

Datum	Beteiligter	Hinweise und Einwendungen		Abwägungsergebnis	
		Lfd. Nr.	Benennung		
Herstellung des Einvernehmens zum Entwurf vom 01.02.2011					
22.02.2011	Landkreis Börde	1	a.	Kapitel 5.1.4 - Erreichbarkeit zentraler Orte: <ul style="list-style-type: none"> Die Bezeichnung Bördekreis ersetzen durch Landkreis Börde 	<ul style="list-style-type: none"> Umformulierung
03.03.2011	Landeshauptstadt Magdeburg	2	a.	Kapitel 5.3.2 - Organisation: <ul style="list-style-type: none"> Die Aussage zur Achse A7 bezüglich der Brechung in Langenweddingen sollte gestrichen werden, da dies im Widerspruch zur Beratung mit der NASA GmbH am 25.10.2010 steht. 	<ul style="list-style-type: none"> Umformulierung „...Möglichkeit der Verknüpfung...“
			b.	Kapitel 5.3.2 - Organisation: <ul style="list-style-type: none"> Die Aussage zur Achse A7 bezüglich der Brechung am Bördepark in Magdeburg sollte umformuliert werden in „Verknüpfung“ 	<ul style="list-style-type: none"> Umformulierung
15.03.2011	Landkreis Mansfeld-Südharz	3	a.	Kapitel 3.11 - Organisation: <ul style="list-style-type: none"> Die Aussage bzgl der Linie 409 wird abgelehnt. 	<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).
			b.	Kapitel 3.11 - Organisation: <ul style="list-style-type: none"> Der Aussage bzgl. der Linie 418 wird nicht zugestimmt. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Bedienung der Linie liegt in der Verantwortung und im Ermessen des Salzlandkreises.
21.03.2011	Landkreis Saalekreis	4	a.	Kapitel 3.3 - Regionalverkehr: <ul style="list-style-type: none"> Ab dem 1.5.2011 gelten neue Liniennummern: 302 (Deutleben-Könnern-Rothenburg-Wettin-Halle) und 303 (Dobis-Dornitz-Wallwitz-Halle unter Einbindung von Könnern) 	<ul style="list-style-type: none"> Umformulierung
21.03.2011	Landkreis Anhalt-Bitterfeld	5	a.	<ul style="list-style-type: none"> Bedienung durch die Vetter GmbH im SLK nur im Schülerverkehr, dies wird auch zukünftig nötig sein. Eine Bedienung im Jedermannverkehr ist nicht vorgesehen. Eine entsprechende Abstimmung zwischen den Fahrplänen der Landkreise ist empfehlenswert. 	
30.03.2011	Landkreis Harz	6	a.	Kapitel 2.4 Schulen und Schülerzahlen/ Anlage 3-5: <ul style="list-style-type: none"> Es fehlen Angaben zu einpendelnden Berufsschülern aus dem LK Harz zur BBS Aschersleben. 	<ul style="list-style-type: none"> Die hier aufgeführten Verbindungen entsprechen den Angaben des Schulverwaltungsamtes. Die Zahlen enthalten nur Schüler aus dem Salzlandkreis und keinen freigestellten Schülerverkehr.

