

**Anlage D)** Beteiligungsverfahren zum Entwurf des Nahverkehrsplanes der Stadt Dessau-Roßlau für den Zeitraum 2016 bis 2026  
mit Stand vom Oktober 2015

Abwägung der Stellungnahmen:

Beteiligter	Anregungen/ Einwände	Abwägung
Landkreis Anhalt-Bitterfeld (14.01.2016)	Zum Entwurf des NVP gibt es keine Ergänzungen und Hinweise; die Inhalte zu den kreisübergreifenden Verkehren werden bestätigt.	Es besteht kein Änderungsbedarf.
Landkreis Wittenberg (14.01.2016)	Der Entwurf des NVP wird zur Kenntnis genommen; die Fortführung und weitere Entwicklung der regionalen Verkehrs- und Tarifkooperation Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg wird ausdrücklich befürwortet; die vorhandenen Linien des Regionalbusverkehrs, deren Einbindung in das Stadtliniennetz und der Anschluss zum SPNV am Hbf. Dessau werden in der Stellungnahme ohne Korrekturbedarf benannt; die verkehrspolitischen Ziele im eigenen Stadtgebiet und auch die mit kreisübergreifender Bedeutung sind konkret beschrieben.	Es besteht kein Änderungsbedarf.
Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) (15.01.2016)	<i>Allgemein:</i> Mit Ausnahme der potenziellen Verbindung mit der Straßenbahn fehlen Aussagen zur Entwicklung der Dessau-Wörlitzer-Eisenbahn im Nahverkehrsplan. Mit Blick auf die per Vertrag geregelte Übernahme der Aufgabenträgerschaft durch die Stadt Dessau-Roßlau wären hier aber entsprechende Vorgaben zu machen.	Unter den Gliederungspunkten 1.4 und 6.4 wird auf die Fortführung des Betriebes der DWE auf der Grundlage des Vertrages zwischen der Stadt Dessau-Roßlau, dem Land Sachsen-Anhalt und der NASA GmbH bereits eingegangen  Es besteht kein Ergänzungsbedarf.

Beteiligter	Anregungen/ Einwände	Abwägung
<p>Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) (15.01.2016)</p>	<p><i>1.4 Verkehrspolitische Grundsätze und Ziele:</i> Hier ist u.a. die Fortführung der regionalen Verkehrs- und Tarifkooperation benannt. An dieser Stelle würden wir uns Zielsetzung für die Schaffung einer Verbundstruktur für die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg wünschen.</p>	<p>Die Fortführung der regionalen Verkehrs- und Tarifkooperation Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg ist Konsens zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern Anhalt-Bitterfeld, Wittenberg und Dessau-Roßlau, wie auch die Stellungnahme des Lk Wittenberg verdeutlicht; weitergehende Kooperationsziele sind im Rahmen der zukünftigen Zusammenarbeit abzustimmen.</p> <p>Es besteht kein Ergänzungsbedarf.</p>
	<p><i>2.1.7 Bestehende Planungen</i> Die verbesserte Anbindung der Stadt Dessau-Roßlau kommt erst im Jahresfahrplan 2018 voll zum Tragen. Wir empfehlen daher folgende Formulierung: Mit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke Leipzig/ Halle – Erfurt im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8.2 (VDE 8.2) im Dezember 2015 (Jahresfahrplan 2016) verbessert sich die Anbindung der Stadt Dessau-Roßlau an den Schienenpersonenfernverkehr über den SPNV-Zubringer zum Bahnhof Wittenberg für Verbindungen in/aus Richtung Berlin. In Richtung Süddeutschland werden sich die Reisezeiten mit dem SPFV ab Ende 2017 verkürzen. Die Anbindung der Stadt Dessau-Roßlau an den SPFV erfolgt über die Bahnhöfe Bitterfeld, Halle und Leipzig.</p>	<p>Der Formulierungsvorschlag wird in den NVP eingearbeitet.</p>
	<p><i>2.2.1 Schnittstellen zum Fernverkehr</i> In der Auflistung der Fernverkehrshalte fehlt Bitterfeld.</p>	<p>Der Fernverkehrshalt Bitterfeld wird in der Auflistung ergänzt.</p>
	<p><i>2.2.2 Schienenpersonennahverkehr - Netzstruktur</i> Bei der Elbe-Saale-Bahn handelt es sich um einen Markennamen, dieser gehört ebenfalls zur DB Regio AG</p>	<p>Der Begriff „Elbe-Saale-Bahn“ wird durch „DB Regio AG“ ersetzt.</p>

