

## Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

### Stellungnahmen zur Novellierung des NVP wurden eingereicht von:

Arendt Busbetrieb GmbH, Aurich 'ran an die Bahn e.V., CDU/FDP Ratsfraktion Norderney, Edzards Reisen GmbH & Co. KG, Gemeinde Südbrookmerland, Kreisbahn Aurich GmbH, Landreis Leer, Landkreis Wittmund, LNVG, Omnibusbetrieb Andreesen GmbH & Co.KG, Omnibusverkehr Fischer, Ortsrat Simonswolde, Privatpersonen, Stadt Aurich, Stadt Norden, Stadt Norderney, Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade (VEJ), Weser-Ems Busverkehr GmbH

**Stand: 27.11.2020**

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
1	1ff.	Auf der Karte vom Landkreis Aurich sind die vorhandenen und dem Verkehr gewidmeten Schienenwege nicht vollständig eingezeichnet, es fehlt die Schienenanbindung zum größten Mittelzentrum im Landkreis, der Kreisstadt Aurich!	Es sind die Schienenwege mit regelmäßigem Personenverkehr verzeichnet.
2	2ff.	Der hier vorliegende NVP-Entwurf verstößt gegen die gesetzliche NNVG-Regelung der LNVG sowie dem bestehenden VEJ-VEJ-Vertrag. Dieser Missstand muss aus unserer Sicht behoben werden!	Pauschale Aussage, welche vom LK Aurich nicht geteilt wird.
3	2ff.	Nichtsdestotrotz begrüßen die regionalen Busunternehmen, dass der Landkreis das ÖPNV-Angebot für seine Bürger verbessern will. Addiert man die im Nahverkehrsplan (NVP) vorgesehenen zusätzlichen Fahrten zusammen, so kommt man auf rund 2.000.000 zusätzliche Fahrplankilometer und zusätzliche Kosten von mehreren Millionen Euro im Jahr. Unsere Erfahrungen sagen uns jedoch: Die organisatorischen Rahmenbedingungen, die der NVP dem Öffentlichen Nahverkehr im Landkreis geben will, stehen dem Bemühen um die Verbesserung des ÖPNV entgegenstehen. Weder die Veröffentlichung von Linienbündeln noch die detaillierte Festschreibung von zusätzlichen, neuen Angeboten im NVP halten wir für den richtigen Weg. So wird es eher nicht gelingen, die Mittel effektiv einzusetzen. Und sicherlich wird es viel zu lange dauern, bis diese Verbesserungen umgesetzt sind.	Rund 2.000.000 zusätzliche Fahrplankilometer entstehen, wenn der Taktverkehr zusätzlich zum bestehenden Angebot gefahren wird. Für Teilbereiche wurde die Nutzung von Synergien aus dem vorhandenen Angebot bereits aufgezeigt.
4	12ff.	Ein Hinweis auf die notwendige Erstellung eines Qualitätsberichtes fehlt: Alle niedersächsischen ÖPNV-Aufgabenträger müssen gemäß § 7c Abs. 2 NNVG erstmalig zum 1. Januar 2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Qualitätsbericht vorlegen. Die Angaben im Qualitätsbericht dienen dazu, die Entwicklung des ÖPNV im Gebiet der Aufgabenträger unter quantitativen und qualitativen Aspekten wiederzugeben und die Auswirkungen der Neuregelungen im NNVG zu bewerten. Die Inhalte des Berichts bilden somit eine wichtige Grundlage der in § 7c Abs. 3 NNVG vorgesehenen Evaluation der Auswirkungen der §§ 7a, 7b sowie gleichermaßen der im jeweils gültigen Nahverkehrsplan entwickelten Planungsansätze.	wurde eingearbeitet

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
5	16	<p>Die Unterstreichung „Keine weiteren Zahlungen“ ist zu löschen, oder es müssen weitere Stellen hervorgehoben werden:</p> <p>1. Ihre Interessen sind <u>angemessen</u> und <u>diskriminierungsfrei</u> zu berücksichtigen [..].“</p> <p>2. <u>Weiterhin haben eigenwirtschaftliche Verkehre Vorrang</u></p>	Unterstreichung wurde entfernt.
