt. Eine Modernisierung bereits barrierefrei ausgebauter Haltestellen ist damit nicht vorgesehen.		
61	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW60	Zeile 2972 (S. 133)	Frage: Aussage zu Kosten/Finanzierung Ausbau bei PSB?	ja	Der ZVV wird davon im Rahmen seiner Haushaltslage und der Drittmittelrichtlinie einen Anteil in Höhe von insgesamt maximal zwei Millionen Euro bis zum Jahr 2030 übernehmen bzw. absichern können. Damit sollen Maßnahmen in Höhe von 16 Millionen€ anteilig finanziert werden. Dies bedingt jedoch die Beteiligung des ZVV an der Festlegung des Ausbausumfangs der zu finanzierenden Maßnahmen. Entsprechende Projekte werden gemäß dem Priorisierungsgrad in Anlage 7 umgesetzt. Eine Modernisierung bereits barrierefrei ausgebauter Haltestellen ist damit nicht vorgesehen.		
62	20.01.2020	ZVV (Frau Winkler)	VVV_YW61	allg.	Bitte die Marken-Schriftweise bei den Begriffen PlusBus, TaktBus, StadtBus, RufBus, BürgerBus, Vogtlandnetz2019+(hochgestellt), EgroNet generell an allen Stellen im Dokument einheitlich anpassen.	ja	angepasst und vereinheitlicht		mit Ausnahme der Stadtbuslinien in der Stadt Plauen, die nicht StadtBus im Sinne des Vogtlandnetzes 2019+ sind
63	24.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML1	Z 1417; Tab 13	Tab nicht in dieser konkreten Form bringen bzw. ganz weglassen. Irgendwie fehlt VGV	ja	Tabelle und Bezüge auf die Tabelle im Text entfernt, im Text über der Tabelle "und VGV" ergänzt (fehlte dort noch)		
64	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML2	Z 1558	Der ZVV war bei dieser Thematik wieder einmal Vorreiter und Best-practice Beispiel für den ÖPNV sowie erster Anwender der Landesvorgaben für ein Bildungsticket.	ja	ergänzt: "... sowie erster Anwender der Landesvorgaben für ein Bildungsticket."		
65	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML3	1581 - 1583	ersatzlos streichen	ja	gelöschter Einschub: – soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden –		
66	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML4	1651 / 1652	Dabei unterstützt der ZVV die Kommunen im Rahmen seiner Richtlinie über die Gewährung von Drittmitteln und seines Haushaltes .	ja	s. ZVV_YW_25 - bereits geändert in "Der ZVV wird für diese Maßnahmen eine Mitfinanzierung im Rahmen seiner Richtlinie über die Gewährung von Drittmitteln prüfen."		
67	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML5	1654 - 1661	unter der Überschrift "Wirtschaftlichkeit" bitte streichen. Im VVV sind nun sämtl. Verkehre nach Vergabeverfahren DLA. Das hat aber wiederum nichts mit Wirtschaftlichkeit zu tun.	ja	Absatz zu Wirtschaftlichkeit gelöscht		
68	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML6	1800	Anschlüsse sollen durch Kommunikation des Fahrpersonals in den Fahrzeugen untereinander bzw. über die Leitstelle gesichert werden. Vorhandene technische Systeme wie das ITCS und die Echtzeitauskunft vvv e(x)akt sind als Information für die Anschluss- und Echtzeitinformationen vorrangig zu nutzen	teilweise	ergänzt: "bzw. über die Leitstelle" nicht ergänzt: "als Information" --> wäre Dopplung des Begriffs "Information"		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)

4. Fortschreibung

Synopse der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019

Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
69	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML7	1801	streichen: "Unpünktlich sind Fahrten □ die mit einer Verspätung von mehr als zwei Minuten an der jeweiligen Haltestelle ankommen und die aufgrund von Verspätung vorzeitig abgebrochen werden (Ver-spätungen aufgrund von Anschlusssicherung werden nicht einbezogen) sowie □ die mehr als eine Minute früher ab der jeweiligen Haltestelle abfahren" dafür: "Details zum Erfassen und Auswerten von Verspätungen sind in Verkehrsverträgen zu regeln bzw. enthalten diese bereits"	ja	geändert in: "Unpünktlichkeit: Details zum Erfassen und Auswerten von Verspätungen sind in Verkehrsverträgen zu regeln bzw. enthalten diese bereits."		
70	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML8	1803	streichen: "Eine vollständige Darstellung des Linienfahrplanes ist anzustreben." "Die Informationen zu den aktuellen Fahrplanzeiten der öffentlichen Linien sind damit latent an jeder Haltestelle vorhanden und können per SMSApp oder Webbrowser übermittelt werden."	ja	gestrichen und eingefügt		
71	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML9	1804	Die wichtigsten Anschlüsse sind in den Fahrplänen auszuweisen.	ja	eingefügt		
72	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML10	1806	Diese Daten werden verarbeitet und soweit relevant dem Fahrgast... 11h folgenden Abs. streichen: "Die Fahrgäste werden durch optische und akustische Einrichtungen zur Fahrgastinformation regelmäßig und aktuell vor Halten über den Namen der nächsten Haltestelle, mögliche Umsteigebeziehungen, gehaltene, nicht gehaltene sowie fahrplanmäßige Anschlüsse in den nächsten 15 Minuten informiert. Sowohl optische als auch akustische Informationen müssen barrierefrei (Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes) dargestellt bzw. erzeugt werden."	ja	eingefügt und gestrichen		
73	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML11	Kap. 5	Barrierefreiheit zuständigkeiten	nein	bereits enthalten		
74	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML12	2475	Kap. 7.2: 1. Satz streichen	ja	Das flächenhaft ausgeprägte RufBus-System wird etabliert. Bei sich entsprechend entwickelnder Nachfrage ist anzustreben, die RufBus-Linien zukünftig in das reguläre Linienangebot zu übernehmen. Dies wird im Einzelfall geprüft und sollte nicht fahrt- sondern linienweise erfolgen.		
75	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML13	2570	kompletter Abs. 7.5 sollte nicht mehr als Marktforschung zu dem Thema beinhalten (ähnlich der Beschreibung der E-Mob. ab Z 2719) und max. in Aussicht stellen, einen solchen Verkehr dann anzuwenden, wenn tats. anwendbare Techniken und Geschäftsmodelle standardmäßig zur Verfügung stehen. Im Vogtland scheiterte bereits ein solches Vorhaben in der Planungsphase.	ja	Die Stadt Plauen beabsichtigt, eine bessere Anbindung der Plauener Ortsteile am Beispiel einer Pendelbus-Verbindung zu testen. Hierfür ist eine Teststrecke für autonom fahrende Pendelbusse (Stadtumbauprojekt Plauen Süd) vorgesehen		
76	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML14	2800	girocard streichen, dafür "HandyApp" i.S. von Android und iOS basierten Betriebssystemen aufnehmen und auf Abs weiter unten verweisen Z2911 ff	ja	Im Bereich Vertrieb sollen die deutschlandweit wirkenden Systeme HandyTicket-Deutschland und VVVmobil (Android/iOS-App-basiert) weiter etabliert		
77	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML15	2801	letzten Satz ergänzen: "...wie bspw. Google."	ja	ergänzt		
78	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML16	2827 + 2828	Satz fortführen: "...zur Vervollständigung des Pauschalticketangebotes."	ja	Der ZVV untersucht zur Vervollständigung des Pauschalticketangebotes die Einführung einer rabattierten ...		
79	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML17	2829	Preisangabe streichen.	ja	gestrichen		
80	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML18	2846	girocard streichen	ja	gelöscht: "girocard kontaktlos"		
81	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML19	2856 - 2862	Kap. 9.2.1: streichen, dafür sinngemäß die Anwendung des deutschlandweiten eTicket Standards "Kernapplikation" (in notwendiger Ausprägung) zur Harmonisierung der eTicketanwendung in Sachsen einfügen.	ja	gestrichen		
82	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML20	2871 - 2876	streichen	ja	Neben der zentralen Tourismus- und Verkehrszentrale (TVZ) in Auerbach, dem PSB-Service Tunnel und einem Informations- und Servicecenter im Oberen Bahnhof in Plauen soll in weiteren Städten ein Servicepunkt (Vorverkaufsstelle und ggf. weitere Services) durch ein bedienendes Unternehmen betrieben und gemeinschaftlich durch weitere Unternehmen genutzt werden können. Hierzu wird der ZVV weitere Abstimmungen und Umsetzungsschritte vornehmen sowie Servicestellen der VVV GmbH prüfen.		
83	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML21	2913	Fahrplanauskunft	ja	geändert im Absatz Vogtland-App		
84	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML22	2914	Satz: "Ergänzend wird das Angebot auch Informationen mit Bezug zum Tourismusangebot im Vogtland bereitstellen." streichen	ja	gestrichen		
85	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML23	3044	umgeordneter Satzbau: " • Differenzierung nach Regelverkehr Bus, Regelverkehr Straßenbahn und Rufbus.	ja	geändert		
86	31.01.2020	ZVV (Herr Leonhardt)	VVV_ML24	3052 - 3053	neuer Satz: "Die Dynamisierung entspricht grundsätzlich dem jeweiligen Entwicklungstrend der Zuweisungen aus dem ÖPNVFinAusG und kann durch Verbandsbeschlüsse abgeändert werden."	ja	eingefügt		
87	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK1	Seite 9	Abkürzung VBG Vogtlandbahn GmbH, Bindestrich entfernen, die Abkürzung VBG wird im weiteren Textverlauf nicht mehr verwendet, müsste also entfernt werden, weiterhin ist die Bezeichnung veraltet richtig wäre DLB	ja	geändert		
88	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK2	Seite 8	Abkürzung RVB -> die korrekte Firmenbezeichnung lautet: Reichenbacher Verkehrsbetrieb und Fahrschule GERLACH GmbH-> Firma wird im weiteren Textverlauf nicht mehr genannt-> entfernen	ja	gelöscht		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
4. Fortschreibung
Synopsis der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
89	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK3	Seite 8	Abkürzung RRR-> Reißmann Reisen gibt es nicht mehr und die Abkürzung wird auch im weiteren Textverlauf nicht mehr verwendet-> entfernen	ja	gelöscht		
90	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK4	Seite 7	Abkürzung MTH-> Mothes gibt es nicht mehr und die Abkürzung wird auch im weiteren Textverlauf nicht mehr verwendet-> entfernen	ja	gelöscht		
91	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK5	Seite 6	Abkürzung Bachstein-> Bachstein Verkehrsbetriebe werden im weiteren Textverlauf nicht mehr verwendet-> entfernen	ja	gelöscht		
92	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK6	Seite 7	Abkürzung GVG-> Göltzschtal Verkehrsbetriebe werden im weiteren Textverlauf nicht mehr verwendet-> entfernen	ja	gelöscht		
93	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK7	Seite 7	Abkürzung HER-> Herolds Reisen werden im weiteren Textverlauf nicht mehr verwendet-> entfernen	ja	gelöscht		
94	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK8	Seite 7	Abkürzung MEI-> Meichsner werden im weiteren Textverlauf nicht mehr verwendet-> entfernen	ja	gelöscht		
95	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK9	Seite 8	Abkürzung RVF-> Regio Verkehrsverbund Freiberg Abkürzung wird auch im weiteren Textverlauf nicht mehr verwendet-> entfernen	ja	gelöscht		
96	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK10	Seite 14	Die Satzungen heißen korrekt: Satzung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland über die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Ausbildungsverkehr innerhalb des Vogtlandkreises vom 09.07.2019 sowie Satzung des Zweckverbandes Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland über die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Öffentlichen Personennahverkehr mit Straßenbahnen im Vogtlandkreis vom 09.07.2019	ja	Daten ergänzt, zusätzlich auch bei Schülerbeförderungssatzung		
97	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK11	Seite 22	nach usw. fehlt ein Punkt: usw. .	ja	ergänzt		
98	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK12	Seite 22	Die Bezeichnung der Abbildung einheitlich unter die Abbildung schreiben, nicht drüber.	ja	geändert		
99	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK13	Seite 32	bei den Prozentzahlen ist diese mal mit und mal ohne Leerzeichen geschrieben, bitte einheitliche Schreibweise (3% oder 3 %)	ja	geändert		
100	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK14	Seite 45	Die Bezeichnung der Abbildung muss auf der gleichen Seite wie die Abbildung sein.	ja	geändert		
101	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK15	Seite 48	Rechtschreibfehler: Leistreifen-> Leitstreifen	ja	geändert		
102	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK16	Seite 51	Die Abkürzung VGV muss mit ins Abkürzungsverzeichnis rein	ja	ergänzt		
103	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK17	Seite 51	Wenn wir TaktBus und PlusBus schreiben, dann bitte auch RufBus und BürgerBus und nicht Rufbus und Bürgerbus, auch	ja	geändert		
104	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK18	Seite 52	wieder RufBus schreiben	ja	geändert		
105	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK19	Seite 55	wieder RufBus schreiben	ja	geändert		
106	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK20	Seite 59	Rechtschreibfehler: Indikativ-> indikativ	ja	geändert		
107	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK21	Seite 61	Rechtschreibfehler: Status Quo-> Status quo	ja	geändert		
108	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK22	Seite 61	Rechtschreibfehler: Abbildung 25zeigt-> Abbildung 25 zeigt	ja	geändert		
109	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK23	Seite 66	Rechtschreibfehler: Tabelle 14ersichtlich-> Tabelle 14 ersichtlich	ja	geändert		
110	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK24	Seite 67	Es fehlt eine Beschrift des Bildes: Abbildung xxx	nein		Ist keine Abbildung im engeren Sinne, sondern eher eine Textauflockerung wie auch das EgroNet-Logo auf S. 70.	
111	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK25	Seite 68	Ich würde die Abbildung Kundenmagazin unter dem Text und nicht innerhalb des Textes machen, da wir im gesamten Nahverkehrsplan die Abbildungen immer unter den Texterlauf nehmen	nein		Passt vom Layout genauso dort rein.	
112	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK26	Seite 70	wenn wir vorher im Text unter Homepage mit vogtlandauskunft.de schreiben, dann bitte hier das www. weglassen	ja	geändert		
113	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK27	Seite 70	Ich würde die Abbildung EgroNet unter dem Text und nicht innerhalb des Textes machen, da wir im gesamten Nahverkehrsplan die Abbildungen immer unter den Texterlauf nehmen. Weiterhin fehlt die Bezeichnung Abbildung xxx	nein		Ist keine Abbildung im engeren Sinne, sondern eher eine Textauflockerung.	
114	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK28	Seite 75	wieder RufBus schreiben	ja	geändert		
115	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK29	Seite 75	Beschriftung der Abbildung fehlt: Abbildung xxx, Im Regionalnetz würde ich noch die StadtBus-Linien ergänzen, da diese im nachfolgenden Text explizit genannt werden	nein		Es handelt sich hier um farbig hervorgehobenen Text.	
116	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK30	Seite 99	Rechtschreibfehler: kotrastierende Schrift-> kontrastierende Schrift	ja	geändert in "kontrastreiche"		
117					Die Aufteilung müsste in folgenden Stufen sein:				
118					0 Punkte: 0 – 2.500 Fahrgäste pro Jahr				
119					1 Punkt: 2.501 – 5.000 Fahrgäste pro Jahr				
120	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK31	Seite 102	2 Punkte: 5.001 – 10.000 Fahrgäste pro Jahr	ja	geändert		
121					3 Punkte: 10.001 – 25.000 Fahrgäste pro Jahr				
122					4 Punkte: 25.001 – 50.000 Fahrgäste pro Jahr				
123					5 Punkte: über 50.000 Fahrgäste pro Jahr				
124	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK32	Seite 111	wieder RufBus schreiben	ja	geändert		
125	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK32	Seite 112	wieder RufBus schreiben	ja	geändert		
126	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK32	Seite 112	wieder BürgerBus schreiben	ja	geändert		
127	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK32	Seite 117	Warum gelten die Lose für 12 Jahre? Die Vergabe war für 10 Jahre	ja	geändert		
128	31.01.2020	ZVV (Frau Kaden)	VVV_DK32	Seite 120	Beschriftung der Abbildung fehlt: Abbildung xxx, Abbildung nicht innerhalb des Textflusses	nein		Bildformat verbietet die Positionierung innerhalb des Textflusses.	
129	20.01.2020	RVE	RVE_1	allg.	kein Einwand				
130	21.01.2020	PRG	PRG_1	Kap. 6	Bei künftigen Angebotskonzeptionen ist darauf zu achten, dass die Fahrplanlagen der SPNV-Linien RE 3 und VB 2 am Bahnhof Reichenbach möglichst unverändert bleiben , da anderenfalls das komplette Anschlussgefüge auf den PRG-Linien 25, 40 und 81 (mit fahrplanmäßigen Anschlussbeziehungen in Triptis, Triebes, Mehla, Greiz und Reichenbach) nicht mehr einzuhalten ist!	nein		Kenntnisnahme und Beachtung. Eine konkrete Festlegung im NVP kann dahingehend nicht erfolgen.	
131	21.01.2020	PRG	PRG_2	S. 80 Kap. 4.1.1	Bezug nehmend auf die qualitativen Vorgaben zu Bedienzeiträumen und Taktzeiten im PlusBus-Netz regen wir an, den Zeitraum der Hauptverkehrszeit montags bis freitags auf 06:00 Uhr bis 18:00 Uhr (statt 20:00 Uhr) zu beschränken oder alternativ für den Zeitraum ab 18:00 Uhr eine Ausdünnung der Bedienungsfrequenz zuzulassen	nein		In der ÖPNVFinVO wird für PlusBusse ein 1-h-Takt von 5:00 - 21:00 gefordert. Der ZVV schränkt diese Vorgabe im NVP bereits auf 6:00 - 20:00 Uhr ein. Eine darüber hinausgehende Beschränkung ist nicht vermittelbar.	

