

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis | |
|--|--|---------------------------|-----------|--|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | | |
| 10.02.2011 | Salzlandkreis, Amt Regionalplanung und Wirtschaftsförderung (Amt 61) | 1 | a. | <p>Kapitel 1.1 - Anlass und Zielstellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> Anmerkung zu: „Die derzeit geltenden Teilnahverkehrspläne der ehemaligen Landkreise Bernburg, Schönebeck und Aschersleben-Staßfurt wurden in den Jahren 2000, 2001 und 2004 aufgestellt und durch den Kreistag beschlossen.“ Welcher Kreistag hat beschlossen? Formulierungsvorschlag: „...durch die jeweiligen Kreistage beschlossen.“ | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur des Abschnittes entsprechend des Formulierungsvorschlages. |
| | | | b. | <p>Kapitel 1.2 - Rechtliche Rahmenbedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Während des Geltungszeitraumes für den Nahverkehrsplan werden die angeführten im Bediengebiet des Salzlandkreises noch wirksame Regionalen Entwicklungspläne durch einen neuen Regionalen Entwicklungsplan für die Planungsregion Magdeburg insgesamt ersetzt werden (vorr. ab 2014). Formulierungsvorschlag: „Wichtige rechtliche Rahmenbedingungen für die Nahverkehrsplanung im Salzlandkreis <i>zum Zeitpunkt der Berichterstellung</i> sind“ | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur des Abschnittes entsprechend des Formulierungsvorschlages. |
| | | | c. | <p>Kapitel 2.1 - Charakterisierung des Planungsraumes - Abbildung 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Gemeinden Egelener Mulde und Saale-Wipper sind Verbandsgemeinden. Das verwendete Kürzel VwG ersetzen durch VbG oder VGem. | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur des Abbildung und der Anlage 1 entsprechend des Formulierungsvorschlages. |
| | | | d. | <p>Kapitel 2.1 - Charakterisierung des Planungsraumes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Das Ortsranking basiert auf unterschiedlichen Bevölkerungsannahmen. Der Stadt Schönebeck (Elbe) sind im Vergleich zur Kreisstadt Bernburg (Saale) sowie den Städten Aschersleben und Staßfurt die Einwohnerzahlen der gesamten EG zugrunde gelegt. Die Raumordnungskategorie „Verdichtungsraum“ ist raum- und siedlungsstruktureller Natur. Vorschlag: Den Satz nach dem Satz „Die Landeshauptstadt Magdeburg als Oberzentrum...“ Die Aussage des Satzes über der Tabelle 1 ist im Kontext der dort angegebenen Bevölkerungsdichten nicht nachvollziehbar. | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur der Einwohnerzahl für die Kernstadt Schönebeck (Elbe). Korrektur des Abschnittes entsprechend des Formulierungsvorschlages. Ergänzung eines beschreibenden Satzes zur Tabelle 1. |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|--|-------------|---------------------------|---|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | |
| | | e. | Kapitel 3.2 - Schienenpersonenfernverkehr: <ul style="list-style-type: none"> In der Tabelle 3 sind 9 SPNV-Linien aufgeführt, im textteil ist von 8 Linien die Rede. | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur des Textteils: 9 SPNV-Linien |
| | | f. | Kapitel 3.11 - Organisation: <ul style="list-style-type: none"> Im Satz „Da die Bedienung der Linie 420,... Funktion nur für den Landkreis Aschersleben besitzt,...“. Empfehlung: <i>Landkreis</i> Aschersleben ersetzen durch <i>Bediengebiet</i> Aschersleben. | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur des Abschnittes entsprechend der Empfehlung. |
| | | g. | Kapitel 4.1 - Ziele (Punkt 5) i. V. m. Kapitel 5.3 - Ansätze für die Netzgestaltung (Punkt 2 und 3): <ul style="list-style-type: none"> Es besteht ein Erschließungsdefizit aufgrund einer fehlenden Verbindung zwischen dem Grundzentrum Calbe (Saale) und dem Mittelzentrum Staßfurt sowohl im grund- als auch im Ergänzungsnetz. Alle anderen Grundzentren sind lt. Anlage 8-1 an alle Mittelzentren angebunden. Es wird daher eine direkte Regionalbusverbindung Calbe-Staßfurt empfohlen, ggf. probeweise zur Bedarfssichtung. | <ul style="list-style-type: none"> Gemäß den Ansätzen für die Netzgestaltung (Kapitel 5.3 - Punkt 3) sind alle zu erschließenden Orte an den nächstgelegenen zentralen Ort anzubinden. Dies gilt ebenso für die in Tabelle 12 genannte anzustrebende Erreichbarkeit vom Grundzentrum zum Mittelzentrum ohne Umstieg. Der nächste zentrale Ort für die Stadt Calbe (Saale) ist das Mittelzentrum Bernburg (Saale) (Vgl. Tabelle 17). Diese Verbindung ist sowohl über das Landes- als auch Regionalnetz gesichert. Weiterhin gibt es die Möglichkeit, umstiegsfrei das Mittelzentrum Schönebeck (Elbe) zu erreichen (Landes- und Regionalnetz). Weiterhin wurde eine bisher fehlende Ost-West-Verbindung durch die Achse A3 im Netzkonzept ergänzt, die eine Verbindung Calbe - Staßfurt mit einem Umstieg ermöglicht. Nach Fertigstellung der Verlegung des Bhf. Förderstedt fungiert dieser als Schnittstelle zum SPNV und ermöglicht eine schnelle Verbindung nach Staßfurt. |
| | | h. | Kapitel 4.2.1 - Strukturprognose: <ul style="list-style-type: none"> In den Tabellen 13 und 14 sowie im Text werden Zahlenwerte mit Bezug bis zum Prognosejahr 2025 angeführt. Die Abbildung 12 sollte den Jahresstrahl ebenfalls bis 2025 darstellen. | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung der Abbildung 12 um die Prognosejahre bis 2025. |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis | |
|--|-------------|---------------------------|---|--|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | | |
| | | i. | Anlagen: <ul style="list-style-type: none"> Anlage 1 - Raumstruktur: Der Verlauf der B6 ist südöstlich von Könnern noch zu ergänzen. Anlage 6 - Touristische Einrichtungen: Im Erholungsgebiet Plötzky/Pretzien ist das Symbol für Bäder zu ergänzen (Badeseen); die Ortsnamen Egeln und Glöthe sind zu ergänzen | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur und Ergänzung der Anlagen | |
