

Abwägungen Beteiligungsverfahren – Erläuterungen

Zu jeder Einwendung wurde eine Abwägung der einzelnen Punkte vorgenommen.

Daraus resultieren Vorschläge für den NVP. Die blaue Schriftfarbe zeigt an, dass aufgrund der Einwendung eine Anpassung oder Neuaufnahme im NVP erfolgt.

Es erfolgt keine Änderung im NVP, wenn die Schriftfarbe schwarz ist.

ABWÄGUNG 1

Abwägung zu:

Zusätzliche Verkehre im ÖPNV auf der innerörtlichen Buslinie 7 (NC-Bus) der Stadt Norderney

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Der Einwender hat einen **Bedarf an zusätzlichen Verkehrsleistungen auf der Linie 7 auf Norderney** angemeldet, da die Insel bereits heute durch eine zunehmende Anzahl von Kfz belastet würde. Um hier Abhilfe zu schaffen, solle das Verkehrsangebot im ÖPNV ausgeweitet werden.

Erläuterungen:

Im **NVP** fehlen bislang genauere Ausführungen zu Stadtverkehren in den Kommunen des Landkreises Aurich. Auf der Stadt Norderney ist die Linie 7 durch die Nds. Staatsbad Norderney eigenwirtschaftlich konzessioniert. Darüber hinaus gibt es noch weitere Linienkonzessionen der Firmen Busverkehr Fischer und Tjaden (Frisia). Auf der Linie 7 gibt es ein besonderes tarifliches Angebot (1 Euro Erwachsener, 0,50 Euro Kind) bei Vorlage der Norderney-Card (NC). Die Busunternehmen auf Norderney wenden ansonsten eigene Haustarife an. Sie sind zudem nicht im Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ) organisiert. Insofern werden auch keinerlei Tarifangebote des VEJ (z.B. der Urlauberbus zu 1 Euro) auf den Buslinien auf Norderney anerkannt.

Die näheren aktuellen Rahmenbedingungen der Linie 7 müssen noch mit der Stadt Norderney besprochen werden. Wie sieht die aktuelle Finanzierung aus? Wie hoch sind die jetzigen Kosten p.a.? Wer führt den Betrieb durch? Wie hoch sind die Einnahmen p.a.? Wie soll der zukünftige Verkehr aussehen (Takt? Taktdichte?)?

Vorschlag für den NVP:

- **Aufnahme der möglichen Entwicklung und Planung von Stadtverkehren (SV) bei Bedarf der jeweiligen Kommune in Absprache mit dem LK Aurich (vgl. auch Abwägung zum Schreiben der Stadt Norderney; NVP S.77 ff. und S.155 ff.)**
- **Finanzierung von SV muss zwischen jeweiliger Kommune und LK Aurich vereinbart werden (S.155 ff.)**
- **Es könnte bereits ein zukünftiger Liniensteckbrief für die Linie 7 auf Norderney im NVP hinzugefügt werden (S.164 ff.)**

Anlage:

- Schreiben des Einwenders

ABWÄGUNG 1

Verbesserung des innerstädtischen Linienverkehrs

Die Anzahl der Kraftfahrzeuge im Stadtgebiet Norderneys hat sich im Laufe der Jahre erhöht. Nicht nur das erhöhte Gästeaufkommen hat dazu geführt, sondern auch die Anzahl der für Norderney zugelassenen Kraftfahrzeuge hat stetig zugenommen.

Gerade für einen Kurort ist eine umweltentlastende Verkehrsplanung von elementarer Bedeutung. Für eine solche Planung gilt der Grundsatz des Vorrangs der Vermeidung von unnötigem motorisierten Verkehr vor der Minderung der Umweltbelastung durch umweltschonende Fahrzeuge und Fahrweisen. Um dieser Zielsetzung zu entsprechen, bedarf es einer Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge im Ort.

Hierzu wurde im Arbeitskreis Verkehr und im Ausschuss für Wirtschaft, Tourismus und Verkehr u. a. über eine weitere Reduzierung der Anzahl der erteilten Fahrgenehmigungen beraten. Insbesondere waren die Fallgruppen im Fokus, die nicht gewerblicher Art sind. Auch eine zeitliche Ausdehnung des Saisonverkehrsverbotes hin zu einer ganzjährigen Sperrung des Stadtgebietes stand bzw. steht auf der Agenda.

Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs kommt insbesondere vor dem Hintergrund des sog. demografischen Wandels dem Beförderungsbedürfnis der Bevölkerung eine wachsende Bedeutung zu, welcher Rechnung getragen werden muss.

Vor ca. 20 Jahren wurde der innerstädtische Ringverkehr (NC-Bus) eingeführt. Dieser ganzjährige Busverkehr verbindet hauptsächlich die Nordhelmsiedlung mit den innerstädtischen öffentlichen Einrichtungen. Diese Linie wurde erst ermöglicht, als die Staatsbad Norderney GmbH sich bereit erklärte, diese Linie im Interesse der Gäste zu betreiben. Diese Linie bietet täglich 6 Fahrten in der Zeit zwischen 9:00 und 17:00 Uhr. Um die verkehrspolitischen Zielsetzungen umsetzen zu können, bedarf es jedoch einer zeitlichen (engere Taktung, abends später) und evtl. auch räumlichen Ausdehnung dieses Angebotes.

Die Staatsbad Norderney GmbH als Betreiberin der Innenstadt-Linie sieht jedoch keine Möglichkeit, die nicht unerheblichen Zusatzkosten tragen zu können. Hier könnte u. U. der Landkreis Aurich als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG) einspringen, denn nach den Grundsätzen und Zielen des NNVG soll u. a. im Interesse verträglicher Lebens- und Umweltbedingungen der öffentliche Personennahverkehr zu einer Verlagerung des Aufkommens im motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel beitragen (§ 2 Abs. 1 NNVG). Zudem soll sich nach § 2 Abs. 4 Nr. 1 NNVG das Bedienungsangebot nach den Bedürfnissen der Bevölkerung und den raumstrukturellen Erfordernissen richten.

Eine entsprechende Anfrage hinsichtlich einer Bezuschussung möglicher Zusatzkosten für eine Erweiterung des NC-Busangebotes sollte deshalb beim Landkreis Aurich gestellt werden.

ABWÄGUNG 2

Abwägung zu:

Gesamtlinienskizze aller Buslinien auf Norderney

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Die Einwender hatten angeboten noch eine aktualisierte Gesamtlinienskizze aller Linien des Busnetzes Norderney zur Verfügung zu stellen, damit diese dann in den NVP übernommen werden kann.

Erläuterungen:

- Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden mir 4 Skizzen zur Verfügung gestellt
- Hafenlinien: 1, 2,3
- Insel-Osten: 4, 5, 6
- Innerstädtisch (NC-Bus): 7
- Inselrundfahrten: 8

Vorschlag für den NVP:

- Die neu zugelieferten Skizzen werden in den NVP übernommen (NVP S. 75 ff.)

ABWÄGUNG 3

Abwägung zu:

Größe des Aufmerksamkeitsfeldes von Haltestellen

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Durch den Einwender wurde angemerkt, dass die Größe des Aufmerksamkeitsfeldes von Haltestellen im Text des NVP mit 90 x 90 cm angegeben wurde. Dagegen sei im Haltestellenkonzept als Anlage des NVP die Größe mit 90 x 120 cm genannt.

Erläuterungen:

Die Größe des Aufmerksamkeitsfeldes von Haltestellen beträgt korrekt 90 x 120 cm.

Vorschlag für den NVP:

- Die Größe des Aufmerksamkeitsfeldes von Haltestellen wird im Text des NVP korrigiert auf 90 x 120 cm (NVP S. 109).

Anlage:

- Formular Einwender

ABWÄGUNG 3

Nahverkehrsplan 2018 Landkreis Aurich - Beteiligungsverfahren

Bitte senden Sie diese Stellungnahme bis zum 19.05.2018 an nvp@landkreis-aurich.de oder an Landkreis Aurich – Wirtschaftsförderung, Kreisentwicklung – Fischteichweg 7-13, 26603 Aurich

Stellungnahme von:

Name / Organisation:	
Ansprechpartner(in):	
Adresse:	
E-Mail, Telefon:	

Lfd. Nr.	Seite	Kapitel-nummer	Absatz	Nummer der Abbildung/Tabelle /Karte	Anregung/Kommentar/Frage
1	109	2.3.2.1.2	Zeile 7	T - 27	Im Text ist das Aufmerksamkeitsfeld mit 90 x 90 cm angegeben. Dagegen ist im Haltestellenkonzept die Größe mit 90 x 120 cm vorgesehen!
2					
3					
4					
5					

ABWÄGUNG 4

Abwägung zu:

Diverse Anmerkungen zum NVP

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Durch den Einwender wurden in einem Schreiben diverse Anmerkungen zum NVP gemacht.

Erläuterungen:

- Das **Niedersachsenticket** soll auf allen ÖPNV-Linien und im SPNV im **LK Aurich** gelten (auf die angrenzenden Landkreise solle eingewirkt werden, damit das Niedersachsenticket auch dort gilt)
- Die eingesetzten **Busse** (insbesondere auf der Linie 412) sollen **barrierefrei** sein
- **Mitnahme von Fahrrädern** (mit Busanhänger oder im Bus) **auf den Buslinien zwischen Krummhörn – Norden**
- **Einrichtung von überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten** (z.B. ZOB/Bahnhof Norden)
- **Bushaltestelle vor dem Ulrichs-Gymnasium** sei eine Gefahrenquelle
- **Die Haltestelle Marienhaf, ZOB/Alter Bahnhof** sei falsch platziert, da dort keine direkte Verbindung zwischen Bus und Bahnhof bestehe. Eine **umsteigefreie Anfahrt des Bahnhofs** sei notwendig
- **Reaktivierung eines Personenverkehrs auf der Schiene** zwischen Aurich – Emden (vergleichsweise Straßenbahn)
- **Schnellbus** zwischen Norden - Aurich

Vorschlag für den NVP:

- Die Einführung des Niedersachsentickets im ÖPNV im LK Aurich wird im NVP unter 3.6 (S. 183) als Ziel neu aufgenommen.
- Unter der Zielsetzung der Barrierefreiheit (3.2.1, S. 147 ff) wurde für die Bedienungsebenen 1 und 2 definitiv festgelegt, dass nur niederflurige Fahrzeuge (NF oder LE) zum Einsatz kommen. Nur auf der Bedienungsebene 3 (oder beim Einsatz auf Linien mit geringer Nachfrage bzw. beim Einsatz kleinerer Fahrzeuge) können Fahrzeuge, die nicht barrierefrei sind, eingesetzt werden. Sollte aber nachweislich ein Bedarf seitens mobilitätseingeschränkter Personen bestehen, gelten die Ausnahmen nicht. Ergänzungen im NVP sind hier nicht notwendig.
- Die Mitnahme von Fahrrädern ist prinzipiell auf allen ÖPNV-Linien möglich. Allerdings ist der Platz in den Bussen beschränkt. Nur auf wenigen Linien werden Fahrradanhänger eingesetzt. Es wird auf die Abwägung 11 verwiesen.
- Am ZOB/Bahnhof Norden gibt es eine bestehende Fahrradabstellanlage, die überdacht ist. Der LK Aurich wird künftig beim barrierefreien Ausbau von zentralen Haltestellen mit der jeweiligen Kommune den Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten (mit Überdachung oder

ABWÄGUNG 4

z.B. Fahrradboxen) abklären und in die Planung miteinbeziehen. Es wird auf S. 104 dementsprechend eine textliche Ergänzung im NVP vorgenommen.

- Die Bushaltestelle vor dem Ulrichs-Gymnasium wurde schon einige Male von der Verkehrssicherheitskommission bereist. Die Haltestelle ist für den „Schüler“-ÖPNV unverzichtbar. Eine neue Lösung müsste mit der Stadt Norden und allen Beteiligten erarbeitet werden.
- Die Haltestelle Marienhaf, Alter Bahnhof/ZOB ist genau an der richtigen Stelle, da insbesondere die IGS Marienhaf bedient wird und die Haltestelle noch relativ zentral im Ort liegt. Die Bedienung des Bahnhofs in Marienhaf soll künftig durch die Linie 442 (Liniensteckbrief 442 auf S. 166) erfolgen.
- Es wird auf Abwägung 9 verwiesen.
- Die Gesamtfahrzeit zwischen Norden, ZOB und Aurich, ZOB beträgt laut Fahrplan mit den Linien 411 und 410 über Georgsheil in der Regel 40 bis 45 Minuten. Mit der Linie 442 über Südbrookmerland beträgt die Fahrzeit um die 50 Minuten. Da die Linie 411 und 410 ohnehin auf der Bundesstraße verkehren, würde der Fahrzeitgewinn beim Auslassen von Haltestellen (Schnellbus) gering sein. Busvorrangschaltungen wären insbesondere im Zusammenhang mit separaten Busspuren eine Lösung. Deren Realisierung entlang der Bundesstraße dürfte allerdings sehr schwierig sein. Im NVP wird unter 2.3.2.3 ÖPNV - Beschleunigungsmaßnahmen (S. 116 ff.) auf derartige Lösungsmöglichkeiten näher eingegangen.

Anlage:

- Schreiben des Einwenders

ABWÄGUNG 4

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Nahverkehrsplan für den Landkreis Aurich wird neu aufgestellt. Wir möchten folgende Maßnahmen benennen, die in den NVP aufgenommen und zeitnah umgesetzt werden sollen:

1. Der Landkreis Aurich stellt sicher, dass das Niedersachsenticket uneingeschränkt für alle öffentlichen Buslinien und Schienenverkehre im Kreisgebiet gilt; auf die angrenzenden Landkreise wird eingewirkt, ebenso zu verfahren.

2. Die Einwohner Nordens und die Urlaubsgäste der Stadt Norden haben den Urlaubertarif für Busfahrten auf der Linie 412 zwischen Norden und Norddeich sehr gut angenommen. Der vergleichsweise niedrige Fahrpreis ist ein Garant für die hohe Nutzungsintensität.