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
4. Fortschreibung
 Synopse der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
 Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
132	21.01.2020	PRG	PRG_3	S. 80 Kap. 4.1.1	Letzteres gilt ebenso für die Vorgabe einer Taktfolge von 60 Minuten in der Nebenverkehrszeit (im Zeitraum von 04:00 Uhr bis 06:00 Uhr sowie von 20:00 Uhr bis 24:00 Uhr); hier erscheint eine Taktfrequenz von 120 Minuten ausreichend und der Nachfrage entsprechend. Alternativ bedürfte es einer Klarstellung dahingehend, dass sich die Aussage, wonach "ein reduziertes Angebot vorgehalten werden [kann]" explizit auf die zeitlichen Vorgaben der Tabelle auf Seite 80 des Entwurfs der Fortschreibung des Nahverkehrsplans bezieht.	ja	Fußnote an NVZ ergänzt: "Es kann ein reduziertes Angebot vorgehalten werden."		
133	21.01.2020	PRG	PRG_4	S. 75 Kap. 4 Grenzüberschreitende Kooperation	Unzureichend betrachtet werden Möglichkeiten der verkehrlichen Kooperation sowohl auf Ebene der Aufgabenträger als auch der Verkehrsunternehmen, insbesondere in Grenz- bzw. Überschneidungsbereichen zwischen mehreren Aufgabenträgern. Dies bietet sich beispielsweise im Bereich der Schülerverkehre im Bereich der PRG-Linie 36 sowie der POB-Linien 41/42 (bzw. der POB-Schülerverkehrslinie 422) an, wo sich die gegenwärtig praktizierte Lösung aus unserer Sicht bewährt hat und langfristig beibehalten werden sollte.	ja	unter "Grenzüberschreitende Kooperation" ergänzt: "Insbesondere mit dem im Nachbarland Thüringen gelegenen Landkreis Greiz wurde die grenzübergreifende Zusammenarbeit mit der im August 2018 abgeschlossenen Verwaltungsvereinbarung auf eine solide Basis mit konkret vereinbarten Zielen gestellt. Die bestehende Zusammenarbeit wird auch künftig weitergeführt und ausgebaut. Besonderes Augenmerk gilt dabei der stärkeren Verknüpfung von ÖPNV und Tourismus"		
134	21.01.2020	PRG	PRG_5	S. 75 Kap. 4 Grenzüberschreitende Kooperation	Gegebenenfalls bieten sich weitere Möglichkeiten der Kooperation auch im Bereich der PRG-Linie 36 und der POB-Linie 46 an oder bei der kreis- und landesgrenzüberschreitenden, touristischen Erschließung der Bereiche um die Göltzschtalbrücke und die Talsperre Pöhl (ggf. auch nur saisonal). Da diese Überlegungen sicherlich erst am Anfang stehen, sollte diesbezüglich aus unserer Sicht eine weitgefasste Regelung über derartige Kooperationsmöglichkeiten Eingang in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans finden.	ja	unter "Grenzüberschreitende Kooperation" ergänzt: "Insbesondere mit dem im Nachbarland Thüringen gelegenen Landkreis Greiz wurde die grenzübergreifende Zusammenarbeit mit der im August 2018 abgeschlossenen Verwaltungsvereinbarung auf eine solide Basis mit konkret vereinbarten Zielen gestellt. Die bestehende Zusammenarbeit wird auch künftig weitergeführt und ausgebaut. Besonderes Augenmerk gilt dabei der stärkeren Verknüpfung von ÖPNV und Tourismus"		
135	27.01.2020	LRA GRZ	LRA_GRZ_1	allg.	im Fahrplanheft fehlt die PlusBus-Kennzeichnung für Linie 81	nein			Kenntnisnahme. Für NVP nicht relevant, in der Fahrplanarbeit wird es aber berücksichtigt.
136	27.01.2020	LRA GRZ	LRA_GRZ_2	S. 75 Kap. 4 Grenzüberschreitende Kooperation	Ergänzung zu Fortführung und Ausbau der Zusammenarbeit auf der Grundlage der Verwaltungsvereinbarungen zwischen Lk und ZVV	ja	unter "Grenzüberschreitende Kooperation" ergänzt: "Insbesondere mit dem im Nachbarland Thüringen gelegenen Landkreis Greiz wurde die grenzübergreifende Zusammenarbeit mit der im August 2018 abgeschlossenen Verwaltungsvereinbarung auf eine solide Basis mit konkret vereinbarten Zielen gestellt. Die bestehende Zusammenarbeit wird auch künftig weitergeführt und ausgebaut. Besonderes Augenmerk gilt dabei der stärkeren Verknüpfung von ÖPNV und Tourismus"		
137	27.01.2020	LRA GRZ	LRA_GRZ_3	S. 75 Kap. 4 Grenzüberschreitende Kooperation	Ergänzungen zu den Themen Vogtlandtakt/Deutschlandtakt und Standortfaktor Tourismus im Hinblick auf Synergien und Möglichkeiten für den Ausbau der kreisüberschreitenden Zusammenarbeit. Die stärkere Verknüpfung von ÖPNV und Tourismus als vorrangiges Ziel unter Berücksichtigung der sich ergebenden Synergien aus dem Tourismusangebot des Landkreises Greiz sollten sich in diesem Abschnitt widerspiegeln.	ja	s. GRZ_2		
138	17.01.2020	LRA V	LRA_V_1	S. 55, Kap. 3.4.1, StadtBus	Wünschenswert wäre hier die Ergänzung des StadtBusses in die Landesgemeinde (Ortsteil von Erbach), bis Kinderheim Tannenmühle , insbesondere als touristisches Ziel. Einwohner, Urlauber und Gäste wäre es dadurch möglich, den Skilift zu besuchen, die am Skilift vorhandene Gaststätte aufzusuchen sowie den Einstieg in grenzüberschreitende Ski- und Wanderwege nutzen. Des Weiteren hätten auch Kinder aus dem Kinderheim, Besucher und Personal der Einrichtung sowie Anwohner die Möglichkeit, von Erbach aus in die Landesgemeinde zu gelang und wieder zurück. Was bisher nur mittels eines Fahrdienstes oder mit eigenem Pkw möglich ist.	ja	Vorschlag in Prüfauftrag Vogtlandnetz (Kap. 7.1): "Stadtbusse im Allg. (z. B. Auerbach, Markneukirchen)"		
139	23.01.2020	RPV C	RPV_C_1	S. 18 - 20 Kap. 3.2.2; Anl. 1	In der Legende zu Abbildung 2 „Raumstrukturelle Gliederung des Vogtlandkreises“ (S. 18 des Anhörungsentwurfs) sollte analog zur Darstellung der Raumkategorien auch bzgl. der Darstellung der höherrangigen Zentralen Orte der Bezug zum Landesentwicklungsplan (LEP) 2013 hergestellt werden. Im Regionalplan Südwestsachsen erfolgt die Festlegung der Grundzentren und der Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion. Die Zentralen Orte höherer Kategorie werden aus dem LEP lediglich nachrichtlich in den Regionalplan übernommen. Dieser Sachverhalt sollte unter Kap. 3.2.2 des Entwurfs der 4. Fortschreibung dargestellt werden. Im Textteil (u. a. Tabelle 1, S. 19 und Abbildung 4, S. 20) sowie in der Anlage 1 des Anhörungsentwurfs sollte diesbezüglich eine Präzisierung der Quellenangabe erfolgen.	ja	im Text S. 19: "Die Abbildungen 3 und 4 stellen die Einwohnerverteilung nach den Raumstrukturtypen und der zentralörtlichen Gliederung des LEP 2013 sowie der zentralörtlichen Gliederung gemäß Regionalplan Südwestsachsen 2008 grafisch veranschaulicht dar."; unter Abb. 4: "gemäß LEP 2013 und Regionalplan Südwestsachsen 2008 "; in Tab. 1 geändert "Zentralörtliche Gliederung nach LEP 2013 bzw. Regionalplan Südwestsachsen 2008 "		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
 4. Fortschreibung
 Synopse der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
 Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
140	23.01.2020	RPV C	RPV_C_2	Abb. 2 Anl. 1	Die Festlegung von Gemeinden mit besonderer Gemeindefunktion erfolgt im Regionalplan Südwestsachsen sowohl für ausgewählte Grundzentren als auch für ausgewählte Nicht-Zentrale Orte. In der Abbildung 2 und der Anlage 1 des Entwurfs des Nahverkehrsplans wird lediglich die Festlegung der besonderen Gemeindefunktionen für die Nicht-Zentralen Orte dargestellt, nicht jedoch die im Regionalplan festgelegten besonderen Gemeindefunktionen für die relevanten Grundzentren (vgl. hierzu Regionalplan Südwestsachsen, Z 1.3.1 i. V. m. Karte 3 „Raumstruktur“). Diese sind zu ergänzen . Es wird zudem empfohlen, die im derzeit gültigen Regionalplan Südwestsachsen festgelegten besonderen Gemeindefunktionen im Nahverkehrsplan auch konkret zu benennen , da die unterschiedlichen Gemeindefunktionen (z. B. Bildung, Gewerbe, Tourismus, Gesundheit/Soziales) ggf. auch von unterschiedlicher Bedeutung für die Planung des ÖPNV im Nahverkehrsraum sein können.	ja	in Grafik geändert		
141	23.01.2020	RPV C	RPV_C_3	Abb. 2 Anl. 1	Es erfolgt in diesem Zusammenhang der Hinweis, dass im in Aufstellung befindlichen Regionalplan Region Chemnitz die besonderen Gemeindefunktionen „grenzübergreifende Kooperation“ und „Verkehr“ auf Grundlage der geänderten Vorgaben des LEP 2013 zukünftig entfallen .	nein		Keine Berücksichtigung, weil dann generell auf den noch nicht beschlossenen Regionalplan Region Chemnitz abgestellt werden müsste.	
142	23.01.2020	RPV C	RPV_C_4	Abb. 2 Anl. 1	Es erfolgt zudem der Hinweis, dass nach Abwägung der im Auslegungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen zum Kapitel 1.3 „Zentrale Orte“ des Entwurfs des Regionalplanes Region Chemnitz die Stadt Pausa-Mühltröf neu als Grundzentrum festgelegt wurde (Beschluss in der 20. Planungsausschusssitzung am 1. November 2016).	nein		Keine Berücksichtigung, weil dann generell auf den noch nicht beschlossenen Regionalplan Region Chemnitz abgestellt werden müsste.	
143	23.01.2020	RPV C	RPV_C_5	Kap. 2.2, S. 15. 1. Absatz, 2. Anstrich	Die korrekte Bezeichnung für den in Aufstellung befindlichen Regionalplan lautet „Regionalplan Region Chemnitz.“	ja	geändert		
144	23.01.2020	RPV C	RPV_C_6	Kap. 3.2.3, S. 20	Der Rückgriff auf die Ergebnisse der „5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen“ aus dem Jahr 2011 und deren Bewertung im Kapitel „Bevölkerung“ ist missverständlich und sollte entfallen. Im Kapitel 3.2.3 wird unter dem Punkt „Bevölkerungsprognose“ im Folgenden korrekterweise auf die Ergebnisse der aktuellen „6. Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für den Freistaat Sachsen 2015 bis 2030“ Bezug genommen.	nein		Der Rückgriff ist an dieser Stelle richtig, weil auf die "negativen Prognosen zum demografischen Wandel aus den letzten 20 Jahren" Bezug genommen wird.	
145	23.01.2020	RPV C	RPV_C_7	Kap. 3.7, S. 66, 1. Absatz	Aus der Tabelle 14 wird nicht, wie im Text (1. Absatz) dargestellt, ersichtlich, dass im Stadtverkehr Plauen ausschließlich Niederflerbusse zum Einsatz kommen.	ja	1.Satz unter Tabelle 14 nach oben (unter Tabelle 13) verschoben und Bezug auf Tabelle 13 korrigiert; 2. Satz gelöscht, da Dopplung mit den bereits unter Tab. 13 enthaltenen Aussagen		
146	23.01.2020	RPV C	RPV_C_8	Kap. 3.7, S. 66, Tabelle 15	In der Zeile „Vogtlandbahn“ „Siemens RegioSprinter“ fehlt die Anzahl der SPNV-Fahrzeuge	nein		Die Anzahl ist nicht bekannt.	
147	23.01.2020	RPV C	RPV_C_9	Kap. 4.1.1, S. 79	In der Ortskategorie „Mittelzentren“ wird in der Zeile „Ortsteile“ irrtümlich der Begriff „Oberzentrum“ verwendet.	ja	geändert		
148	23.01.2020	RPV C	RPV_C_10	Kap. 6.1.1, S. 107, Abb. 32	Hier sollte der Hinweis erfolgen, dass sich die Abbildung auf die Ergebnisse des 2. Gutachterentwurfes bezieht und noch inhaltlichen Veränderungen unterworfen sein kann.	ja	unter Abb. ergänzt: "Darstellung gemäß zweitem (nicht endgültigen) Gutachterentwurf "		
149	23.01.2020	RPV C	RPV_C_11	Kap. 8.2.2, S. 119	Aus dem Text wird nicht ersichtlich, welche Kriterien für die Auswahl des Standortes in Plauen, Ostvorstadt als „Pilot-Mobilitätspunkt“ herangezogen wurden. Die Ausführungen hierzu sollten, analog zu den Ausführungen zum Busbahnhof Rodewisch unter Kap. 8.2.1, präzisiert werden.	ja	ergänzt: "(Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung „ZUKUNFT LEBEN im Plauener Süden")"		Das Kriterium für die Auswahl des Standortes ist das Fördergebiet im geförderten Modellvorhaben zur Weiterentwicklung der Städtebauförderung „ZUKUNFT LEBEN im Plauener Süden, welches sich auf die Ostvorstadt beschränkt.
150	23.01.2020	RPV C	RPV_C_12	Anlage 1 und weitere	In der Tabelle, fehlt in der Zeile „Grünbach“ der Zusatz „Höhenluftkurort“, in der Zeile „Pausa“ ist „Mühltröf“ zu ergänzen (jeweils analog zur Darstellung in der Anlage 2). Auch die übrigen Anlagen des Anhörungsentwurfs sollten hinsichtlich der korrekten Bezeichnung der Stadt „Pausa-Mühltröf“ überprüft werden.	ja	in Anl. 1 geändert		
151	26.01.2020	FBR Hr. Schom	FBR_1	Parallelverkehre	Aus den unterschiedlichsten Gründen finden Parallelverkehre Bus - Bahn statt . Konzeptionell ist es fragwürdig, wenn PlusBus oder Taktbus parallel zu Zügen angeboten werden. Das sollte - auch für kurze Parallelitäten - so bearbeitet werden, daß es ausgeschlossen ist. Wenn zur Feinerschließung Busse verkehren, haben sie als Zubringer zu Zügen zu wirken. Da der Plusbus in der Hierarchie neben und nicht unter der Regionalbahn steht, bricht die Parallelität das dienende Prinzip.	nein	in Kap. 3.4. ergänzt: "Mit der Einführung des Vogtlandnetzes 2019+ sind Parallelverkehre im klassischen Sinne nicht mehr existent."	Echte Parallelverkehre mit gleichen Endpunkten und gleichen oder ähnlichen Linienvorläufen existieren nicht mehr.	
152	26.01.2020	FBR Hr. Schom	FBR_2	SPNV-Angebot	Das SPNV-Angebot wird im status quo belassen. Die Nachfrage wird an mehreren Stellen als stagnierend dargestellt. Das hört sich logisch an, allerdings steigt die Nachfrage immer dann, wenn das Angebot ausgeweitet und verbessert wird. So rege ich an, zu prüfen, welcher Personenverkehr zusätzlich von der Straße auf die Schiene gezogen werden kann . Ein weiterentwickeltes Busverkehrsangebot wird bei Belassen des SPNV im status quo zum Nachfragerückgang im SPNV führen und letztlich diesen in Frage stellen. Ich hoffe, das die im NVP statistisch belegte überdurchschnittliche Dichte des SPNV-Angebotes nicht als Last empfunden, sondern als gute Voraussetzung für die Zukunft geschätzt und gepflegt wird	nein		Das SPNV-Angebot wird nicht im Status quo belassen. So soll es z. B. mit der Durchbindung der Linie S 5x künftig eine Direktverbindung aus dem NVR Vogtland nach Leipzig geben.	