| 01.03.2011 | VDV | 2 | a. | <ul style="list-style-type: none"> Die Integration der Leistungen auf der Linie Bernburg - Könnern in die Achse des Landesnetzes kann aufgrund der Bahnhofslagen nur der Bus leisten | <ul style="list-style-type: none"> Eine Bedienung im Busverkehr ist nicht ausgeschlossen, eine Bedienung im Ergänzungsnetz unter der Beachtung des Zeitversatzes zum SPNV und der alternativen Linienwege ist möglich. |
| | | | b. | <ul style="list-style-type: none"> Die Einrichtung einer durchgehenden Busverbindung zwischen dem MZ Schönebeck und dem Grundzentrum Gommern erscheint planerisch geboten und sollte berücksichtigt werden. | <ul style="list-style-type: none"> Für Gommern ist der nächste zentrale Ort Magdeburg, für diese Relation besteht eine entsprechende Achse im Landesnetz (SPNV). Außerdem wird Gommern gemäß dem Nahverkehrsplan des Landkreises Jerichower Land über 2 Achsen im Grundnetz an Magdeburg und an die Kreisstadt Burg angebunden, so dass eine zusätzliche Einrichtung einer landesbedeutsamen Linie nicht notwendig und auch nicht vorgesehen ist. |
| | | | c. | <ul style="list-style-type: none"> Die Finanzierungsverantwortlichkeiten insbesondere zur Finanzierung der Qualitätsstandards für die Verkehrsinfrastruktur bedürfen einer eindeutigen Regelung. Ein unmittelbarer Bezug zum Lastträger und ein Beleg zur Deckung der erforderlichen Mittel ist in jedem Fall erforderlich. | <ul style="list-style-type: none"> Die Verantwortlichkeiten zu den Qualitätsanforderungen insbesondere an Haltestellen sind in den Tabellen 20 und 21 beinhaltet. Die detaillierte und konkrete Ausgestaltung der Finanzierungsregularien erfolgt in dem noch zu erarbeitenden Dienstleistungsauftrag |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|--|-------------------------|---------------------------|---|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | |
| | | d. | <ul style="list-style-type: none"> Die Achse Bernburg - Güsten ist Teil des Landesnetzes, eine weitere Achse im Ergänzungsnetz ist aus unserer Sicht nicht erforderlich | <ul style="list-style-type: none"> Eine zusätzliche Achse Bernburg - Güsten ist weder in Grund- noch im Ergänzungsnetz vorgesehen. Die in Tabelle 17 aufgeführte Bedienung im Ergänzungsnetz enthält alle Gemeinden im Landkreis inklusive die, deren Bedienung durch die Achsen im Grundnetz bzw. im Landesnetz bereits abgedeckt sind. Diese sind durch entsprechende Fußnoten gekennzeichnet. Die Relation Güsten - Bernburg gehört zu dieser Kategorie, die Fußnote „1“ bedeutet, dass die Bedienung dieser Relation bereits durch das Landesnetz SPNV abgedeckt ist. In der Erklärung zu den Fußnoten wurde dies noch einmal verdeutlicht. |
| 02.03.2011 | Stadt Hecklingen | 3 | a. Anlagen: <ul style="list-style-type: none"> Anlage 2 - Schulstandorte: Grundschule Schneidlingen wird zum 01.08.2011 geschlossen. Anlage 3-4 - Fahrschülerbeziehungen Förderschulen: Warum gibt es keine Verbindungen zu Cochstedt? Anlage 7: In Schneidlingen und in Groß Börnecke sind Standorte für Fachärzte zu ergänzen (Physiotherapie, Zahnarzt) | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung eines entsprechenden Hinweises in der Anlage 2. Die hier aufgeführten Verbindungen entsprechen den Angaben des Schulverwaltungsamtes. Die Zahlen enthalten keinen freigestellten Schülerverkehr. Ergänzung der Anlage 7 |
| 11.03.2011 | Stadt Schönebeck (Elbe) | 4 | a. Kapitel 2.4 - Schulen und schülerzahlen: <ul style="list-style-type: none"> Zur ausgewogenen Darstellung im Nahverkehrsplan sollten die Bedarfsgrundlagen an den bestehenden Schulentwicklungsplan angepasst werden. Die Sekundarschule P.-Neruda wird nicht mehr beschult. Die Darstellung ist auch dahingehend zu ergänzen, dass die Schulen in Freier Trägerschaft im System der Anlagen 3 gleichermaßen erfasst werden sollten (Siehe auch in den Anlagen 1). | <ul style="list-style-type: none"> In den Anlagen 2 und 3 wurden entsprechende Hinweise zu Schulschließungen ergänzt In den Anlagen 3-1 bis 3-5 wurden alle vorhandenen Fahrschülerbeziehungen dargestellt (außer FSV). |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|-------------------------------------|-------------|---------------------------|---|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | |
| | | b. | Kapitel 3.2 - Schienenpersonennahverkehr: <ul style="list-style-type: none"> Im Rahmen des in Aufstellung befindlichen Landesentwicklungsplans des Landes Sachsen - Anhalt wurde die Schienenverkehrsverbindung von Halle über Bernburg nach Magdeburg als landesbedeutsamer Schienenweg aufgenommen. Zu diesem Projekt gehört die geplante Verbindungskurve Calbe. Diese Verkehrsverbindung ist eine entscheidende Verkehrsrelation um den Salzlandkreis an die Oberzentren Halle und Magdeburg gleichmäßiger zu verbinden und Polaritäten der Anbindung zu entschärfen. Sie ist aber auch ein wichtiger Schritt zur inneren Erschließung im Salzlandkreis für den SPNV. | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung des Kapitels, um die Bedeutung der Verbindungskurve Calbe zu verdeutlichen |
| | | c. | Anlage 5/ Kapitel 3.7 - Bedeutende Quelle-Ziel-Einrichtungen: <ul style="list-style-type: none"> In Anlage 5 sind die Bezeichnungen der Industrie- und Gewerbegebiete nicht vollständig aufgeführt, wie Nr. 59 Gewerbegebiet „Grundweg“, Nr. 62 Industrie- und Gewerbegebiet „Geschwister-Scholl-Straße“ | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung der Legender der Anlage 5 |
| | | d. | Kapitel 4.1 - Ziele: <ul style="list-style-type: none"> Vorschlag zur Ergänzung im Text zu Punkt 4: Entwicklung eines einheitlichen ÖPNV-Gesamtsystems zur nachhaltigen Verbindung der zentralen Orte und ihrer Angebote im Prozess des infrastrukturellen Zusammenwachsens des Salzlandkreises und zur systematischen und optimierten Anbindung an die Oberzentren Magdeburg und Halle (Saale). | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung des Kapitels |