Um keinen Personenkreis auszuschließen sollten behindertenfreundliche Linienbusse eingesetzt werden. Damit wird älteren Menschen ebenso wie betagte Urlauber, die Möglichkeit haben, den ÖPNV zu nutzen. Auch Eltern mit Kinderwagen, z.B. BewohnerInnen der Kur-Einrichtungen und Personen der Rehabilitationseinrichtungen, also allen Mobilitätsbehinderten, würde die Fahrt mit einem entsprechend eingerichteten Linienbus erleichtert. Der Bus sollte absenkbar sein und eine größere Abstellfläche für Rollstühle, Gehhilfen und Kinderwagen haben.

Da bereits im letzten Urlauberbus eine Steigerung der Fahrgastzahlen auf dieser Strecke erreicht wurde, würde die Fahrgastzahl durch diese Fahrgastgruppen steigen. Dies passt zu dem Vorhaben, die Barrierefreiheit im Landkreis Aurich insgesamt herzustellen. Wegen der Patienten in der Dr. Becker Rehabilitationsklinik besteht zusätzlich Handlungsbedarf.

3. Die Krummhörn mit Greetsiel, Dornum mit Dornumersiel und Norddeich als größere Tourismuszentren werden bereits von verschiedenen Buslinien frequentiert. Touristen legen viele dieser Strecken am Deich mit dem Fahrrad zurück. Jedoch zwingt oft der unvorhergesehene Wind diesen Personenkreis auf dem Rückweg eine beschwerliche

ABWÄGUNG 4

Rückreise mit Gegenwind anzutreten. Hier wäre es wünschenswert, wenn die Busse

- a. Fahrräder mittels einem Busanhänger z. B. auf jeder zweiten Linienfahrt, transportieren könnte, oder
- b. Fahrräder mit in die Linienbusse genommen werden könnten. Dies setzt voraus, dass die Busse breitere und tiefer gelegte Einstiege haben, was auch mobilitätsbehinderten Menschen zugute käme.

4. An wichtigen Umsteigepunkten wie z. B. dem ZOB/Bahnhof Norden ist eine größere Anzahl von geordneten überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten einzurichten.

5. Die Bushaltestelle vor dem Ulrichs-Gymnasium in Norden ist eine Gefahrenstelle und damalige Planungsfehler sollten behoben werden. Ein hohes Verkehrsaufkommen mit Bus, PKW, Fahrradfahrer und Fußgänger ohne eine klare Trennung und mit Überschneidungen sollten klarer getrennt werden.

6. Der neu eingerichtete Busbahnhof an der Rosenstraße in Marienhafte wurde fehlplaziert angelegt. Es besteht keine direkte Verbindung zwischen dem Bus und dem Bahnhof – der gerade neu fertig gestellt wurde. Eine umsteigefreie Anfahrt zum Bahnhof ist notwendig.

7. Um die Reisegeschwindigkeit der Streckenverbindung Aurich – Emden zu erhöhen sollte die vorhandene Schienenstrecke auch für den Personennahverkehr erschlossen werden. Alle auf der Strecke befindlichen Warteeinrichtungen für Busse könnten auch für die Nahverkehrszüge als Haltepunkte geeignet sein – nach geplantem Einsteigeaufkommen. Vorstellbar wäre eine Art Straßenbahn entweder auf den vorhandenen Schienenkörper oder aber eine „Schmalspurbahn“ in der Art einer Straßenbahn.

8. Die Einwohner Nordens sind auf eine gute Verbindung zum Mittelzentrum Aurich angewiesen. Viele Berufspendler benötigen zuviel Zeit um mit dem bestehenden ÖPNV-Netz nach Aurich zu kommen. Die Bus-Mindestfahrzeit beträgt 57 Minuten, die längste ermittelte Fahrzeit über Georgsheil 1 Std. 18 Minuten.

Mit einem Schnellbus (Shuttle) ließe sich diese Fahrzeit auf ca. 40 Minuten reduzieren, wenn auch die Ampelanlagen entsprechend mit einer Busvorrangschaltung ausgestattet würden, was hiermit vorgeschlagen wird.

ABWÄGUNG 5

Abwägung zu:

Anzahl Altenheime bzw. Tagesaufenthalt

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Durch den Einwender wurde telefonisch angemerkt, die in der Tabelle T-13 (S.51) im NVP genannte Anzahl der Altenheime zu überprüfen. Des Weiteren gibt es keine Einwände gegen den NVP.

Erläuterungen:

Die Prüfung hat ergeben, dass es insgesamt zwei Einrichtungen in der Gemeinde Ihlow gibt:

- Seniorenpark Nordlicht
- Anne-Briggert-Haus (privat geführte Einrichtung)

Vorschlag für den NVP:

- Die in der Tabelle T-13 (S.51) genannte Anzahl von 3 Altenheimen wird auf 2 Altenheime korrigiert.

ABWÄGUNG 6

Abwägung zu:

Definition der Bedienungsebenen im NVP vs. VEJ/VEJ-Vertrag

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Bezüglich der Differenzen zwischen den Definitionen der Bedienungsebenen NVP bzw. VEJ/VEJ-Vertrag gab es Anmerkungen durch die Einwender.

Erläuterungen:

Der **NVP** beschreibt im Kapitel 2.1.2 die Strukturierung des Liniennetzes in die verschiedenen Bedienungsebenen, um deren Hauptaufgaben und Qualitätsanforderungen zu skizzieren. Dabei werden die heute bestehenden Stadtverkehre (Anrufbus Stadt Aurich und Linienverkehr auf der Insel Norderney) und das Nachtbusangebot (Nachteule) ausgeklammert, da diese Angebote spezifische Anforderungen haben, die sich nicht in das Konzept der Bedienungsebenen einordnen lassen.

Linien der Bedienungsebene 1 (BE1) verbinden dabei Mittelzentren im 1-h-bzw. 2-h-Stundentakt. Linien der Bedienungsebene 2 (BE2) erschließen die Fläche abseits der BE1 und verbinden Grundzentren untereinander bzw. Grundzentren mit Mittelzentren. Die Bedienungsebene 3 (BE3) umfasst die Buslinien für die eigentlichen Erfordernisse des Schülerverkehrs. Die Bedienungsebenen berücksichtigen somit auch konzeptionell die Verbindungen zwischen den zentralen Orten im Landkreis Aurich.

Auf S.81 ist die Tabelle mit der Linienzuordnung zu den BE im Bestand aufgeführt. Die Zielvorgaben werden dann ab S. 172 ff. in der Tabelle und den einzelnen Liniensteckbriefen gemacht. Auf S.147 werden in Abhängigkeit von der BE Anforderungen an die Fahrzeuge hinsichtlich der Barrierefreiheit gemacht. Auf den BE1 und BE2 sollen durchweg niederflurige Fahrzeuge (NF bzw. LE) eingesetzt werden. Auf der BE3 sind nicht barrierefreie Fahrzeuge zulässig. Die letztgenannte Regelung gilt nicht, wenn ein Bedarf von mobilitätseingeschränkten Personen auf der BE3 besteht. Weitere Anforderungen – außer die geforderte Barrierefreiheit – werden an die einzusetzenden Fahrzeuge auf den BE1, BE2 und BE3 nicht gestellt, da durch den NVP primär eine Verbesserung des Fahrplanangebotes erreicht werden soll. Im Hinblick auf eine möglichst wirtschaftliche Gestaltung der ÖPNV-Verkehre wurden weitere teilweise kostenintensive Anforderungen an die Fahrzeuge ausgeklammert. Das bedeutet nicht, dass in der Praxis nicht doch Fahrzeuge mit umfangreicheren Ausstattungsmerkmalen zum Einsatz kommen.

Der **VEJ/VEJ-Vertrag** beschreibt unter §4 das Verkehrsangebot in der Verkehrsregion Ems-Jade. Gemäß 4.1 soll der Verkehrsverbund ein mehrstufig aufgebautes Verkehrssystem entwickeln. Hierzu erfolgt eine Zuordnung der Linien auf Grundlage des IST-Zustands. Dabei werden pro BE sowohl die Anforderung an das Verkehrsangebot als auch an die Fahrzeugausstattung definiert. Es erfolgt allerdings keine konkrete Definition, welche Linien künftig eine höhere BE erreichen sollen.

ABWÄGUNG 6

Es bestehen folgenden Differenzen bei der Definition/Strukturierung der Bedienungsebenen zwischen NVP und VEJ/VEJ Vertrag:

- Linienzuordnung Bestand (Ist-Zustand) ist z.T. unterschiedlich (vgl. Tabelle in der Anlage)
- Anforderungen an das Verkehrsangebot gehen in der BE1 im NVP z.T. über die Anforderungen im VEJ/VEJ-Vertrag hinaus; dagegen werden im VEJ/VEJ-Vertrag umfangreiche Anforderungen an die Fahrzeugausstattung gestellt; der NVP beschränkt sich hier auf die Barrierefreiheit der Fahrzeuge
- Anforderungen an das Verkehrsangebot gehen in der BE2 im NVP z.T. über die Anforderungen im VEJ/VEJ-Vertrag hinaus, z.B. fordert der NVP auch einen Takt an Sonntagen; im VEJ/VEJ-Vertrag werden an Sonntagen keine Fahrleistungen gefordert; dagegen werden im VEJ/VEJ-Vertrag umfangreiche Anforderungen an die Fahrzeugausstattung gestellt; der NVP beschränkt sich hier auf die Barrierefreiheit der Fahrzeuge
- Definition der BE3 ist im NVP und im VEJ/VEJ-Vertrag bis auf die eventuell zu leistende Barrierefreiheit der Fahrzeuge auf BE3 im NVP nahezu identisch
- Der VEJ/VEJ Vertrag trifft keine Aussage, wie das Liniennetz künftig aussehen soll; der NVP dagegen schon
- Das Liniennetz im NVP stellt den Bezug zur Anbindung von Orten höherer Zentralität im Landkreis Aurich her; der VEJ/VEJ-Vertrag greift diesen Aspekt nicht auf

Vorschlag für den NVP:

- **Anpassung der Bestandsliste der Linien im NVP-Entwurf (S.81 ff.) des VEJ/VEJ-Vertrages bezüglich folgender Linien:**
 - **410, 411 im NVP Bestand neu: BE2 (alt BE1)**
 - **481 im NVP Bestand neu: BE3 (alt BE1)**
 - **K1-Express, 417, 421, 422, 442, 446, 451, 452, 462, 474 im NVP Bestand neu: BE3(alt BE2)**
- **Im NVP werden die erweiterten Fahrzeuganforderungen des VEJ/VEJ-Vertrages nicht aufgenommen**
- **Die Anforderungen an das Verkehrsangebot für die Linien der BE1 und BE2 bleiben gemäß NVP bestehen**
- **Die Konzeption der Weiterentwicklung der Linien bleibt gemäß NVP bestehen**

Anlage:

- Formulare der Einwender

ABWÄGUNG 6

Lfd. Nr	Seite	Kapitelnummer	Absatz	Nummer der Abbildung/Tabelle	Anregung/Kommentar/Frage
1					<u>Aus unserer Sicht notwendig:</u> Anpassung der Zuordnungskriterien bei den Planungen zum Verkehrsangebot gemäß den Ergebnissen des VEJ-VEJ Vertrags, um ein einheitliches Verkehrssystem (auch kreisübergreifend) erreichen zu können.
2					<u>Wünschenswert:</u> Darstellung des Projekts "Elektro-Urlauberbus" im Nahverkehrsplan. Begründung: Aufzeigen, dass der Landkreis/ die Verkehrsregion an zukunftsorientierten Mobilitätskonzepten arbeitet.
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

ABWÄGUNG 6

Nahverkehrsplan 2018 Landkreis Aurich - Beteiligungsverfahren

Bitte senden Sie diese Stellungnahme bis zum 19.05.2018 an nvp@landkreis-aurich.de oder an Landkreis Aurich – Wirtschaftsförderung, Kreisentwicklung – Fischteichweg 7-13, 26603 Aurich

Stellungnahme von:

Name / Organisation:	
Ansprechpartner(in):	
Adresse:	
E-Mail, Telefon:	

Lfd. Nr.	Seite	Kapitel-nummer	Absatz	Nummer der Abbildung/Tabelle /Karte	Anregung/Kommentar/Frage
1	156 ff.	3.3.3		u. a. A-24	Die Entwicklung eines Taktknotens in Aurich ist auf die Belange des bestehenden Taktknotens am ZOB in Leer und den entsprechend ausgerichteten Ems-Leda-Takt abzustellen – insbesondere bzgl. der bestehenden Linien 460 und 481. Die angegebenen Bedienungsebenen stimmen nicht mit der Definition im VEJ-VEJ-Vertrag überein.
2	161, 173	3.3.3		T-32;T-33; T-45	Linien 460 und 481 sind Teil des Ems-Leda-Taktes – siehe Anmerkung zu 1. Die Linien sind laut VEJ-VEJ-Vertrag nicht der BE1 zuzuordnen. Die Linie 467 befindet sich laut VEJ-VEJ-Vertrag nicht auf BE2.
3	177	3.3.3			In der Aufzählung der Nachtbusverkehre wurde die Linie N73 (Omnibusbetrieb Wilhelm Janssen) von Leer über Aurich zur Diskothek Galaxy nicht erwähnt. Die Konzession wurde für die Zeit vom 24.01.2018 bis zum 31.12.2023 bewilligt.
4					
5					

ABWÄGUNG 7

Abwägung zu:

Hinweis auf das Projekt E-Bus

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Durch den Einwender wurde vorgeschlagen, dass es wünschenswert sei, im NVP das **Projekt E-Bus** zu erwähnen.

Erläuterungen:

Bereits auf der Gesellschafterversammlung 2013 wurden die ersten Weichen in Richtung elektromobiler Verkehrsangebote gestellt. Es folgten weitere Gutachten. Eine tiefergehende Betrachtung der technischen und wirtschaftlichen Umsetzbarkeit wurde im November 2017 vorgestellt. Das Projekt wird weiter verfolgt.

Vorschlag für den NVP:

- Die Darstellung des Projektes E-Bus wird im neuen Punkt **2.1.6 Elektromobilität** (NVP S. 94 ff.) in den NPV aufgenommen.