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)

4. Fortschreibung

Synopse der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019

Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
153	26.01.2020	FBR Hr. Schorn	FBR_3	ÖPNV-Angebot	Analog zum propagierten Deutschlandtakt rege ich an, einen integrierten Vogtlandtakt konsequent anzustreben . Das Vogtlandnetz 2019+ ist ein guter, konsequenter Schritt in diese Richtung. Unter stärkerer Ausrichtung der Zubringerfunktion des Busses auf den Zug sollten die Umsteigerelationen an den Bahnhöfen geprüft werden. Wie kann erreicht werden, daß auf einen verspäteten Zug der Busanschluß wartet und umgekehrt ? Erst wenn diese Reisekette funktioniert, ist die Alltagszuverlässigkeit des Gesamtangebotes gegeben.	nein		Kenntnisnahme. Ziel der Sächsischen Staatsregierung ist die Einführung eines Sachsentaktes.	
154	26.01.2020	FBR Hr. Schorn	FBR_4	ÖPNV-Angebot	Daß in der Hierarchie die Daseinsvorsorge an erster Stelle steht, ist die Abkehr von früheren Grundsätzen des ZV ÖPNV. Ich begrüße dies in Zeiten des Klimawandels, der überfüllten Autobahnen, Innenstädte und Umgehungsstraßen sehr. Auch die anderen Hierarchie-Ebenen sind sachgerecht geordnet und verweisen fundiert aufeinander. So finden sich in der Nachhaltigkeit und beim Umweltschutz schlüssiger Weise Argumente, die sich in der Daseinsvorsorge ebenso unterbringen lassen.	nein		Danke für die Zustimmung.	
155	26.01.2020	FBR Hr. Schorn	FBR_5	Finanzierung	Die Gefahr der Aufzehrung der Regionalisierungsmittel durch die Station- und die Trassenpreise ist real. Dagegen seitens des ZV ÖPNV Vogtland politisch zu intervenieren, ist völlig in Ordnung. Allerdings - werden denn die Regionalisierungsmittel hundertprozentig für die SPNV-Bestellungen verwendet ? Werden sie nicht ebenso aufgezehrt durch ihre Verwendung für die Schülerbeförderung, für Plusbusse (andernorts landesbedeutsame Verkehre genannt), für Schnittstellen und weitere Maßnahmen, die nicht ausschließlich dem bestellten Schienenpersonennahverkehr zuzuordnen sind? Im vorliegender NVP habe ich leider keine eindeutige Aussage dazu finden können. Wenn die Regionalisierungsmittel tatsächlich von zweierlei Seiten teilweise sachfremd eingesetzt werden sollten, erzeugt man auch hausintern deren Mangel.	nein		Regionalisierungsmittel sind nicht ausschließlich für SPNV-Bestellungen vorgesehen, sondern insbesondere. Eine Verwendung für Plusbusse, Verknüpfungsstellen etc. ist nicht sachfremd.	
156	26.01.2020	FBR Hr. Schorn	FBR_6	Kap. 3.3.7	Mehltheuer rangiert laut Tabelle im NVP unter den zehn stärksten frequentierten Zugangsstellen . Bei Hitze, Regen, Schnee und Wind wäre den Fahrgästen ein großer dimensionierter Wetterschutz zur Verfügung zu stellen. Sie passen da manchmal nicht alle hinein - zu klein.	nein		Kenntnisnahme.	
157	26.01.2020	FBR Hr. Schorn	FBR_7	Linie 143	Der Bahnersatzverkehr 2 (Schleiz - Schönberg) findet nicht wie im NVP und zunächst in den Fahrplänen angekündigt statt. Tatsächlich verkehren in veränderter Fahrplanlage im bisherigen Umfang werktags außer samstags 4 Buspaare. Die zunächst auch Samstags und an Sonn- und Feiertagen angebotenen Bahnersatzverkehre wurden schrittweise auf das heutige Maß reduziert, und so nahmen auch die Fahrgastzahlen immer mehr ab. Hinzu kommt die Verlängerung der Busfahrzeiten durch die Bedienung von Schulstandorten in Schleiz und Mehltheuer und durch das Anfahren peripherer Orte wie Mieleisdorf, Oberböhmisdorf und (abseits der Zugankünfte) Schönberg, um die Schüler zu verteilen bzw. einzusammeln. Auf diese Weise wird ein Schein-Verkehrsaufkommen erzeugt, und die Fahrzeiten sind für alle Nichtschüler nicht attraktiv.	nein		Kenntnisnahme.	
158	26.01.2020	FBR Hr. Schorn	FBR_8	Linie 143	weiter zu BEV 2 : Die Fahrscheine in den und im Verkehrsverbund Vogtland werden immer noch nicht im Zug, in der Plauener Straßenbahn usw. anerkannt obwohl der Tarif des VVV angegeben und angewandt wird. Weiterführende Fahrausweise werden nicht angeboten, Tageskarten werden anerkannt, aber nicht ausgegeben.	nein		Kenntnisnahme. VVV-Tarif gilt nur im Abschnitt Langenbach – Mühltröff – Plauen, nicht bis Schleiz	
159	26.01.2020	FBR Hr. Schorn	FBR_9	Taktbus Mühltröff - Schönberg	Die Haltestellensituation für TaktBusse in Schönberg(Vogtl) ist nicht eindeutig gekennzeichnet . Der TaktBus aus Mühltröff hält zum Ausstieg unmittelbar am Bahnhof Schönberg. Kommt der Reisende mit dem Zug an, fährt der Bus aber am Feuerwehrhaus Schönberg ab. Das Problem ist mit einer klaren Bezeichnung der Haltestellen im Fahrplan leicht lösbar.	nein		Für NVP nicht relevant, wird aber in der Fahrplanarbeit berücksichtigt.	
160	27.01.2020	LDS	LDS_1	allg.	kein Einwand			Herr Großmann und Frau Mättig (2 Stellungnahmen)	

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
4. Fortschreibung
Synopsis der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
161	28.01.2020	BEG	BEG_1	Kap. 6 (SPNV-Konzept)	Vogtlandnetz/Regionalverkehr Oberfranken: Seit der Rücknahme der im Vogtlandnetz ursprünglich bis Ende 2027 gemeinsam mit uns zweistündlich beauftragten RB-Linie Zwickau/Falkenstein – Hof auf Einzelzüge in Tagesrandlagen besteht insbesondere zwischen Mehltheuer und Gutenfürst eine empfindliche Angebotslücke in der SPNV-Feinerschließung des Korridors Plauen – Hof. Wir haben diese Verkehre im Abschnitt Hof – Gutenfürst zunächst durch Weiterbestellung einer zweistündlichen RB bei der Erfurter Bahn aufgefangen. Mit dem neuen Haltepunkt Hof-Mitte (IBN bis 12/2024 geplant) und der damit verbundenen Neuordnung des Busnetzes im Raum Hof erhält der RB-Verkehr Hof – Plauen mittelfristig zusätzliche Nachfrageimpulse. Wir planen die Neuvorgabe auf bayerischer Seite im Vergabeprojekt Regionalverkehr Oberfranken ab 12/2023 als neue Durchmesserlinie (Neuenmarkt-Wirsberg/Helmbrechts –) Münchberg – Hof – Gutenfürst, um eine attraktive Anbindung des Hofer Stadtzentrums sicherzustellen. Gutenfürst ist die erste betriebliche Wendemöglichkeit östlich des neuen Haltepunkts, solange eine als 2. Betriebsstufe geplante Wendeanlage im Bereich Hof-Nord noch nicht zur Verfügung steht. Neben der Mitfinanzierung dieser Verkehrsleistungen im kurzen Abschnitt Landesgrenze – Gutenfürst würden wir einen mindestens zweistündlichen Lückenschluss dieser Linie (Hof - Gutenfürst) nach Mehltheuer und Anbindung an die derzeit dort wendende RB des Vogtlandnetzes sehr begrüßen.	nein		Der ZVV sieht hierfür - auch unter Berücksichtigung der nur begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel - keinen vorrangigen verkehrlichen Bedarf.	
162	28.01.2020	BEG	BEG_2	Kap. 6 (SPNV-Konzept)	Langfristig könnte diese Linie (Hof - Gutenfürst) mit Elektrifizierung der Strecke Marktredwitz – Hof in eine neue RB-Linie Marktredwitz – Plauen integriert werden. Dabei gelänge durch eine Umstellung auf elektrische Traktion und die perspektivisch mögliche Fahrzeug-Kurzwende im 0-Knoten Marktredwitz eine erhebliche Rationalisierung des zersplitterten Bedienungskonzepts in diesem Korridor bei gleichzeitiger Hebung besserer Nachfragepotenziale. Auf eine solche Option sollte beim Neuzuschnitt des Vogtlandnetzes im Rahmen der Neuvorgabe ab 2028 geachtet werden. Wir könnten zugunsten dieser Neustrukturierung zu gegebener Zeit eine Abbestelloption für die Dieselverkehre Marktredwitz – Hof ziehen.	nein		Kenntnisnahme; Hinweis für Zeitraum nach der Laufzeit des NVP; ZVV wird diese Option im Rahmen der Vorbereitung der Neuvorgabe des Vogtlandnetzes prüfen.	
163	28.01.2020	BEG	BEG_3	Kap. 6 (SPNV-Konzept)	Anbindung Richtung Leipzig – Berlin: Ähnlich wie Plauen verfügen auch Hof und der anschließende ostoberfränkische Raum Münchberg/Marktredwitz/Bayreuth derzeit über keine attraktive Schienenanbindung an Leipzig und die im dortigen Knoten vorhandenen Fernverkehrslinien. Bayern unterstützt daher die Bemühungen für eine Rückverlängerung der Leipziger S 5x nach Plauen. Dabei sollte auf eine gute Verknüpfung zum Fernverkehr insbesondere Richtung Berlin – Hamburg geachtet werden. Sofern keine schnelle Verknüpfung in Plauen für eine Umsteigeverbindung Hof – Leipzig gelingt, muss eine zweistündliche Führung ab/bis Hof in der alternierenden Stunde zur RE-Linie Hof – Gera – Leipzig in Betracht gezogen werden – ggf. alternativ zur oben erwähnten RB-Verbindung zwischen Hof und Mehltheuer. Wir halten diesen Zwischenschritt zum Deutschlandtakt für geboten, da absehbar ist, dass das eigenwirtschaftliche Fernverkehrskonzept des Deutschlandtakts infrastrukturell frühestens Mitte der 30er Jahre starten kann.	ja	Nach Möglichkeit ist in Plauen ob Bf ein Anschluss der RE-Leistungen aus Hof nach Leipzig anzustreben,		
164	28.01.2020	BEG	BEG_4	Kap. 6 (SPNV-Konzept)	RE-Verkehr Hof – Gera – Leipzig: Die RE-Linie Hof – Gera – Leipzig stellt derzeit die zweistündliche Anbindung für Hof an den Knoten Leipzig und die Mitte-Deutschland-Verbindung sicher. In Mehltheuer bestehen Verknüpfungen zum Vogtlandnetz. Der Verkehr hat sich nachfrageseitig gut etabliert und wird durch einen Systemhalt in Hof-Mitte 2024 zusätzlich verbessert. Mit Thüringen besteht Einigkeit, das Taktkonzept dieser zweistündlichen Linie ab 12/2023 um eine Stunde zu verschieben, um die dann veränderten Anschlüsse zum RE Hof – Regensburg – München auch künftig zu gewährleisten. Die Linie sollte im Rahmen der anstehenden Neuvorgabe nach dem Territorialprinzip vom ZVV anteilig mit bestellt werden.	nein		Kenntnisnahme. Ist in Vorbereitung der anstehenden Neuvorgabe abzustimmen.	
165	28.01.2020	BEG	BEG_5	Kap. 6 (SPNV-Konzept)	RE-Linie Hof – Zwickau – Dresden: In Abstimmung mit dem Freistaat Bayern haben wir bayernweite Bedienstungsstandards im SPNV definiert. Um eine Bedienung bis Stunde 23 am Abend entsprechend diesen Grundsätzen sicherzustellen fehlt auf der RE-Verbindung Hof – Plauen (- Dresden) insbesondere eine Abfahrt in Hof gegen 21:30 Uhr in Richtung Zwickau sowie eine Spätfahrt ab Zwickau gegen 22:30 Uhr bis Hof. Zumindest im Rahmen einer später anstehenden Neuvorgabe sollte das RE-Angebot entsprechend arrondiert werden.	nein		Eine Fahrt des RB 2 22.30 Uhr ab Hof existiert bereits.	