| | | e. | Kapitel 4.2.1 - Strukturprognose Schüler: <ul style="list-style-type: none"> Anpassung an die Schulentwicklungsplanung | <ul style="list-style-type: none"> Die Aussagen entsprechen denen des Schulentwicklungsplanes. |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|--|-------------|---------------------------|--|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | |
| | | f. | Kapitel 4.2.2 - ÖPNV-Potenziale: <ul style="list-style-type: none"> Die Berufsbildende Schule Schönebeck ist in der Darstellung im Anhang 3-5 im Einziehungsbereich um das Mittelzentrum Schönebeck nicht angebunden. Die Arten des Ausbildungsspektrums reichen jedoch durchaus in die Schülerbeförderungssatzung des Salzlandkreises hinein. Wie in Bezug auf die anderen Berufsschulstandorte sollte die Beförderungsabsicherung und die entsprechende Darstellung in der Anlage 3-5 für das Umfeld des Mittelzentrums und Berufsschulstandortes Schönebeck sichergestellt werden. Unzureichende kompensierende Anschlussmöglichkeiten auf dem Schienenweg vom Süden des Landkreises (siehe oben, Punkt 3.2) die ein Erreichen der Berufsschule Schönebeck erschweren, bedürfen einer Lösung. Die Berufsschulstandorte hängen in ihrem Bestand letztendlich stark von ihrer Erreichbarkeit durch den ÖPNV ab. | <ul style="list-style-type: none"> Dargestellt wurden die vom Schulverwaltungsamt genannten Fahrschülerzahlen. |
| | | g. | Kapitel 5.3.2 - Grundnetz: <ul style="list-style-type: none"> Im Hinblick auf die fehlende Durchgängigkeit der Schienenverbindung von Halle über Bernburg nach Magdeburg und zur Absicherung von Zubringerlinien in der Fläche sollten die Achsen A1 bis A4 aufeinander abgestimmt werden und wenn möglich durchgängiger und im Takt bedient werden. | <ul style="list-style-type: none"> Die geforderte Vertaktung im Grundnetz wird in der Tabelle 14 festgeschrieben. Im Kapitel 5.3.2 werden im Rahmen der Achsen-Beschreibungen ebenfalls die Verknüpfungen definiert (Verknüpfung mit Landesnetz, Stadtverkehr, Regionalbusverkehr). |
| | | h. | Kapitel 5.3.4 - Mindestbedienung der Gemeinden: <ul style="list-style-type: none"> Bitte um Abkürzungserklärung wie in Tabelle 16 zur besseren Lesbarkeit (FP....., RB...) | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung der Legende in Tabelle 17 |
| | | i. | Kapitel 5.3.5 - Stadtverkehre: <ul style="list-style-type: none"> Letzter Satz muss wie folgt lauten: Die Stadtteile Elbenau, Grünwalde, Frohse, Bad Salzelmen und die Ortsteile Plötzky, Pretzien und Ranies sind ... (vgl. Anlage 8-3) | <ul style="list-style-type: none"> Der Stadtteil Elbenau wurde in der Aufzählung ergänzt. Da hier nur der reine Stadtverkehr betrachtet wird, ist eine Aufzählung der Ortsteile verzichtbar. Die Bezeichnung der Anlage wurde korrigiert. |
| | | j. | Allgemein: <ul style="list-style-type: none"> Die Organisationsstruktur heißt Kreisverkehrsgesellschaft mbH Bernburg | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis | |
|--|---------------|---------------------------|-----------|--|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | | |
| 11.03.2011 | PNVG Staßfurt | 5 | a. | Kapitel 3.8.2 - Fahrwege: <ul style="list-style-type: none"> • „...Zustand der Fahrwege ist als gut zu bezeichnen...“ - Ergänzen „...bis befriedigend“ | • Ergänzung |
| | | | b. | Kapitel 3.8.3 - Fahrzeugpark und Betriebshöfe: <ul style="list-style-type: none"> • Betriebsübergang der Firma Beck an die Firma Haubold zum 01.03.2011 | • Korrektur |
| | | | c. | Kapitel 3.9.2 - Fahrplan- und Liniennetzinformationen : <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung der telefonischen Fahrplanauskünfte: Mo-Fr 7.00 - 15.30 Uhr | • Korrektur |
| | | | d. | Kapitel 3.11 - Organisation : <ul style="list-style-type: none"> • Übertragung Betriebsführerschaft | • Korrektur |
| | | | e. | Kapitel 3.12.1 - Beihilferechtliche Vergabe: <ul style="list-style-type: none"> • „Der interne Betreiber betreibt gegenwärtig den ÖSPNV ausschließlich im Salzlandkreis und führt keinerlei Linienverkehre außerhalb des Landkreises durch.“ Die Linie 104 verkehrt bis Magdeburg | • Hier ist gemeint, dass der interne Betreiber keine Liniengenehmigungen außerhalb der Aufgabenträgerschaft des Salzlandkreises innehat, die Linie 104 gehört genehmigungsrechtlich in den Salzlandkreis. |
| | | | f. | Kapitel 5.3.5 - Stadtverkehre: <ul style="list-style-type: none"> • Anmerkung zur Notwendigkeit des weiteren Ausbaus des Stadtverkehrs Aschersleben wäre wünschenswert. • „Sofern die Auflassung des Bahnhofes Neundorf erfolgt, ist eine Einbindung des Ortsteiles Neundorf in die Stadtverkehrslinie B zu prüfen.“ Ergänzung: „... oder eine Umwandlung der Linie 153 in eine weitere Stadtverkehrslinie“ | <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung: „...Stadtverkehr in Aschersleben ist fortzuführen und auch künftig so zu gestalten und gegebenenfalls auszubauen, dass...“ • Ergänzung: „Sofern die Auflassung des Bahnhofes Neundorf erfolgt, ist eine Einbindung des Ortsteiles Neundorf in die Stadtverkehrslinie B bzw. die Integration der Linie 153 in den Stadtverkehr zu prüfen.“ |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|--|-------------|---------------------------|--|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | |
| | | g. | Kapitel 5.5 - Vernetzung: <ul style="list-style-type: none"> „In den Fahrplänen ausgewiesene Anschlüsse sind grundsätzlich einzuhalten.“ Anschlüsse können bei Gefährdung nachfolgender Anschlüsse nicht grundsätzlich gesichert werden. Daher Ergänzung: „...unter Berücksichtigung von Nachfolgeleistungen grundsätzlich gesichert werden.“ | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung entsprechend dem Vorschlag |
| | | h. | Kapitel 5.6.1, Tabelle 20 - Haltestellenausstattung: <ul style="list-style-type: none"> Abfallbehälter ist Sache der Kommunen | <ul style="list-style-type: none"> Nach § 32 Abs.3 BOKraft hat der Unternehmer einen Abfallbehälter aufzustellen (an verkehrsreichen Haltestellen) |