6	22	<p>Neben den NNVG-Finanzhilfen des Landes existieren noch weitere Finanzierungsquellen für den Nahverkehr. Empfehlung:</p> <p>Die ergänzende Nennung der jeweiligen Finanzierungsquelle im NVP und mögliche Aktivitäten zur Akquise</p> <p>Beispiele weiterer Fördermittel und Finanzierungen:</p> <p>Landesbusförderung des Landes, Förderrichtlinie zur Einrichtung und zum Betrieb von Mobilitätszentralen des Landes, Klimaschutzmittel des Bundes für Maßnahmen im Verkehrssektor für z. B. Mobilitätsstationen und kommunale Netzwerke für klimafreundliche Mobilität</p>	wurde eingearbeitet
7	25	Änderung der Formulierung in gesetzlich vorgegebene Mindesttrabattierung von 25%	wurde eingearbeitet
8	26	aktualisierte Zahlen T-4	wurde eingearbeitet
9	26	<p>Es ist klarzustellen:</p> <p>Dass ÖPNV-Verbindungen nicht überall vorhanden sind hat einen Grund: Der LKA schreibt Einzelbeförderungen aus, ohne vorher Lösungsmöglichkeiten mit angepasstem Linienverkehr mit den Verkehrsunternehmen zu erarbeiten. Anstatt diese Finanzmittel sinnvoll in den ÖPNV zu integrieren, werden diese Mittel ohne Mitnahme von Synergieeffekten für einzelne Schulbeförderungen ausgegeben.</p> <p>Eine Einzelbeförderung ist nur in wenigen Ausnahmefällen notwendig ist, wenn keine sinnvolle ÖPNVAnbindung möglich ist (Bsp. Transport behinderter Schüler zur Schule)</p>	Eine Überprüfung der Einzelverkehre und Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen erfolgt permanent.
10	37, 132	Während im SPNV/ SPFV Zuwächse zu verzeichnen sind, die Erweiterungen des Platzangebotes erforderlich machen, stagnieren die Fahrgastzahlen der Linienbusverkehre bei zunehmendem MIV. Unter Berücksichtigung des demographischen Wandels, touristischen Aspekten und des Klimaschutzes ist die Wiedereinbindung der Kreisstadt Aurich ins SPNV-Netz unerlässlich!	Die Wiedereinbindung der Kreisstadt Aurich an das SPNV-Netz wird immer wieder diskutiert und unter den neuen Rahmenbedingungen geprüft.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
11	37ff. , 171ff.	<p>Im Folgenden wird von Fahrgastpotential gesprochen. Allein das Zielkonzept der <b>Linie 442</b> (neu 440) verursacht ca. <b>288.289 km zusätzliche Fahrplankilometer</b>. Für eine solche Mehrleistung bei allein einer Linie müssen entsprechende Fahrgastpotentiale <b>vor Verabschiedung des NVP</b> vorhanden sein. Daher muss erläutert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wie hoch sind die Fahrgastpotentiale?</li> <li>- Wie wurden diese ermittelt?</li> <li>- Was ist die Grundlage für die Ermittlung von Fahrgastpotentialen?</li> <li>- Gibt es belastbare Zahlen zu Fahrgastpotentialen?</li> </ul> <p>Im Rahmen zur Beurteilung der Ertragskraft ist dies wichtig um einen Kalkulationsrahmen erstellen zu können und um den finanziellen Aufwand für die Umsetzung des ITF ermitteln zu können.</p> <p>Der NVP erfüllt sonst die gesetzlichen Anforderungen nicht, da es eine konzeptionelle Schwäche ist, wenn der NVP nicht in Abhängigkeit der Finanzkraft der Kommune dargestellt wird und keine Einschätzung des Investitionsrahmens erfolgt.</p>	<p>Das Fahrgastpotential wurde auf der Grundlage der Bevölkerungsstruktur ermittelt, da auch nach mehrmaligen Nachfragen bereits im Vorfeld der NVP-Erstellung keine Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt wurden.</p>
12	38	<p>Zur Wirtschaftsstruktur des Landkreis gehören neben dem MIV auch der ÖPNV und der SPNV, genauere statistische Angaben dazu fehlen!</p>	<p>Der gesamte NVP behandelt den ÖPNV, deshalb wurde dieser hier nicht extra erwähnt.</p>
13	49	<p>laut meiner Kenntnis wurde das EEZ im Sommer 2015 eröffnet.</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
14	50	<p>Hier ist der Hinweis auf die Ludgeri-Kirche, die Seehundstation, das Nationalparkhaus und das Waloseum gemäß der aktuellen Fassung zu ergänzen.</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