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
 4. Fortschreibung
 Synopse der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
 Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
166	28.01.2020	BEG	BEG_6	Kap. 6 (SPNV-Konzept)	Auch die schon früher verabredete Durchbindung der RE-Verkehre Dresden – Hof Richtung Nürnberg für den Zeithorizont nach Abschluss der nordbayerischen Elektrifizierungsprojekte sollte als langfristiges Ziel im Nahverkehrsplan dokumentiert werden . Aktuell versuchen wir gemeinsam mit Baden-Württemberg eine neue Neigetechnik-Fahrzeug-Generation – auch auf Basis elektrischer Antriebstechnik – bei der Fahrzeugindustrie zu etablieren. Da die Infrastruktur der Sachen-Franken-Magistrale mit Neigetechnik 160 km/h statt konventionell 120 km/h erlaubt, könnte auch eine deutliche Beschleunigung zwischen Nürnberg und Sachsen als Ziel vereinbart werden .	nein		In Kap. 6.1.2 bereits enthalten: Außerdem wird die zweistündliche Verlängerung des RE 3 Dresden – Plauen – Hof als InterCity nach München diskutiert. Dieser soll auch eine Nahverkehrsfreigabe erhalten. Der ZVV sieht diese Leistung ebenso als eigenwirtschaftliche Linie des Fernverkehrs an.	
167	29.01.2020	Gemeinde Steinberg	Steinberg_1	S. 18 Abb. 2	Steinberg ist falsch dargestellt ("sonstige Gemeinde"). Wir bitten um Berichtigung der Darstellung in "Gemeinde mit besonderer Gemeindefunktion" .	ja	geändert		
168	29.01.2020	Gemeinde Steinberg	Steinberg_2	Kap. 5	Barrierefreiheit: Im Text ist festgehalten, dass die jeweiligen Baulasträger für die bauliche Haltestelleninfrastruktur (insbes. hinsichtlich des barrierefreien Ausbaues der Haltestellen) zuständig sind und (so z. B. auf S. 73) der ZVV die Kommunen unterstützt. Es ist grundsätzlich zu begrüßen, dass dieser Thematik ein solch breiter Raum eingeräumt wird. Hierzu wären aus unserer Sicht konkretere Festlegungen bzw. Ausführungen notwendig . Das Kapitel 5 sollte diesbezüglich erweitert werden, auch was Finanzierungsmöglichkeiten betrifft .	teilweise	sinngemäß im Kap. Finanzierung ergänzt	Im NVP selbst werden noch keine konkreten Festlegungen getroffen, sondern der Weg dorthin beschrieben: Grundlage für konkrete Festlegungen ist die im NVP enthaltene Haltestellenpriorisierung. Auf Basis dieser sind Abstimmungen mit allen Beteiligten zu führen, die konkrete Festlegungen zum Ergebnis haben.	
169	29.01.2020	Gemeinde Steinberg	Steinberg_3	Kap. 5.3, Anl. 7	Die als eine Grundlage der Priorisierung herangezogenen Fahrgastzahlen erscheinen uns insbesondere für die Haltestelle Busbahnhof Rothenkirchen als eher gering angesetzt .	ja	Quelle Fahrgastzahlen in Anlage 7 ergänzt		
170	29.01.2020	Gemeinde Steinberg	Steinberg_4	Kap. 5.3, Anl. 7	Weiterhin werden weder die Grundlagen noch die Hintergründe für die Kategorisierung der Haltestellen in "Mini" und "Standard" vorgestellt . Hier besteht dringender Nachbesserungsbedarf	ja	Kategorisierung in Anl. 7 entfernt		
171	29.01.2020	Gemeinde Steinberg	Steinberg_5	Anl. 7	Knotenpunkt Rothenkirchen Busbahnhof: Hier halten wir eine Einordnung in die Kategorie "Standard" sowie eine Berücksichtigung der Netzfunktion der Haltestelle in der Priorisierung für erforderlich. Wir bitten hierzu um Änderung und Erläuterung.	teilweise	Netzfunktion mit Bewertung "2" in Anlage 7 berücksichtigt.	Die Kategorie wurde aus Anlage 7 generell entfernt.	
172	29.01.2020	Gemeinde Steinberg	Steinberg_6	Anl. 7	Haltestelle Wernesgrün Brauerei: Hier fehlt als POI das Pflegeheim sowie das Betreute Wohnen . Wir bitten um Ergänzung .	ja	ergänzt		
173	29.01.2020	Gemeinde Steinberg	Steinberg_7	allg.	Wir bitten um Rückmeldung und Mitteilung des Ergebnisses der Anhörung	ja			Rückmeldungen durch Übersendung der Synopse
174	29.01.2020	Stadt Auerbach	AE_1	Kap. 7	Die Einführung des Vogtlandnetz 2019+ und damit die Etablierung eines vertakteten Nahverkehrs wird grundsätzlich begrüßt. Es gilt jedoch daran festzuhalten, dass dieses Netz insbesondere den Bedarf von Schülern und älteren Menschen abdeckt. Hier sind Anpassungen, insbesondere auf den Relationen der bisherigen bzw. „alten“ Stadtbuslinien in Auerbach/Vogtl. (u.a. Neubaugebiete und Rempesgrün) notwendig .	ja	Prüfauftrag zum Vogtlandnetz (Kap. 7.1) ergänzt: "Stadtbusse im Allg. (z. B. Auerbach, Markneukirchen)"		
175	29.01.2020	Stadt Auerbach	AE_2	Kap. 7	Der Schülerverkehr besitzt eine besondere Priorität, dazu sollte der Verkehr möglichst nahe an die Schulen gebracht werden , um zusätzliche Fusswege zu vermeiden und die Fahrpläne regelmäßig auf die Unterrichtszeiten abgestimmt werden .	nein	bereits enthalten	Kap 4.1: Entsprechend der Schülerbeförderungssatzung sollen sich die Schulanfangs- und -endzeiten an den Abfahrt- und Ankunftszeiten des Kern- sowie Regionalnetzes ausrichten.	
176	29.01.2020	Stadt Auerbach	AE_3	Kap. 5	Den Belangen von Menschen mit körperlichen Einschränkungen und auch von Familien mit Kinderwagen soll durch den flächendeckenden Einsatz von Niederflurfahrzeugen und höhengleichen Bahnsteigen Rechnung getragen werden. Die Umsetzung muss zügig angegangen werden. Hier sind auch die jeweiligen Baulasträger in der Verantwortung.	nein	bereits enthalten	überwiegend umgesetzt (Kern-/Regionalnetz); zu Fahrzeugen in diesem Sinne in Kap. 5.2.3 beschrieben; zu Bahnsteigen in Kap. 5.4 beschrieben	
177	29.01.2020	Stadt Auerbach	AE_4	Kap. 6	Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in Zügen und Bussen muss im Sinne der Förderung eines umweltverträglichen Verkehrs weiter verbessert werden.	nein		Die Tarifbestimmungen beinhalten die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern. PlusBusse sind von Ostern bis Oktober mit Fahrradgepäckträger ausgestattet, Die Fahrzeuge im SPNV sind auf eine Fahrradmitnahme ausgerichtet.	
178	29.01.2020	Stadt Auerbach	AE_5	Kap. 6	Zur Verbesserung der Anbindung des Göltzschtals an die Regionalexpresslinie 3 (RE 3) Dresden-Hof sollte ein Halt in Herlasgrün sein und damit der Übergang zur RB 5 hergestellt werden.	nein		Hierfür besteht keine Notwendigkeit. Die PlusBus-Linie 10 stellt in Reichenbach den Anschluss zum RE3 nach DD her. Für Fahrgäste die nicht unmittelbar die Linie 10 erreichen, bestehen Umsteigemöglichkeiten in Rodewisch.	
179	29.01.2020	Stadt Auerbach	AE_6	Kap. 6	Die RB 1 (Graslitz-Zwickau) sollte durchgängig bis ins Zentrum von Zwickau verkehren und die Möglichkeit besitzen auch Spitzenlasten (Weihnachtsmärkte oder Sportveranstaltungen) in Doppel- oder Dreifachtraktion zu bedienen , außerdem sollten Fahrpläne auch an Endzeiten von regelmäßigen Kulturveranstaltungen angepasst werden (u.a. Theater und Stadthalle in Zwickau). Auch die Weiterführung der Linie bis zum tschechischen Verkehrsknoten Sokolov bzw. Karlsbad sollte im Sinne des Grundansatzes EGRONET verstetigt werden.	nein		Die RB1 verkehrt bereits ins Zentrum von Zwickau. Aufgrund der Anzahl der Fahrzeuge mit Ausrüstung für die Zulassung BOStrab ist eine Brechung in Kraslice notwendig. Darauf aufbauend besteht die Notwendigkeit der Abwägung ob nach Zwickau Zentrum oder Sokolov gefahren wird.	

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
4. Fortschreibung
Synopsis der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
180	29.01.2020	Stadt Auerbach	AE_7	Kap. 6	Zur besseren Erreichbarkeit des Schienen-Fernverkehrs bzw. IC/ICE-Netz sollte der Ausbau/Elektrifizierung der RE 3 DD-Hof bis Nürnberg weiter vorangetrieben werden. Wünschenswert ist auch eine direkte Anbindung des Vogtlands an den SPFV in Nord-Süd-Richtung (Berlin-München).	nein		In Kap. 6.1.2 Fernverbindungen ist direkte Anbindung an SPFV (Linie FR 2 aus Deutschlandtakt) enthalten; außerdem enthalten: zweistündliche Verlängerung des RE 3 als IC nach München.	
181	29.01.2020	Stadt Auerbach	AE_8	Kap. 6 + 7	Grundsätzlich sollen Parallelverkehre vermieden werden und die für die Nutzer günstigsten Lösungen gesucht werden und die Qualität und Quantität des SPNV weiter verbessert werden.	ja	in Kap. 3.4. ergänzt: "Mit der Einführung des Vogtlandnetzes 2019+ sind Parallelverkehre im klassischen Sinne nicht mehr existent."		
182	29.01.2020	Stadt Auerbach	AE_9	Kap. 9.4	Wir begrüßen die ständige Weiterentwicklung von nutzerfreundlichen Kommunikations- und Informationssystemen. Wir bitten dabei auf die Bedürfnisse und Gewohnheiten der Nutzer, insbesondere älterer Menschen, Rücksicht zu nehmen.	nein		Die Weiterverwendung der gewohnten Medien ist im Kap. 5.2.4 (Barrierefreie Information) beschrieben.	
183	29.01.2020	Stadt Auerbach	AE_10	Kap. 8.2.1	Auch die Stadt Auerbach/Vogtl. sieht in der Realisierung der zentralen Verknüpfungsstelle des Busbahnhofes Rodewisch eine wichtige Maßnahme, um den ÖPNV im gesamten Göltzschtal zu verbessern	ja		Danke für die Zustimmung.	
184	13.02.2020	Mittelzentraler Städteverbund Göltzschtal	Göltzschtal_1		Einführung des Vogtlandnetzes 2019+ wird begrüßt. Es wird darum gebeten, daran festzuhalten und dieses Netz, insbesondere was die Bedarfe von Schülern und älteren Menschen betrifft, ständig weiterzuentwickeln.	nein		Die Weiterentwicklung des Netzes ist eine der Kerntätigkeiten des ZVV. Im NVP wird dies durch die in Kap. 7 enthaltenen Prüfaufträge dokumentiert.	
185	13.02.2020	Mittelzentraler Städteverbund Göltzschtal	Göltzschtal_2	Kap. 7	Der Schülerverkehr besitzt eine besondere Priorität, dazu sollte der Verkehr möglichst nahe an die Schulen gebracht werden , um zusätzliche Fusswege zu vermeiden und die Fahrpläne regelmäßig auf die Unterrichtszeiten abgestimmt werden.	nein	bereits enthalten	Kap 4.1: Entsprechend der Schülerbeförderungssatzung sollen sich die Schulanfangs- und -endzeiten an den Abfahrt- und Ankunftszeiten des Kern- sowie Regionalnetzes ausrichten.	
186	13.02.2020	Mittelzentraler Städteverbund Göltzschtal	Göltzschtal_3	Kap. 5	Den Belangen von Menschen mit körperlichen Einschränkungen und auch von Familien mit Kinderwagen soll durch den flächendeckenden Einsatz von Niederflurfahrzeugen und höhengleichen Bahnsteigen Rechnung getragen werden. Die Umsetzung muss zügig angegangen werden. Hier sind auch die jeweiligen Bauasträger in der Verantwortung.	nein	bereits enthalten	überwiegend umgesetzt (Kern-/Regionalnetz); zu Fahrzeugen in diesem Sinne in Kap. 5.2.3 beschrieben; zu Bahnsteigen in Kap. 5.4 beschrieben	
187	13.02.2020	Mittelzentraler Städteverbund Göltzschtal	Göltzschtal_4	Kap. 6	Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern in Zügen und Bussen muss im Sinne der Förderung eines umweltverträglichen Verkehrs weiter verbessert werden.	nein		Die Tarifbestimmungen beinhalten die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern. PlusBusse sind von Ostern bis Oktober mit Fahrradgepäckträger ausgestattet. Die Fahrzeuge im SPNV sind auf eine Fahrradmitnahme ausgerichtet.	
188	13.02.2020	Mittelzentraler Städteverbund Göltzschtal	Göltzschtal_5	Kap. 6	Zur Verbesserung der Anbindung des Göltzschtals an die Regionalexpresslinie 3 (RE 3) Dresden-Hof sollte ein Halt in Herlasgrün sein und damit der Übergang zur RB 5 hergestellt werden.	nein		Hierfür besteht keine Notwendigkeit. Die PlusBus-Linie 10 stellt in Reichenbach den Anschluss zum RE3 nach DD her. Für Fahrgäste die nicht unmittelbar die Linie 10 erreichen, bestehen Umsteigemöglichkeiten in Rodewisch.	
189	13.02.2020	Mittelzentraler Städteverbund Göltzschtal	Göltzschtal_6	Kap. 6	Die RB 1 (Graslit-Zwickau) sollte durchgängig bis ins Zentrum von Zwickau verkehren und die Möglichkeit besitzen auch Spitzenlasten (Weihnachtsmärkte oder Sportveranstaltungen) in Doppel- oder Dreifachtraktion zu bedienen , außerdem sollten Fahrpläne auch an Endzeiten von regelmäßigen Kulturveranstaltungen angepasst werden (u.a Theater und Stadthalle in Zwickau)	nein		Die RB1 verkehrt bereits ins Zentrum von Zwickau. Aufgrund der Anzahl der Fahrzeuge mit Ausrüstung für die Zulassung BOSTrab ist eine Brechung in Kraslice notwendig. Darauf aufbauend besteht die Notwendigkeit der Abwägung ob nach Zwickau Zentrum oder Sokolov gefahren wird.	
190	13.02.2020	Mittelzentraler Städteverbund Göltzschtal	Göltzschtal_7	Kap. 6	Wünschenswert wäre eine direkte Anbindung des Vogtlandes an den Schienenpersonennahverkehr in Richtung Nord-Süd (Berlin-München) ebenso wie die gesamte Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs.	nein		gemeint ist in der Stellungnahme sicher SPFV; in Kap. 6.1.2 Fernverbindungen ist direkte Anbindung an SPFV (Linie FR 2 aus Deutschlandtakt) enthalten; außerdem enthalten: zweistündliche Verlängerung des RE 3 als IC nach München. Die Weiterentwicklung des SPNV ist in Kap. 6 beschrieben.	
191	13.02.2020	Mittelzentraler Städteverbund Göltzschtal	Göltzschtal_8	Kap. 6 + 7	Grundsätzlich sollen Parallelverkehre vermieden werden und die für die Nutzer günstigsten Lösungen gesucht werden.	ja	in Kap. 3.4. ergänzt: "Mit der Einführung des Vogtlandnetzes 2019+ sind Parallelverkehre im klassischen Sinne nicht mehr existent."		
192	13.02.2020	Mittelzentraler Städteverbund Göltzschtal	Göltzschtal_9	Kap. 9.4	Wir begrüßen die ständige Weiterentwicklung von nutzerfreundlichen Kommunikations- und Informationssystemen. Wir bitten dabei auf die Bedürfnisse und Gewohnheiten der Nutzer, insbesondere älterer Menschen, Rücksicht zu nehmen.	nein		Die Weiterverwendung der gewohnten Medien ist im Kap. 5.2.4 (Barrierefreie Information) beschrieben.	
193	13.02.2020	Mittelzentraler Städteverbund Göltzschtal	Göltzschtal_10	Kap. 6.1.2	Auch unter dem Wissen, dass es nicht unmittelbar Gegenstand des Nahverkehrsplanes ist, möchten wir darauf hinweisen, dass die Verbesserung des Schienenfernverkehrs bzw. IC/ICE-Netzes durch Verlängerung der Regionalbahn 3 Dresden-Hof bis Nürnberg mit Ausbau/Elektrifizierung des Abschnitts Hof-Nürnberg sehr begrüßenswert und der Region zuträglich wäre.	nein		In Kap. 6.1.2 bereits enthalten: "Außerdem wird die zweistündliche Verlängerung des RE 3 Dresden – Plauen – Hof als InterCity nach München diskutiert. Dieser soll auch eine Nahverkehrs freigabe erhalten. Der ZVV sieht diese Leistung ebenso als eigenwirtschaftliche Linie des Fernverkehrs an."	
194	13.02.2020	Mittelzentraler Städteverbund Göltzschtal	Göltzschtal_11	Kap. 8.2.1	Ausdrücklich begrüßen wir die detaillierte Darstellung des Busbahnhofes Rodewisch als zentrale Verknüpfungsstelle. Die Formulierung " ... beabsichtigt die Stadt Rodewisch ..." lässt möglicherweise den Schluss zu, dass wir nicht in 100%igem Einklang mit den Erfordernissen planen. Insofern bitten wir Sie, eine Ergänzung dahingehend aufzunehmen, dass die Planung im Einklang mit dem Bedarf sowohl in Quantität als auch in Qualität steht.	ja	ergänzt: beabsichtigt die Stadt Rodewisch im Einklang sowohl mit dem quantitativen als auch dem qualitativen Bedarf		