Beteiligter	Anregungen/ Einwände	Abwägung
<p>Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) (15.01.2016)</p>	<p><i>2.2.2 Schienenpersonennahverkehr</i> Die in der <b>Tabelle 4</b> aufgeführte Einschätzung, dass bis auf Süd und Hauptbahnhof sämtliche Zugangsstellen der Stadt Dessau-Roßlau außerhalb von Siedlungsschwerpunkten liegen, kann durch uns so nicht nachvollzogen werden. Es ist darüber hinaus nicht ersichtlich, welche Bedeutung diese Tabelle für die weitere Bewertung innerhalb des Nahverkehrsplanes hat.</p> <p>Beim <b>Fahrtangebot</b> sollte präzisiert werden, dass auf den Kursbuchstrecken 207, 216, 250, 254 und 334 ein Stundentakt ohne Einschränkungen realisiert wird.</p> <p>Die Kategorie „teilw. 120 min“ sollte für den RE 14 auf „einzelne Fahrten“ geändert werden.</p>	<p>Tabelle 4 enthält die Zuordnung der Kursbuchstrecken zu den SPNV-Zugangsstellen; die Lage der Zugangsstellen im Stadtgebiet lässt Rückschlüsse auf die Erreichbarkeit zu.</p> <p>Die Kennzeichnung abseits vom Siedlungsschwerpunkt wird beim Bf. Roßlau verändert.</p> <p>Die vorgeschlagene Präzisierung wird unter „Fahrtenangebot“ eingearbeitet .</p> <p>In Tabelle 5 wird die vorgeschlagene Änderung beim Produkt RE 14 eingearbeitet</p>
	<p><i>3.1 Verkehrsangebot</i> Hier wird der SPNV aufgrund seiner übergeordneten Erschließungsfunktion nicht einbezogen in Tabelle 10 in Kapitel 3.1.3 wird zur Bewertung der Erschließungsqualität der Haltestelleneinzugsbereiche auch der SPNV mit einbezogen. Daher sollte der SPNV in Kapitel 3.1 grundsätzlich mit bewertet werden.</p>	<p>Die Stadt Dessau-Roßlau konzentriert sich bei der Bewertung der verkehrlichen Erschließung auf den straßengebundenen ÖPNV. Mit sieben Zugangsstellen (ohne die Haltepunkte der DWE) und den in Tabelle 10 genannten Einzugsbereichen kann der SPNV innerhalb des Stadtverkehrs nur eingeschränkt wirksam werden. Die Hauptlast des städtischen ÖPNV übernehmen die Verkehrsmittel Straßenbahn und Bus, deren Netz über ca. 230 Haltestellen verfügt und die kleinteilige Nahverkehrerschließung gewährleistet.</p> <p>Da die Lage der SPNV-Zugangsstellen und das SPNV-Angebot durch die regionalen Verkehrsbeziehungen beeinflusst wird und als Rahmen vorgegeben ist (siehe Kapitel 2.2.2), kann auf eine Bewertung verzichtet werden. Es besteht kein Ergänzungsbedarf</p>