Anlage:

- Formular des Einwenders

ABWÄGUNG 7

Lfd. Nr	Seite	Kapitel-nummer	Absatz	Nummer der Abbildung/Tabelle	Anregung/Kommentar/Frage
1					Aus unserer Sicht notwendig: Anpassung der Zuordnungskriterien bei den Planungen zum Verkehrsangebot gemäß den Ergebnissen des VEJ-VEJ Vertrags, um ein einheitliches Verkehrssystem (auch kreisübergreifend) erreichen zu können.
2					Wünschenswert: Darstellung des Projekts "Elektro-Urlauberbus" im Nahverkehrsplan. Begründung: Aufzeigen, dass der Landkreis/ die Verkehrsregion an zukunftsorientierten Mobilitätskonzepten arbeitet.
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					

ABWÄGUNG 8

Abwägung zu:

Ergänzung der Nachtbusverkehre um die Linie N73 der Fa. Janssen (Saterland)

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Der Einwender weist darauf hin, dass bei der Aufzählung der Nachtbusverkehre die Linie N73 der Fa. Janssen (Saterland) von Leer über Aurich zur Diskothek Galaxy fehlen würde.

Erläuterungen:

Im **NVP** fehlen die Linien N71 (Emden – Georgsheil, Diskothek Galaxy), N72 (Norden – Georgsheil, Diskothek Galaxy) und N73 (Leer – Aurich – Georgsheil, Diskothek Galaxy) von Omnibusbetrieb Janßen, Mittelweg 1, 26683 Saterland. Diese wurden erst im Januar 2018 konzessioniert.

Vorschlag für den NVP:

- Im NVP werden die Linien N71, N72 und N73 in die Tabelle der Konzessionen ab S. 64 (T-15 ff.) aufgenommen
- Im Kapitel 2.1.1 Verkehrsunternehmen wird die Fa. Janßen ergänzt
- Auf S.84 wird das Nachtbusangebot im LK Aurich beschrieben. Hier werden textliche Ergänzungen für die Linien N71 bis N73 eingefügt.
- Auf S.177 erfolgen textliche Ergänzungen zu den Linien N71 bis N73

Anlage:

- Formular des Einwenders

ABWÄGUNG 8

Nahverkehrsplan 2018 Landkreis Aurich - Beteiligungsverfahren

Bitte senden Sie diese Stellungnahme bis zum 19.05.2018 an nvp@landkreis-aurich.de oder an Landkreis Aurich – Wirtschaftsförderung, Kreisentwicklung – Fischteichweg 7-13, 26603 Aurich

Stellungnahme von:

Name / Organisation:	
Ansprechpartner(in):	
Adresse:	
E-Mail, Telefon:	

Lfd. Nr.	Seite	Kapitel-nummer	Absatz	Nummer der Abbildung/Tabelle /Karte	Anregung/Kommentar/Frage
1	156 ff.	3.3.3		u. a. A-24	Die Entwicklung eines Taktknotens in Aurich ist auf die Belange des bestehenden Taktknotens am ZOB in Leer und den entsprechend ausgerichteten Ems-Leda-Takt abzustellen – insbesondere bzgl. der bestehenden Linien 460 und 481. Die angegebenen Bedienungsebenen stimmen nicht mit der Definition im VEJ-VEJ-Vertrag überein.
2	161, 173	3.3.3		T-32;T-33; T-45	Linien 460 und 481 sind Teil des Ems-Leda-Taktes – siehe Anmerkung zu 1. Die Linien sind laut VEJ-VEJ-Vertrag nicht der BE1 zuzuordnen. Die Linie 467 befindet sich laut VEJ-VEJ-Vertrag nicht auf BE2.
3	177	3.3.3			In der Aufzählung der Nachtbusverkehre wurde die Linie N73 (Omnibusbetrieb Wilhelm Janssen) von Leer über Aurich zur Diskothek Galaxy nicht erwähnt. Die Konzession wurde für die Zeit vom 24.01.2018 bis zum 31.12.2023 bewilligt.
4					
5					

ABWÄGUNG 9

Abwägung zu:

Entwicklung des ITF (Integralen Taktfahrplans) LK Aurich unter Berücksichtigung des ELT (Ems-Leda-Taktes) in Leer

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Der Einwender weist darauf hin, dass bei der Konzeption des ITF in Aurich die Belange des bestehenden Ems-Leda-Taktes (Minute 30) berücksichtigt werden müssen.

Erläuterungen:

Der **NVP** sieht die Entwicklung eines Taktknotens in der Kreisstadt Aurich vor. Dabei werden die Belange des ELT berücksichtigt. So würde die Linie 481 weiterhin gemäß der Vorgaben des ELT verkehren. Die Planung des ITF in Aurich berührt diese Linie nicht. Ebenso würde die Linie 460 nach den heutigen Abfahrt-/Ankunftszeiten fahren.

Vorschlag für den NVP:

- **Im NVP werden keine Änderungen vorgenommen**
- **Im Hinblick auf die noch folgende Planung des ITF Aurich werden explizit die Belange des ELT beachtet – insbesondere im Hinblick auf die Linien 460 und 481**

Anlage:

- Formular des Einwenders

ABWÄGUNG 9

Nahverkehrsplan 2018 Landkreis Aurich - Beteiligungsverfahren

Bitte senden Sie diese Stellungnahme bis zum 19.05.2018 an nvp@landkreis-aurich.de oder an Landkreis Aurich – Wirtschaftsförderung, Kreisentwicklung – Fischteichweg 7-13, 26603 Aurich

Stellungnahme von:

Name / Organisation:	
Ansprechpartner(in):	
Adresse:	
E-Mail, Telefon:	

Lfd. Nr.	Seite	Kapitel-nummer	Absatz	Nummer der Abbildung/Tabelle /Karte	Anregung/Kommentar/Frage
1	156 ff.	3.3.3		u. a. A-24	Die Entwicklung eines Taktknotens in Aurich ist auf die Belange des bestehenden Taktknotens am ZOB in Leer und den entsprechend ausgerichteten Ems-Leda-Takt abzustellen – insbesondere bzgl. der bestehenden Linien 460 und 481. Die angegebenen Bedienungsebenen stimmen nicht mit der Definition im VEJ-VEJ-Vertrag überein.
2	161, 173	3.3.3		T-32;T-33; T-45	Linien 460 und 481 sind Teil des Ems-Leda-Taktes – siehe Anmerkung zu 1. Die Linien sind laut VEJ-VEJ-Vertrag nicht der BE1 zuzuordnen. Die Linie 467 befindet sich laut VEJ-VEJ-Vertrag nicht auf BE2.
3	177	3.3.3			In der Aufzählung der Nachtbusverkehre wurde die Linie N73 (Omnibusbetrieb Wilhelm Janssen) von Leer über Aurich zur Diskothek Galaxy nicht erwähnt. Die Konzession wurde für die Zeit vom 24.01.2018 bis zum 31.12.2023 bewilligt.
4					
5					

ABWÄGUNG 10

Abwägung zu:

Anmerkungen zum NVP bezüglich der Barrierefreiheit

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Die Einwenderin begrüßt die Ausführungen zur Barrierefreiheit im NVP. Insbesondere bedankt sich die Einwenderin für die Aufnahme des Hinweises zur Beschulung des Fahr- und Servicepersonals, um damit für die Belange von blinden und sehbehinderten Menschen zu sensibilisieren. Darüber hinaus werden noch einige Ergänzungen angeregt.

Erläuterungen:

- Ergänzende Ausführungen für die Fahrgastinformation im Bus (S.147, 3.2.1)
- Ergänzende Ausführungen für die Fahrzeuginnenraumausstattung und –gestaltung (S.147-148, 3.2.1)
- Ergänzende Ausführungen für die Fahrgastinformationen im Bereich von Haltestelle (S.148-149, 3.2.1)

Vorschlag für den NVP:

- Die ergänzenden Ausführungen für die Fahrzeuginnenraumausstattung und –gestaltung werden im Punkt „Maßnahme: Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Fahrzeuge“ auf S. 147 (3.2.1) aufgenommen.
- Die ergänzenden Ausführungen für die Fahrgastinformation im Bus und für die Fahrgastinformationen im Bereich von Haltestellen werden im Punkt „Maßnahme: zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Fahrgastinformation auf S.149 (3.2.1) aufgenommen.

Anlage:

- Formular der Einwenderin

ABWÄGUNG 10

Lfd. Nr.	Seite	Kapitel-nummer	Absatz	Nummer der Abbildung/ Tabelle/Karte	Anregung/Kommentar/Frage
1	147	3.2.1			<u>Fahrgastinformation im Bus</u> Haltestellenanzeige/-ansage: Haltestellen sind rechtzeitig und deutlich akustisch anzukündigen, um die Fahrgäste auf den Ausstieg vorzubereiten und die Orientierung zu verbessern. Zur Entlastung des Fahrpersonals und um eine gleichmäßige Ansagequalität zu garantieren, sollten automatische Lösungen für die Ansage der Haltestelle bevorzugt werden. Als optimale Lösung ist der kombinierte Einsatz von Haltestellenanzeige und -ansage zu verstehen, da auf diese Art sowohl hör- und sehbehinderte Fahrgäste angesprochen werden. Auch würden die Ansagen nicht nur Sehbehinderten, sondern auch Senioren, wie auch leseschwache MitbürgerInnen und Mitmenschen mit geringen Deutschkenntnissen zugute kommen.

ABWÄGUNG 10

2	147 u. 148	3.2.1			<u>Fahrzeuginnenraumausstattung und -gestaltung</u> Für blinde und sehbehinderte Menschen ist die Beachtung von Aspekten einer blinden- und sehbehindertengerechten Ausstattung der Fahrzeuge des ÖPNV äußerst wichtig. Wünschenswert sind sowohl senkrechte als auch waagrechte Haltestangen, da sie leicht auffindbar sind und man sich an ihnen entlang hangeln kann. Da mehrere Menschen gleichzeitig Halt finden an ihnen, dienen sie auch der Sicherheit der übrigen Fahrgäste. Bedauerlicherweise werden sie aber aufgrund von Designgründen häufig durch kleine Griffe ersetzt. Kontraste im Innenraum sind für sehbehinderte Menschen sehr wichtig. Damit ein Raumgefühl entsteht, müssen sich Sitzflächen von der Fläche des Fußbodens auffällig unterscheiden. Noch wichtiger ist es, dass die Haltegriffe sich kontrastreich vom Hintergrund abheben.
3	148 u. 149	3.2.1			<u>Fahrgastinformationen im Bereich von Haltestelle</u> Im Sinne der Barrierefreiheit ist es wünschenswert bei den Außeninformationen die Anforderungen von Sehbehinderten entsprechend zu berücksichtigen. Diese Anforderungen beziehen sich auf eine angemessene Schriftgröße, hohen Kontrast zwischen Hintergrund und Schrift und die Lesbarkeit im Dunkeln. Ausdrücklich unterstützt wird daneben das Ziel, an zentralen Haltestellen sprachbasierte Fahrplaninformationen zur Verfügung zu stellen.
4	151	3.2.1			<u>Betrieb und Unterhaltung</u> Der Regionalverein Ostfriesland ist besonders für die Aufnahme des Hinweises zur Schulung des Fahr- und Servicepersonals dankbar, um diese damit für die Belange von blinden und sehbehinderten Menschen zu sensibilisieren. Die Erfahrung von Betroffenen lässt leider immer wieder einmal beklagen, dass, ggf. bedingt durch die Alltagsroutine wie auch aufgrund der nicht alltäglichen Begegnung mit behinderten Menschen, nicht immer ein respektvolles und rücksichtsvolles Fahr- und Kommunikationsverhalten geübt wird.

ABWÄGUNG 11

Abwägung zu:

SPNV allgemein und SPNV Aurich - Emden

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Der Einwender hat am 13.05.2018 im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eine Stellungnahme zum NVP hinsichtlich des „**SPNV allgemein**“ und zum „**möglichen SPNV Aurich – Emden**“ abgegeben.

Erläuterungen: Der NVP beinhaltet natürlich auch eine Reihe von Aussagen zum SPNV. Gleichzeitig muss darauf hingewiesen werden, dass der LK Aurich nur AT für den ÖPNV ist!

Der Einwender schlägt die in der Anlage beigefügten Ergänzungen/Veränderungen für den NVP hinsichtlich des SPNV im Landkreis Aurich vor:

- Die Punkte 1 bis 3 der Stellungnahme Teil 1 beinhalten **textliche Ergänzungen hinsichtlich des fehlenden Bahnanschlusses** der Kreisstadt Aurich.
- Unter Punkt 4 der Stellungnahme Teil 1 wird eine **Neubewertung der Bahnstrecke Aurich – Abelitz** gemäß Standardisierter Bewertung gefordert. Hierbei soll eine **größere Anzahl an Haltepunkten** und der Einsatz von **Stadtbahnfahrzeugen** zugrunde gelegt werden.
- Der Punkt 5 der Stellungnahme Teil 1 beschäftigt sich mit der Überführung der heute **nicht-öffentlichen Bahnstrecke** in eine **öffentliche Bahnstrecke**, damit Gelegenheitsverkehre im Personenverkehr kurz- und mittelfristig erleichtert und perspektivisch ein SPNV auf der Strecke möglich würde.
- Der **ÖPNV** soll ein **Grundnetz** darstellen (Punkt 1 der Stellungnahme Teil 2), das **als Zubringer für den SPNV** in der Region dienen soll. Dabei sollen **parallele Busverkehre vermieden** werden.
- Der **zukünftige Taktknoten Aurich soll auf den SPNV ausgerichtet werden** (Punkte 2 und 3 der Stellungnahme Teil 2) und damit über Emden eine SPNV-Anbindung an den Bahnhof Leer herstellen.

Vorschlag für den NVP:

- **Es werden geringfügige textliche Ergänzungen (Punkte 1 bis 3 der Stellungnahme Teil 1) im NVP unter 2.6.3.1.1 vorgenommen.**
- Die Überplanung des ITF (Integralen Taktfahrplans) in Aurich beinhaltet natürlich die Funktion des ÖPNV als Zubringer zum SPNV-Netz (Punkt 1 der Stellungnahme Teil 2). Darüber hinaus wird in den Liniensteckbriefen stets die Verknüpfung des ÖPNV mit dem SPNV am jeweiligen Bahnhof hervorgehoben (S. 159 ff.). In 2.6.3.1.1 wurden die Reaktivierungsbemühungen und die erfolgte Standardisierte Bewertung durch das Land

ABWÄGUNG 11

näher beschrieben. Der LK Aurich ist Aufgabenträger des ÖPNV. Für den SPNV liegt die Zuständigkeit beim Land Niedersachsen bzw. bei der LNVG:

- Als ÖPNV-Aufgabenträger kann der LK Aurich nicht die Überführung einer nicht-öffentlichen Bahnstrecke in eine öffentliche Bahnstrecke für Gelegenheitsverkehre einleiten (Punkt 5 der Stellungnahme Teil 1). Die Zuständigkeit liegt hier bei der EA. Die Zuständigkeit für Planfeststellungsverfahren liegt bei der NLSTBV und nicht mehr beim LK Aurich.