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
 4. Fortschreibung
 Synopse der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
 Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
195	30.01.2020	Verwaltungsverband Jägerswald	Jägerswald_1	Kap. 5	Die Anforderung der Barrierefreiheit besteht auch bei befristeten Haltestellenverlegungen oder Baustellensituationen. Somit wäre es interessant zu erfahren, ob die Kommunen dieses im Nahverkehrsplan angesprochene Holzpodest (bzw. anderweitige Möglichkeiten zur Schaffung der Barrierefreiheit) selbst zur Verfügung stellen müssen oder ob dies durch den ZVV geschieht.	nein		Baumaßnahmen und Ersatzeinrichtungen sind Aufgabe der Bauasträger. Der ZVV zeichnet für die Haltestellenschilder, den Fahrplan und die Auskunft zuständig	
196	30.01.2020	Verwaltungsverband Jägerswald	Jägerswald_2	Kap. 7	Verbesserung des Vogtlandnetzes 2019+ im Hinblick auf die Erfordernisse des Schülerverkehrs: Da unsere Kommunen durch den ÖSPV erschlossen werden, sollten die Fahrplanfahrten noch besser an den Bedarf des Schülerverkehrs angepasst werden. Im Rahmen des Vogtlandnetzes 2019+ ist insbesondere die Gemeinde Tirpersdorf von den Schulstandorten Oelsnitz und Falkenstein abgeschnitten worden. Die Schüler sind gezwungen eine weiterführende Schule in diesen Orten zu besuchen und müssen zum Teil längere Fahrzeiten und Umstiege in Kauf nehmen. Dies hat sich mit der Einführung des Vogtlandnetzes 2019+ deutlich verschlechtert und sollte perspektivisch wieder verbessert werden. Ebenso wird die Haltestelle Kottengrün Wende mehrmals täglich angefahren, aber leider nicht zu der Zeit, wo die Schüler in die weiterführende Schule nach Falkenstein mitfahren würden (6:30 Uhr). Die Schüler sind nach wie vor die Personengruppe, die den ÖPNV am meisten nutzen.	nein		Ihre inhaltlichen Aussagen können nach Prüfung nicht vollständig nachvollzogen werden. Im Übrigen wird die Thematik bei berechtigten Einwänden in der fortlaufenden Fahrplanarbeit berücksichtigt.	
197	30.01.2020	Verwaltungsverband Jägerswald	Jägerswald_3	Kap. 7	Bei der weiteren Planung des ÖSPV-Netzes sollte verstärkt darauf geschaut werden, dass die Straßen, die durch die Busse befahren werden sollen, auch vom Ausbaustandard her dem ÖSPV-Aufkommen gerecht werden können. Davon ist in unseren Kommunen insbesondere die Schulstraße in der Gemeinde Theuma und die Stöckigter Straße im Tirpersdorfer Ortsteil Schloditz (hier vor allem im Einmündungsbereich zur S 312) betroffen. In der Schulstraße in Theuma sollten wie bis zur Einführung des Vogtlandnetzes 2019+ nur noch Schulbusse verkehren.	nein		Ihre inhaltlichen Aussagen können nach Prüfung nicht vollständig nachvollzogen werden. Im Übrigen wird die Thematik bei berechtigten Einwänden in der fortlaufenden Fahrplanarbeit berücksichtigt.	
198	30.01.2020	Verwaltungsverband Jägerswald	Jägerswald_4	Kap. 4.1.1., S. 85	Der Fahrzeugeinsatz auf den Schülerlinien sollte überdacht werden. Das max. zulässige Alter an Fahrzeugen im Linienverkehr soll 12 Jahre betragen. Beim Schülerverkehr besteht keine Altersbeschränkung. Bleibt zu hoffen, dass dieser Aspekt keine Defizite in der Verkehrssicherheit der Fahrzeuge nach sich zieht.	nein		Es besteht gemäß NVP-Entwurf lediglich keine Altersbeschränkung für Einzelfahrzeuge, das Durchschnittsalter der Flotte ist aber mit max. 9 Jahren vorgegeben. Ziel ist es ohnehin die Mehrheit der Fahrten der Schülerbeförderung in den Taktfahrten des Kern- und Regionalnetzes zu realisieren.	
199	30.01.2020	Verwaltungsverband Jägerswald	Jägerswald_5	Kap. 7	Die Anbindung der Gewerbegebiete in ein ÖSPV-Angebot begrüßen wir. Insbesondere die geplante Taktbuslinie Plauen - Großfriesen - Theuma - Schloditz - Obermarxgrün - Oberlosa - Unterlosa - Plauen. Schafft sie doch ein zusätzliches Angebot für unsere Einwohner die Stadt Plauen als auch die verschiedentlichen Ortsteile untereinander zu erreichen und die Arbeitsplätze in den Gewerbegebieten.	nein		Der ZVV nimmt diese Zustimmung gern zur Kenntnis.	
200	30.01.2020	Verwaltungsverband Jägerswald	Jägerswald_6	Kap. 6	Die Vertaktung des Vogtlandtaktes mit dem Deutschlandtakt wird befürwortet. Insbesondere an der geplanten Fernverbindung FR 2 von Strausund über Leipzig, Reichenbach, Plauen und Hof nach Nürnberg sollte festgehalten werden.	nein		Der ZVV nimmt diese Zustimmung gern zur Kenntnis.	
201	30.01.2020	Verwaltungsverband Jägerswald	Jägerswald_7	Kap. 9.4	Sicherlich ist es verständlich, aufgrund der immer fortschreitenden technologischen Entwicklung auch bei der Fahrgastinformation modernste Medien und Techniken zum Einsatz zu bringen. Jedoch sollte nicht vergessen werden, dass insbesondere in unserer ländlich geprägten Region es noch Personen gibt, die persönlich nicht unbedingt über die neuesten technischen Standards verfügen. Darauf sollte bei der zur Verfügungsstellung von Fahrgastinformationen Rücksicht genommen werden.	nein		Die Weiterverwendung der gewohnten Medien ist im Kap. 5.2.4 (Barrierefreie Information) beschrieben.	
202	30.01.2020	SMWA	SMWA_1	Kap. 5	Der Nahverkehrsplan (NVP) hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Frist gilt nur dann nicht, wenn im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Zusätzlich sollen im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen werden. Diese Anforderungen treffen nicht oder nur unzureichend auf den vorliegenden Entwurf zu.	nein		Maßnahmen der Barrierefreiheit sind benannt, mit Haltestellenpriorisierung liegt auch eine gewisse zeitliche Einordnung vor. Eine konkrete Zeitschiene ist aber von den verfügbaren Haushaltsmitteln und der Förderung durch den Freistaat Sachsen abhängig und wird deshalb im NVP nicht explizit dargelegt.	
203	30.01.2020	SMWA	SMWA_2	Kap. 5	Zwingend notwendig ist eine vollständige Übersicht über alle Haltestellen und deren Ausbauzustand sowie deren Zuwegung. Diese liegt nicht vor. Der NVP sollte eine zeitliche Vorgabe enthalten, bis wann ein vollständiges Haltestellenkataster vorliegen muss.	ja	ergänzt: "Die Datenerhebung und –aufbereitung hierfür soll bis spätestens Ende 2022 vollständig abgeschlossen sein"		
204	30.01.2020	SMWA	SMWA_3	Kap. 5	Für den zukünftigen barrierefreien Aus- bzw. Umbau der Haltestellen in Verbundgebiet erfolgte eine Priorisierung anhand der bisher verfügbaren Informationen nach einem Punktesystem. Hierbei ist für das SMWA nicht nachvollziehbar, warum Haltestellen, die nach derzeitigem Planungsstand über keine oder eine unzureichende Zuwegung verfügen, in die niedrigste Prioritätsstufe („0“) fallen, auch wenn bspw. in unmittelbarer Nähe Einrichtungen von besonderer Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen liegen. Gerade diese Haltestellen sind von besonderer Bedeutung und vorrangig zu berücksichtigen	nein		Hier wird zwischen Haltestellen "im Wald" und solchen in Siedlungsgebieten unterschieden. Der ZVV verzichtet auf eine pauschale Kategorisierung.	

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
 4. Fortschreibung
 Synopse der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
 Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
205	30.01.2020	SMWA	SMWA_4	Anl. 7	Die Anlage 7 zum NVP enthält eine Übersicht über die Ergebnisse der Haltestellenpriorisierung. Diese Tabelle ist wenig übersichtlich und in Teilen nicht selbsterklärend . Wünschenswert wäre zudem eine Zusammenfassung über die Anzahl der Haltestellen je Kategorie um den notwendigen Ausbaubedarf besser abschätzen zu können	ja	Anlage 7 überarbeitet, Zusammenfassung der Anzahl ergänzt in Kap. 5.4		
206	30.01.2020	SMWA	SMWA_5	Kap. 5, Anl. 7	Wenn die im PBefG enthaltene Frist (1. Januar 2022) nicht eingehalten werden kann, muss der NVP zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur späteren Zielerreichung enthalten. Es empfiehlt sich also mindestens eine zeitliche Umsetzungsperiode je Kategorie anzugeben . Sollte die derzeitige Priorisierung bestehen bleiben und 775 Haltestellen (70% aller Haltestellen) der niedrigsten Kategorie zugeordnet werden, empfiehlt sich eine ausführliche Begründung.	ja	in Kap. 5.5 Zeitplan und Voraussetzungen mit Verweis auf ÖPNV-Strategiekommision ergänzt		Stratkomm: "Barrierefreiheit bis 2030 für Haltestellen in Städten 60-70%, im ländl. Raum > 50%"; Voraussetzung ist aber eine ausreichende Bereitstellung von Fördermitteln durch den Freistaat Sachsen --> Stratkomm.: "22 Mio. EUR pro Jahr für ca. 90 Straßenbahnhaltestellen (inkl. erforderliche Straßenbahnmaßnahmen) sowie 13.500 Bushaltestellen" bis 2030.
207	30.01.2020	SMWA	SMWA_6	Kap. 5	In diesem Zusammenhang verweisen wir ausdrücklich auch auf die Verhandlungsergebnisse der ÖPNV-Strategiekommision, die in den NVP einfließen sollten. In Bezug auf den Umsetzungshorizont für die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass bei Berücksichtigung der planerischen und baulichen Vorlaufzeiten 2030 als Zeitpunkt realistisch erscheint . Ziel ist es, einen realistischen Ausbaugrad zu erreichen, der ebenso eine möglichst flächendeckende barrierefreie Erreichbarkeit sicherstellt. Ein entsprechender Zielzustand für den Ausbaugrad wurde gemeinsam erarbeitet und dokumentiert vgl. Abschlussbericht ÖPNV-Strategiekommision, S. 55 und S. 124 .	ja	in Kap. 5.5 Zeitplan und Voraussetzungen mit Verweis auf ÖPNV-Strategiekommision ergänzt		
208	30.01.2020	SMWA	SMWA_7	Kap. 4.1.1., S. 85	Hierbei fällt auf, dass für Schülerlinien ausdrücklich keine Altersbeschränkung der Fahrzeuge gilt obwohl diese ausschließlich von einem besonders schutzwürdigen Personenkreis genutzt wird, der die Sicherheit der Fahrzeuge nicht einschätzen bzw. anzweifeln kann. Eine Altersbeschränkung der Fahrzeuge auch auf Schülerlinien ist daher empfehlenswert.	nein		Es besteht gemäß NVP-Entwurf lediglich keine Altersbeschränkung für Einzelfahrzeuge, das Durchschnittsalter der Flotte ist aber mit max. 9 Jahren vorgegeben. Ziel ist es ohnehin, die Mehrheit der Fahrten der Schülerbeförderung in den Taktfahrten des Kern- und Regionalnetzes zu realisieren. "Die Sicherheit der Fahrgäste ist ständig zu gewährleisten." ist als allgemeine Fahrzeuganforderung im NVP definiert.	
209	30.01.2020	Kreiselternrat	KER_1	Schülerbeförderung	Aus der Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr ergeben sich notwendige Anpassungen der Schülerbeförderungssatzung bezüglich der Begrenzung der Gesamtfahrzeit, der Übergangsregelung beim Umstieg, sowie der Gewährung der Leistungen für Schüler, welche außerhalb des Kreises wohnen, aber eine Schule innerhalb des Vogtlandkreises besuchen.	nein		Kein Thema für die Rahmenplanung NVP. Darüber hinaus kann der ZVV aus der Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr keine Notwendigkeit zur Anpassung der Schülerbeförderungssatzung erkennen.	
210	30.01.2020	Kreiselternrat	KER_2	Schülerbeförderung	Mit der Einführung des Azubi-Tickets ist zwar die tarifliche Klärung des Schülerverkehrs zu den Berufsschulen geklärt, jedoch fehlt bisher jegliche Anstrengung diesen Berufsschulverkehr bedarfsgerecht zu organisieren . Gerade in der Übergangszeit vom Schul- in das Erwerbsleben erfahren die meisten Berufsschüler die Nutzung des ÖPNV für die "täglichen Wege" als ungeeignet.	nein		Der ZVV beachtet in seiner Planung die Bedürfnisse aller Einwohner und Besucher des Nahverkehrsraums. Schulstandorte, auch Berufsschulen, werden dabei als Aufkommensschwerpunkte besonders berücksichtigt.	
211	30.01.2020	Kreiselternrat	KER_3	Schülerbeförderung	Die bisher praktizierte Verfahrensweise der Zusammenarbeit der AG Verkehr mit den Zweckverband ÖPNV Vogtland zur stetigen Verbesserung und Qualitätssicherung der Schülerbeförderung sollte so fortgesetzt werden.	nein		Danke für den zustimmenden Hinweis. Der ZVV ist an einer Fortsetzung der Zusammenarbeit ebenso interessiert.	
212	30.01.2020	Kreiselternrat	KER_4	Schülerbeförderung	Mit der Integration des Schülerverkehrs in den Linienverkehr erhöht sich die Anzahl der notwendigen Umstiege deutlich. Hierzu bedarf es einer Klärung der Aufsichtspflicht an den Umstiegsstellen . Die in der Vorlage enthaltene Übergangszeit von 15 Minuten , welche als Anschluss zu werten ist, muss auch auf den Schülerverkehr angewandt werden .	nein		An Umstiegsstellen besteht keine Aufsichtspflicht.	
213	30.01.2020	Kreiselternrat	KER_5	Schülerbeförderung	Die den Stand der Technik repräsentierenden Normen sind als bindend für Umstiegsstellen anzunehmen und in der Konzeption umzusetzen. Hier ist besonderes Augenmerk auf Sicherheit und Wetterschutz sowie die Regelung der Aufsicht zu legen.	nein		An Umstiegsstellen besteht keine Aufsichtspflicht.	
214	30.01.2020	Kreiselternrat	KER_6	Kap. 4.1.1., S. 85	Die im Entwurf vorgesehene Altersgrenze für die Fahrzeuge , welche für den Schülerverkehr ein höheres Alter zulassen, als für den Linienverkehr wird abgelehnt. Für den Schülerverkehr sind die gleichen Maßstäbe an die Fahrzeuge zu stellen wie im Linienverkehr .	nein		Es besteht gemäß NVP-Entwurf lediglich keine Altersbeschränkung für Einzelfahrzeuge, das Durchschnittsalter der Flotte ist aber mit max. 9 Jahren vorgegeben. Ziel ist es ohnehin die Mehrheit der Fahrten der Schülerbeförderung in den Taktfahrten des Kern- und Regionalnetzes zu realisieren. "Die Sicherheit der Fahrgäste ist ständig zu gewährleisten." ist als allgemeine Fahrzeuganforderung im NVP definiert.	
215	30.01.2020	Kreiselternrat	KER_7	Schülerbeförderung	Für die Streckenplanung ist wie im Arbeitsrecht eine Gefährdungsbeurteilung zu erstellen , durch welche die Sicherheit im Personenverkehr stets gewährleistet wird. So sind zum Beispiel Strecken mit eingeschränktem Winterdienst für den öffentlichen Personenverkehr nicht geeignet. Auch bedarf es im Winter, insbesondere im oberen Vogtland der Abstimmung des Winterdienstes mit dem Personenbeförderungsunternehmen, damit die Sicherheit auf der Strecke gewährleistet wird.	nein		Bei der Linienplanung wird berücksichtigt, ob Straßen auch im Winter sicher befahrbar sind.	