15	51	<p>Ergänzung zu Norderney: 1 Theater (Kurtheater)   2 Freilichtbühnen (Kurplatz u. Eventplatz am Nordstrand)   3 Museen (Fischerhaus-Museum, Seebade-Museum, Rettungsboot-Museum)   3 Kirchen</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
16	51	<p>Ergänzung zu Norderney: 2 KKH   1 DRK   3 KiGa   1 Altenheim   1 Feuerwehr</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
17	55	<p>lt. Unterlagen der Museumseisenbahn „Küstenbahn Ostfriesland e.V.“ erfolgte die Öffnung der Strecke 1883.</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
18	55	<p>Die Strecken der Ostfriesischen Küstenbahn, Emden bis zum Anschluss an die Oldenburgische Staatsbahn in Jever und Georgsheil – Aurich wurden am 15.06.1883 dem öffentlichen Verkehr übergeben!</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
19	56	<p>Die Regionalexpress-Linie RE1 verkehrt zwischen Norddeich Mole und Bremen im 2-Stunden-Takt und nicht im 1-Stunden-Takt.</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
20	58	<p>Dass sich der VEJ für den Ausbau des SPNV einsetzt, ist im mittelostfriesischen Raum nicht erkennbar!</p>	<p>Die VEJ wurde gegründet, um deren gemeinsame Interessen im ÖPNV und im Schienenverkehr wahrzunehmen und gegenüber Dritten zu vertreten, sowie kreisübergreifende Konzepte zur Weiterentwicklung des ÖPNV auszuarbeiten.</p>

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
21	59f.	<p>Unter Neuerungen und Verbesserungen fehlen einige Punkte, die wesentlich zur Bewertung des VEJ Vertrags beitragen. Da bisher nur die „unkritischen Punkte“ genannt werden, müssen diese noch aufgenommen werden! Es handelt sich um folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinschaftliche Entwicklung eines mehrstufigen Verkehrssystems, für das die AT ein wirtschaftliches Anreizsystem entwickeln</li> <li>- Einführung eines Echtzeitinformationssystems</li> <li>- Einführung einer Verkehrsinformationsplattform (Bsp. App-basiert)</li> <li>- Überarbeitung des Tarifsystems</li> <li>- verbindliche Vereinbarung das Unternehmen keine „Rosinenpickerei“ betreiben, solange keine Linienbündelung kommt</li> <li>- Ausbau der Mobilitätszentralen</li> <li>- Eine kurze Bewertung/kurzer Zwischenstand zum Zielerreichungsgrad des VEJ-Vertrags fehlt und muss ergänzt werden, damit ein Einblick gegeben wird, insb. zu den Punkten verkehrliche Entwicklung, Anreizsystem sowie den Folgen einer möglichen Linienbündelung (Rosinenpickerei).</li> </ul>	Genannte Punkte sind im NVP enthalten.
22	61	<p>Die Ausrichtung auf den Schülerverkehr der meisten Linien ist richtig. Es sollte aber noch aufgenommen werden, dass es durchaus Linien mit starken Jedermannbezug/-einnahmen (410,411,412, 460, K1 etc.) gibt. Die jetzige Formulierung wird der verkehrlichen Entwicklung der letzten Jahre nicht gerecht</p>	wurde eingearbeitet
23	72	Die Linie 410 ist kein vollwertiger Ersatz für den fehlenden SPNV, z.B. hinsichtlich der Mitnahme von Fahrrädern, Rollstühlen, größeren Reisegruppen mit und ohne Gepäck!	Die Buskapazitäten werden nie an die eines Zuges herankommen können. Daher ist eine einheitliche und stetige Taktung unerlässlich, um einen gewissen Ausgleich schaffen zu können.
24	73, 165	„das“ Moormerland. Hier handelt es sich um die Gemeinde Moormerland. Den Artikel „das“ zur Bezeichnung bitte streichen.	wurde eingearbeitet
25	74	Zwar erfüllt die <b>Linie 467</b> teilweise die Anforderungen an eine Linie der BE 1, dies bedeutet jedoch nicht, dass die Linie deswegen der BE 1 zugeordnet werden sollte. Das Fahrgastaufkommen ist nach wie vor auf einem geringen Niveau und auch das Potential ist laut unseren Erfahrungswerten eher gering (zusätzliche Fahrten haben zu keiner Steigerung der Fahrgastzahlen geführt. BE 2 und ein damit verbundener 2-Stunden-Takt ist ausreichend.	Umweg von Wiesmoor über Großefehn ist wenig attraktiv. Die Anbindung nach Aurich ist nicht gut. Verbesserungsvorschläge im NVP beachten.