| | | i. | Kapitel 5.6.3 - Anforderungen an die Fahrzeuge: <ul style="list-style-type: none"> „...b) Bereithaltung von Flächen für die Mitnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, Fahrrädern und schwerem Gepäck...“ Schweres Gepäck und Fahrräder können nur bedingt mitgenommen werden (siehe Tarif- und Beförderungsbedingungen) Das geforderte Fahrzeugalter wird auch zum aktuellen Zeitpunkt nicht erfüllt und ist bei der Beibehaltung der jetzigen Förderregularien auch nicht erreichbar. Empfehlung: „nicht älter als 14 Jahre“, „Durchschnittsalter nicht über 10 Jahre“ oder „sollte“ statt „soll“ | <ul style="list-style-type: none"> Änderung der Formulierung in „...Rollstühlen, Fahrrädern und Gepäck...“ Umformulierung: „80 % der im ÖPNV eingesetzten Busse je Unternehmen sollten nicht älter als 12 Jahre sein. Das Durchschnittsalter aller Busse sollte nicht über 8 Jahre liegen.“ |
| | | j. | Kapitel 5.8.1 - Fahrplan: <ul style="list-style-type: none"> „Für Relationen mit parallel verkehrenden Buslinien Aufnahme auch der Fahrten der jeweils anderen Linien in die betreffenden Fahrplantabellen, sofern es für den Fahrgast sinnvoll ist und die Übersichtlichkeit erhalten bleibt“ Ergänzung: mit Kennzeichnung der Linien- und Fahrnummern | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung gemäß des Vorschlages |
| | | k. | Kapitel 5.10.1 - Organisationsstruktur: <ul style="list-style-type: none"> Firma Beck entfällt | <ul style="list-style-type: none"> Abbildung wurde überarbeitet |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|--|-----------------------------------|---------------------------|--|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | |
| | | i. | Kapitel 6.3/ Tabelle 22 - Finanzierung: <ul style="list-style-type: none"> Das Geld und die Investitionsquote reichen nicht für das geforderte Durchschnittsalter der Busse. | <ul style="list-style-type: none"> Die Investitionshöhe basiert auf § 8 Absatz 4 ÖPNVG LSA |
| 14.03.2011 | Salzlandkreis, Straßenverkehrsamt | 6 a. | Allgemein: <ul style="list-style-type: none"> Falsche Bezeichnung der KVG Bernburg | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur |
| | | b. | Kapitel 2.1 - Planungsraum: <ul style="list-style-type: none"> Hier werden Unterschiede gemacht. Entweder nur Kernstadt oder Stadt mit den Ortsteilen werten. (z.B. nur Kernstadt Bernburg - Stadt Schönebeck (mit Ortsteilen)) | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur der Aussagen auf die jeweilige Kernstadt |
| | | c. | Kapitel 3.9.2 - Planungsraum: <ul style="list-style-type: none"> Bei den vorhandenen elektronischen Fahrgastinformationssystemen sind für den Fahrgast nur die Soll - Abfahrzeiten lt. Fahrplan ersichtlich. Es fehlt eine konkrete Verknüpfung zum tatsächlichen Fahrplan (Ist) | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung |
| | | d. | Kapitel 5.10.1 - Organisationsstruktur: <ul style="list-style-type: none"> Nach hiesigen Kenntnisstand besteht die Fahrbetriebsgesellschaft nur aus der PNVG mit den privaten Verkehrsunternehmen. | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur der Abbildung |
| 15.03.2011 | KVG Bernburg | 7 a. | Allgemein: <ul style="list-style-type: none"> Falsche Bezeichnung der KVG: Kreisverkehrsgesellschaft statt Kraftverkehrsgesellschaft | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur |
| | | b. | Kapitel 1.1 - Anlass und Zielstellung: <ul style="list-style-type: none"> Umformulierung: Beschlussfassung durch die jeweiligen Kreistage der ehemaligen Altkreise; Fortschreibung der Teilnahmeverkehrspläne zum neuen NVP Salzlandkreis | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung |
| | | c. | Kapitel 2.1 - Charakterisierung des Planungsraumes: <ul style="list-style-type: none"> Abkürzung für die Verbandsgemeinden ist VbG | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|--|-------------|---------------------------|---|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | |
| | | d. | Kapitel 3.3 - Regionalverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Der dargestellte Stand der Anbieter Vetter GmbH, OBS und NJL ist nicht mehr aktuell • Die Bezeichnung konkurrierender Parallelverkehr ist so allgemein nicht aussagefähig und zutreffend. • Die Linie 556 in Bernburg verkehrt auch Sonntag mit insgesamt 12 Fahrten. | <ul style="list-style-type: none"> • Korrektur der Abbildung 8/Kapitels • Die Aussagen basieren auf der Stellungnahme der NASA • Korrektur der Aussagen und Ergänzung der Linie 556 im entsprechenden Abschnitt |
| | | e. | Kapitel 3.6.3 - Verknüpfung SPNV-Regionalbus: <ul style="list-style-type: none"> • Kurze Wege zwischen SPNV und ÖSPV bestehen in Bebitz nur eingeschränkt, in Strenzfeld nicht | <ul style="list-style-type: none"> • Sowohl in Bebitz als auch in Strenzfeld sind die nächstgelegenen ÖSPV-Haltestellen 50m entfernt. |
| | | f. | Kapitel 3.6.4 - Verknüpfung SPNV-Stadtbus: <ul style="list-style-type: none"> • der Übergang vom Stadtverkehr Schönebeck zur S-Bahn in Richtung Magdeburg ist von der Haltestelle Schönebeck, Stadtwerke aus mit ca. 15 min (Zeitfenster) auf kurzem Weg möglich | <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung im Text, dass zusätzliche Anschlüsse an der Haltestelle Stadtwerke bestehen. |
| | | g. | Kapitel 3.9.2 - Fahrplaninformationen: <ul style="list-style-type: none"> • Dem Fazit kann nur teilweise gefolgt werden. Liniennetzpläne sind an zentralen Haltestellen bzw. an Haltestellen mit ausreichend Platzierungsmöglichkeiten ausgehängt. Haltestellenumgebungspläne sind in der Regel ein erweitertes Informationsmaterial im Stadtverkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Das Fazit bezieht sich nicht nur auf das Bediengebiet Bernburg/ Schönebeck, sondern auf den gesamten Landkreis. |