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
 4. Fortschreibung
 Synopse der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
 Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
216	30.01.2020	Kreiselternrat	KER_8	Schülerbeförderung	Klärungsbedarf besteht auch bezüglich der Sicherung der Pflichten der Schülerbeförderung aus dem Schulgesetz bei verkehrs- oder wetterbedingten Störungen, sowie bei verpassten Anschlüssen durch Verspätungen der einzelnen Fahrten. Hierfür ist eine klare Regelung erforderlich, wie die Schüler und Schülerinnen (auch bei Verkehrsstörungen) sicher in die Schule, als auch wieder nach Hause kommen. Die bisherige Praxis, dass die Schüler und Schülerinnen, welche beim Umstieg den Anschluss nicht erreicht haben, ihre Eltern anrufen damit diese ihre Arbeitsstelle verlassen um die ‚gestrandeten‘ Kinder nach Hause zu bringen, ist ein Zeichen für ein Versagen bei der Organisation der Schülerbeförderung	nein		Kein Thema für den NVP. In der täglichen Arbeit für die Organisation der Schülerbeförderung werden wir Ihre Hinweise berücksichtigen.	
217	30.01.2020	Kreiselternrat	KER_9	allg.	Abschließend ist noch festzustellen, dass es an einem Umsetzungsplan fehlt , wann und wie, welche Änderung umgesetzt werden soll.	nein		Der NVP ist ein Rahmenplan. Die Umsetzungsplanung erfolgt durch konkrete Konzepte, die die im NVP formulierten Zielstellungen untersetzen.	
218	31.01.2020	Stadt Treuen	Treuen_1	Kap. 3.3.7	Ergänzung folgender Prüfaufträge bzw. die Durchführung einer Voruntersuchung (vergleichbar Haltepunkt Klingenthal S. 47 des Konzeptes) oder die Erstellung von Machbarkeitsstudien (vergleichbar Haltepunkt Muldenberg S. 46 des Konzeptes)	nein		Die Wirtschaftlichkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen kann nicht nachgewiesen werden.	
219	31.01.2020	Stadt Treuen	Treuen_1a	Kap. 3.3.7	Wiederherstellung des SPNV-Haltepunktes Thoßell als Anbindung des Industrie- und Gewerbegebiet Goldene Höhe, Teilgebiet 4	nein		Die Wirtschaftlichkeit einer solchen Maßnahme kann nicht nachgewiesen werden.	
220	31.01.2020	Stadt Treuen	Treuen_1b	Kap. 3.3.7	Wiederherstellung des SPNV-Haltepunktes Eich Dieser wird perspektivisch eine noch größere Rolle spielen, da die Anzahl potentieller Fahrgäste weiter steigen wird. Durch den bereits vorhandenen Walderlebnispfad und das Naherholungsgebiet Perlaser Turm und zeitnah durch das entstehende Zentrum für Jugendarbeit/ Brandschutzerziehung/ realistische Brandsimulation/ Heißausbildung (Zentrum für Brand- und Katastrophenschutz) und nicht zuletzt die Erweiterung des Industrie- und Gewerbegebietes Eich, Teilgebiet 2, wird der Bedarf steigen. Von dem Haltepunkt aus bieten sich viele Einstiegsmöglichkeiten in regionale und überregionale Wander- und Radwege	nein		Die Wirtschaftlichkeit einer solchen Maßnahme kann nicht nachgewiesen werden.	
221	31.01.2020	Stadt Treuen	Treuen_2	Kap. 5.3, S. 103	Wir begrüßen den geplanten Aufbau eines Haltestellenkatasters für den Vogtlandkreis (S. 61 des Konzeptes) und die Neueinrichtung von Bushaltestellen (S. 63 des Konzeptes). Diesbezüglich möchten wir nochmals an die Einrichtung der Haltestelle Rebesgrüner Straße Nähe Abbiegung Rodewischer Straße in Eich als Ersatz für die liquidierte Haltestelle Ziegelei im Zuge des Baus der Ortsumgehung S 299 erinnern. Aktuell besteht auch ein Bedarf für Schüler	ja	Prüfauftrag in Kap. 7.1 ergänzt		
222	31.01.2020	Stadt Treuen	Treuen_3	Kap. 5.5 S. 104	Sobald die Kommission aus Baulasträgern, ZVV, Verkehrsunternehmen und Behindertenvertretern im Vorfeld der Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen zur Erreichung einer barriere-frei nutzbaren ÖPNV im Vogtland (S. 104 des Konzeptes) ihre Arbeit aufnimmt, bitten wir um Information.	ja		Der ZVV wird zu gegebenem Zeitpunkt darüber informieren.	
223	29.01.2020	PSB	PSB_1	Kap. 3.3.7, S.46	"Er dient gleichzeitig als Verknüpfungsstelle zur Straßenbahn und zum Stadt- und Regionalbus. "	ja	ergänzt		
224	29.01.2020	PSB	PSB_2	Kap. 3.4.2, S. 56	"Der Stadtverkehr Plauen..."	ja	geändert		
225	29.01.2020	PSB			* 2 Stadtbuslinien (werktags im 20-Minuten-Takt)	ja			
226	29.01.2020	PSB			* einem Anruf-Sammel-Taxi (AST Neundorf) ..."	ja			
227	29.01.2020	PSB			PSB_3	S. 57, Abb. 24	Es ist ein neuerer sehr gut gestalteter Linienplan verfügbar	ja	neuer Plan eingefügt
228	29.01.2020	PSB	PSB_4	Kap. 3.6, S. 61	"Im Vogtlandkreis... von denen rund 1050 von Bussen, 41 von Straßenbahnen..."	ja	geändert		
229	29.01.2020	PSB	PSB_5	S. 64, Tabelle 13	Korrektur der Gesamtplätze wie folgt: Citaro C2: 88 / MAN: 65	ja	korrigiert		
230	29.01.2020	PSB	PSB_6	Kap. 3.7, S. 65	letzter Satz kann gestrichen werden, da in der Praxis nicht zutreffend. So/Fei verkehren i. d. R. alle Kurse niederflurig	ja	gelöscht		
231	29.01.2020	PSB	PSB_7	S. 66, Tabelle 14	Korrektur Anzahl Fz / Sitzplätze / gesamt für KT4D-M und NGT6	ja	korrigiert		
232	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_1	Kap. 5.2	Im Nahverkehrsplan sind die Ausnahmen i. S. PBefG, § 8, Abs. 3 für die Fahrzeugneubeschaffung und den nichtabschließenden barrierefreien Umbau der Haltestellen zu formulieren.	ja	ergänzt: "Ein Einsatz von Fahrzeugen ohne barrierefreien Einstieg wird nur in Ausnahmefällen erwogen."		✓
233	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_2	Kap. 7.4	Die Stadt Plauen wird in enger Abstimmung mit dem ZVV als Aufgabenträger im Jahr 2021 einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der PSB GmbH für den Vergabezeitraum vom 01.04.2021 bis 30.09.2043 abschließen.	ja	ergänzt: Der Stadtverkehr Plauen wird in einem Linienbündel von 2021 bis 2043 durch den Aufgabenträger Stadt Plauen vergeben. Dazu wird die Stadt Plauen, nach erfolgter enger Abstimmung mit dem ZVV, im Jahr 2021 einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag mit der PSB GmbH abschließen.		✓
234	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_3	Kap. 10.1	Die Finanzierung des Stadtverkehrs erfolgt aus Fahrgeldeinnahmen, den Gewinnabführungen der städtischen Tochtergesellschaften, Ausgleichszahlungen des ZVV sowie vom Landkreis weitergeleiteten FAG-Mitteln. Die Ausgleichszahlungen des ZVV wurden nicht in gleichem Maß wie die Kostensteigerungen dynamisiert. Eine Anpassung an die realen Kostensteigerungen ist dringend erforderlich. Die Mittel des Landkreises sind noch auf dem Stand von 2008.	ja	Die Finanzierung des Stadtverkehrs erfolgt aus Fahrgeldeinnahmen, den Gewinnabführungen der städtischen Tochtergesellschaften, freiwillige Leistungen im Rahmen von Allgemeinen Vorschriften (im Sinne der EG VO 1370/2007) des ZVV sowie vom Landkreis weitergeleiteten Mitteln zum Finanzausgleich.		✓ nicht vollständig übernommen
235	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_4	Kap. 3.6, S.62 f.	Nicht alle Straßenbahnhaltestellen entsprechen den heutigen Standards der Sicherheit und Barrierefreiheit. Einige Haltestellen befinden sich in Straßensituation. Dadurch kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen beim Ein- und Aussteigen durch vorbeifahrende Kfz. Der vollständig barrierefreie Ausbau kann häufig nur im Zuge einer Straßenausbaumaßnahme erfolgen. An den auffälligsten Gefährdungspunkten sollen die Haltestellen durch dynamische Zeitsignale gesichert werden.	nein		Zur Kenntnis genommen. Dies ist Aufgabe des zuständigen Baulasträgers.	✓ zur Kenntnis genommen reicht