Anlagen:

- Stellungnahme Teil 1
- Stellungnahme Teil 2

ABWÄGUNG 11

Lfd. Nr.	Seite	Kapitel-nummer	Absatz	Nummer der Abbildung/Tabelle /Karte	Anregung/Kommentar/Frage
1	60	1.7.2			Der anfänglich von der VEJ verstärkt in den Blick genommene SPNV ist gegenüber dem sträßengebundenen ÖPNV deutlich ins Hintertreffen geraten. Der SPNV soll wieder verstärkt in den Blick genommen werden und dabei insbesondere der SPNV-Anschluss der Kreisstadt Aurich.
2	128	2.6.1			Die Kreisstadt Aurich wird demnächst die größte Stadt Niedersachsens ohne Bahnanschluss sein. Ein Teilhabe der Auricher und Südbrokkmerländer Einwohnerschaft am SPNV als Rückgrat des ÖPNV ist nicht vorgesehen.
3	134	2.6.3.1			In der gesamten Region- mit Ausnahme der Stadt Aurich und ihres direkten Umlandes – wurden Bahn-Taktverkehre eingerichtet. Die Kreisstadt Aurich ist durch eine große Verkehrsferne zum Bahnverkehr gekennzeichnet und hat keine Möglichkeiten, im Verkehrsbereich ihrem Anspruch als „Stadt der regenerativen Energien“ gerecht zu werden.
4	138	2.6.3.1.1.			Für die Bahnstrecke Aurich-Abelitz ist eine Neubewertung gemäß Standardisierter Bewertung vorzunehmen, die Stadtbahnfahrzeuge und eine deutlich erhöhte Zahl an Haltepunkten vorsieht. Diese Alternativen konnten aus Zeitgründen bei der bisher erfolgten Bewertung nicht berücksichtigt werden.
5	138	2.6.3.1.1			Um kurz- und mittelfristig Gelegenheitsverkehre auf der Bahnstrecke Aurich-Abelitz zu erleichtern und perspektivisch einen SPNV auf dieser Strecke vorzubereiten, ist die Infrastruktur von einer nicht-öffentlichen Bahnstrecke in eine öffentliche Bahnstrecke zu überführen.

ABWÄGUNG 11

Lfd. Nr.	Seite	Kapitel-nummer	Absatz	Nummer der Abbildung/Tabelle /Karte	Anregung/Kommentar/Frage
1	144	3.1			Um eine ökologisch verträgliche Mobilität zu fördern und zu forcieren, ist das Grundnetz des ÖPNV unter Nutzung aller noch vorhandener Schienenstrecken im Landkreis zu konzipieren. Busparallelverkehre sind zu vermeiden; dem Bus kommt im Bereich vorhandener Bahnstrecken die Rolle des örtlichen Zubringers zu.
2	154	3.3.1			Der zunehmend verbesserte SPNV umfährt die Mitte Ostfrieslands und ermöglicht der Kreisstadt Aurich und ihrem Umland nicht, ihr touristisches Potential auszuschöpfen. Hier besteht dringender Nachbesserungsbedarf durch eine SPNV-Anbindung Aurichs über Emden, die auf den zukünftigen Taktknoten Leer ausgerichtet ist.
3	155	3.3.3			Der zukünftige Taktknoten Aurich ist auf einen SPNV in Aurich auszurichten, um eine hohe Verlässlichkeit zu erreichen, die nur die Schiene als ein vom Straßenverkehr unabhängiges Massenverkehrsmittel bieten kann.
4					
5					

ABWÄGUNG 12

Abwägung zu:

Anmerkungen zum NVP

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Die Einwenderin hat einige Anmerkungen zum NVP gemacht.

Erläuterungen:

- Wiesmoor habe 3 Kirchen, 9 Kindergärten und 3 Krippen, 4 Altenheime
- Es fehlen diverse Freizeiteinrichtungen (z.B. Erlebnisgolf etc.)
- Wünschenswert aus touristischer Sicht wäre eine ÖPNV-Anbindung an das Blumenreich und die Erlebnisgolfanlage
- Generell wäre eine bessere ÖPNV Anbindung Wiesmoors wünschenswert

Vorschlag für den NVP:

- Die Ergänzungen der Einwenderin werden in die Tabellen T-12 (S. 50), T-13 (S. 51) und T-14 (S.52) eingearbeitet.
- Im Bereich von „Blumenreich und Erlebnisgolfanlage“ (Dahlienstraße) befindet sich die Haltestelle Markt in ca. 850 m Entfernung, die von allen Buslinien in Wiesmoor bedient wird. Als weitere Haltestelle ist B436/Neuer Weg zu nennen, die durch die Buslinien 462 und 466 erschlossen wird. Von dort aus sind es ca. 500 m zum „Blumenreich und Erlebnisgolfanlage“. In den Liniensteckbriefen der Linien 462 (S. 168) und 467 (S. 169) wird die Anbindung von „Blumenreich und Erlebnisgolfanlage“ als Prüfauftrag ergänzt.
- Wiesmoor wird insbesondere durch die vertaktete Buslinie 467 erschlossen. Die ÖPNV-Überplanung im Rahmen des Taktknotens Aurich würde weitere Verbesserungen für Wiesmoor nach sich ziehen.

Anlage:

- Formular der Einwenderin

ABWÄGUNG 12

Lfd. Nr.	Seite	Kapitelnummer	Absatz	Nummer der Abbildung/Tabelle/Karte	Anregung/Kommentar/Frage
1	50	1.5.2.		T-12	Wiesmoor = 3 Kirchen (Wiesmoor-Kirche, Hinrichsfehn und Mercardsmoor)
2	51	1.5.2.		T-13	Wiesmoor = 3 Kindergärten und 3 Krippen Wiesmoor = 4 Altenheime
3	52	1.5.3		T-14	Es fehlen folgende Freizeiteinrichtungen: 1.) Erlebnisgolf Ostprieland - In Deutschland eine einmalige Abenteuergolfanlage
4					2.) Blumenreich mit Blumenhalle, 5 ha Gartenpark und Führerwerk - Veranstaltungshalle 3.) Hafen Mercardsmoor
5					Eine ÖPNV-Anbindung an den Blumenreich / die Erlebnisgolfanlage wäre aus touristischer Sicht wünschenswert, würde die Frequenz und Besucherströme erhöhen und Zielgruppen verjüngen. Allgemein wäre eine bessere ÖPNV-Anbindung Wiesmoors wünschenswert!

ABWÄGUNG 13

Abwägung zu:

Fahrradmitnahme in Bussen

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Der Einwender hat am 15.05.2018 im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eine Stellungnahme zum NVP hinsichtlich der **Mitnahme von Fahrrädern** abgegeben.

Erläuterungen: Die **Mitnahme von Fahrrädern** ist im VEJ-Tarif in den **Tarif- und Beförderungsbestimmungen des Verkehrsverbundes Ems-Jade** geregelt. Diese müssen bei der Landesnahverkehrsgesellschaft beantragt und genehmigt werden.

Der Einwender hat folgende Anmerkungen zur Mitnahme von Fahrrädern in Bussen gemacht:

- Die Beförderungsentgelte zur **Mitnahme von Fahrrädern** sollen **kostengünstiger** oder kostenlos sein.
- Die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme in Bussen sei sehr begrenzt. Es sollen **mehr und größere Abstellplätze (mindestens 2,5 m)** in den Bussen geschaffen werden.
- Die Möglichkeit zur **Vorbestellung von Fahrradanhängern** sei wenig bekannt und sollte **stärker beworben** werden.
- Die **Mobilitätszentralen** sollten stärker über die **Fahrradmitnahme und Abstellmöglichkeiten informieren**.

Vorschlag für den NVP:

- Die Mitnahme eines Fahrrades kostet pro Fahrt im Regionalbusverkehr des VEJ 2,50 Euro (unabhängig von der Länge der Strecke!). Der Einwender wünscht einen günstigeren Tarif für die Fahrradmitnahme. Im Rahmen der Gestaltung eines neuen Tarifs im VEJ wird der LK Aurich diesen Punkt mit den übrigen Aufgabenträgern diskutieren. Im NVP wird keine Ergänzung vorgenommen.
- Die Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder (aber auch Kinderwagen, Rollstühle, Rollatoren etc.) sind im ÖPNV mit Bussen leider begrenzt. Würde man den Fahrrädern eine größere Fläche von mindestens 2,5 m einräumen, so müsste dann noch geklärt werden, für wie viele Fahrräder Stellplätze bereitgestellt werden sollen. Mehr Platz für Fahrräder bedeutet allerdings eine Reduzierung der Sitzplätze. So würden schätzungsweise wohl ca. 6 Sitzplätze wegfallen. Das ließe sich nur umsetzen, indem stets größere Busse eingesetzt würden, die höhere Investitions- und Betriebskosten nach sich ziehen würden, ohne dass im Vorfeld bekannt ist, ob und wie stark die Fahrradmitnahme in Anspruch genommen würde. Im NVP werden keine Ergänzungen vornehmen.

ABWÄGUNG 13

- Die Möglichkeit der Vorbestellung von Fahrradanhängern soll über die Verkehrsunternehmen, die diese Möglichkeit bieten, und den Verkehrsverbund besser kommuniziert werden. Darüber hinaus sollen die Mobilitätszentralen stärker über die Fahrradmitnahme und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder informieren (S. 186 ff.). Der NVP wird durch diese Anmerkungen ergänzt.

Anlagen:

- Formular des Einwenders

ABWÄGUNG 13

Lfd. Nr.	Seite	Kapitel-nummer	Absatz	Nummer der Abbildung/Tabelle /Karte	Anregung/Kommentar/Frage
1	94	2.1.5			Die Fahrradmitnahme ist sehr begrenzt. Weder kann ein einzelner Fahrradfahrer auf Mitnahme rechnen noch ist der Platz in den Bussen ausreichend ein Fahrrad abzustellen, sodass oft ein Gang versperrt wird. Für die Zukunft sollten die Abstellplätze in den Bussen die Länge von mindestens 2,5 m haben.
2	94	2.1.5			Die Möglichkeit der Vorbestellung von Fahrradanhängern für die Mitnahme von Fahrradfahrergruppen ist wenig bekannt und sollte stärker propagiert werden.
3	86	2.1.3			Der Tarif hinsichtlich der Beförderungsentgelte für Fahrräder sollte kostengünstiger als bisher gestaltet oder gänzlich weggelassen werden.
4		2.3.2.2			Die Mobilitätszentralen sollten stärker über die Fahrradmitnahme und Abstellmöglichkeiten informieren.
5					

ABWÄGUNG 14

Abwägung zu:

Anmerkungen zum NVP

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Die Einwenderin hat einige Anmerkungen zum NVP gemacht.

Erläuterungen:

- Reaktivierung der Bahnanbindung Aurich – Emden für den Personenverkehr.
- Späte Rückfahrt ab Bahnhof Leer nach Aurich sei nicht möglich.
- Bei Verspätungen des Zuges aus Oldenburg, würde regelmäßig der Bus nach Leer nicht warten, so dass Reisende eine Stunde auf die nächste Busverbindung warten müssten. Ein bessere Koordination sei notwendig.
- Fahrradmitnahme im Bus sei nicht zuverlässig geregelt.
- Entlastung des Berufsverkehrs durch Umstieg auf ÖPNV. Hierzu seien P+R Flächen an den großen Einfallstraßen Aurichs notwendig, damit dort in den Bus umgestiegen werden könnte. Parkgebühren in der Innenstadt Aurichs sollten erhöht werden.
- Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel sei notwendig, z.B. Linienbus mit Leih-Elektro- oder Carsharing oder Rufbus.

Vorschlag für den NVP:

- Zum Punkt Reaktivierung „Aurich-Emden“ wird auf die Abwägung 11 verwiesen.
- Die letzte Rückfahrt ab Leer findet von Mo-Fr um 22:30 Uhr, am Sa um 20:30 Uhr und am So um 21:30 Uhr statt. Es bleibt unklar, wie spät Frau Ulferts wieder ab Leer nach Aurich fahren möchte. Generell sollen die Taktlinien – somit auch die Linie 460 – durch den zu planenden Taktverkehr weiter verbessert werden. Allerdings kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine genaue Aussage zum möglicherweise verbesserten Fahrplan gemacht werden.
- Die Probleme mit dem Anschluss zwischen Bahn und Bus 460 am Bahnhof Leer sind so nicht bekannt. Es sind in den vergangenen Jahren keine Beschwerden zu dieser Thematik eingegangen. Künftig wird die Anschlusssicherung durch die Einführung von „Echtzeit“ (3.5 Echtzeitinformationen im ÖPNV, S. 181) verbessert.
- Zum Punkt „Fahrradmitnahme“ wird auf die Abwägung 13 verwiesen.
- Ein verbesserter ÖPNV soll auch im LK Aurich zu wachsenden Fahrgastzahlen und damit auch zumindest z.T. zur Entlastung des Verkehrs (durch den Individualverkehr) führen (3.1 Grundsätzliche Ziele, S. 144). Bei der Planung zentraler Haltestellen werden in der Regel auch Flächen für P+R eingeplant.
- Die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel wird im NVP auf S. 145 durch den Punkt „Verbesserung der Umsteigebeziehungen an zentralen Standorten zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrssystemen“ und unter 3.4 auf S. 179 aufgegriffen.