26	74	<b>451, 455:</b> Durch die Änderungen in 2020 die Vorgaben zukünftiger Konzepte weitgehend bereits erfüllt.	Das Vorgehen des Betreibers wird vom Aufgabenträger begrüßt.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
27	74	Die Vertaktung der Krummhörn wurde unter der Prämisse vom Landkreis durchgeführt, dass die Standorte der IGS Hinte zur gleichen Zeit starten. Wenn ein noch „besserer“ Takt gewünscht wird, muss das Paradoxon hier aufgelöst werden. Alternativ müssen hier die Mehrkosten ausgewiesen werden. – Siehe Anmerkung 154	Der Hinweis, Maßgabe des Nahverkehrsplans sei es, dass eine größtmögliche Integration von Schüler- und Jedermannverkehr erfolgen solle, kann hier nicht als Argument dienen, keine Anpassungen/Veränderungen in Richtung Vertaktung vorzunehmen. Notfalls sind zusätzliche Fahrten anzubieten. Einzelne Abfahrten im Schülerverkehr um wenige Minuten nach der Taktlage wären aus Sicht des LK Aurich verhandelbar.
28	75	Es muss erwähnt werden, dass im Sinne eines funktionierenden ÖPNV-Netzes eine regelmäßige Bus- Zug -Verknüpfung in Marienhafte bisher fehlt, aber umzusetzen ist!	Der Haltepunkt Marienhafte ist im ITF-Konzept berücksichtigt.
29	77	Eine Formulierung, dass auf der <b>423</b> ein Grundangebot am Wochenende besteht, ist zu ergänzen.	wurde eingearbeitet
30	83	Es fehlen im gesamten Nahverkehrsplan Hinweise auf den Vertrieb von Fahrkarten. Wir empfehlen unter bei der Erläuterung von tariflichen Dingen immer auch die Verbindung mit dem Vertrieb, also z. B. unter Kap. 2.1.4 bei der Zustandsbeschreibung sowie unter Kap. 3.4.6 bei der zugehörigen Maßnahme als „Tarif & Vertrieb“. Unter Kap. 3.4.6 vermissen wir konkrete Vorstellungen des AT zum Fahrkartenvertrieb, insbesondere zur Nutzung digitaler Vertriebskanäle, deren Existenz gerade in der Corona-Zeit im Landkreis Aurich dazu beigetragen hätte, die Höhe der Mindererlöse zu dämpfen.	Verbundtarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden. Noch keine konkreten Aussagen möglich. LK arbeitet mit VEJ an Überarbeitung des Tarif- und Vertriebssystems.
31	83ff	Die Preise für die Mitnahme von Fahrrädern sollen gesenkt werden, um dadurch das Radfahren zu attraktivieren und den Fahrradtourismus zu fördern.	Verbundtarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden.
32	83ff	Auf der Buslinie <b>412</b> , auf der Teilstrecke Bahnhof Norden-Marktplatz Norden-Norddeich Mole ist ein Seniorenticket einzuführen. Die bisherigen Gespräche/Ergebnisse für das Seniorenticket sind mit zu berücksichtigen. Gerade ältere Menschen sind zunehmend auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen - Stichwort Teilhabechance	Gegenfinanzierung durch die Stadt Norden für das Seniorenticket erforderlich (Stadtverkehr). Finanzierungszusage liegt nicht vor.
33	83ff	Für die Strecke Norden-Norddeich ist für die Bürger der Stadt Norden ein kostengünstiger Tarif vorzusehen.	Gegenfinanzierung durch die Stadt Norden/Norddeich erforderlich (Stadtverkehr). Finanzierungszusage liegt nicht vor.
34	83ff.	Aufgrund der Insellage und der touristischen Ausrichtung (kein Schüler- und kein Berufsverkehr) ist der ÖPNV auf der Insel Norderney bisher nicht im Tarifsystem der VEJ integriert. Umsteigekarten zwischen den Linien 2/3 und 4 hat die Fa. Peter Tjaden Nahverkehrs GmbH gekündigt.	Haustarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden.
35	86	Tarifreform als mit entscheidendem Faktor zur Steigerung der ÖPNV-Nutzung erst in einigen Jahren geplant.	Verbundtarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
36	86	Ausblick auf den gewünschten Tarif im LK Aurich fehlt und ist zu ergänzen, da diverse Modelle inkl. Zuschussabschätzungen vorliegen sollten (siehe auch Maßnahmen Kap. 3.4.6, S. 228).	Haustarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden.