| | | h. | Kapitel 3.11 - Organisation: <ul style="list-style-type: none"> • Unseres Erachtens bleibt die Linie 409 nach bisherigem Stand bei der VGS; Linien 420, 416 und 427. Da es hier noch keine endgültige Klärung gibt muss allgemeiner formuliert werden. | <ul style="list-style-type: none"> • Die Aussage zur Linie 409 ist fehlerhaft und wurde korrigiert (Linie 409 verbleibt in der Aufgabenträgerschaft LK Mansfeld-Südharz). Die Aussagen zu den Linien 416,420,427 sind korrekt. |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|--|-------------|---------------------------|--|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | |
| | | i. | <p>Kapitel 5.1.5 - Bedienungshäufigkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bedienungshäufigkeit am Wochenende/an Feiertagen im Grund- und Ergänzungsnetz nur nachfrageorientiert. Die Angabe von Verkehrszeiten am Wochenende/an Feiertagen darf nicht bedeuten, dass immer eine alternative Bedienung erfolgen muss. Die Angebote bleiben nachfrageorientiert, wie in Tabelle 14 beschrieben. | <ul style="list-style-type: none"> • Die Mindestbedienzeiten beziehen sich auf den Einsatz von festen <u>und</u> flexiblen Verkehren. Dies verdeutlicht die Tabelle 14. |
| | | j. | <p>Kapitel 5.3.2 - Grundnetz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Achse A1: Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien ist praktisch nicht leistbar. Es ist bereits eine Verknüpfung zum SPNV und zum Stadtverkehr in Schönebeck herzustellen. • Achse A2: Calbe Stadt ist ein künftiger Verknüpfungspunkt (siehe A1); Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien ist praktisch nicht leistbar, es ist bereits eine Verknüpfung zum SPNV und zum Stadtverkehr in Schönebeck herzustellen. • Achse A3: die Achse sollte nicht als Verbindung zwischen Neugattersleben und Förderstedt, dargestellt werden, sondern der Abzweig nach Bernburg sollte über Brumby-Neugattersleben laufen; Calbe Stadt ist ein künftiger Verknüpfungspunkt (siehe A1); Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien ist praktisch nicht leistbar. Zwischen Neugattersleben und Förderstedt besteht derzeit nur ein sehr begrenztes Fahrtenangebot auf der Linie 114. Im dem AT vorgestellten Konzept ist eine Ausweitung der Bedienung zwischen Neugattersleben und Förderstedt nicht geplant (weite Wege ohne Erschließungseffekte); es ist bereits eine Verknüpfung zum SPNV in Bernburg (und später in Förderstedt) herzustellen. • Achse A4: Verknüpfung mit den übrigen Regionalbuslinien ist praktisch nicht leistbar, es ist bereits eine Verknüpfung zum SPNV in Bernburg und Könnern und zum Stadtverkehr in Bernburg herzustellen • Achse A5: die Notwendigkeit dieser separaten Achse im Grundnetz ist für die KVG nach wie vor nicht nachvollziehbar. Dies schließt die Beibehaltung der bisherigen Bedienung in keiner Weise aus. | <ul style="list-style-type: none"> • Die Verknüpfungen sollen nach Möglichkeit und entsprechend den fahrplantechnologischen Möglichkeiten umgesetzt werden, dabei ist es folgerichtig, dass immer nur ein Teil der Anschlüsse realisiert werden kann. In Kapitel 5.5 wird auf dieses Problem hingewiesen. • Der Verlauf der Achse A3 zielt auf eine Verbindung Calbe-Förderstedt, um eine geforderte Ost-West-Verbindung zu ermöglichen. Dadurch entsteht die Möglichkeit, mit einem Umstieg Staßfurt zu erreichen. • Gestaltung der Achse A5 wurde gemäß der Beratung am 12.01.2011 umgesetzt. Eine Führung der Achse über Güsten würde Parallelverkehr zum SPNV darstellen, der nur mit der Begründung der Bedienung im Schülerverkehr im Ergänzungsnetz umsetzbar ist. Die hier dargestellte Führung der Achse A5 ermöglicht eine direkte Verbindung zwischen Staßfurt und Bernburg, die zurzeit im SPNV nicht besteht. |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|--|-------------|---------------------------|--|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | |
| | | k. | Kapitel 5.3.3/5.3.4 - Ergänzungsnetz: <ul style="list-style-type: none"> Die Mindestbedienung im Ergänzungsnetz insb. In den Kategorien 4 und 5 ist zu hoch angesetzt. Nicht in jeder Kategorie können am Wochenende und an Feiertagen grundsätzlich alternative Angebote abgesichert werden. Die höchste Kategorie im Ergänzungsnetz sollten 5 Fahrtenpaare sein. Mehr als 5 Fahrtenpaare für einen Ort im Ergänzungsnetz sind nicht leistbar. Die wochenendlichen alternativen Bedienungsangebote können nicht festgeschrieben werden, sondern sollten wie in Tabelle 15 als bedarfsabhängige Bedienung deklariert werden. Ein Angebot liegt im Ermessen des Unternehmers und erfolgt nur dann, wenn ein Bedarf nachweisbar ist. Teilweise höhere Standards als auf den Achsen des Grundnetzes, die Umsetzung des derzeit abgebildeten Standards hätte erhebliche Konsequenzen für die angebotenen Fahrplankilometer. | <ul style="list-style-type: none"> Die Bedienung orientiert sich an der heutigen Bedienungshäufigkeit. Diese ist zum Teil noch höher (z.B. Biere). Die angegebenen Bedienungen stellen außerdem eine grobe Orientierung dar und lassen durchaus Spielraum zur Anpassung offen. Eine Bedienung für alle Orte mit mehr als 200 Einwohnern sollte mindestens angeboten werden, damit das ÖPNV-Angebot für die Fahrgäste spürbar vorhanden ist. |
| | | l. | Kapitel 5.6.3 - Fahrzeuge: <ul style="list-style-type: none"> Die Umsetzung eines einheitlichen Corporate Design bedeutet Kosten für ca. die Hälfte des Fuhrparks im Landkreis. Die Anforderungen zum Fahrzeugalter werden auf aktuellem Stand durch die KVG nicht erfüllt. Zur Gewährleistung der beschriebenen Standards ist ein Übergangszeitraum mit klarer Finanzierungszusage zur Standarderreicherung erforderlich. | <ul style="list-style-type: none"> Die Umsetzung eines einheitlichen Corporate Design beginnt bereits mit der Ausstattung des Fahrzeuges mit dem Logo des konzessionierten Verkehrsunternehmens/Verkehrsverbundes. Die Aussagen zum Fahrzeugalter wurden großzügiger formuliert. |
| | | m. | Kapitel 5.8.1 - Fahrplaninformationen: <ul style="list-style-type: none"> Der Hinweis auf die Gleichstellung von mobilitätseingeschränkten Personen ist in Ordnung. Konkrete Angebote können teilweise nicht offeriert werden, da das barrierefreie Gesamtsystem (Fahrzeug-Haltestelle) im Landkreis nicht durchgängig existiert | |