Beteiligter	Anregungen/ Einwände	Abwägung
<p>Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) (15.01.2016)</p>	<p><i>3.1.4 Verbindungsqualität</i>  <b>Die Bewertung der Verbindungsqualität in Kapitel 3.1.4</b> lässt die Annahme zu, dass der SPNV für Verkehre innerhalb der Stadt Dessau-Roßlau eine eher marginale Rolle einnimmt. Als schnelle Verbindung zwischen den Stadtteilen Dessau und Roßlau kommt dem SPNV jedoch durchaus eine Bedeutung zu. In diesem Zusammenhang sollte auch der Abstimmung zwischen SPNV-Angebot und ÖSPV-Angebot nochmals ein besonderes Augenmerk geschenkt werden. Ein Beispiel hierzu ist der Verweis auf den mindestens stündlichen SPNV in Rodleben als „Ergänzung zum Rufbus“.</p> <p>Aus Sicht der NASA GmbH sollte in diesem Kapitel hinsichtlich der Bedeutung des SPNV-Angebotes auch innerhalb der Stadt Dessau-Roßlau eine konsistentere Herangehensweise hergestellt werden.</p>	<p>Siehe Anmerkungen zu Kapitel 3.1.  Ergänzend dazu wird ausgeführt, dass der SPNV auf bestimmten Relationen innerhalb des Dessauer Stadtgebietes Beförderungsaufgaben übernimmt und zukünftig übernehmen wird. Das betrifft beispielsweise die Nord-Süd-Achse Bf. Rodleben, Bf. Roßlau, Hbf. Dessau und Bf. Dessau-Süd. Für die dazwischen liegenden Stadträume ist nach wie vor die städtische Nahverkehrserschließung erforderlich. Insbesondere in Gebieten mit niedriger Nutzungsdichte und einem Bedienstandard gemäß Relationskategorie C kann der SPNV eine sinnvolle Ergänzung zum Stadtlinienverkehr sein.</p> <p>Im Kapitel 5 Gestaltungskonzept für den ÖPNV wird dieser Aspekt unter Gliederungspunkt 5.1 SPNV und Personenfernverkehr ergänzt:  Der SPNV nimmt in erster Linie regionale Verkehrsaufgaben wahr. Der straßengebundene ÖPNV gewährleistet die Erreichbarkeit des SPNV über die Vernetzung an den genannten Schnittstellen. In begrenztem Umfang kann der SPNV auch innerstädtische Verkehrsaufgaben übernehmen, wenn sich Quellen und Ziele im Einzugsbereich der SPNV-Zugangsstellen befinden. Das betrifft beispielsweise das mitteldeutsche S-Bahn-Netz mit der Weiterführung nach Roßlau. Der Ersatz straßengebundener ÖPNV-Relationen durch den SPNV ist wegen der Feinerschließung im Stadtgebiet nicht möglich. In der SVZ sind bedarfsorientierte Verkehre mit dem SPNV-Angebot abzustimmen.</p>

Beteiligter	Anregungen/ Einwände	Abwägung
<p>Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) (15.01.2016)</p>	<p><i>3.2 Verknüpfung der Verkehrsträger</i> Wir empfehlen die Bezeichnung „Westausgang“ für die Standortangabe der Taxistände, P+R und B+R-Anlagen anstelle von „Hauptbahnhof West“.</p> <p>Bei der SPNV Zugangsstelle Mosigkau handelt es sich um einen Bahnhof und nicht um einen Haltepunkt, es sollte daher die Bezeichnung entsprechend korrekt verwendet werden.</p> <p>Für die Stationen Rodleben und Dessau-Alten ist seitens der Stadt Dessau-Roßlau eine proaktive Herangehensweise zur Umgestaltung im Rahmen des Schnittstellenprojektes wünschenswert. In Dessau-Alten ist dabei zu beachten, dass die Planung der DB Netz AG in Abstimmung mit der NASA GmbH eine Verlegung des Bahnsteiges auf die Südseite des Streckengleises vorsehen.</p>	<p>Die Bezeichnung „Hauptbahnhof Dessau, West“ wird in „Hauptbahnhof Dessau, Westzugang“ geändert. Es ist sowohl ein Ein- als auch ein Ausgang.</p> <p>Die Bezeichnung Bahnhof Mosigkau wird übernommen.</p> <p>Im NVP-Entwurf konzentriert sich die Stadt Dessau-Roßlau in der mittelfristigen Finanzplanung auf die Schnittstellen Hbf. Dessau, Bf. Roßlau und Bf. Rodleben (siehe Anlage 15). Die Investitionsplanung kann auf die Schnittstelle Dessau-Alten angepasst werden, sobald konkrete Planungen seitens der DBAG vorliegen.</p> <p>Es besteht kein Ergänzungsbedarf.</p>
	<p><i>3.4.1 Information und Marketing</i> Der zweite Absatz sollte wie folgt ergänzt werden: Im Liniennetzplan fehlen allerdings Angaben zu den Eisenbahnlinien (Ausnahme Dessau-Wörlitzer-Eisenbahn) und Regionalverkehrslinien.</p>	<p>Die Ergänzung wird übernommen.</p>
	<p><i>5.1 Verknüpfung zum SPNV und zum Fernverkehr</i> Das Bestreben der Stadt Dessau-Roßlau, für eine bessere Erreichbarkeit wieder direkten Anschluss an das Schienenpersonenfernverkehrsnetz zu erhalten, ist nachvollziehbar und wird vom Land grundsätzlich unterstützt. Allerdings wird die Verbindung Dessau – Berlin bereits heute sowohl direkt durch den RE 7, als auch mit Umstieg in Lutherstadt Wittenberg indirekt mit dem Fernverkehr hergestellt.</p>	<p>Da die RE 7 durch eine lange Reisezeit gekennzeichnet ist, wird die Formulierung zur Aufwertung der Fernverkehrsrelation Berlin – Dessau aufrechterhalten.</p>