37	88	Der Tourismus wird im Landkreis Aurich offensiv vermarktet. Für den Teilbereich Fahrradtourismus fehlt im gesamten Landkreis ein verlässliches Angebot zur Fahrradmitnahme!	Grundsätzlich können Fahrräder befördert werden. Die Mitnahme ist abhängig von der Beschaffenheit des Fahrzeugs (Stellfläche). Rollstühle und Kinderwagen haben Vorrang. Der Fahrgast ist für die sichere Beförderung im Fahrzeug verantwortlich, d.h., Fahrräder (wie auch Kinderwagen etc.) sind entsprechend vom Fahrgast zu sichern und/oder zu beaufsichtigen. Einige Unternehmen bieten die Möglichkeit, auf Anmeldung einen Fahrradanhänger mitzunehmen. Die Kosten für eine Fahrradmitnahme beträgt zur Zeit pro Fahrrad, Preisstufe 2, 2,70 Euro.
38	91	Aufgrund der touristischen Auslegung gibt es auf Norderney einen Bestand von ca. 25.000 Fahrrädern (inkl. ca. 15.000 Leihfahrräder für Touristen). Die Linienbusse benötigen wegen der hohen Nachfrage, insb. bei schlechtem Wetter, zusätzlich Fahrrad-Anhänger, die aufgrund besonderen Längen- und Gewichtsbeschränkung nicht genehmigungsfähig sind. Auch die teilweisen engen Straßen lassen einen Anhängerbetrieb nicht zu.	Aufgrund der dargestellten Nachfragespitzen bei der Fahrradbeförderung und der kurzen Wege erscheint ein Ausbau der - an sich wünschenswerten - Fahrradbeförderung auf Norderney nicht sinnvoll.
39	100	Die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern ist auf allen Buslinien der Bedienungsebene 1 (BE1) anzubieten.	dürfen im Rahmen des vorhandenen Platzes mitgenommen werden
40	100	Die zunehmende Anzahl von E-Scootern ist bei der Fahrzeugwahl zu beachten. Hier sollten Fahrzeuge gewählt werden die über ein ausreichendes Platzangebot verfügen.	Die Mitnahme von E-Scootern ist nicht zu empfehlen. Diese sind zu groß und zu schwer für die Beförderung im Linienbus. Mehr Stellplätze für Rollstühle und Rollatoren vermindern die Zahl der Sitzplätze für alle Fahrgäste.
41	100	Im Bündel Ihlow bereits heute vollständig umgesetzt	Das Vorgehen des Betreibers wird vom Aufgabenträger begrüßt.
42	103	Es ist zu ergänzen, dass der Aufbau des Echtzeitinformationssystems bereits im Beschaffungsprozess ist und gerade noch Möglichkeiten für das kontaktlose Bezahlen diskutiert werden (siehe auch S 143, 2.7).	wurde eingearbeitet
43	111	Aushangfahrpläne im Bündel Ihlow bereits vollständig NVP-konform	Das Vorgehen des Betreibers wird vom Aufgabenträger begrüßt.
44	113	aktualisierte Zahlen T-30	wurde eingearbeitet
45	113	Die Stadt Norden belegt mit 18% (29 von 162) bzw. mit 21% (34 von 161) (lt. E-Mail vom Ldk Aurich) 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.	Abstimmung zwischen Stadt Norden und Landkreis zum Haltestellenausbau erforderlich. Vorher ist eine Linienkonzeption für das Stadtgebiet Norden erforderlich, um die dauerhafte Nutzung der ausgebauten Haltestellen abzusichern.
46	121	Der SPNV als mögliche und effektive Beschleunigungsmaßnahme des ÖPNV wird überhaupt nicht in Erwägung gezogen, nicht einmal perspektivisch – diese Möglichkeit ist als zukünftige Maßnahme in den Katalog der Maßnahmen mit aufzunehmen!	Für den SPNV ist die LNVG zuständig.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
47	122	<p>Konkretisierung der Finanzierung des zukünftigen Verkehrsangebots fehlt und muss ergänzt werden, da das später vorgestellte Zielsystem erhebliche Verkehrsmehrungen vorsieht, aber keine Daten bzw. Zahlen dafür geliefert werden – vgl. §6 NNVG.</p> <p>Die Finanzierung von zusätzlichen Leistungen durch eine AV ist möglich. Es liegen dem Landkreis Aurich Konzepte von PWC und Rödl &amp; Partner vor. Das wird hier verschwiegen.</p> <p>Der NVP muss diskriminierungsfrei sein. Die Formulierung muss entsprechend ergänzt werden: „Sollte der LK als Aufgabenträger zusätzliche ÖPNV-Leistungen für notwendig erachten kann er in der Allgemeinen Vorschrift konkrete Anreize setzen oder einen nach §39 PBefG ermittelten Referenztarif berücksichtigen. Bietet kein VU diese eigenwirtschaftlich an, so müssten diese Zusatzleistungen über ein Vergabeverfahren ausgeschrieben werden.“</p>	Ein zusätzlicher finanzieller Zuschuss und eine eigenwirtschaftliche Leistung schließen sich schon von der Begrifflichkeit her aus.