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
 4. Fortschreibung
 Synopse der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
 Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
236	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_5	Kap. 3.6, S.62 f.	Sofern kein Aus-/Umbau der Straße/Haltestelle bevorsteht, sind dringend erforderliche Maßnahmen zur Abwehr von besonderen Gefahren auch ohne die gleichzeitige Schaffung vollständiger Barrierefreiheit zu realisieren.	nein		Zur Kenntnis genommen. Dies ist Aufgabe des zuständigen Bausträgers.	✓ zur Kenntnis genommen reicht
237	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_6	Kap. 3.6, S.62 f.	Beim barrierefreien Ausbau der Haltestellen ist die Stadt aufgrund der beschränkten Haushaltsmittel auf Fördermittel des Freistaates und Drittmittel des ZVV angewiesen. Aufgrund der beschränkten Haushaltsmittel wird der Umbau sukzessive nach Prioritäten erfolgen und auch nicht bis 2022 abgeschlossen sein.	ja	Die Zeitschiene 2023 bzw. 2030 wurde in Kap. 5.5. ergänzt.		✓
238	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_7	Kap. 3.9 S.70 f.	Das SchülerticketVogtland ist zu ergänzen.	ja	ergänzt		✓
239	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_8	Kap. 3.9.1 S 71	Zu ergänzen: Am Oberen Bahnhof in Plauen betreibt der Verkehrsverbund eine eigene Verkaufagentur.	nein		Im Text steht bereits: "In Agenturen" - das schließt die eigenen Service- und Vorverkaufsstellen der TVZ in Auerbach und die Verkaufagentur Plauen ob Bf ein.	Hier möchte sich der der ZVV wegen der Mietsituation und der Verträge mit der DLB nicht festlegen.
240	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_9	Kap. 3.10 S.72	Die Regionalbuslinien ergänzen das radiale Straßenbahnnetz um wichtige tangentielle Verbindungen. Die Verknüpfung an den Umsteigehaltestellen ist nicht immer optimal (z. B. Dittrichplatz, Südsinsel / Hofer Straße, Preiselpöhl / Berliner Hof).	ja	ergänzt bei Defizite ÖSPV: • Verknüpfung an den Umsteigehaltestellen nicht immer optimal		✓
241	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_10	Kap. 4 S.74 f.	Als zusätzliches Ziel ist - vor dem Hintergrund des überdurchschnittlich hohen Motorisierungsgrads im Vogtland - die Erhöhung des ÖPNV-Anteils an den zurückgelegten Wegen zu formulieren.	ja	ergänzt als zusätzliches Ziel: "Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV Vor dem Hintergrund des überdurchschnittlich hohen Motorisierungsgrads im Vogtland ist die Erhöhung des ÖPNV-Anteils ein wesentliches Ziel der Arbeit des ZVV. Mit der Einführung des Vogtlandnetzes 2019+ wurde die Verfügbarkeit des ÖPNV im ländlichen Raum bereits spürbar erhöht. Mit den hier im Folgenden genannten Zielen und dargestellten Maßnahmen soll der ÖPNV im Verbundraum weiter attraktiviert und so der Anteil des ÖPNV an den zurückgelegten Wegen erhöht werden."		✓
242	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_11	Kap. 4 S.74 f.	Die räumliche und zeitliche Erschließung der Gewerbegebiete ist als Ziel explizit zu nennen.	nein		In Kap. 4.1.1 enthalten: "Quell- bzw. Zielpotenziale können Einwohner, Berufspendler, Auszubildende, Erholungssuchende oder relevante Objekte und Einrichtungen, wie z. B. Gewerbegebiete oder Einkaufszentren umfassen bzw. beinhalten."	✓
243	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_12	Kap. 4.1.1 Fahrplandaten, S. 90	Fahrplandaten sind so aufzubereiten, dass diese in die Google Routenwahl einbezogen werden können.	ja	ergänzt: "Die Fahrplandaten sind so aufzubereiten, dass diese in die Routenwahl der Anwendung Google Maps einbezogen werden können."		✓
244	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_13	Kap. 5.2.3	Eine weitere Neubeschaffung von Niederflurstraßenbahnen kann nur bei Gewährung der maximal möglichen Förderung (90 %) realisiert werden.	ja	Kap. 10 Eine weitere Neubeschaffung von Niederflurstraßenbahnen kann nur bei Gewährung der maximal möglichen Förderung (90 %) realisiert werden.		✓
245	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_14	Kap. 6.1.2 MDSB, S. 108 f.	Mit der RB 2 kann bereits stündlich eine schnelle Verbindung mit bahnsteiggleichem Übergang in Werdau angeboten werden. Die Fahrzeit von 1h:52min ist durchaus attraktiv. Einziges Manko ist der Umsteigezwang in Werdau.	nein		Kenntnisnahme, Die Behebung des genannten Mangos ist "Zielstellung des ZVV für die Dimensionierung des neu zu vergebenden MDSB". (Kap. 6.1.2 NVP)	✓
246	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_15	Kap. 6.1.2 MDSB, S. 108 f.	Im Rahmen der Vergabe des MDSB-Netzes soll die S5X über Werdau nach Plauen verlängert werden. Dadurch kann die Attraktivität der Verbindung weiter erhöht werden. Wichtig ist, dass die schnelle S5X mit wenigen Unterwegshalten und nicht die S5 nach Plauen verlängert wird.	nein		im NVP-Entwurf: "Zielstellung des ZVV für die Dimensionierung des neu zu vergebenden MDSB ist eine Verlängerung der heutigen Linie S5x über Werdau hinaus bis nach Plauen ob Bf". Diese soll nach den aktuellen Planungen zwischen Werdau und Plauen überall halten. Weiter in Richtung Leipzig werden aber nur ausgewählte Stationen bedient.	✓
247	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_16	Kap. 6.1.2 EMS, S. 110	Sofern sich die Möglichkeit einer Direktverbindung Dresden - Hof - Nürnberg ergibt, wird diese vom ZVV unterstützt.	nein		im NVP formuliert (Kap. 6.1.2): Außerdem wird die zweistündliche Verlängerung des RE 3 Dresden – Plauen – Hof als InterCity nach München diskutiert. Dieser soll auch eine Nahverkehrsfreigabe erhalten. Der ZVV sieht diese Leistung ebenso als eigenwirtschaftliche Linie des Fernverkehrs an.	✗ Es wird nicht deutlich, ob der Intercity über Nürnberg fährt. Wenn das hochgesteckte Ziel des IC nicht erreicht werden kann, ist eine Verlängerung auf jeden Fall eine Verbesserung
248	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_17	Kap. 7.2 Rufbus, S. 112	Die Vorbestellzeiten (aktuell 2 h) sind nach der Einschwingphase zu verkürzen.	ja	Die Vorbestellzeit von aktuell 2 h wird während der Gültigkeit der Fortschreibung des NVP hinsichtlich einer Verkürzung geprüft.		✓
249	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_18	Kap. 7.3 Bürgerbus, S. 112	Eine Ausweitung des Bürgerbusangebots ist bei Interesse und Bereitschaft an ehrenamtlichen Fahrern zu prüfen.	ja	Eine Ausweitung des Bürgerbusangebots ist bei Interesse und Bereitschaft an ehrenamtlichen Fahrern und Sicherstellung der Kostenbeteiligung zu prüfen.		✓
250	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_19	Kap. 7.4 Stadtverkehr Plauen, S. 113	Sofern die Fahrten des AST nicht mehr durch die Taxigenossenschaft Plauen e. G. gewährleistet werden können, erfolgt die Bedienung Neundorfs als Rückfallebene durch den Rufbus.	nein		Dies ist Gegenstand der allgemeinen Fahrplanung. Der ZVV steht für eine Abstimmung des Ersatzfahrplans im Einzelfall zur Verfügung. Darüberhinaus ist das Thema in der anstehenden Vergabe der Leistungen durch die Stadt Plauen zu behandeln.	✓ Rufbus hält mittlerweile in Neundorf. Dafür muss gezahlt werden.
251	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_20	Kap. 8.1 Schieneninfrastruktur, S. 119	Der ZVV wird sich für einen stufenfreien Zugang zu den Stationen Adorf, Neumark und Syrau einsetzen.	ja	Ergänzung in Kap. 5.4 (Barrierefreiheit im SPNV): Grundsätzlich strebt der ZVV eine vollständige Barrierefreiheit für alle Zugangsstellen an. Insbesondere wird er sich für einen stufenfreien Zugang zu den Stationen Adorf, Neumark und Syrau einsetzen. Darüber hinaus soll die Barrierefreiheit prioritär an Zugangsstellen mit mindestens 25 Ein- und Aussteigern je Werktag erreicht werden		✓

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
4. Fortschreibung
Synopsis der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
252	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_21	Kap. 8.2 Verknüpfungsstellen, S. 119	Die Verbesserung der Umsteigewege an den Haltestellen Dittrichplatz, Südinsel/Hofer Straße, Preißelpöhl/Berliner Hof ist zu prüfen.	ja	Ergänzung in Kap. 7.4 (Stadtverkehr Plauen): "Unabhängig von den vorgestellten Bedienungsvarianten ist die Verbesserung der Umsteigewege an den Haltestellen Dittrichplatz, Südinsel/Hofer Straße und Preißelpöhl/Berliner Hof zu prüfen."		✓
253	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_22	Kap. 9.2 Tarif, S. 125	Zur Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung sollen die Start- und Zieltarifzone in der Relation ZVV - Stadt bzw. Lk Hof bei Abschluss eines Abos mit der MRB gratis genutzt werden können (analog Doppel-Deal). Entsprechende Verhandlungen sind mit den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern aufzunehmen.	ja	Absatz ergänzt: "Tarifprodukt für die Relation VVV – Landkreis bzw. Stadt Hof Gegenwärtig benötigen ÖPNV-Pendler aus dem Gebiet des ZVV in den Landkreis bzw. die Stadt Hof (und umgekehrt) bis zu drei Fahrscheine: für die Eisenbahn (Hof – Plauen), den Verkehrsverbund Vogtland und die Stadt/den Landkreis Hof (jeweils im Falle der Nutzung des ÖSPV im Vor- oder Nachlauf zum SPNV). Zur Vereinfachung der ÖPNV-Nutzung sollen die Start- und Zieltarifzone in der Relation ZVV - Stadt bzw. Lk Hof bei Abschluss eines Abos mit der MRB gratis genutzt werden können (analog dem Angebot „Doppel-Deal“ für die Relationen VVV – VMS). Mit dieser Zielstellung wird der ZVV die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ansprechen."		✓
254	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_23	Kap. 9.2.1 Vertrieb / Servicestellen, S. 126	Das Informations- und Servicecenter der Verkehrsverbund Vogtland GmbH im Oberen Bahnhof in Plauen wird modernisiert.	ja	Neben der zentralen Tourismus- und Verkehrszentrale (TVZ) in Auerbach, und dem PSB-Service Tunnel und dem Informations- und Servicecenter der Verkehrsverbund Vogtland GmbH im Oberen Bahnhof in Plauen soll in den weiteren Städten mindestens ein Servicepunkt (mindestens Vorverkaufsstelle und ggf. weitere Services) durch ein bedienendes Unternehmen betrieben und gemeinschaftlich durch weitere Unternehmen genutzt werden können. Hierzu wird der ZVV weitere Abstimmungen und Umsetzungsschritte vornehmen sowie eigene Servicestellen der VVV GmbH prüfen.		✓ X
255	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_24	Kap. 9.5 Vogtland-App:	Die neue App soll neben den Funktionen Auskunft, Information und Ticketing auch die Vorbestellung der Rufbusse beinhalten.	ja	ergänzt: "und Vorbestellung von Rufbussen"		✓
256	31.01.2020	Stadt Plauen	PL_25	Kap. 10.1 Finanzierung des Betriebs	Richtig muss es heißen: „Notwendige Dynamisierungen erfolgen analog zum <u>u. d.</u> ..."	ja	Satz geändert in: Die Dynamisierung entspricht grundsätzlich dem jeweiligen Entwicklungstrend der Zuweisungen aus dem ÖPNVFinAusG und kann durch Verbandsbeschlüsse abgeändert werden.		✓
257	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_1	Kap. 2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen	Gesetzliche Regelungen ergänzen, auch dass der ÖPNV bis 2022 barrierefrei zu sein hat • Inklusionsgesetz der Freistaates Sachsen • UN-BRK (Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen) • DIN 18040, DIN 32975, DIN 1450..... • Jegliche Bauverordnungen bzgl. Barrierefreiheit	ja	Weitere Gesetzliche Regelungen im entsprechenden Kapitel (5.2.2) aufgenommen		
258	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_2	Kap. 2.3 Verkehrliche Fachplanung	Verweis auf laut Normen und DIN-Vorschriften	ja	Verweis auf §4 BGG eingefügt		
259	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_3	3.3.7 SPNV Zugangsstellen, S. 48	"möglichst barrierearmer Zugang zum Bahnsteig" -> dieser sollte barrierefrei bzw. für mobilitätseingeschränkte Nutzer mit ggf. Unterstützung erreichbar sein (auch spontan und flexibel) -> z.B. Hilfe und Unterstützung durch Dritte vor Ort (ohne vorherige Anmeldung bestmöglichst) Weiter: "Dieser wird ermöglicht durch taktile Leistreifen sowie eine stufenlose Gestaltung. Letzteres kann realisiert werden durch einen niveaufreien Zugang, durch Rampen oder Aufzüge." -> so sollte es sein -> als Ziel deklarieren	ja	"barrierearm" durch "barrierefrei" ersetzt. "kann realisiert" durch "sollte" ersetzt.		
260	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_4	3.6 Haltestelleninfrastruktur	„Es ist zu erkennen, dass bereits 7,57 % aller Haltestellensteige mit Kasseler Borden ausgestattet sind und damit infrastrukturell ein barrierefreier Zustieg für gehbehinderte Personen sichergestellt ist.“ -> dieser Zugang sollte nicht nur für gehbehinderte Personen zugänglich sein, sondern auch für Rollstuhlfahrer. -> entsprechend sollte auf eine barrierefreie Nutzung aller Haltestellen hingearbeitet	teilweise	RollstuhlnutzerInnen ergänzt	-> entsprechend sollte auf eine barrierefreie Nutzung aller Haltestellen hingearbeitet: an dieser Stelle nur Bestandsaufnahme. Die Zielstellung zur barrierefreien Ausgestaltung von Haltestellen ist im Kap. 5 beschrieben.	
261	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_5	3.6 Haltestelleninfrastruktur	• Liste der barrierefreien Haltestellen Anlage 7 Zuwegung nicht beschrieben, nur ja/nein • Liste der ungenügenden Haltestellenzuwegungen NÖTIG	nein		Dies ist Teil der Aufstellung des Haltestellenkatasters.	
262	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_6	3.6 Haltestelleninfrastruktur	Anlage 7 ist die Aufführung aller Haltestellen, keine Priorisierung, auch sollten neben Schulen, Krankenhäusern, Pflegeheimen... auch Behindertenwohn- und werkstätten, Ärzte, Apotheken, Friedhöfe, Seniorenwohnanlagen, Seniorenbegegnungsstätten, Einkaufsmöglichkeit, u.ä. genannt werden	teilweise	Anlage 7 wurde sinnvoll um weitere POI ergänzt.	Apotheken, Einkauf, Arztpraxis werden vorerst nicht aufgenommen	
263	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_7	3.6 Haltestelleninfrastruktur	inhaltlicher Bezug zum Text und den Abb. 26, 27 und 28 -> sind die rollstuhlgerechten Haltestellen in Plauen auch automatisch entsprechend ausgebaut bzgl. Zuwegung?	ja	Ergänzt, dass Informationen nicht vorliegen.		
264	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_8	3.6 Haltestelleninfrastruktur	geprüft werden sollten die Zustiegspunkte der AST-Verkehre	nein		Ist im Sinne des Ausbaus der allg. Bushaltestellen berücksichtigt. Es wurde bereits dargestellt, dass eine Prüfung unter Beachtung der jeweils geplanten Fahrzeuge gesondert erfolgen muss.	