Beteiligter	Anregungen/ Einwände	Abwägung
<p>Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) (15.01.2016)</p>	<p>Aus unserer Sicht wäre daher in erster Priorität das Bemühen um einzelne Fernverkehrszüge in der Relation Hannover - Magdeburg - Bitterfeld – Leipzig realistischer und sollte daher hier benannt werden.</p> <p>Der derzeitig nur zweistündlich bestehende Anschluss zum IC in Köthen wird durch das Land ggü. DB Fernverkehr stündlich gefordert und sollte auch im Nahverkehrsplan verankert werden.</p>	<p>Die genannte Fernverkehrsrelation wird ergänzt.</p> <p>Die Forderung nach einem stündlichen IC-Halt in Köthen mit entsprechendem SPNV-Anschluss wird ergänzt.</p>
	<p><i>5.1 Verknüpfung zum SPNV und zum Fernverkehr</i> Im <b>Bahnhof Rodleben</b> besteht Handlungsbedarf aus unserer Sicht nicht nur bei der baulichen Erweiterung der Verknüpfungsstelle für Busse, sondern auch bei der Aufwertung der Schnittstelle hinsichtlich der Neuordnung der P+R und B+R-Anlagen und der Taxistellplätzen (vgl. Absatz zu Hbf Dessau-Roßlau).</p> <p>Am <b>Bahnhof Meinsdorf</b> befindet sich derzeit keine direkte Verknüpfungsstelle zum ÖSPV (die Haltestelle Bahnhofstraße befindet sich ca. 500 m vom Bahnhof entfernt). Es sollte geprüft werden, ob hier eine direkte Verknüpfung sinnvoll ist.</p>	<p>Der Handlungsbedarf für P+R und B+R-Anlagen am Bahnhof Rodleben wird ergänzt. Bei der Planung dieser Schnittstelle ist die diesbezügliche Prüfung ohnehin vorgesehen.</p> <p>Durch den Neubau der Eisenbahnüberführung im Zuge der L 120 und die erforderliche Absenkung der Straße besteht keine Möglichkeit, eine Bushaltestelle am Zugang zum Bahnhof Meinsdorf einzurichten. Um Entscheidungen zu treffen, muss die konkrete Planung und Umsetzung des Projektes abgewartet werden. Es besteht kein Ergänzungsbedarf.</p>
	<p><i>5.4.1 Straßenbahn</i> Eine direkte Anbindung von Wörlitz an die Dessauer Innenstadt ist auch an anderer Stelle als am Hauptbahnhof Dessau realisierbar. Es sollten auch Netzverbindungen an anderer Stelle (z. B. Waldersee, DVV-Stadtwerke) geprüft werden.</p>	<p>Da die Machbarkeit der Regionalisierung der Straßenbahn ohnehin zu untersuchen ist, werden auch alternative Netzverbindungen zu betrachten sein. Auf der Grundlage des bestehenden Straßenbahnnetzes wurde zunächst der Anschluss an der bestehenden ÖPNV-Schnittstelle Hbf. Dessau gewählt. Es besteht kein Ergänzungsbedarf.</p>