Datum	Beteiligter	Hinweise und Einwendungen		Abwägungsergebnis
		Lfd. Nr.	Benennung	
Herstellung des Einvernehmens zum Entwurf vom 01.02.2011				
		b.	Kapitel 3.3 - Regionalverkehr: <ul style="list-style-type: none"> Die Übernahme der Linie QLB-318 in das Netz landesbedeutsamer Linien entspricht dem ÖPNV-Plan LSA. Die Linie 318 wird derzeit als Schienenverkehr ersetzende Busverkehr vom Land gefördert 	
		c.	Kapitel 3.3 - Regionalverkehr i.V.m. Kapitel 3.10 ÖPNV-Nachfrage: <ul style="list-style-type: none"> Der Rückgang der Beförderungsfälle in 4 Jahren um nahezu ein Drittel lässt sich weder plausibel auf den demografischen Wandel zurückführen, noch dürfte die Angebotsreduzierung dafür wesentlich verantwortlich sein. Bei einem derart massiven Einbruch der Nachfrage sollte dringend überprüft werden, ob Angebotskonzept (Ausrichtung auf SV, Verzicht auf merkbare Strukturen, nachfragegesteuerte Systeme etc.) und Vermarktung nicht inzwischen am Markt vorbeigehen. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Ausrichtung auf den Schülerverkehr bleibt im Regionalbusverkehr unverzichtbar, da dieser nach wie vor den Kern der Nachfrage darstellt. Darüber hinaus muss der ÖPNV natürlich auch für die anderen Bevölkerungsgruppen attraktiv gestaltet werden und eine wirkliche alternative zum MIV darstellen. Diese Zielstellungen sind in Kapitel 4 und 5.3.1 dargestellt.
		d.	Kapitel 3.11 - Organisation: <ul style="list-style-type: none"> Die Aussagen zu den kreisübergreifenden Linien VGS-416, VGS-420 und VGS-427 sind mit den Festlegungen des NVP Harz kompatibel. 	
		e.	Kapitel 5.1.4 - Erreichbarkeit: <ul style="list-style-type: none"> Eine Verbindung zwischen den Mittelzentren Quedlinburg und Aschersleben ist durch den landesbedeutsamen Verkehr der QLB-318 über Ortsteile der teilweise (noch) auf Aschersleben bezogenen Stadt Falkenstein/Harz gewährleistet. Das zusätzliche Angebot der VGS-420 stellt eine zusätzliche, qualitativ hochwertige (wenn auch dem SPNV in der Reisezeit z.T. vergleichbare) Leistung dar. Diese kann das Angebot der QLB-318 (Anbindung ehemals SPNV-angebundener Orte) nicht ersetzen, allenfalls ergänzen. Unabhängig von der künftigen Aufgabenträgerschaft für die Linien VGS-416 und VGS-427 ist für Falkenstein die Anbindung nach Ballenstedt/Quedlinburg und nach Aschersleben gleichermaßen wichtig, während die Anbindung Hoyms für HZ eine untergeordnete Bedeutung hat. (vgl. Tab. 17: zugeordnetes Zentrum ist hier Aschersleben) 	<ul style="list-style-type: none"> Die Linie VGS-420 ermöglicht eine schnelle und direkte Verbindung zwischen Aschersleben und Quedlinburg, die die Linie Q-318 nicht ersetzen, sondern sinnvoll ergänzen soll. Die Anbindung Falkensteins an Aschersleben und Quedlinburg/Ballenstedt wird mit den Linien 416 und 427 der VGS realisiert, deren verantwortung in den Landkreis Harz übergehen soll.

Datum	Beteiligter	Hinweise und Einwendungen		Abwägungsergebnis
		Lfd. Nr.	Benennung	
Herstellung des Einvernehmens zum Entwurf vom 01.02.2011				
		f.	Kapitel 5.3.2 - Grundnetz: <ul style="list-style-type: none"> Die Darstellung von Achsen lässt Fragen der Unterwegsbedienung offen. Derzeit wird die VGS-420 teils über Frose, teils über den Falkensteiner OT Reinstedt geführt. Hier sind deutlichere Festlegungen erforderlich, weil ggf. komplementäre Angebote nötig werden. Reinstedt wird derzeit ausschließlich von Linien der VGS bedient, eine Neuordnung der Bedienung der Stadt Falkenstein nach den vom SLK angestrebten Veränderungen der VU-Struktur ist noch offen und wäre ggf. unbedingt vor der Vergabe neuer Genehmigungen bzw. öDA zu klären. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Achsen definieren in erster Linie Verbindungen zwischen zentralen Orten, also die Anbindung der Grundzentren an die Mittelzentren etc. Die genaue Linienführung wurde bewusst nicht festgeschrieben, da dies Sache der Verkehrsunternehmen ist und der unternehmerischen Freiheit unterliegt.
		g.	Kapitel 5.10 - Organisation: <ul style="list-style-type: none"> Unterliegt nicht der Bewertung durch LK HZ – allerdings könnte das Organisationsschema (S. 101) als Widerspruch zur Aussage auf S. 37 gesehen werden, wonach die konsequente Anwendung der VO 1370/2007 zur alleinigen Umsetzung eines 2-Ebenen-Modells führt. 	<ul style="list-style-type: none"> Die Darstellung in Kapitel 5.10 wurde korrigiert.