ABWÄGUNG 14

Anlagen:

- Schreiben der Einwenderin

Nahverkehrsplan 2018 Landkreis Aurich – Beteiligungsverfahren

Aurich als einzige Stadt dieser Größe in Niedersachsen ohne Bahnanschluss und ein sehr hohes Aufkommen an MIV passen nicht zum Slogan Aurichs als "Stadt der regenerativen Energie" (s. Wirtschaftsbroschüre der Stadt Aurich)

Die Reaktivierung der Bahnanbindung Aurichs für den Personenverkehr und ein attraktiverer ÖPNV sind für mich unbedingt erstrebenswert, damit unsere Kinder und wir auf Autofahrten verzichten und trotzdem mühelos von, nach und durch Ostfriesland reisen können. Dazu einige negative Beispiele, für die der Entwurf noch keine Lösungen bietet:

1. Die Rückfahrt vom Bahnhof Leer am späteren Abend ist zurzeit gar nicht möglich. Somit ist man bei der Hinfahrt schon auf das eigene Auto angewiesen.
2. Bei Verspätungen des Zuges aus Oldenburg kommt es regelmäßig vor, dass der Bus in Richtung Aurich beim Einfahren des Zuges abfährt statt wenige Minuten zu warten und den Bahnfahrern eine ganze Stunde Wartezeit in Leer zu ersparen. Ist eine bessere Koordination möglich?
3. Für Fahrradtouristen ist nicht verlässlich geregelt, die Fahrräder im Bus ab Aurich zum nächsten Bahnhof oder umgekehrt transportieren zu können.
4. Die erfreulich starke Zunahme des Fahrradtourismus wird im o.g. Entwurf zwar angesprochen, ein verbessertes und zuverlässiges Angebot der Fahrradmitnahme ist auch im **Urlauberbus** trotzdem nicht geplant.
5. Könnten mehr Berufspendler zum Umstieg auf den ÖPNV bewegt werden, würde der Verkehr zu den Spitzenzeiten deutlich entlastet und die knapper werdenden Parkflächen in der Stadt stünden mehr Kunden und Innenstadtbesuchern zur Verfügung. Mit kostenlosen oder preisgünstigen Park & Ride-Angeboten an den großen Einfall-Straßen Aurichs wie z.B. Leerer Landstraße im Bereich Schirum oder Emdor Straße im Bereich Walle mit schnellen Buslinien zur Innenstadt (Zeitvorteil) und deutlich höheren Parkgebühren statt kostenlosen Parkens in innerstädtischen Straßen könnte ein Umdenken gefördert werden.
6. Angebote zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel, z.B. Linienbus mit Leih-Elektro-rad, Car-Sharing oder Rufbus sind ebenfalls zu ergänzen.

Mit freundlichen Grüßen

ABWÄGUNG 15

Abwägung zu:

Anmerkungen zum NVP

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Die Einwenderin hat einige Anmerkungen zum NVP gemacht.

Erläuterungen:

- Hinweis darauf, dass die Fähranbindung nach Juist regulär einmal täglich in besonderen Fällen (Kaffeefahrten) zweimal täglich erfolge (S.58, 1.6.3)
- Hinweis darauf, dass die K1 in Verbindung mit der Linie 412 von großer Bedeutung für die Schüler von Juist sei, die das NIGE in Esens besuchen (S.78, 2.1.2)
- Anregung: Taktung der Linien K1 und 412 sollten aufeinander abgestimmt werden. Die Linie 412 sollte Samstags und Sonntags wie die K1 stündlich verkehren (S.164, 3.3.3)

Vorschlag für den NVP:

- Der Hinweis auf die Anzahl der Fährverbindungen wird aufgegriffen. Die Ausführungen im NVP auf S.58 werden korrigiert.
- Der Hinweis auf die große Bedeutung der K1 in Verbindung mit der 412 für Schüler von Juist, die das NIGE besuchen wird aufgegriffen. Die Ausführungen zur K1 und 412 auf S. 78 werden ergänzt.
- Im Liniensteckbrief der K1 wird der Prüfauftrag „Abstimmung mit Linie 412“ mitaufgenommen (S.162). Im Liniensteckbrief der 412 wird ebenfalls der Prüfauftrag „Abstimmung mit K1“ aufgenommen (S.164). Der Takt der 412 wird im Liniensteckbrief für Samstags und Sonntags vom Zweistundentakt auf einen Stundentakt verändert.

Anlage:

- Formular der Einwenderin

ABWÄGUNG 15

Lfd. Nr.	Seite	Kapitel-nummer	Absatz	Nummer der Abbildung/Tabelle /Karte	Anregung/Kommentar/Frage
1	58	1.6.3	4		Die Fährranbindung nach Juist erfolgt regulär <u>einmal</u> täglich in besonderen Fällen (Kaffeefahrten) zweimal täglich.
2	78	2.1.2	4		Die K1 Linie ist (in Verbindung mit 412) von großer Bedeutung für die Jüster-Schüler, die das Niedersächsische Internatsgymnasium Esens in Esens besuchen
3	164	3.3.3		T-36	Anregung: Da die Verbindung von K1 und 412 für die Schüler von Juist die das Niedersächsische Internatsgymnasium Esens besuchen so wichtig ist und besonders an den Wochenenden genutzt wird ist es für die Gemeinde wichtig das die Taktung der Linien aufeinander abgestimmt wird.
4					Konkret die Taktung von der Linie 412 Samstags und Sonntags Sollte wie bei der K1 stündlich erfolgen.
5					

ABWÄGUNG 16

Abwägung zu:

Anmerkungen der Einwenderin

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Die Einwenderin hat einige Anmerkungen zum NVP gemacht.

Erläuterungen:

- Die Einwenderin berichtet über ihr Ziel den motorisierten Individualverkehr auf der Insel zu reduzieren. Hierzu verweist sie auf die vor 20 Jahren eingeführte innerstädtische Ringlinie 7 (NC-Bus), die täglich mit 6 Fahrten von 9:00 bis 17:00 Uhr verkehrt. Die Stadt Norderney hält es für geboten das Angebot auf der NC-Linie zeitlich und räumlich auszudehnen.
- Anregung: Die Linie 412 soll von Mo – So im Stundentakt verkehren.

Vorschlag für den NVP:

- **NC-Bus Linie 7 (vgl. Abwägung 1): Aufnahme der möglichen Entwicklung und Planung von Stadtverkehren (SV) bei Bedarf der jeweiligen Kommune in Absprache mit dem LK Aurich (NVP S.77 ff. und S.155 ff.); die Finanzierung von SV muss zwischen jeweiliger Kommune und dem LK Aurich vereinbart werden (S. 155 ff.); es könnte bereits ein zukünftiger Liniensteckbrief für die Linie 7 auf Norderney im NVP hinzugefügt werden (S. 164 ff.).**
- **Der Takt der 412 wird im Liniensteckbrief für Samstags und Sonntags vom Zweistundentakt auf einen Stundentakt verändert (S.164).**

Anlagen:

- Schreiben der Einwenderin

ABWÄGUNG 16

Stellungnahme zum Nahverkehrsplanentwurf vom 20.02.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 14.03.2018 und teilen Folgendes mit:

Unter Nr. 3.1 (Grundsätzliche Ziele, S. 144) des NVP-Entwurfes führen Sie u. a. aus, dass eine Aufgabe der Daseinsvorsorge die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Gebiet des Landkreises Aurich sei. Die Qualität des räumlichen Verkehrsangebotes sei sowohl an den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten als auch an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung auszurichten. Das Verkehrsangebot solle unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit stetig weiterentwickelt und an sich ändernde Rahmenbedingungen bedarfsgerecht angepasst werden. Die Erhöhung des Gesamtanteils der ÖPNV-Nutzer am Gesamtverkehrsaufkommen und die Bereitschaft, vom Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr umzusteigen, trügen zu einer Verbesserung der Umweltbedingungen bei. Zentrale Orte mit ihren Dienstleistungs- und Infrastruktureinrichtungen sollen grundsätzlich für alle Teile der Bevölkerung auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein.

Gemäß Ihrer Gliederung des Nahverkehrsraumes (Nr. 1.2.2, S. 27) ist Norderney als Grundzentrum sowie als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus ausgewiesen. Für Norderney sind demnach u. a. die zentralörtlichen Einrichtungen und Angebote des täglichen Bedarfs sowie die Infrastruktur für den Tourismus, welche über den Eigenbedarf hinausgehen, zu sichern und zu entwickeln.

Zudem besteht Ihres Erachtens angesichts des vielfach diskutierten demografischen Wandels gerade im Bereich der bedarfsgesteuerten Angebote noch Nachholbedarf (Nr. 3.3.2, S. 155).

Vor diesem Hintergrund regt die Stadt Norderney Folgendes an:

- a) Die Anzahl der Kraftfahrzeuge im Stadtgebiet Norderneys hat sich im Laufe der Jahre kontinuierlich erhöht. Nicht nur das erhöhte Gästeaufkommen hat dazu geführt, sondern auch die Anzahl der für Norderney zugelassenen Kraftfahrzeuge hat stetig zugenommen.

ABWÄGUNG 16

Gerade für einen Kurort ist eine umweltentlastende Verkehrsplanung von elementarer Bedeutung. Für eine solche Planung gilt der Grundsatz des Vorrangs der Vermeidung von unnötigem motorisierten Verkehr. Um dieser Zielsetzung zu entsprechen, bedarf es einer Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge im Ort.

Im Zusammenhang mit der beabsichtigten Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs kommt insbesondere vor dem Hintergrund des sog. demografischen Wandels dem Beförderungsbedürfnis der Bevölkerung eine wachsende Bedeutung zu, welcher Rechnung getragen werden muss.

Vor ca. 20 Jahren wurde der innerstädtische Ringverkehr (NC-Bus) eingeführt. Dieser ganzjährige Busverkehr verbindet hauptsächlich die Nordhelmsiedlung mit den innerstädtischen öffentlichen Einrichtungen. Diese Linie bietet derzeit täglich 6 Fahrten in der Zeit zwischen 9:00 und 17:00 Uhr. Um die verkehrspolitischen Zielsetzungen umsetzen zu können, bedarf es sowohl einer zeitlichen (engere Taktung, evtl. auch abends später) als auch räumlichen Ausdehnung dieses Angebotes.

- b) Im Hinblick auf die aktuell geführte Diskussion zum Thema Krankenhausstandorte im Kreisgebiet und eines möglichen Wegfalls des Standortes Norden kommt für Nordern der Taktung der Linie 412 (Norden-Norddeich) eine besondere Bedeutung zu. Ihre Zielsetzung, samstags sowie sonn- und feiertags einen Zweistundentakt einzuführen, halten wir für wenig zielführend, denn insbesondere Patientenbesuche, die überwiegend an Wochenenden durchgeführt werden, sind für Nordern sehr aufwendig/zeitintensiv. Wir halten einen Stundentakt ganzjährig über die ganze Woche für angebracht.

ABWÄGUNG 17

Abwägung zu:

Anmerkungen zum NVP

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Durch die Einwenderin wurden in einem Schreiben diverse Anmerkungen gemacht.

Erläuterungen:

- Da die **Fahrgastzahlen im ÖPNV** im Kapitel 2.2 fehlen, wird nach Vorliegen der Daten gefordert, eine erneute Beteiligung durchzuführen.
- Die zunehmende Anzahl von **E-Scootern** solle bei der Fahrzeugwahl beachtet werden. Es sollten **Fahrzeuge mit ausreichendem Platzangebot** eingesetzt werden.
- Es wird kritisiert, dass im Stadtgebiet nur ein Anteil von **18% der Haltestellen barrierefrei** ausgebaut wurde. Zur Zielerreichung fehle ein Konzept.
- Die **Preise für die Mitnahme von Fahrrädern** solle gesenkt werden, um den Fahrradtourismus zu fördern.
- Auf der **Buslinie 412 von Norden nach Norddeich** solle ein Seniorenticket eingeführt werden.

Vorschlag für den NVP:

- **Das Kapitel 2.2. (S. 96) wird noch mit einer jetzt vorliegenden Aufstellung der Fahrgastzahlen im LK Aurich des Verbundes und Ausführungen einer umfangreichen Fahrgasterhebung aus 2011 ergänzt. Da die Daten nicht pro Linie vorliegen, wird im Kapitel 3.7 noch das Ziel einer umfangreichen Fahrgasterhebung im LK Aurich hinzugefügt. Eine erneute Auslegung des NVP aufgrund der relativ geringfügigen Anpassungen erfolgt nicht.**
- Generell hat der Großteil der eingesetzten Busse eine Fläche für die Mitnahme von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen etc. Natürlich ist diese Fläche begrenzt (S. 96). Da keine Anmeldung von Rollatoren etc. erfolgt, ist es im Busbetrieb sehr schwierig stets eine ausreichende Fläche im Bus zur Verfügung zu stellen. Es wird auf die Abwägung 13 verwiesen.
- Der Ausbaustand der Haltestellen in puncto Barrierefreiheit ist im LK Aurich recht unterschiedlich. Das Ziel bis 2022 alle Haltestellen im Kreisgebiet ausgebaut zu haben, ist nicht nur für den LK Aurich, sondern für alle Aufgabenträger bzw. zuständigen Kommunen in Deutschland, nahezu unerreichbar (S. 152 ff.). Der weitere Ausbau der Haltestellen im Kreisgebiet soll gemäß Anlage 4 (S. 218) priorisiert werden.
- Im LK Aurich gibt es bereits Tarife für Senioren. Z.B. die Seniorencard (einmalig 30 Euro für 12 Monate, 30% Rabatt auf den Einzelfahrschein) oder Mobil65Karte für 49 Euro monatlich gültig auf allen Buslinien im VEJ. Der Tarif soll insgesamt - wie auch im NVP als Ziel aufgenommen (S. 183) - weiter vereinfacht werden. Ich verweise auch auf den aktuellen Arbeitskreis der Landkreise, in dem mehrere Modelle diskutiert werden.