| | | n. | Kapitel 5.10.1 - Organisation: <ul style="list-style-type: none"> Kreisverkehrsgesellschaft; die Darstellung im Organisationsschema ist nicht eindeutig; die Fahrgesellschaft vergibt keine Leistungen an die KVG | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur der Abbildung |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis | |
|--|------------------------------------|---------------------------|--|---|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | | |
| | | 0. | Kapitel 6 - Finanzierung: <ul style="list-style-type: none"> • Eine konsistente Aussage bezüglich der Kapitel 6.2 und 6.3 ist nicht gegeben. • Steigenden Kosten und sinkenden Einnahmen stehen die jährlich gleichen ÖPNV-Mittel gegenüber. Gleichzeitig soll die Qualität verbessert werden und bei Vergehen gegen Standards greifen Malusregelungen | | |
| | | p. | Anlagen: <ul style="list-style-type: none"> • Anlage 1: Verbandsgemeinden statt Verwaltungsgemeinschaft • Anlage 4: Ggf. Aktualisierung der einreichenden Linien NJL, Vetter, OBS • Anlage 8-1: Änderung der Achsen • Anlage 8-2: Linienbezeichnungen des SV Bernburgs sind nicht korrekt • Anlage 8-4: Linienbezeichnungen des SV Aschersleben sind nicht korrekt | <ul style="list-style-type: none"> • Korrektur der Anlage 1 • Korrektur der Anlage 4-1 und 4-2 • Achsenverläufe bleiben bestehen • Die Anlagen 8-2 bis 8-5 sollen die Bedienachsen im Stadtverkehr darstellen, die dem jetzigen Liniennetz entsprechen. Die Linienbezeichnung wurden abstrahiert, da das Verkehrsunternehmen die Bezeichnung vornimmt. Ein entsprechender Hinweis wurde ergänzt. | |
| 17.03.2011 | Salzlandkreis, Schulverwaltungsamt | 8 | a. | Anlage 3-1: <ul style="list-style-type: none"> • die in der Legende aufgelistete Grundschule Schneidlingen (9) ist in der Karte für die GS Groß Börnecke (36) auszutauschen, Grundschule Groß Börnecke (36) keine Fahrschüler. • Grundschule Trebitz (24) nicht mehr existent. - siehe Legende • Grundschule J. W. v. Goethe Calbe keine Fahrschüler - siehe Legende • Grundschule K. Kollwitz SBK fehlt 1 Fahrschüler - Barby | <ul style="list-style-type: none"> • Korrektur der Fahrschülerzahlen in Anlage 3-1 |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis | |
|--|-------------|---------------------------|--|--|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | | |
| | | b. | Anlage 3-2: <ul style="list-style-type: none"> die christliche Sekundarschule Gnadau am Standort Großmühlingen als Sekundarschule müsste in freier Trägerschaft gekennzeichnet werden. Weiterhin wird zum Ende des Schuljahres 2010/11 eine Sekundarschule Pablo Neruda- lfd. Nr. 3 der Legende in Schönebeck geschlossen, sodass zum Schuljahr 2011/12 nur noch zwei Sekundarschulen in Schönebeck lfd. Nr. 6 und 7 der Legende vorgehalten werden | <ul style="list-style-type: none"> Die Kennzeichnung der Schulen in freier Trägerschaft wurde in der Anlage 2 noch einmal verdeutlicht In der Anlage wurde der Hinweis ergänzt, dass die SEK „Pablo Neruda“ zum Schuljahresende 2010/11 geschlossen wird. | |
| 18.03.2011 | NASA | 9 | a. | Kapitel 2.1 - Charakterisierung des Planungsraumes: <ul style="list-style-type: none"> Bitte um Ergänzung im vorletzten Satz: „Im Magdeburg, Halle (Saale) und Köthen bestehen Verknüpfungen zum...“. | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung entsprechend dem Vorschlag |
| | | | b. | Kapitel 3.2 - Schienenpersonennahverkehr/ Tabelle 3: <ul style="list-style-type: none"> Die Fahrtenanzahl MF beim HEX Bernburg - Könnern - Halle (Saale) beträgt 10 statt 7. Der im Text verwendete Begriff barrierefrei ist durch den Begriff stufenfrei zu ersetzen. Der barrierefreie Umbau des Bhf. Güsten dauert noch an. Der Bahnhof kann aktuell noch nicht barrierefrei genutzt werden. Bitte um neue Formulierung: „Nach der Sanierung der Strecke zwischen Bernburg-Waldau und Calbe West ist diese Strecke seit August 2010 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h befahrbar. Allerdings ist das Planfeststellungsverfahren zum Neubau der notwendigen Direktverbindung von und nach Magdeburg noch nicht abgeschlossen, ...“ | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur der entsprechenden Passagen |
| | | | c. | Kapitel 3.6.1 - Verknüpfung SPNV-SPNV: <ul style="list-style-type: none"> Bitte um neue Formulierung: „Auf der Strecke Aschersleben - Köthen - Dessau sind diverse Anschlussbeziehungen in den Endbahnhöfen sowie unterwegs in Güsten, Bernburg (Saale) und Köthen (hier auch Fernverkehr) zu beachten. Demnach müssen entsprechende Prioritäten gesetzt werden, da Anschlüsse nicht überall gewährleistet werden können.“ | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|--|-------------|---------------------------|---|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | |
| | | d. | Kapitel 3.6.4 - Verknüpfung SPNV-Stadtverkehr: <ul style="list-style-type: none"> Im dritten Absatz ist in Bezug auf schönebeck (Elbe) vermerkt, dass Wartezeiten von bis zu 40 Minuten vom Stadtverkehr zum SPNV entstehen. Diese Aussage kann so nicht nachvollzogen werden, da die Anbindung im S-Bahn-Takt in/aus Richtung Magdeburg mindestens alle 30 Minuten erfolgt. | <ul style="list-style-type: none"> Die Aussage bezog sich auf Übergangszeiten zum übrigen SPNV (ohne S-Bahn). Der Abschnitt wurde neu formuliert um dies deutlich zu machen. |
| | | e. | Kapitel 3.6.6 - Intermodale Verknüpfungen: <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung, dass die Fahrradmitnahme im SPNV und auf der landesbedeutsamen Bus-Linien im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten kostenfrei ist. | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung. Die kostenfreie Fahrradmitnahme ist grundsätzlich in allen Zügen des Nahverkehrs und in allen Bussen des Landkreises möglich. |