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
 4. Fortschreibung
 Synopse der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
 Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
265	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_9	3.6 Haltestelleninfrastruktur, Neue Haltestellen im ZVV	• Sind die über 50 neuen Haltestellen im ZVV barrierefrei?	nein		Diese Haltestellen sind überwiegend nicht fest installiert, sondern auf Wunsch der betroffenen Gemeinden wurde eine mobile Beschilderung aufgestellt. Eine feste Installation ist erst nach einer gewissen Erprobungsfrist geplant. Hier liegen bisher keine Angaben zu Zuwegung, Inanspruchnahme oder barrierefreiem Ausbau vor. Da es sich um mobil eingerichtete Haltestellen handelt sind diese vermutlich überwiegend nicht barrierefrei.	
266	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_10	3.7 Fahrzeuge	• 2 Busse verkehren in Kategorie 0 – Austausch? • PSB: Lässt sich der Niederfluranteil samstags erhöhen und sonntags auf 100% auf Linie 5 erhöhen? Perspektivische Anpassung der Flottenstruktur an Niederflurbahnen geplant?	teilweise	Unter 5.5 ergänzt: Ein Einsatz von Fahrzeugen ohne barrierefreien Einstieg wird nur in Ausnahmefällen erwogen.	Eine Beschaffung weiterer Niederflurbahnen ist nur bei 90% Förderung möglich.	
267	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_11	4.1.1 Fahrzeuganforderungen	hier sollte (wenigstens schrittweise) ein tgl. Zugang auf allen Linien gewährt werden bzw. (bestenfalls ohne Voranmeldung) auf Hilfe und Unterstützung zurückgegriffen werden können • Aussagen Barrierefreiheit fehlen (Haltestellen: Zuwegung, Sitzgelegenheit, nicht nur bei Neu- und Ausbau Belange...berücksichtigen, sondern nachrüsten) • Fahrpläne (konkreter: 2-Sinne-Prinzip-wo?, Aushanghöhe...)	nein		Keine Aufnahme in Kap. 4.1.1. Wird im Kapitel 5 (Barrierefreiheit) gesondert behandelt.	
268	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_12	3.8 Vogtlandauskunft	ist ein Audioguide bei der Fahrplanauskunft vorhanden? (Fahrplan einschließlich Änderungen?)	ja	ergänzt, dass Audioguide derzeit nicht verfügbar ist		Als Alternative zum Audioguide besteht das Servicetelefon der Tourismus- und Verkehrszentrale Vogtland. Dieses ist täglich erreichbar.
269	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_13	4. Ziele	Aus den Defiziten der Bestandsaufnahme sollten Ziele definiert werden • konkret benennen, dass der ÖPNV bis 2022 barrierefrei zu sein hat • konkrete Ausnahmen im NVP genannt? WO GENANNT? WELCHE?	nein		Ziele und Ausnahmen sind in Kapitel Barrierefreiheit und Anlage 7 gesondert dargestellt.	
270	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_14	S. 89 Meldetexte	Zu Meldetexte an Haltestellen bei Veränderungen / Fahrplanabweichungen (Störfall): -> dies sollte akustisch ergänzt werden - ebenso bei digitalen Anzeigen bzgl. Fahrzeit und Linie ... (Regelfall) sollte eine akustische Anmerkung erfolgen	nein		Wird in Kapitel Barrierefreiheit beschrieben. Bei Neubeschaffungen von DFI wird die Möglichkeit einer Ansage generell berücksichtigt.	
271	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_15	5.1 Abbildung 31	• Mobilitätsbehindert im engeren Sinne: Hörbehinderung/gehörlose Menschen sollte aufgenommen werden	ja	wurde ergänzt		
272	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_16	5.2.1 Standards	Ausstattung der Busse /Fahrzeuge mit einer Rampe sollte gewährleistet sein, sofern die Einhaltung der Richtlinien nicht geben ist	nein		Bereits in Kapitel 5.2.3 enthalten.	
273	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_17	5.2.2 Wartebereiche	zu Fahrradwege bei der Planung von barrierefreien Haltestellen: -> möglichst nicht nur bei der Neuplanung von Haltestellen, sondern auch bei bereits bestehenden Haltestellen (da wo es geht) Abhilfe schaffen, um möglichst Zusammenstöße mit Fahrradfahrern und Fußgängern im Haltestellenbereich zu vermeiden -> besonders auch hinsichtlich sensorisch beeinträchtigter Mitbürger (Hör -und Sehbeeinträchtigte)	ja	"Neuplanung" gestrichen		
274	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_18	5.2.4 Kommunikation	• Bei Druckerzeugnissen DIN beachten	ja	Hinweis auf DIN 1450 ergänzt		
275	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_19	Infobox Winterdienst	wie umsetzen?	nein		Durch Abstimmung der entsprechenden Stellen (wie in der Infobox bereits benannt).	
276	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_20	5.4 Barrierefreiheit im SPNV	• Infokette bei Defekten?	ja	ergänzt: Zusätzlich sollten festgestellte Mängel, durch die die Barrierefreiheit eingeschränkt wird, schnellstmöglich kommuniziert und behoben werden (bspw. Ausfall von Fahrstühlen).		
277	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_21	5.5 Handlungsempfehlungen	Absatz Haltestellenkataster sollte mit dem Geoportal des Vogtlandkreises vernetzt werden	nein		Dies wird durch den ZVV geprüft. Im NVP dazu noch keine Festlegung.	
278	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_22	5.5 Handlungsempfehlungen	Der Ausbau im ländlichen Raum sollte Vorrang vor dem „zeitnahen Ausbau in den Stadtgebieten“ haben	nein		Das Aufkommen in der Stadt ist nunmal höher. Mit der im NVP formulierten Zielstellung, zunächst "im ländlichen Raum in jeder Siedlung (nicht Gemeinde) eine barrierefreie Haltestelle" ist auch der ländliche Raum gut versorgt.	
279	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_23	8.2.3 Haltestellenschilder	• gehobene Rolle der Barrierefreiheit • zur Umsetzung des §4 BGG gehört u.a. Auffindbarkeit (gewisse Größe der Schilder), /Zugänglichkeit (wo steht das Schild, kann man bis dahin laufen/mit Rollstuhl fahren, um z.B. den Fahrplan zu lesen?) und Nutzbarkeit (wird die Information erkannt, ist sie aussagefähig) • Verwendung von erhabener Schrift (Profilschrift) für die Angabe der Servicenummer des ZV ÖPNV(reicht m.E. als Angabe) und Installation einer barrierefreien Auskunft- App (2-Sinne-Prinzip) • Zur Beschilderung: Kontrastreiche Gestaltung (dunkel auf hell), taktile Erkennbarkeit, Schriftgrößen, Blickwinkel... sind nach DIN 32975 zu planen und umzusetzen • Anbringen der Infos auf Augenhöhe, möglichst wenig, aber konkrete Informationen, auch in leichter Sprache • Ggf. zusätzliche Darstellung von Informationen in Augenhöhe von Rollstuhlfahrern/auch von Kindern	ja	ergänzt: "unter Beachtung der Belange der Barrierefreiheit (Auffindbarkeit (Größe der Schilder), Zugänglichkeit (Standort der Schilder, Erreichbarkeit auch mit Rollstuhl) und Nutzbarkeit (erkennbare und aussagefähige Information)"		
280	29.01.2020	BfMmB	BfMmB_24	9.2.1 Vertrieb	• Erfahrungen zeigen, dass sich besonders ältere Menschen scheuen, selbst Fahrkartenautomaten zu nutzen, von kontakt-und bargeldlosem Zahlen ganz zu schweigen. Das Angebot mehrerer Varianten sollte gleichberechtigt nebeneinander existieren.	nein		Eine Abschaffung des Bezahlens mit Bargeld wird im Text nicht erwähnt.	

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
4. Fortschreibung
 Synopse der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
 Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
281	04.02.2020	Gemeinde Weischlitz	Weischl_1	Kap. 7.1 / 7.2	keine Einwände, Zustimmung insbes. zu - Prüfauftrag für den Taktbus Mehltheuer - Leubnitz - Reuth - Weischlitz - künftige Übernahme von Rufbuslinien in das reguläre Linienangebot (bei entsprechender Nachfrage)	ja		Danke für die Zustimmung.	
282	04.02.2020	Gemeinde Weischlitz	Weischl_2	Kap. 8.1	zweigleisiger Ausbau bzw. zumindest Elektrifizierung der Bahnstrecke Plauen - Bad Brambach - Cheb; Priorisierung des Personenverkehrs	nein		Kenntnisnahme. Bei der Trassenvergabe haben Personenfernverkehrsangebote grundsätzlich Vorrang.	
283	05.02.2020	Gemeinde Neuensalz	Neuensalz_1	RufBus-Linien Neuensalz (Durch teils heftige Reaktionen aus der Bevölkerung, wurden uns mehrfach die neu geschaffenen und teilweise kuriosen Busverbindungen aufgezeigt. Die entstandenen Fahrwege sind durch die anfallenden Umsteigezeiten viel zu lang und für die kurze Wegstrecke vom Gemeindegebiet bis nach Plauen keineswegs gerechtfertigt. -> bei der Weiterentwicklung des Vogtlandnetzes prüfen	nein		Ein Prüfauftrag PlusBus 70 über Neuensalz (Plauen – Gewerbegebiet Zum Plom – Neuensalz – Bergen – Falkenstein – Ellefeld – Auerbach – Rodewisch) ist bereits enthalten.	
284	07.02.2020	IHK Chemnitz	IHK_1		Die aufgeführten Defizite in der baulichen Ausführung im Haltestellensystem müssen zügig beseitigt werden. Hier muss der VVV zielstrebig auf die jeweiligen Baulasträger zugehen und durch entsprechende Priorisierung und partnerschaftlicher Kommunikation auf Umsetzung drängen. Das aufgeführte Ziel bis 2022 eine Barrierefreiheit bei allen Haltepunkten herzustellen sehen wir für sehr wichtig an, bewerten aber die Umsetzung innerhalb dieses Zeitraumes für eher unrealistisch.	nein		Kenntnisnahme. Ein Umsetzungszeitraum in Abhängigkeit von der vorgenommenen Haltestellenpriorisierung wurde in Kap. 5.5 ergänzt.	
285	07.02.2020	IHK Chemnitz	IHK_2		Die Anbindung der Gewerbegebiete hat sich durch das neue Vogtlandnetz 2019+ maßgeblich verbessert, jedoch bestehen weiterhin größere Lücken, welche häufig zu Schichtwechselzeiten auftreten. Auch eine flächendeckende Bedienung aller größeren Gewerbegebiete ist noch nicht gegeben. Auch hier sollte durch direkte Kommunikation mit den Unternehmen auf die Forderungen bedarfsgerecht reagiert werden. Eine noch intensivere Vermarktung des „Jobticket“ erachten wir als sinnvoll.	nein		Im NVP sind die genannten Aspekte enthalten. Der ZVV wird in seiner weiteren Arbeit die angesprochenen Punkte beachten.	
286	07.02.2020	IHK Chemnitz	IHK_3	Kap. 3.3.1. – 3.3.3.	Die aufgeführten Zahlen, Daten, Fakten geben einen sehr umfassenden und aktuellen Überblick bzgl. der IST-Situation des SPNV im Nahverkehrsraum Vogtland. Grundlegende Aussagen zu einer künftigen, strategischen Entwicklung /Weiterentwicklung selbigen sind nach unserer Auffassung nicht enthalten. Die aufgeführte, überdurchschnittliche Erschließungsdichte des SPNV im Bereich des ZVV ist bemerkenswert, korreliert jedoch – trotz einzelner Zuwächse in den letzten Jahren - nach unserer Einschätzung leider nicht mit einer überdurchschnittlich hohen Reisedenanzahl.	nein		Aussagen zur Weiterentwicklung SPNV sind z. B. in Hinblick auf den Deutschlandtakt und die Neuvergabe des MDSB-Netzes enthalten.	
287	07.02.2020	IHK Chemnitz	IHK_4	Kap. 3.3.6	Die beschriebene IST-Situation entspricht dem aktuellen Stand. Forderungen bzgl. einer konkreten Weiterentwicklung der Eisenbahninfrastruktur sind nur in sehr allgemeiner Form für die Strecke 6270 (Plauen Eger) enthalten. Eventuell, punktuell notwendige Maßnahmen für Kapazitätserweiterungen der Infrastruktur sind hier aktuell noch nicht enthalten, dafür notwendige Grundlagenermittlungen und Planungen befinden sich im „Frühstadium“ und können ggf. in eine 5. Fortschreibung mit einfließen.	nein		Kenntnisnahme.	
288	07.02.2020	IHK Chemnitz	IHK_5		Abschließend bestätigen wir Ihnen, dass der vorliegende NVP-Entwurf ein hochwertiges Planungsinstrument für den ÖPNV im Vogtland darstellt. Wir bitten Sie im Rahmen der Fortschreibung um Beachtung unserer Hinweise und Anregungen	nein		Kenntnisnahme	
289	11.02.2020	Schöneck			Der Stadtrat der Stadt Schöneck hat am 03.02.2020 entschieden keine Stellungnahme abzugeben.				
290	04.02.2020	VMS	VMS_1	Kap. 3.4	Ergänzung Linienliste ÖSPV	ja	neue Anl. 8 und Ergänzung im Text (unter Abb. 22): "Eine detaillierte Auflistung aller im NVR Vogtland verkehrenden ÖSPV-Linien mit Darstellung des jeweiligen Angebots enthält Anlage 8."		
291	13.02.2020	Stadt Falkenstein	FSTN_1		Schülerverkehr: Der Schülerverkehr besitzt besondere Priorität und das muss so bleiben. Wünschenswert ist, die Vernetzung zwischen Schule und Wohnort bedarfsgerecht zur richtigen Zeit mit ausreichender Kapazität in Abstimmung mit den Bildungseinrichtungen direkt an die Schulen heranzuführen.	nein		Kenntnisnahme. Der ZVV wird dies in seiner täglichen Arbeit beachten.	
292	13.02.2020	Stadt Falkenstein	FSTN_2		Die Kommunen müssen sich in Verantwortung beim Straßenbau und der Gestaltung der Haltestellen sehen. Dazu muss in der Planung auch die Finanzierung der Ertüchtigung insbesondere der Haltestellen im Verbund mit den Verkehrsträgern einbezogen werden.	nein		Kenntnisnahme. Der Haltestellenausbau erfolgt immer in Abstimmung mit den Baulasträgern.	
293	13.02.2020	Stadt Falkenstein	FSTN_3		Informationsangebote: Wir bitten dabei auf die unterschiedlichen Bedürfnisse und Gewohnheiten der Hauptnutzergruppen insbesondere der Schüler als auch Senioren mit altersentsprechender unterschiedlicher Wahrnehmung sowie Personen mit Einschränkungen Rücksicht zu nehmen.	nein		Kenntnisnahme. Der ZVV berücksichtigt dies mit der Bereitstellung unterschiedlichster Informationsmedien vom Fahrplanbuch über die telefonische Auskunft bis hin zur App VVV mobil.	
294	13.02.2020	Stadt Falkenstein	FSTN_4		Tarife für den Verbundgrenzen überschreitenden Kurzstreckenverkehr sind notwendig, um die Akzeptanz im ländlichen Raum zu verbessern. Der Nahverkehr hört an den Kreisgrenzen nicht auf, deshalb muss die Zusammenarbeit mit den angrenzenden Nahverkehrsverbänden verbessert werden. Hierfür sind Überlappungstarife ähnlich der Verbundtarife notwendig.	nein		Dafür wird aktuell das Tarifangebot SachsenTicket erarbeitet. In Richtung VMS gibt es das Angebot DoppelDeal.	

Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Vogtland (Zweckverband ÖPNV Vogtland)
4. Fortschreibung
Synopsis der Anhörung zum Entwurf von Dezember 2019
Stand 27.02.2020

lfd. Nr.	Datum	Autor	lfd. Nr.	Zeile / Seite / Kap.	Wesentlicher Inhalt/Hinweis	Berücksichtigung (ja/nein/teilweise)	geänderter Inhalt	Antwort	Bemerkung
295	13.02.2020	Stadt Falkenstein	FSTN_5		Mit der Formulierung "Sie verbinden Krankenhäuser, Einkaufsmärkte, Bahnhof, Friedhof und Ausflugsziele" wird hier der Eindruck erweckt, dass solche Ziele erreichbar wären. Was Falkenstein betrifft, ist weder der Friedhof noch die Talsperre zu erreichen. Auch der Bus zum Kaufland ist ein Schulbus, sodass der Einkauf in der Ferienzeit mit dem Nahverkehr nicht möglich ist. Das Krankenhaus ist mit 2mal umsteigen zu erreichen, früher war nur 1mal umsteigen.	nein		Ihre Kritikpunkte können nur teilweise nachvollzogen werden. So ist das Krankenhaus Rodewisch von Falkenstein aus mit den Linien 70/20 oder 10/20 mit nur einem Umstieg im Stundentakt erreichbar. Dessen ungeachtet werden wir Ihre Kritikpunkte in der Fahrplanarbeit berücksichtigen.	
296	13.02.2020	Stadt Falkenstein	FSTN_6	Kap. 4.1.1	In Punkt 6c wird das maximale Alter der Fahrzeuge festgelegt. Dass der Schülerverkehr hier ausgenommen wird, ist nicht vermittelbar.	nein		Es besteht gemäß NVP-Entwurf lediglich keine Altersbeschränkung für Einzelfahrzeuge, das Durchschnittsalter der Flotte ist aber mit max. 9 Jahren vorgegeben. Ziel ist es ohnehin die Mehrheit der Fahrten der Schülerbeförderung in den Taktfahrten des Kern- und Regionalnetzes zu realisieren.	
297	13.02.2020	Stadt Falkenstein	FSTN_7	Kap. 7.5	Das angesprochene autonome Fahren erfordert eine entsprechende Infrastruktur. So bleibt das dafür notwendige LTE Netz unerwähnt. Es ist nach dem aktuellen Stand der Abdeckung mit der notwendigen mobilen Datenverbindung als nicht realisierbar einzustufen. Auch ist für solch ein autonomes Fahren eine Infrastruktur von Straßen notwendig, die eine Begegnung ohne Ausweichen bei Gegenverkehr ermöglicht.	nein		Kenntnisnahme; Im NVP ist deshalb auch von einer Beteiligung des ZVV an ersten Testphasen die Rede.	