ABWÄGUNG 17

- **Die nicht im Formular eingetragenen weiteren Punkte der Anmerkungen der Einwenderin ohne Verweis auf den NVP sind der Anlage zu entnehmen:**
 - **Punkt 1: wird im NVP behandelt**
 - **Punkt 2: ich verweise auf die Abwägung „Anmerkungen der Stadt Norderney“ (siehe Anlagen) in Bezug auf die Einrichtung von Stadtverkehren**
 - **Punkt 3: ich verweise auf die in den Jahren 2014 und 2015 durchgeführten Stufen der Reaktivierungsuntersuchungen des Landes Niedersachsen bei der lediglich die Strecke Aurich – Abelitz die letzte Stufe mit weiteren sieben Strecken erreicht hatte (vgl. S. 138)**
 - **Punkt 4: Haltestellen-Radius im Oberzentrum Kernzone = 300 m („Stadtbus“), im Mittelzentrum Kernzone = 400 m, Außenzone = 600 m („Regionalbus“)**
 - **Punkte 5 bis 7: werden im NVP behandelt**
 - **Punkte 8 + 12: ich verweise auf die Abwägung 4**
 - **Punkt 9: ich verweise auf die Abwägung 7**
 - **Punkt 10: ich verweise auf die Abwägung 4**
 - **Punkt 11: es handelt sich um Anmerkung**
 - **Punkt 13: wird im NVP behandelt**

Anlagen:

- Stellungnahme 1 der Einwenderin
- Stellungnahme 2 der Einwenderin

ABWÄGUNG 17

Lfd. Nr.	Seite	Kapitel-nummer	Absatz	Nummer der Abbildung/Tabelle /Karte	Anregung/Kommentar/Frage
1	96	2.2			Aufgrund der fehlenden Datengrundlagen ist die Beurteilung des vorliegenden Entwurfes nur eingeschränkt möglich. Nach Einarbeitung der Daten ist eine erneute Beteiligung durchzuführen.
2	96	2.3.1			Die zunehmende Anzahl von E-Scootern ist bei der Fahrzeugwahl zu beachten. Hier sollten Fahrzeuge gewählt werden die über ein ausreichendes Platzangebot verfügen.
3	110	2.3.2.1.3			Die Stadt Norden belegt mit 18 % (29 von 162) barrierefrei ausgebauter Haltestellen mit Abstand den letzten Platz im LK Aurich. Angesichts der Verpflichtung und des Ziels bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen, ist dieser Anteil nicht akzeptabel. Zur Zielerreichung fehlt ein Konzept.
4	86	2.1.3			Die Preise für die Mitnahme von Fahrrädern sollen gesenkt und dadurch das Radfahren zu attraktiveren und den Fahrradtourismus zu fördern.
5	86	2.1.3			Auf der Buslinie 412, auf der Teilstrecke Bahnhof Norden-Marktplatz Norden-Norddeich Mole ist ein Seniorenticket einzuführen. Gerade ältere Menschen sind zunehmend auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Zur Teilhabe an kulturellen Veranstaltungen und sozialen Leben soll ein vergünstigter Preis eingeführt werden.

ABWÄGUNG 17

- Die Bedienung der touristischen Räume entlang der Küste ist zu beachten.
- Die Verbindung Campingplatz Norddeich-Westermarsch-Greetsiel soll angeboten werden.
- Reaktivierung der Bahnstrecke Norden – Dornum – Esens im Regelbetrieb
- Die Linienführungen sind den Siedlungsentwicklungen anzupassen (200 m-Radius). Die Stadt Norden weist auch in den kommenden Jahren Wohnbauland aus. Deshalb ist eine Linienplanung, unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung angezeigt, um auch zu einer fußläufigen Erreichbarkeit der Haltestellen zu gewährleisten.
- Die Taktungen von ÖPNV zum Schienenbetrieb bzw. Fährbetrieb sind aufeinander abzustimmen.
- In ländlichen Bereichen, wo ein Linienverkehr nicht möglich ist, soll die Initiierung eines Anrufbuses erfolgen.
- Fahrgastinformation am ZOB: An Umsteige-Haltestellen sollen dynamische Fahrgastinformationen installiert werden.
- Die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder am ZOB Norden sind ausgeschöpft. Es sollen weitere überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten errichtet werden.
- Der ÖPNV soll stärker mit regenerativen Energien verknüpft werden.
- Es soll ein Shuttle- / Expressbus zwischen Norden und Aurich eingerichtet, insbesondere für Pendler, werden.
- Es erfolgt keine Aussage zu Preisen bzw. Preisentwicklungen.
- Die Bahnverbindung Norden – Bremen mit NDS-Ticket sichern und ausbauen.
- Die MKO bietet zahlreiche Sonderfahrten an und betreibt das Eisenbahnmuseum.

ABWÄGUNG 18

Abwägung zu:

SPNV allgemein und SPNV Aurich - Emden

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Die Einwenderin hat am 19.05.2018 im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eine Stellungnahme zum NVP hinsichtlich des „**SPNV allgemein**“ und zum „**möglichen SPNV Aurich – Emden**“ abgegeben.

Erläuterungen:

- Es fehle die direkte Busverbindung vom Hauptort der Gemeinde Ihlow zum nächstgelegenen Bahnhof. ÖPNV-Leistungserweiterungen seien notwendig.
- Es wird auf die schwierige Fahrradmitnahme bei der Kreisbahn mit Voranmeldung für die Fahrradanhänger verwiesen.
- Es wird auf die Veränderung des RE1 ab 2022 hingewiesen. Aufgrund der ab Bad Zwischenahn einbrechenden Fahrgastzahlen würde künftig in Oldenburg eine Flügelung des Zuges vorgenommen.
- Der Bahnhof Leer habe seine Knotenpunktfunktion verloren, was die Anbindung von Aurich aus an die Bahnverkehre erschwere.
- Die Bewertung der Bahnstrecke Aurich – Abelitz durch das Land sei mit Verweis auf Prof. Dr. Ing. Stölting für Streckbewertung in Ballungsräumen ausgelegt gewesen. Die Strecke sei 2008 als Güteranschlussbahn und nicht als öffentliche Bahnstrecke reaktiviert worden.

Vorschlag für den NVP:

- Eine direkte umstiegsfreie Anbindung von Ihlowerfehn an den Bahnhof Emden ist im NVP nicht vorgesehen. Im Rahmen der Planung eines Taktknotens in Aurich wird die Anbindung der Gemeinde Ihlow an den Bahnhof Emden (in Ri. Rheine/Münster) über die Linie 451 sichergestellt (S.167). Die Linie 452 von Simonswolde – Ihlowerfehn nach Aurich würde am ZOB in einen Taktknoten zur Minute 30 eingebunden werden. Dadurch ist auch eine Weiterfahrt z.B. mit der Linie 460 in Richtung Bahnhof Leer gewährleistet. Die Verknüpfung der 452 ab Ihlowerfehn mit der 451 in Riepe soll mit einem Bus/Anrufbus erfolgen (S.168). So würden die Linie 451 und 452 miteinander verknüpft. Eine Weiterfahrt nach Emden wäre auch so möglich.
- Zur Fahrradmitnahme wird auf die Abwägung 13 verwiesen.
- Die geplanten Veränderungen des RE1 ab 2022 werden im NVP ergänzt (3.3.1 Maßnahmen im SPNV, S. 154).
- Die Anbindung des Bahnhofs Leer wird durch die nicht vorhandene Knotenfunktion erschwert. Allerdings wird diesem Umstand in den Liniensteckbriefen Rechnung getragen.

ABWÄGUNG 18

Des Weiteren wird auf S. 154 darauf hingewiesen, dass die Konzeption eines Taktknoten des Bahnverkehrs am Bahnhof Leer eine optimale Anbindung des ÖPNV zur Folge hätte.

- **Zur Bahnstrecke Aurich – Abelitz wird auf die Abwägung 11 verwiesen.**

Anlagen:

- Formular der Einwenderin

ABWÄGUNG 18

Lfd. Nr.	Seite	Kapitel-nummer	Absatz	Nummer der Abbildung/Tabelle /Karte	Anregung/Kommentar/Frage
1	119	2.4.1			Verkehrsangebot Nach wie vor gibt es beispielsweise keine direkte Busverbindung vom Hauptort der Gemeinde Ihlow zum nächstgelegenen Bahnhof, hier sind ÖPNV-Leistungserweiterungen dringend notwendig!
2	129	2.6.2.1			2002: Neue Doppelstockwagen zwischen Norddeich Mole und Hannover (betr. Fahrradmitnahme) Leider bleibt die Fahrradmitnahme in den Bussen schwierig: Lt. Auskunft der Kreisbahn ist eine sichergestellte Fahrradmitnahme nur bei vorheriger Anmeldung möglich wenn die Mitnahme mehrerer Fahrräder gewünscht ist, da nur in diesem Fall ein Fahrradtransportanhänger mitgeführt wird.
3	129 130	2.6.3.1.1			2009/2013: Zusätzliche Waggons auf der Strecke Hannover-Norddeich Lt. Mitteilung der LNVG wird das Platzangebot im RE 1 zwischen Oldenburg und Norddeich wieder deutlich reduziert, zumal ab 2022 Wilhelmshaven umsteigefrei an die Landeshauptstadt angebunden wird und ab Oldenburg nur noch Halbzüge bis Norddeich-Mole weiterfahren werden!
4	132	2.6.2.2			Bahnhöfe und Haltepunkte Der Bahnhof Leer, als wichtigster Schienenknotenpunkt der Ems-Jade-Region, hat fahrplantechnisch seine Knotenpunktfunktion verloren, dies erschwert die Anbindung des Mittelzentrums Aurich sowie aller nicht an die Bahnstrecke Leer – Norddeich angebundenen Gemeinden ans Bahnnetz und lässt den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel unattraktiv erscheinen!
5	138	2.6.3.1.1			REAKTIVIERUNGSBEMÜHUNGEN AUF DER STRECKE AURICH - ABELITZ Zur Negativbewertung der Schienenstrecke Aurich-Abelitz ist hinzuzufügen, dass die verwendete Berechnungsformel , lt. Angaben von Herrn Prof. Dr.-Ing. Stölting, für Streckenbewertungen in Ballungsräumen ausgelegt und nicht auf den ländlichen Raum zugeschnitten ist. Die Strecke wurde 2008 als Güteranschlussbahn und nicht, wie von Aurich ´ran an die Bahn e.V. empfohlen, ihrer Widmung entsprechend, als öffentliche Bahnstrecke reaktiviert!

ABWÄGUNG 19

Abwägung zu:

Anmerkungen der Einwenderin

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Die Einwenderin hat am 18.05.2018 im Beteiligungsverfahren eine Stellungnahme zum NVP abgegeben.

Erläuterungen:

1. Der LK solle darstellen, wie er **sicherstellen will, dass auch eigenwirtschaftliche Verkehre den Wünschen des AT genügen**. Möglich wäre dies in Verbindung von **Vorabbekanntmachungen** (S. 12, 1.1.1), die grundsätzlich auch bei derzeit eigenwirtschaftlichen Verkehren genutzt werden könnten. **Anlage 1 der Einwenderin könnte im NVP integriert werden**. In der Konsequenz bedeute dies aber auch, dass, wenn sich kein VU im eigenwirtschaftlichen Rahmen finden lasse, die beschriebene Leistung in ein Vergabeverfahren gebracht werden müsste (S. 12 – 13, 1.1.1).
2. Es wird darauf hingewiesen, dass die Einwenderin bereits jetzt jährlich ein **Verzeichnis der Liniengenehmigungen** herausgibt, nicht wie im NVP auf S.13 (1.1.2) beschrieben „künftig...“.
3. Der Zweckverband Großraum Braunschweig würde mittlerweile **Regionalverband Großraum Braunschweig** heißen (S. 17, 1.1.6).
4. Die **Hierarchisierung des ÖPNV-Angebotes unter 2.1.2 sei nicht konsequent**, da in der BE2 von Taktlinien und Nicht-Taktlinien die Rede sei. **Die Nicht-Taktlinien könnten besser in die BE3 eingeordnet werden, wenn sie hauptsächlich der Schülerbeförderung dienen** (2.1.2).
5. Es solle unter 2.4.1 auf S. 119 eine **textliche Ergänzung** „nach durchgeführter Vorabbekanntmachung“ hinter „...und kein VU“ (in der dritten Zeile) vorgenommen werden.
6. Der **Hinweis auf das abgeschlossene Projekt ITRACT sei entbehrlich** und könnte entfallen (2.4.5).
7. In Norddeich Mole erfolgt die Ankunft zur Minute 16 und die Abfahrt zur Minute 39. **Es sollte korrigiert werden, dass einige IC-Verbindungen nur ab Emden angeboten werden** (S. 134, 2.6.3.1)
8. In **3.1 fehlten bei den Zielen Hinweise auf die Probleme der Zukunft** und wie diesem – sofern vom LK Aurich gewünscht – vom ÖPNV gelindert werden könnten. Beispiele: Digitalisierung, Rückzug der Versorgungsinfrastruktur, Zunahme der Hochbetagten usw.
9. **Es würden Hinweise darauf fehlen, wie die Vorgaben der Bedienungsstandards insbesondere vor dem Hintergrund der heute eigenwirtschaftlichen VU sichergestellt werden sollen** (vgl. auch 1.). Es wird auf **Vorabbekanntmachung** (vgl. auch 1.), **Linienbündelung, Verpflichtungen in der AV** verwiesen. Ansonsten bliebe die Festlegung von Zielen ein unverbindliches Wunschkonzert ohne Bindungswirkung nach Außen. Wie sollen die Mehrleistungen finanziert werden ? (z.B. unter 3.3.2)
10. **Die grundsätzliche Strategie des Landkreises zur Vergabepolitik von Verkehrsleistungen sollte ergänzt werden (z.B. unter 3.3.2). Welche Strategie wird hier verfolgt ? Weiter so und**

ABWÄGUNG 19

Erhalt der Eigenwirtschaftlichkeit? Schaffung von Linienbündeln und anschließende Vergabestrategie sei möglich. Ggf. Begründung, warum man den Weg der AV gewählt hat.