| | | f. | Kapitel 3.9.1 - Bestehende Tarife: <ul style="list-style-type: none"> Das Tarifangebot „Magdeburg Plus“ ist für den Salzlandkreis nicht relevant. Daher sollte geprüft werden, ob es hier erwähnt werden muss. | <ul style="list-style-type: none"> Dieses Angebot wurde auf Wunsch der KVG im Text aufgenommen. |
| | | g. | Kapitel 3.9.2 - Fahrplaninformationen: <ul style="list-style-type: none"> Die Fußnote muss richtig lauten: „3,9 ct/min vom deutschen Festnetz, maximal 42 ct/min aus dem Mobilfunknetz, Festnetz 0391 / 5363180“ | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur |
| | | h. | Kapitel 3.9.3 - Tarifinformationen: <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung: „Fahrausweise für den SPNV sind zum einen über die Fahrausweisverkaufsautomaten in den Fahrzeugen der Elbe-Saale-Bahn und des Harz-Elbe-Express und zum anderen über die stationären Fahrausweisverkaufsautomaten an den SPNV-Zugangsstellen erhältlich. Jeweils einen personenbedienten...“ „...über deren Internetauftritt sowie über die landesweite Telefonauskunft INSA abgerufen werden“ | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur |
| | | i. | Kapitel 3.9.4 - Beratung und Service: <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung: „Das landesweite Nahverkehrs-Informationssystem INSA ist über die Internetauftritte der Unternehmens- sowie der Verbundgesellschaft verfügbar.“ | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|--|-------------|---------------------------|--|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | |
| | | j. | Kapitel 3.11 - Organisation: <ul style="list-style-type: none"> Die Verantwortung der Linie 409 bleibt weiterhin in Verantwortung des AT Mansfeld-Südharz und der VGS Salzlandkreis statt Landkreis Aschersleben | <ul style="list-style-type: none"> Die Aussage zur Linie 409 ist fehlerhaft und wurde korrigiert (Linie 409 verbleibt in der Aufgabenträgerschaft LK Mansfeld-Südharz). Gemeint ist das Bediengebiet Aschersleben, Korrektur |
| | | k. | Kapitel 5.3.2 - Grundnetz: <ul style="list-style-type: none"> Achse A2: Um Missverständnisse bzgl. der unter „Maßnahmen“ korrekt entsprechend der Abstimmungen dargestellten Linienführung zu vermeiden, sollte die Linie 114 nicht als dieser Achse zugehörig aufgeführt werden, sondern als entfallene Linie angegeben werden. Tabelle 15: die Beschreibung „bedarfsabhängige Bedienung sollte konkretisiert werden. Ist hier ein Rufbusangebot gefordert, sollte dies im Sinne einer einheitlichen Darstellung auch so benannt werden, ansonsten sollte zur Abgrenzung besser von einem „festen Fahrplanangebot in Abhängigkeit vom Bedarf“ gesprochen werden. | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur Ergänzung in der Tabelle: RB¹²⁰ statt B¹²⁰ etc. |
| | | l. | Kapitel 5.3.4 - Mindestbedienung der Gemeinden/ Tabelle 17: <ul style="list-style-type: none"> Die Angaben erscheinen zum Teil nicht stringent.-So wird u. a. bei Dröbel und Peißen in der Spalte Bemerkungen der SPNV mit aufgeführt, obwohl keiner der beiden Orte eine SPNV-zugangsstelle besitzt. | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur der Tabelle |
| | | m. | Kapitel 5.5.2 - Verknüpfung SPNV-ÖSPV/ Tabelle 19: <ul style="list-style-type: none"> Nach Inbetriebnahme des Bhf Calbe Stadt sollte die Verknüpfung nach Magdeburg vorrangig über diese Schnittstelle realisiert werden. Für die Verbindung Richtung Halle ist dagegen weiterhin die Schnittstelle in Calbe Ost relevant. Daher sollte die Priorität in Calbe Ost umgekehrt werden. | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur der Tabelle |
| | | n. | Kapitel 5.6.1 - Haltestellen / Tabelle 21: <ul style="list-style-type: none"> Dynamische Fahrgastinformation: hier sollte zwischen DF1-Bautypen „Standard“ und „Regio“ differenziert werden. „Regio“ wurde dabei speziell für den Einsatz an mittel und weniger stark frequentierten Haltestellen entwickelt und können durch die Verkehrsunternehmen sehr kostengünstig gemietet werden. | <ul style="list-style-type: none"> Differenzierung entsprechend dem Vorschlag |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis | |
|--|-------------------------------|---------------------------|--|--|--|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | | |
| | | o. | Kapitel 5.7 - Tarifgestaltung: <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung: „...gemäß der Familienförderung des Landes Sachsen-Anhalt (FamFöG LSA, § 6 (3)) die Teilnahme am Schülerferienticket (SFT) im gesamten ÖPNV-Angebot des Salzlandkreises ohne Erhebung von Zuschlägen oder Gebühren für die Nutzer des SFT.“ | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung | |
| | | p. | Kapitel 5.8.2 - Service: <ul style="list-style-type: none"> Der Vertriebsweg „Online-Ticket“ sollte ebenfalls erwähnt werden, da bereits konkrete Überlegungen für die Einführung eines Onlineshops für den marego-Verbund existieren. | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung „Online-Ticket“ bei der Aufzählung innovativer Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs | |
| | | q. | Kapitel 5.8.3 - Marketing: <ul style="list-style-type: none"> Es sollten Aussagen getroffen werden, inwieweit die Aktivitäten bzgl. Marketing und Öffentlichkeitsarbeit mit den entsprechenden Aktivitäten für die landesweite ÖPNV-Marke „Starker Nahverkehr“ verzahnt werden können. | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung einer entsprechenden Aussage | |
| | | r. | Anlage 8-3: <ul style="list-style-type: none"> Die Achse A2 ist auf direktem Weg nach Calbe eingetragen und widerspricht damit den Abstimmungen zwischen NASA und Landkreis und der Anlage 8-1. | <ul style="list-style-type: none"> Korrektur der Anlage 8-3 | |
| 17.03.2011 | Stadt Nienburg (Saale) | 10 | a. | <ul style="list-style-type: none"> Keine Einwendungen | |
| 17.03.2011 | Verbandsgemeinde Saale-Wipper | 11 | a. | Allgemein: <ul style="list-style-type: none"> Zusätzliche Buslinie Aschersleben - Giersleben - Güsten - Bernburg (Saale) | <ul style="list-style-type: none"> Diese Verbindung würde Parallelverkehr zumSPNV darstellen. Eine Anbindung von Aschersleben an Bernburg über Güsten wird durch die Bahn realisiert, die eine stündliche Fahrtmöglichkeit ohne Umstieg anbietet. |