Beteiligter	Anregungen/ Einwände	Abwägung
<p>Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) (15.01.2016)</p>	<p><i>5.5. Kreisübergreifender Regionalverkehr</i> Die Buslinie 310 ist als Bestandteil des ÖPNV-Landesnetzes zwingend am Bahnhof zu verknüpfen und auf die Anschlüsse von und zum SPNV ausgerichtet.</p>	<p>Der Aspekt der Verknüpfung der Linie 310 mit dem SPNV am Hbf. Dessau wird ergänzt.</p>
	<p><i>5.7.4. Fahrgastinformation</i> Die Linienverläufe auf den Liniennetzplänen sollten auch die Eisenbahnstrecken und deren Zugangsstellen darstellen.</p>	<p>Die genannten Informationen werden ergänzt.</p>
	<p><i>5.7.4. Fahrgastinformation</i> Im Rahmen der Erteilung von Linienkonzessionen ist als Nebenbestimmung festzulegen, dass die Verkehrsunternehmen Daten für die landesweite INSA-Auskunft bereitstellen. Dies betrifft die Bereitstellung von Fahrplandaten, Echtzeitdaten bzw. Fahrzeitprognosen sowie Störungsmeldungen. Die Datenübergabe soll unter der Freigabe erfolgen, die Daten unbegrenzt zu nutzen, weiter zu verarbeiten und an Dritte weiterzugeben.</p>	<p>Die Beteiligung am landesweiten Nahverkehrsinformationssystem INSA ist im NVP bereits enthalten. Der Bezug auf konzessionierte Verkehrsunternehmen wird ergänzt.</p>
	<p><i>5.7.5 Tarif und Vertrieb</i> Die Fortführung des ABW-Tarifs sollte ergänzt werden um: „und mittelfristige Überführung in einen Verbund mindestens in der ABW-Region und Wegfall des Haustarifs.“</p>	<p>Hier gelten die Ausführungen zu Kapitel 1.4. Es besteht kein Ergänzungsbedarf.</p>
	<p><i>Anlage 2.1</i> Aus unserer Sicht sollte die Darstellung der Pendlerbeziehung von und nach Leipzig ergänzt werden.</p>	<p>Die Pendlerdaten liegen detailliert nur für die Landkreise und kreisfreien Städte des Landes Sachsen-Anhalt vor. Die Ergänzung der Grafik ist deshalb nicht möglich.</p>

Beteiligter	Anregungen/ Einwände	Abwägung
<p>Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) (15.01.2016)</p>	<p><i>Anlage 4</i> Hier sind sämtliche Eisenbahnstrecken und Stationen zu ergänzen (zusätzlich zur DWE).</p>	<p>Die Grafik basiert auf dem aktuellen Liniennetzplan des Stadtlinienverkehrs Dessau-Roßlau und kann im Nachhinein nicht geändert werden.</p> <p>Abbildung 4 enthält das Eisenbahnnetz auf dem Stadtgebiet Dessau-Roßlau. Die Bahnhöfe und Haltepunkte werden darauf ergänzt.</p>
<p>Dessauer Verkehrs GmbH (DVG) (19.01.2016)</p>	<p><i>3.1.2 Verkehrszeiten und Bedienzeitraum, Seite 24</i> Abb. 5 berücksichtigt nicht den Vorschlag der DVG zu den Verkehrszeiten</p>	<p>Abb. 5 nimmt Bezug auf die Verkehrszeiten des NVP 2008 – 2015, die Grundlage der Bewertung des ÖPNV-Systems sind.</p> <p>Bei der Festsetzung der Mindestbedienstandards sind Verkehrszeiten und relationsbezogene Fahrtenhäufigkeiten (Tabelle 19) im Zusammenhang zu betrachten. Die differenzierten Mindestbedienstandards ermöglichen die Anpassung der Fahrpläne auch an die langfristige Nachfrageentwicklung. Das schließt den Einsatz von Nachtbuslinien als Alternative zum Straßenbahn- und Buslinienverkehr auf dem Niveau des derzeitigen Erschließungsstandards ein.</p> <p>Bei der wichtigsten Relationskategorie (A Straßenbahn) soll der Mindestbedienstandard in der NVZ (Normalverkehrszeit) und SVZ (Schwachverkehrszeit) weiterhin 2 Fahrten je Stunde und Richtung betragen (Ausnahme Nachtlinien).</p> <p>Der Vorschlag der DVG auf Modifizierung der Verkehrszeiten wurde unter Kap. 5.4.4 „Zeitliche Vorgaben“ dargestellt.</p>