11. **Es fehle der Hinweis auf den Fördererlass zu den landesbedeutsamen Buslinien.** Hinweis fehle, dass auch die Linie 460 Aurich – Leer gefördert werden könnten. Aussagen, warum die Förderung nicht in Anspruch genommen wird, würde das Thema abrunden (z.B. unter 3.3.3).
12. **Der Taktknoten Aurich sei nur mit flankierenden und regulierenden Maßnahmen des AT ggü. den VU umsetzbar (3.3.3)**
13. **Es fehlten Hinweise auf die Weiterentwicklung des Niedersachsentarifes bei der Anschlussmobilität sowie die Bestrebung der Einführung des Niedersachsen-Tickets möglichst zum Dezember 2018. Wenn es Bestrebungen gebe den Urlauberbustarif durch eine ÖPNV-Integration auf Kurkarte abzulösen, so könnte dies hier beschrieben werden (z.B. unter 3.6).**

Vorschlag für den NVP:

- zu 1. Die Linienverkehre im LK Aurich werden eigenwirtschaftlich durchgeführt (vgl. 1.1.7 im NVP). Seit 2017 erhalten die Verkehrsunternehmen über eine Allgemeine Vorschrift einen finanziellen Ausgleich aufgrund der Anwendung des VEJ-Höchsttarifs. Daneben regelt der VEJ-VEJ/Vertrag, dass die Verkehrsunternehmen bei auslaufenden Liniengenehmigungen grundsätzlich Anträge auf Wiedererteilung stellen werden.
- zu 2. Im Hinblick auf die Liste der Konzessionen wird der Text im NVP gemäß des Vorschlags der LNVG angepasst (1.1.1).
- zu 3. Es wird eine Korrektur in 1.1.6 vorgenommen.
- zu 4. Die Hierarchisierung wird überarbeitet. Es wird auf die Abwägung 6 (siehe Anlagen) verwiesen.
- zu 5. Die textliche Ergänzung wird unter 2.4.1 im NVP vorgenommen.
- zu 6. Der Textbeitrag zum ITRACT-Projekt wird unter 2.4.5 entfernt.

ABWÄGUNG 19

- zu 7. Die vorgeschlagene Korrektur wird unter 2.6.3.1 vorgenommen.
- zu 8. In 3.1 werden in Bezugnahme auf das RROP des LK Aurich die Probleme der rückläufigen Gesamtbevölkerung, der geringen Einwohnerdichte und die Schwierigkeit der Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV bei einer dispersen Siedlungsstruktur thematisiert.
- zu 9. Die Festlegung der Bedienungsstandards und der Liniensteckbriefe wurde so vorgenommen, dass sie auch im Wesentlichen eigenwirtschaftlich erbracht werden können. Des Weiteren verweise ich auf die Abwägung zu 12.
- zu 10. Im Jahr 2017 wurden die ursprünglichen Landesmittel nach §45a auf die AT in Niedersachsen übertragen. Da im LK Aurich die Linienverkehre bislang eigenwirtschaftlich betrieben werden, musste in 2017 eine relativ schnelle Lösung für die Sicherung der aktuellen Busverkehre gefunden werden. Durch die Allgemeine Vorschrift (AV) konnte eine rechtskonforme Lösung zu der bisherigen Vertragswirtschaft der LNVG mit den VU erstellt werden. Bezüglich der künftigen Strategie des LK Aurich verweise ich auf die Abwägung zu 12.
- zu 11. Es wird ein zusätzlicher Textbeitrag zum Fördererlass landesbedeutsamer Buslinien erstellt (3.3.3.).
- zu 12. Zunächst soll ein externes Planungsbüro die ÖPNV-Überplanung im LK Aurich vornehmen. Gleichzeitig sollen im Rahmen der Planung Linienbündelungskonzepte in Varianten erstellt werden. Diese Ergebnisse sollen vorliegen, bevor der LK Aurich weitere Maßnahmen beschließt. Diese können dann im Rahmen der Fortschreibung des NVP einfließen.
- zu 13. Es wird ein zusätzlicher Textbeitrag zur Anschlussmobilität und zum Niedersachsen-Ticket erstellt (3.6).

Anlagen:

- Formular Beteiligung Exceltabelle
- Anlage 1 Powerpoint

ABWÄGUNG 19

Name/Organisation

Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH

Lfd. Nr.	Seite	Kapitel	Anregungen / Kommentar
1	12	1.1.1	Es sollte dargestellt werden, wie der AT sicherstellen will, dass auch eigenwirtschaftliche Verkehre den Wünschen des AT genügen müssen. Möglichkeiten sind z.B. Verbindung mit dem NVP oder mit Auszügen hieraus (siehe ZVBN: "Zusätzliche Angaben im Rahmen der Vorabbekanntmachung").
2	12	1.1.1	Der Nahverkehrsplan definiert nicht nur die grundsätzlichen Anforderungen, sondern auch die Zielvorstellungen (NNVG §6 Nr. 2), d.h. er sollte über die Beschreibung der gegenwärtigen Anforderungen hinausgehen und auch Ziele definieren, ansonsten wäre es kein Plan sondern eine Beschreibung des Status Quo.
3	13	1.1.1	Die Durchführung einer Vorabbekanntmachung ist grundsätzlich möglich, also auch bei derzeit eigenwirtschaftlichen Verkehren. Eine Beschränkung dieses Instruments nur bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren (die es im Kreis Aurich gegenwärtig nicht gibt) besteht nicht. Die Vorabbekanntmachung soll vielmehr dazu dienen, am Markt abzufragen, ob die vom AT gewünschte ÖPNV-Dienstleistung ohne Zuschüsse erbracht werden kann. Vorschlag: Die beigefügte Darstellung (Anlage 1) im NVP integrieren. In der Konsequenz bedeutet dieses dann allerdings auch, dass, wenn sich kein VU findet, die beschriebene Leistung in ein Vergabeverfahren gebracht werden müsste.
4	13	1.1.2	Hier heißt es "Künftig wird einmal im Jahr ein Verzeichnis der Liniengenehmigungen (Konzessionen) durch die LNVG herausgegeben und im EU-Amtsblatt veröffentlicht." Diese Veröffentlichung erfolgt bereits Die gesetzliche Verpflichtung ist in §18 PBefG geregelt "Informationspflicht der Genehmigungsbehörde".
5	17	1.1.6	Der Zweckverband Großraum Braunschweig heisst mittlerweile Regionalverband Großraum Braunschweig.
6		2.1.2	Hierarchisierung des ÖPNV-Angebotes Die unter 2.1.2 dargestellte Hierarchisierung ist nicht konsequent. Es wird in der BE 2 in Taktlinien und nicht-

ABWÄGUNG 19

Taktlinien unterschieden. Wenn die Nicht-Taktlinien hauptsächlich der Schülerbeförderung dienen, dann reicht m.E. auch die Einordnung in BE 3.

- | | | |
|----|------------------|---|
| 7 | 2.4 | Bitte einfügen "nach durchgeführter Vorabbekanntmachung" hinter ".... und kein VU" in der dritten Zeile. |
| 8 | 2.4.5 | Hinweis auf ITRAC. Das Projekt scheint abgeschlossen. Konkrete Maßnahmen im Bereich Fahrgastinformation sind aus dem Projekt heraus nicht erkennbar. Insofern ist dieses Thema zumindest an dieser Stelle entbehrlich, weil für die zukünftige Planung bei Maßnahmen der Fahrgastinformation keine praktische Relevanz besteht. |
| 9 | 134 2.6.3.1 | In Norddeich Mole erfolgt die Ankunft zur Minute 16 und die Abfahrt zur Minute 39.
Korrektur: Einige Verbindungen der IC werden allerdings nur ab <u>Emden</u> angeboten ... |
| 10 | 3.1 | Es fehlen bei den Zielen Hinweise auf die Probleme der Zukunft und -sofern im Kreis Aurich erwünscht, wie diese mit dem ÖPNV gelindert werden können. Exemplarisch genannt werden hier Digitalisierung, Rückzug der Versorgungsinfrastruktur, Zunahme der Hochbetagten usw. |
| 11 | z.B. unter 3.3.2 | Es fehlen Hinweise darauf, wie die Vorgaben der Bedienungsstandards insbesondere vor dem Hintergrund, dass derzeit der ÖPNV von den regionalen VU eigenwirtschaftlich erbracht wird, abgesichert werden sollen. Also z.B. durch Vorabbekanntmachung in Verbindung des konkreten NVP bzw. von Auszügen hieraus, Option der Schaffung von Linienbündelungen, Verpflichtungen in der AV sofern möglich. Ansonsten bleiben diese Festlegungen ein unverbindliches Wunschkonzert ohne Bindungswirkung nach Außen. Wie sollen die hieraus resultierenden Mehrleistungen finanziert bzw. anderswo kompensiert werden ? (z.B. Vorabbekanntmachung, bei Gemeinwirtschaftlichkeit, Finanzierung z.B. über 7(b) NNVG). |
| 12 | z.B. unter 3.3.2 | Die grundsätzliche Strategie des Landkreises zukünftiger Vergabepolitik von Verkehrsleistungen sollte ergänzt werden: Welche Strategie wird hier verfolgt ? Weiter so und Erhalt der eigenwirtschaftlichkeit ? Aktive Gestaltung der Leistungsentwicklung über Dienstleistungsaufträge ? Schaffung von Linienbündeln und anschließende Vergabestrategie ist möglich. Ggf. Begründung des AT, warum man den Weg der AV gewählt hat. |

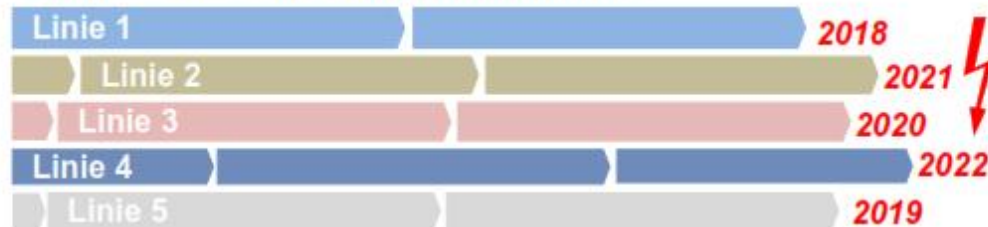
ABWÄGUNG 19

- | | | |
|----|---------------------|---|
| 13 | z.B. unter
3.3.3 | <p>Es fehlt unserer Ansicht nach die Hinweise auf den Fördererlass zu den landesbedeutsamen Buslinien, die zugehörigen Gutachternvorschläge sowie der Hinweis, weitere Linien co-fördern zu lassen, die nicht im Gutschten beschrieben worden (z.B. Linie 460 Aurich – Leer). Begründene Aussagen, warum der Erlass NICHT in Anspruch genommen wird, würden das Thema abrunden</p> |
| 14 | 3.3.3 | <p>Konzept Taktknoten Aurich</p> <p>Die Realisierung gelingt nur mit flankierenden und den bekannten regulierenden Maßnahmen des AT ggü. den VU. Das sollte entsprechend ergänzt werden, d.h. Ergänzung eines Hinweises, wie, trotz der gegenwärtigen vertraglichen Situation mit dem Verkehrsverbund, dieses Projekt umgesetzt werden soll.</p> <p>Ohne diese regulierenden Maßnahmen erscheint die Umsetzung des Konzeptes unrealistisch.</p> |
| 15 | z.B. unter
3.6 | <p>Tarif & Vertrieb</p> <p>Es fehlen Hinweise auf die Weiterentwicklung des Niedersachsentarifes bei der Anschlussmobilität sowie die Bestrebungen, in verbundfreien Räumen das Niedersachsen-Ticket möglichst zum Dezember 2018 gültig zu machen. Das war jahreslanges Pressethema und sollte daher ergänzt werden.</p> <p>Gibt es Bestrebungen den Urlauberbus durch eine ÖPNV-Integration auf Kurkarte abzulösen (Adaption Hatix)? Falls ja, könnte das hier platziert werden.</p> |

Leistungspakete durch Linienbündel konfigurieren & im NVP verankern

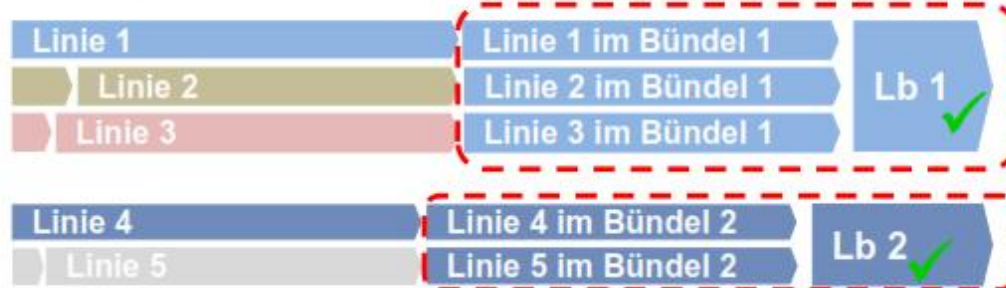
- Kein Betrieb ohne Liniengenehmigung !
- Genehmigungsinhaber besitzt Konkurrenten-Verdrängungsanspruch
- Betreiberwechsel im Regelfall erst nach Ablauf möglich

Status Quo ohne Linienbündelung



Uneinheitliches Auslaufen der Liniengenehmigungen erschwert die Bildung sinnvoller Leistungspakete (z.B. Hauptlinie + Zubringer) und erfordert eine planerische Harmonisierung der Laufzeiten

Prinzip der Linienbündelung (Lb)



- Zusammenfassung von wirtschaftlich und verkehrlich miteinander verbundenen Leistungen
- Ausgleich der Verluste defizitärer Linien durch ertragsstarke Linien

Die PBefG-Marktordnung differenziert zwischen Eigen- & Gemeinwirtschaftlichkeit

Wird im Kreis Auriach derzeit nicht praktiziert !

Der Aufgabenträger (AT) definiert Verkehrsangebot (Umfang & Qualität) in Vorabbekanntmachung (ggf. NVP oder Auszug hieraus)

Das Verkehrsangebot, das der ÖPNV-Aufgabenträger bestellen will und finanzieren kann

Eigenwirtschaftlichkeit

- Initiative zur Antragstellung liegt beim Busunternehmen
- Entscheidung über Unternehmer-Initiative durch LNVG als Genehmigungsbehörde

Ja

Betrieb durch Busunternehmen auf eigenes Erlösrisiko (gesetzlicher Vorrang !)

Mindestangebot
Ohne Zuschuss
des AT fahrbar ?

Nein

Gemeinwirtschaftlichkeit

- Initiative beim ÖPNV-Aufgabenträger
- Entscheidung über Verfahren & Zuschlag beim Aufgabenträger

Vergabe ÖDA¹ an Busunternehmen nach Ausschreibung oder Direktvergabe

¹ Öffentlicher Dienstleistungsauftrag

ABWÄGUNG 20

Abwägung zu:

Einwendungen der Einwenderin

Stellungnahmen/Anmerkungen:

Die Einwenderin hat am 18.05.2018 im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eine Stellungnahme zum NVP abgegeben.