48	122	<p>Wie soll die vollständige Barrierefreiheit auf Fahrzeugebene bis 2022 umgesetzt werden? Hierfür ist eine Erneuerung von größeren Teilen des Fuhrparks innerhalb der nächsten 2 Jahre erforderlich. Die Inanspruchnahme von Förderungen ist wie beschrieben bis 2022 nicht im nötigen Umfang möglich. Mit Blick auf die Investitionen wird dies insbesondere nicht über eine De-Minimisregelung machbar sein.</p> <p>Benennung des vom Landkreis gewünschten Weges bzw. Konkretisierung erforderlich. Darstellung der LNVG-Fahrzeugförderung sollte detaillierter sein.</p>	EU-Vorgabe ist seit Jahren bekannt, Umsetzung ist Aufgabe der eigenwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen.
49	125	Die Verknüpfung zwischen Zug und Bus in Marienhafe besteht in der suggerierten Form nicht, sie ist vielmehr zukünftig herzustellen!	Eine Verknüpfung zwischen dem Bus- und Schienenverkehr ist im ITF-Konzept berücksichtigt.
50	125	Verknüpfungspunkte Bündel Ihlow bereits heute erfüllt (Westerende)	Das Vorgehen des Betreibers wird vom Aufgabenträger begrüßt.
51	129	In der Karte K – 13 fehlt die Station Jaderberg (Eröffnung 14.06.2020).	wurde eingearbeitet
52	130	Die meisten Linien in dieser Tabelle verlaufen nicht durch den Landkreis Aurich (RE18, RE19, RB59, RE15, RB57). Die Tabellenbezeichnung sollte ergänzt werden: Schienenverkehr im Landkreis Aurich <i>und der Region</i>	wurde eingearbeitet
53	134	Station Marienhafe: Die Station wurde inzwischen verlegt, barrierefrei ausgebaut und modernisiert.	wurde eingearbeitet
54	137	Das Schöne-Wochenend-Ticket gibt es seit Sommer 2019 nicht mehr. Bitte streichen.	wurde eingearbeitet
55	138	Bei der Streckenuntersuchung im Jahr 2015 blieben wesentliche Faktoren unberücksichtigt, schon seit 2016 wird zu einer Neubewertung geraten, zumal seinerzeit nach Bewertungskriterien für Ballungszentren beurteilt wurde und die Gegebenheiten unseres ländlichen geprägten Raums weitgehend unberücksichtigt blieben!	Die Wiedereinbindung der Kreisstadt Aurich an das SPNV-Netz wird immer wieder diskutiert und unter den neuen Rahmenbedingungen geprüft.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
56	138	Der Landkreis setzt sich aktiv dafür ein, dass das Verfahren der standardisierten Bewertung auf die Erfordernisse ländlicher Räume angepasst wird und kooperiert dazu mit den anderen Landkreisen, die dieses Vorhaben voranbringen!	Ziel wird unterstützt; keine Aufnahme in den NVP
57	138	Der Landkreis setzt sich aktiv für die Neubewertung eines SPelitzNV auf der Strecke Aurich-Abelitz(-Emden) unter Berücksichtigung von Stadtbahnstandards und/ oder unter Berücksichtigung des Wasserstoffantriebs der eingesetzten Fahrzeuge ein unterstützt diesbezügliche Modellvorhaben!	Ziel wird unterstützt; keine Aufnahme in den NVP
58	142	Das Schöne-Wochenend-Ticket gibt es seit Sommer 2019 nicht mehr. Bitte durch Quer-durchs-Land-Ticket ersetzen.	wurde eingearbeitet
59	142	Nach der beschriebenen Fahrtroute verläuft der Fernbus F20 <u>nicht</u> durch den Landkreis Aurich.	wurde korrigiert
60	143	Maßnahmen aus NVP 2018 kaum umgesetzt	Der Umsetzungsstand wird auf S. 143 beschrieben.
61	145	Das grundsätzliche Ziel, den SPNV in der größten Kreisstadt Niedersachsens und zweitgrößten Stadt Deutschlands ohne SPNV zu reaktivieren, fehlt als ausdrücklich gefordertes mittel- bzw. langfristiges Ziel!	Die Wiedereinbindung der Kreisstadt Aurich an das SPNV-Netz wird immer wieder diskutiert und unter den neuen Rahmenbedingungen geprüft.