Beteiligter	Anregungen/ Einwände	Abwägung
Dessauer Verkehrs GmbH (DVG) (19.01.2016)		<p>Hierzu erfolgt eine weitere Präzisierung: Das betrifft beispielweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• den flexiblere Beginn der SVZ am Morgen (Verschiebung um maximal eine Stunde),</li> <li>• das Ende der SVZ an allen Verkehrstagen um 22:00 Uhr (Beachtung der Erreichbarkeit von Veranstaltungen),</li> <li>• den flexibleren Einsatz des Nachliniensystems,</li> <li>• die Bemessung und zeitliche Lage der NVZ an Wochenenden und Feiertagen.</li> </ul>
	<p><i>3.4.1 Information und Marketing</i> Über die DVV-Kundenzentren erfolgt kein Vertrieb von Nahverkehrsprodukten, auf der Website der DVG können Informationen zu Fahrplänen der Vetter GmbH eingeholt werden.</p>	<p>Es erfolgt eine Korrektur/ Aktualisierung der Inhalte.</p>
	<p><i>5.3 Maßnahmen, Maßnahme 1, Seite 51</i> Im Zeitraum zwischen 14:00 und 20:00 Uhr ist der Fahrplankontakt zwischen Bauhauslinie und Linie 12 abzustimmen.</p>	<p>Die Bedienung der Linie 12 erfolgt im Zeitraum zwischen 9:00 und ca. 20:00 Uhr im Stundentakt zeitlich versetzt zur Bauhauslinie. In Zeitraum zwischen 6:00 und ca. 9:00 Uhr erfolgt die Bedienung der Linie 12 im 30-Minuten-Takt. Es erfolgt eine Korrektur/ Aktualisierung der Inhalte.</p>
	<p><i>5.3 Maßnahmen, Maßnahme 8, Seite 55</i> Änderung der Betriebsleistung entsprechend des seit 1. Januar 2016 geltenden Fahrplanes (57.000 Fpl.-km/ Jahr)</p>	<p>Es erfolgt eine Aktualisierung des Inhaltes.</p>
	<p><i>5.4.3 Verknüpfungspunkte, Seite 57</i> Soll der Verknüpfungspunkt Wasserwerkstraße zwischen Straßenbahn und Bus bestehen bleiben, obwohl die Buslinien zukünftig zur Innenstadt und zum Hbf. Dessau fahren.</p>	<p>Der Verknüpfungspunkt Wasserwerkstraße soll bestehen bleiben, damit Unterwegshalte entlang der Straßenbahn erreichbar sind. Die Verknüpfungsrichtung ist nach dem Bedarf auszurichten.  Es besteht kein Ergänzungsbedarf.</p>