Erläuterungen:

1. **Andere Landkreise** – wie z.B. Vechta, Ammerland und Diepholz – würden die Instrumente **Vorabbekanntmachung, europaweiter Ausschreibung und Vergabe nutzen**, um den ÖPNV nach eigenen Maßstäben weiterzuentwickeln. **Spätestens ab 2027 sollten die Verkehrsleistungen europaweit ausgeschrieben werden.** Linienbündel und Taktverkehre sollten gestaltet werden.
2. Es wird die **Einrichtung einer Nahverkehrskommission** (Beispiel LK Ammerland) angeregt, die die Verwaltung bei der Vorbereitung und Erarbeitung der Ziele im ÖPNV bis 2027 unterstützt. **Externe Fachleute** eingebunden werden. Eine **stärkere Bürgerbeteiligung** sei zwingend erforderlich. Ein **Linienbündelungskonzept** solle erstellt werden. **Zur Option der Linienbündelung solle im NVP ein entsprechender Hinweis gegeben werden.**
3. Der LK Aurich solle die **Mitgliedschaft im Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)** anstreben, um die dortigen Erfahrungen und Kompetenzen zu nutzen.
4. **Im NVP fehle der Hinweis auf die Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien** (Förderrichtlinie des Landes). Etwaige Taktlücken von Buslinien, wie z.B. der **460** könnten dadurch geschlossen werden. Hierzu könnte ab **Sommer 2018 eine Vorabbekanntmachung** starten, da die Konzession im Mai 2020 auslaufe.
5. Es würden **Hinweise auf das bisherige Fahrgastaufkommen** für die weitere Umstrukturierung und Verbesserung des ÖPNV **fehlen. Der LK Aurich müsse als Aufgabenträger auf die Bereitstellung dieser Daten durch die Verkehrsunternehmen bestehen können. Dieser Punkt solle als Berichtspflicht zukünftig mit den Unternehmen in der Allgemeinen Vorschrift vereinbart werden.**
6. Es fehle der **Hinweis auf die Förderung der Mobilitätszentralen mit EFRE-Mitteln (EU).** Es seien **Mobilitätsberater/-innen** notwendig, um potentielle Kundschaft für den ÖPNV zu gewinnen. Es wird auch auf **Finanzmittel der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI)** verwiesen, deren Möglichkeit der LK Aurich prüfen möge.
7. Der **NVP solle eine verbesserte Lesbarkeit** erhalten, damit künftig mehr Bürger/-innen motiviert seien, sich mit dem Entwurf auseinanderzusetzen.

ABWÄGUNG 20

Vorschlag für den NVP:

- zu 1. Einige Konzessionen im LK Aurich haben aktuell ihr Genehmigungsende im Juli 2028. Neben der Definition von Verkehrsleistung und Qualität in den Liniensteckbriefen im NVP soll laut NVP ein Integraler Taktfahrplan mit Knoten in der Kreisstadt Aurich entwickelt werden. Im Zuge dieser großen Überplanung sollte das durchführende Planungsbüro ebenso ein Linienbündelungskonzept in Varianten vornehmen. Hierzu gehört auch die Harmonisierung der Laufzeiten der einzelnen Linien im jeweiligen Linienbündel. Hierbei wird als Harmonisierungszeitpunkt des Bündels das Genehmigungsende der am längsten laufenden Konzession gewählt.
- zu 2. Ich verweise auf die Abwägung zu Punkt 1 bezüglich der Bildung von Linienbündel. **Im NVP wird unter Punkt 3.3.3 ein Hinweis auf die Bildung von Linienbündelungen durch das externe Planungsbüro vorgenommen.**
Die Einrichtung einer Nahverkehrskommission kann nicht Teil des NVP sein. Sie kann lediglich die künftige Planung im ÖPNV begleiten.
- zu 3. Der Beitritt zum ZVBN erfordert ein hohes Maß an Abstimmung und Vorarbeit. Daher kann hierzu keine Aussage im NVP getroffen werden. Darüber hinaus ist der LK Aurich Mitglied in der VEJ, was eine Mitgliedschaft im ZVBN ausschließt.
- zu 4. **Der Hinweis auf den Fördererlass landesbedeutsamer Buslinien wird im NVP (3.3.3) aufgenommen.**
- zu 5. **Der LK Aurich wird anregen, dass Fahrgastzahlen als Berichtspflicht in die AV aufgenommen werden. Darüber hinaus strebt der LK Aurich in 2018 eine landkreisweite Fahrgasterhebung der wichtigsten Buslinien an. Dieses Ziel wird neu unter 3.7 aufgenommen.**
- zu 6. **Die Hinweise auf die Fördermöglichkeiten werden im NVP unter 3.4 hinzugefügt**
- zu 7. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Anlagen:

- Schreiben der Einwenderin

ABWÄGUNG 20

Einwendung im zurzeit laufenden Beteiligungsverfahren zum Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) des Landkreises Aurich:

Sehr geehrter Herr Landrat,

Nach über 20 Jahren, kommt der Landkreis Aurich seiner gesetzlich vorgeschriebenen Pflicht nach, einen neuen Nahverkehrsplan zu erstellen. Das sehen wir durchaus positiv.

Zudem besteht erstmalig durch den vom Land Niedersachsen zur Verfügung gestellte erhöhte Finanzrahmen die Chance, die Angebotsstruktur im Nahverkehr nachhaltig zu verbessern.

Leider wird jedoch der vorliegende Entwurf des Nahverkehrsplanes unseren Erwartungen nicht gerecht:

Aus unserer Sicht schreibt der vorliegende Entwurf den Status Quo der letzten 20 Jahre lediglich fort, d.h. der Landkreis strebt auch zukünftig nicht an, seine gesetzliche Aufgabenträgerschaft aktiv zu steuern. Stattdessen überlässt er große Teile dieser Verantwortung weiterhin den hier in der Region tätigen Verkehrsunternehmen. Der jüngst geschlossene Vertrag zwischen den Landkreisen und dem Verkehrsverbund ist nicht dazu geeignet, den Nahverkehr zukunftsfähig zu organisieren sondern manifestiert die alten überholten Verhältnisse.

Darum lehnen wir die Schwerpunktsetzung auf die Schülerverkehre und die Eigenwirtschaftlichkeit aufgrund der geforderten geringen Standards der Leistung durch die hiesigen Busunternehmen ab. Die neuen 7a-Mittel gem. NNVG (ehemals §45a PBefG) werden weiterhin direkt an die Unternehmen weitergegeben, um die abgesenkten Tarife für Schüler und Azubis auszugleichen. Der Landkreis gibt als Aufgabenträger durch dieses Verfahren jegliche Steuerungsmöglichkeiten aus der Hand und versäumt es hiermit, ein ÖPNV- Angebot zu konzipieren, das auch und besonders die nicht schulpflichtige Kundschaft umfasst. Für uns gehört der ÖPNV zur Daseinsvorsorge und hat sich daher

ABWÄGUNG 20

an den Bedürfnissen aller Bevölkerungsgruppen zu orientieren. Das gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung und strukturellen Veränderungen wie der fortschreitenden Zentralisierung von Versorgungseinrichtungen. Die damit verbundene Notwendigkeit die sich hieraus ergebenden längeren Wegstrecken auch unabhängig vom Auto zu bewältigen, ist eine Forderung an den Nahverkehr, dem der vorliegende Entwurf in keiner Weise Rechnung trägt.

Im Namen meiner Fraktion möchte ich Ihnen folgende Einwände zu Kenntnis geben:

1. Auslaufen der Konzession und Linienbündel

Neben der im Landkreis Aurich praktizierten Eigenwirtschaftlichkeit verfolgen andere strukturell vergleichbare Landkreise wie Vechta, Ammerland und Diepholz mittlerweile andere Alternativen wie die Vorabbekanntmachung, europaweite Ausschreibung und Vergabe nach vorher selbst festgelegten, ambitionierten Kriterien. Ziel ist, den Interessen auch dem nicht schulpflichtigen Kundenkreis gerecht zu werden und langfristig das Fahrgastaufkommen durch ein nutzerorientiertes Angebot zu erhöhen. Wenn im Jahre 2027 die letzte Konzession ausgelaufen ist, sollte deshalb spätestens dann damit begonnen werden, die Verkehrsleistungen europaweit auszuschreiben, um eine Wettbewerbssituation im Sinne der Nutzer*innen herbeizuführen. Damit wird es möglich, Linienbündel und Taktverkehre zu gestalten, die auch schwächer frequentierte Linien beinhalten sowie das Angebot in den Tagesrandzeiten und an den Wochenenden ausweiten.

2. Einrichten einer Nahverkehrskommission und Bürgerbeteiligung

Die eigenen - nicht die der Unternehmen - Zielvorstellungen sollten dann in einem entsprechenden Konzept/Fahrplan und Vorabbekanntmachungen wie z.B. im Landkreis Diepholz geschehen dezidiert festgelegt werden. Dazu regen wir an - wie z.B. im Kreis Ammerland praktiziert -, eine Nahverkehrskommission einzurichten, die die Verwaltung bei der Vorbereitung und Erarbeitung dieser Ziele bis zum Jahre 2027 unterstützt.

Dazu gehören aus unserer Sicht unbedingt externe Fachleute, um neue Ansätze in einem ländlich strukturierten Landkreis einzubringen. Auch ist eine stärkere Bürgerbeteiligung als bisher zwingend notwendig, um die Aspekte der Nutzer*innen im Fokus zu haben. Um sinnvolle Leistungspakete ab 2027 für Linienbündel zu vergeben, sollte mit der Erstellung eines entsprechenden Konzeptes unverzüglich begonnen werden, da alle auslaufenden Linienkonzessionen bei entsprechender Antragstellung um mindestens acht Jahre verlängert werden und sich somit der Start von wettbewerblichen Verfahren über das Jahr 2027 hinaus weiter in die Zukunft verschieben würde.

Ein entsprechender Hinweis sollte auf die Option von Linienbündelung sollte daher schon jetzt im NVP enthalten sein, auch wenn eine konkrete Beschlussfassung im Kreistag noch aussteht. Nach unserer Kenntnis ist der ost-friesische Raum landesweit einer der Letzten ohne entsprechende Linienbündelungskonzeption, auch im Landkreis Aurich wurde diesbezüglich schon sehr viel Zeit verloren. In anderen Regionen Niedersachsens wurde in den vergangenen Jahren auch durch die aktive Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft schon viel erreicht, die Verkehrsregion Ems-Jade läuft aus unserer Sicht Gefahr, bei dieser Entwicklung vollends abgehängt zu werden.

3. Mitgliedschaft im ZBVN

2. Als erste Maßnahme wäre daher eine Mitgliedschaft im Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) denkbar, um die dort vorhandene Erfahrung und Kompetenz zu nutzen, um den hiesigen mittelständischen Busunternehmen Möglichkeiten aufzuzeigen, die geplanten Ausschreibungen mit einer effizienten Kostenkalkulation bei gleichzeitigem Erreichen der Qualitätsstandards zu gewinnen.

4. Einrichtung landesbedeutsamer Linien

Im vorliegenden Entwurf fehlt jeglicher Hinweis auf die Einrichtung landesbedeutsamer Buslinien, die durch das Land Niedersachsen durch den „Erlass über die Gewährung von Zuwendungen für die Finanzierung von landesbedeutsamen Linien im ÖPNV“ gefördert werden. Solche Linien könnten die Verbindungen Aurich – Leer, Emden - Aurich mit Weiterführung nach Leer betreffen sowie die Weiterführung Oldenburg – Westerstede bis nach Aurich. Eine Aufwertung könnte auch durch die Verdichtung der Takt-Lücken an Werktagen und einem erweiterten Angebot an Wochenenden erreicht werden. Bei unserer Veranstaltung Anfang März dieses Jahres hatte ein Vertreter der LNVG vorgeschlagen, die Linie 460 (Leer-Aurich) zu einer Landesbuslinie aufzuwerten. Hierzu könnte ab Sommer dieses Jahres die Vorabbekanntmachung starten, da die bestehende Konzession im Mai 2020 ausläuft.

5. Fahrgastaufkommen

Es fehlen Hinweise auf das bisherige Fahrgastaufkommen zuzüglich der bekannten Schülerzahlen, da sie eine wesentliche Grundlage zur Umstrukturierung und Verbesserung des ÖPNV- Angebotes darstellen. Der oftmals benutzte Hinweis auf Datenschutz bzw. unternehmerische Hoheit der eigenwirtschaftlichen Unternehmen können wir nicht nachvollziehen. Als Aufgabenträger muss der Landkreis darauf bestehen können, die Daten vollständig zu erhalten und muss dies als Berichtspflicht zukünftig vertraglich mit den Unternehmen in den Allgemeine Vorschriften vereinbaren. Auch erhalten die Unternehmen trotz der Eigenwirtschaftlichkeit über die Allgemeine Vorschrift hohe Summen öffentlicher Mittel, insofern müssen entsprechende Berichtspflichten gegenüber dem Landkreis Geldgeber obligatorisch sein.

6. Mobilitätszentralen

Leider fehlt auch ein Hinweis, dass Mobilitätszentralen mit EFRE-Mitteln (EU) gefördert werden können. Die vorhandenen Strukturen sind aus unserer Sicht bei weitem nicht ausreichend und weit entfernt von einem kundenorientierten Serviceangebot. Wir brauchen Mobilitätsberater*innen, die aktiv neue Zielgruppen z.B. in betriebswirtschaftlichen Segmenten wie Arbeitgebern und Gesundheitsdienstleistern erschließen und gleichzeitig die allgemeine potentielle Kundschaft mit dem Ziel ansprechen, die ÖPNV-Nutzung zukünftig in Erwägung zu ziehen. Die zielgruppengerechte Aufbereitung verfügbarer Informationen ist dafür unabdingbar.

Die Verknüpfung mit dem kommunalen Rufbussystemen, Carsharing- Initiativen und der barrierefreien Mitnahme von Fahrrädern, die Durchführung vom betrieblichen Mobilitätsmanagement würden die Tätigkeit von Mobilitätsberater*innen abrunden. So eine Initiative ließe sich verbinden und co-finanzieren mit Finanzmitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI), was dezidiert zu prüfen wäre.

7. Bessere Lesbarkeit

Abschließend: Um zukünftig mehr Bürger*innen zu motivieren, sich mit dem Entwurf des NVP auseinanderzusetzen, wäre eine verbesserte Lesbarkeit vonnöten, die nicht erst auf Seite 140 beginnt.