62	147	Was bedeutet weitere Synergieeffekte zwischen Schülerverkehr und Vertaktung? Es muss richtig gestellt werden, dass durch die Vertaktung und die angestrebte Linienbündelung bestehende Synergien verloren gehen! Fahrdienst- und Umlaufplanungen sind im momentanen Status Quo effizient. Das bestehende System beruht auf effizienter Bereitstellung von Mobilität gerade im Einklang mit dem Schülerverkehr. Es entstehen Kosten aus der Umstellung, die bewertet und vom ÖPNV-Finanztopf bedient werden müssen! Der NVP erfüllt die gesetzlichen Anforderungen nicht. Es ist als konzeptionelle Schwäche zu deuten, wenn der NVP nicht in Abhängigkeit der Finanzkraft der Kommune dargestellt wird und keine Einschätzung des Investitionsrahmens erfolgt.	Vertaktung und Anschlüsse sind Vorgabe. Synergien sind möglich, wenn das Taktangebot nicht zusätzlich und unabhängig davon über den bestehenden Verkehr gelegt wird.
63	148	Nähere Ausführungen zum Thema Anschlusssicherung fehlen und müssen ergänzt werden, da das vorgestellte System in der Darstellung störanfällig und destruktiv wäre. Wie ist also die Anschlusssicherung über alle ÖPNV-Produkte in einem integrierten Ansatz zu gewährleisten? Was sind vertretbare Wartezeiten, wenn der Zug nicht pünktlich ist. Denkansatz: Sämtliche Haltestellen entlang der ganzen Wegekette würden unpünktlich angefahren werden – Anschlüsse platzen. Andere Fahrgäste wären unzufrieden. Verspätungen werden auf den Hauptstrecken mit hoher Taktrate durchgeschleppt. „Entlastungsfahrten“ werden weniger.	Geeignete Wege zur Anschlusssicherung sind zwischen den in der VEJ organisierten Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
64	150	Klärung, ob die Schülerbeförderung gesichert ist. Beispiel: Problem bei der Bedienung der IGS Krummhörn mit den beiden Standorten im ITF über die Line 421.	Der Schülerverkehr soll in den Takt integriert werden. Über den Takt hinausgehende erforderliche Fahrten sind zusätzlich anzubieten.
65	151	Es wird ein integraler Taktfahrplan mit seinen Vorteilen vorgestellt. Der NVP wirkt demagogisch - dem Leser muss klar formuliert werden: Der ITF soll aber gar nicht so umgesetzt werden! Die Nachteile überwiegen, wenn er völlig wahllos aufgeweicht wird.	Wesentlicher Bestandteil des ITF-Konzepts sind die Vertaktung und koordinierte Anschlüsse. Über den Takt hinausgehende erforderliche Fahrten im Schülerverkehr sind zusätzlich anzubieten. Jede bessere Lösung kann in eine erneute Aktualisierung des NVP aufgenommen werden.
66	151	Integration von Schülerverkehr und Taktverkehr vermeidet nicht zwingend Parallelfahrten. Es muss dargestellt werden, was die Prüfung ergeben hat. Sind die „Kulanzzeiten“ ausreichend, um den Schülerverkehr effizient zu bedienen? Es kann aufgrund der bisherigen Siedlungsstrukturen dazu kommen, dass im gesamten System mehr Fahrten benötigt werden/mehr Kosten produziert werden, weil Fahrten in die Schülerlinien ausgelagert werden. Das bedeutet einen finanziellen Mehrbedarf, der hier ausgewiesen werden muss.	Der Schülerverkehr soll in den Takt integriert werden. Über den Takt hinausgehende erforderliche Fahrten sind zusätzlich anzubieten.
67	152	Auf der Insel Norderney wird von zwei ÖPNV-Unternehmen eigenwirtschaftlich der Linienverkehr betrieben. Aufgrund der Insellage bedeutet eine Linienbündelung auf Norderney der wirtschaftliche Ruin eines Betriebes.	Der Linienverkehr wird in mehrere Linienbündel aufgeteilt.
68	152	Das Linienbündelungskonzept steht im Widerspruch zum VEJ-VEJ-Vertrag und provoziert die Entbindung wirtschaftlich schwacher Linien bis zur Vergabe des entsprechenden Bündels.	Dieses gilt nur begrenzt für die jeweilige Übergangszeit.
69	152	Wir begrüßen ausdrücklich die Einführung von Linienbündeln im Landkreis Aurich.	Ist im NVP berücksichtigt.