Beteiligter	Anregungen/ Einwände	Abwägung
Dessauer Verkehrs GmbH (DVG) (19.01.2016)	<i>5.7.3 Anforderungen an Fahrwege, Seite 66</i> Bei der Aufzählung „Vermeidung von Umleitungs-führungen bei Veranstaltungen und Baustellen“ soll ergänzt werden „durch Veranstalter und Genehmigungs-behörde“.	Das ist eine übergreifende Aufgabe vieler Akteure. Deshalb kann auf diese Ergänzung verzichtet werden.  Es besteht kein Ergänzungsbedarf.
	<i>5.7.5 Tarif und Vertrieb</i> Über die Kundenzentren der DVV ist kein Vertrieb von DVG-Produkten vorgesehen.	Es erfolgt eine Änderung Inhaltes.
	<i>Anlage 4</i> Der aktuelle Liniennetzplan (Fahrplanwechsel Januar 2016) sollte übernommen werden.	Es erfolgt eine Aktualisierung des Inhaltes.
	<i>Anlage 12</i> Die Andienung der Haltestellen Libbesdorfer Str./ Karoliusplatz, Wolfsgartenstraße/ Mühle bei der Linie 20 sowie Hagenbreite und Burgreinaer Straße bei der Linie 12 fehlen	Die genannten Linienführungen werden in der Grafik ergänzt.
Gleichstellungsbeauftragte der Stadt Dessau-Roßlau (22.01.2016)	Zustimmung zur prognostizierten Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV, die auf Basis einer umfangreichen Bestandsaufnahme und dem darauf aufbauenden Anforderungsprofil an den ÖPNV erarbeitet. Die Annahme einer moderat ansteigenden ÖPNV-Nachfrage wird als nachvollziehbar erachtet. Um der demografischen Entwicklung unserer Stadt Rechnung zu tragen, sind die im NVP-Entwurf formulierten Anforderungen an den ÖPNV im Abschnitt 5.7 speziell auch auf die besonderen Nutzergruppen Familien, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen zugeschnitten. Nicht zuletzt gibt es unter 5.7.11 dazu im Vergleich zum NVP, der 2008 verabschiedet wurde, jetzt sogar eine Zusammenfassung der speziellen Maßnahmen, was sehr zu begrüßen ist.	Die Inhalte des NVP-Entwurfes werden grundsätzlich bestätigt. Es besteht kein Änderungsbedarf.

Beteiligter	Anregungen/ Einwände	Abwägung
Gleichstellungsbeauftragte der Stadt Dessau-Roßlau (22.01.2016)	<p>Folgende Maßnahmen werden als besonders positiv hervorgehoben und sind unbedingt umzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Wegfall der „Randzone“ mit der Zuordnung des gesamten Stadtgebiets zu einer Tarifzone,</li> <li>• Die Vereinheitlichung des Systems Anruf-/ Rufbus, insbesondere mit der Möglichkeit der Bestellung über eine einheitliche, kostenlose Service-Nummer und einheitlicher, gut publizierter „Spielregeln“</li> <li>• Die Verknüpfung der Buslinie 20 über die Stadtmitte hinaus bis zum Junkerspark, die ein deutlich besseres Angebot für die nördlichen Stadtgebiete darstellt</li> </ul>	<p>Es ist davon auszugehen, dass die genannten Maßnahmen im Rahmen der Neuerteilung von Linien genehmigungen umgesetzt werden. Die Bedien- und Qualitätsstandards bilden die Grundlage für den abzuschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag.</p> <p>Es besteht kein Änderungsbedarf.</p>
	<p>Auf Grund des langen Planungszeitraums wird es u.U. nötig sein, Planungsvorhersagen und – ziele zu präzisieren oder bestimmten Entwicklungen anzupassen. Dabei kann der ÖPNV-Beirat mit tätig werden. Interessant dafür wäre sicherlich auch, neben den Aussagen in der Bürgerumfrage 2014/ 2015 in einer detaillierteren Umfrage das Nutzungsverhalten und die Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger mit dem Angebot des ÖPNV abzufragen, vielleicht zur Hälfte des Prognosezeitraums? Das wär eine gute Grundlage für die nächste NVP-Fortschreibung.</p>	<p>Die Abstimmungen zwischen ÖPNV-Beirat und ÖPNV-Aufgabenträger werden kontinuierlich fortgeführt.</p> <p>Die Stadt Dessau-Roßlau stellt sich im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes u. a. das Ziel, die Zufriedenheit der Bevölkerung mit den Radverkehrsbedingungen zu verbessern. Die Erfüllung dieser Zielstellung soll über kommunale Bürgerumfragen überprüft werden. Das ist grundsätzlich auch für den ÖPNV möglich. Die Durchführung einer Bürgerumfrage zum Thema ÖPNV wird in Kap. 5.7 „Qualitätsstandards und Qualitätsmanagement“ aufgenommen.</p>