| 31.03.2011 | Stadt Aschersleben | 12 | a. | Kapitel 2.1 - Planungsraum: <ul style="list-style-type: none"> In Abb. 1 (Übersichtskarte) fehlt die Darstellung des OT Klein Schierstedt ebenso in Anlage 2 Die B 6n bindet bei Dessau nicht an die A 7 sondern an die A 9 an. | <ul style="list-style-type: none"> Aufgrund der Übersichtlichkeit wurden nicht alle Ortsteile namentlich erwähnt, sondern nur die Bebauung dargestellt. Korrektur |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|--|-------------|---------------------------|--|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | |
| | | b. | Kapitel 3.1 - Fernverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Der Flughafen Cochstedt geht ab dem 30.03.2011 in Betrieb. | <ul style="list-style-type: none"> • Der Flughafen ist seit 2010 in Betrieb, der offizielle Linienflugbetrieb startete im März 2011. Der entsprechende Textabschnitt wurde umformuliert. |
| | | c. | Kapitel 3.3 - Regionalverkehr: <ul style="list-style-type: none"> • Eine Vermeidung von konkurrierenden Parallelverkehren wird begrüßt. • Bei der VGS besteht auf 7 Linien ein weitestgehend vertaktetes Angebot, damit ist die VGS die einzige Gesellschaft, die auf die Kundenwünsche heute schon reagiert. • 8 Linien samstags Rufbusfahrten, Stadtlinien ASL Angebot nach 20:00 vorhanden. | |
| | | d. | Kapitel 3.6.2 - Verknüpfung: <ul style="list-style-type: none"> • VGS 420 sollte auch in den Stand einer landesbedeutsamen Linie gehoben werden. | |
| | | e. | Kapitel 3.8.3 - Fahrzeugpark: <ul style="list-style-type: none"> • VGS ist gut ausgestattet mit 76 % Niederflurbusse. | |
| | | f. | Kapitel 3.10 - Gegenwärtige ÖPNV-Nachfrage: <ul style="list-style-type: none"> • Von 2005 zu 2009 ist die Anzahl der Beförderungsfälle im Landkreis um 29,4% gesunken. Das ist eine dramatische Entwicklung in nur 4 Jahren | |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis |
|--|-------------|---------------------------|---|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | |
| | | g. | Kapitel 5.3.5 - Stadtverkehre: <ul style="list-style-type: none"> Mittelfristig ist die Anbindung an die Kernstadt Aschersleben zu verbessern. Tabelle 17 - Mindestbedienung im Ergänzungsnetz:: Drohndorf, Freckleben, Groß Schierstedt, Mehringen verfügen über einen Bahnanschluss, Schackstedt und Winningen haben keinen Anschluss SPNV | <ul style="list-style-type: none"> Im Kapitel 5.3.5 ist der entsprechende Hinweis enthalten, dass der Stadtverkehr Aschersleben ggf. auszubauen sind. Der Aufgabenträger gewährleistet für die Stadtverkehre die für den ländlichen Raum geltenden Mindeststandards. Weitergehende Angebote sind vom finanziellen Engagement der jeweiligen Städte abhängig, die damit nach § 4 (2) ÖPNVG LSA Aufgaben im Straßenpersonennahverkehr wahrnehmen, ohne Aufgabenträger zu werden. Korrektur der Tabelle 17 |
| | | h. | Kapitel 5.5.2 - Tabelle 19: <ul style="list-style-type: none"> Verknüpfung ASL nach Halle und Magdeburg, gleiche Entfernung zu beiden Oberzentren. | <ul style="list-style-type: none"> Die Prioritäten beziehen sich in erster Linie auf die Fahrrichtungen, so dass eine Verknüpfung nach Magdeburg nicht ausgeschlossen wird. |
| | | i. | Anlage 3-1 - Fahrschülerbeziehungen Grundschule : <ul style="list-style-type: none"> In der Anlage 3-1 fehlt der Grundschulstandort Mehringen mit den entsprechenden Pendlerströmen. Ebenso ist die Christliche Grundschule, Bestehornstraße 5, in ASL nicht dargestellt. Gleichfalls fehlt die Aussage zu den GS im Seeland. | <ul style="list-style-type: none"> Die in den Anlagen 3 aufgeführten Fahrschülerbeziehungen entsprechen den vom Schulamt übergebenen Daten und beinhalten keinen freigestellten Schülerverkehr. |
| | | j. | Anlage 7 - Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen : <ul style="list-style-type: none"> In Neu-Königsau fehlt die Darstellung der Senioren- und Pflegeeinrichtung: Heerstraße 24. | <ul style="list-style-type: none"> Ergänzung der Anlage 7. |
| | | k. | Anlage 8-4 - Stadtverkehr Aschersleben: <ul style="list-style-type: none"> Stadtverkehr ASL Linienführung stimmt nicht, Tie etc. | <ul style="list-style-type: none"> Es handelt sich um eine schematische Darstellung, die auf Angaben des INSA-Informationssystems basiert. |

| Datum | Beteiligter | Hinweise und Einwendungen | | Abwägungsergebnis | |
|--|--------------------------------------|---------------------------|-----------|---|---|
| | | Lfd. Nr. | Benennung | | |
| Anhörung zum Entwurf vom 01.02.2011 | | | | | |
| 02.05.2011 | Landesbetrieb Bau Niederlassung West | 13 | a. | <p>Allgemeine Anmerkungen: I. A. sind zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bundesfernstraßengesetz (FStrG vom 28.06.2007) • Straßengesetz des Landes (StrG LSA vom 06.07.1993, zuletzt geändert 22.12.2004) • Fernstraßenausbaugesetz (5. FStrAbÄndG) • Landesverkehrswegeplan (LVWP) - Teil Straße (Stand 01/2004), Fortschreibung 2009 liegt im Entwurf vor. • Verbindliche Aussagen zu den aus dem Bauprogrammen des LBB NL West resultierenden Verkehrsraumeinschränkungen können nicht getroffen werden. • Bei der Vorbereitung und Durchführung der im Auftrag des Bundes bzw. Landes durch den LBB NL West durchzuführenden Baumaßnahmen erfolgen separate Abstimmungen des LBB NL West mit dem SVA des Landkreises. • Die B 180 OU Schneidlingen und die B 185 OU Ballenstedt werden derzeit durch den LBB NL Süd betreut. • Mit der Fortsetzung des Baues der B6n und den damit im Zusammenhang stehenden Folgemaßnahmen (z. B. L71 OU Rathmannsdorf, Zubringer zur B6n, bestehend aus den Teilabschnitten: B185 OU Ballenstedt, Um- und Ausbau der L75 Ballenstedt - Hoym) werden sich in den folgenden Jahren innerhalb des klassifizierten Straßennetzes Änderungen ergeben. | <ul style="list-style-type: none"> • Ergänzung des Kapitels 1.2. - Rechtliche Rahmenbedingungen. |