70	153	Diskriminierung: Das eigenwirtschaftliche System muss hier auch wertfrei dargestellt werden. Aussage, ob eine eigenwirtschaftliche Verkehrserbringung noch gewollt ist, der hier vorgestellte NVP-Entwurf zielt nur auf gemeinwirtschaftliche Verkehre ab. Zudem muss der Verweis auf die Schaffung von Anreizen wie im VEJ-VEJ-Vertrag vereinbart, erfolgen. In dem heißt es: 4.1 Der Verkehrsverbund entwickelt sein Angebot zu einem mehrstufig aufgebauten Verkehrssystem weiter (siehe Anlage 4). Die Zuordnung der Linien zu den Bedienungsebenen erfolgt auf Grundlage des IST-Zustands am 01.08.2017 hinsichtlich des aktuellen Verkehrsangebots (Anlage 4b). Die Verbesserung der Linien in Richtung des mehrstufigen Verkehrssystems erfolgt unter Berücksichtigung der Fahrgastnachfrage und der wirtschaftlichen Ertragskraft nach Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Dazu schaffen die Aufgabenträger wirtschaftliche Anreizsysteme zur Verbesserung dieser Verkehre, insbesondere für potentielle Linien, die in eine höhere Bedienungsebene eingestuft werden können.	Es fand eine Abwägung zwischen kleineren oder größeren Teilnetzen statt. Es werden ausgewogene Linienbündel für KMU und für größere Unternehmen geschaffen, welche eigenwirtschaftlich beantragt werden können.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
71	154	Der Leistungsumfang (Fahrplan-Kilometer je Linie und Jahr) sowie die grobe Abschätzung der Ertragskraft führt bei dem Bündel Ihlow zu nicht kalkulierbaren wirtschaftlichen Auswirkungen. Ohne eine Fahrgastbefragung, die ja vorgesehen ist, sind die geplanten umfangreichen Änderungen in diesem Bündel seriös nicht zu bewerten.	Das Fahrgastpotential wurde auf der Grundlage der Bevölkerungsstruktur ermittelt, da auch nach mehrmaligen Nachfragen bereits im Vorfeld der NVP-Erstellung (durch den vorherigen Betreiber) keine Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt wurden.
72	155	Nähere Angaben zur Ertragskraft der Linien müssen ausgeführt werden. Welche Ansätze stecken dahinter? Es fehlt der Vergleich Finanzbedarf Status quo zu neuem Konzept je Linienbündel.	Das Fahrgastpotential wurde auf der Grundlage der Bevölkerungsstruktur ermittelt, da auch nach mehrmaligen Nachfragen bereits im Vorfeld der NVP-Erstellung (durch den vorherigen Betreiber) keine Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt wurden.
73	163	Wir begrüßen ausdrücklich die Vorgabe des vom AT gewünschten Leistungsumfanges (ITF-Konzept) und schlagen ergänzend vor, Maßnahmen zur Schulzeitstafelung zu prüfen, da Maßnahmen zur Schulzeitstafelung dazu beitragen können, die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge in der Schulspitze zu verringern und somit finanzielle Spielräume zur Angebotsausweitung eröffnet werden können. Intelligente Anreizsysteme gegenüber den Schulen zur Verteilung der eingesparten Aufwendungen könnten die Motivation zur aktiven Mitarbeit erhöhen, ggf. Maßnahmenennung erwägen. Umsetzungsbeispiele siehe hier: <a href="https://www.lnvg.de/fileadmin/media/lnvg/mobilitaet/downloads/04-DVWG_MobMgmt_a_d_Land-181113_Weisshand-Schulzeitstafelung.pdf">https://www.lnvg.de/fileadmin/media/lnvg/mobilitaet/downloads/04-DVWG_MobMgmt_a_d_Land-181113_Weisshand-Schulzeitstafelung.pdf</a>	Die Schulzeiten im LK AUR sind vielfach bereits zum ITF passend gestaffelt. Eine Anpassung der Schulzeiten und verbesserte Staffelung wird im Zuge der Umsetzung des ITF-Konzepts angestrebt.
74	165	Zur Linie 451/452: Ihlowerfehn und auch Simonswolde sind von einer direkten Verbindung zu Bahnhöfen abgeschnitten. Wünschenswert wäre eine Fortsetzung der Linie von Ihlowerfehn über Simonswolde nach Emden, zumindest morgens und abends; damit wäre diese Linie ggf. auch für den Berufsverkehr und für die Fahrt zur BBS in Emden interessant.	Zu geringes Fahrgastpotenzial für eine eigene Linie. In der Früh-HVZ würde ein eigenes (zusätzliches) Fahrzeug benötigt. Fahrgastpotenziale von Aurich und Ihlowerfehn weden zusammengefasst und als Umsteigeverbindung über Westerende geführt.
75	165	Schnellbus – keine finanzielle Beteiligung durch LK Leer	Im NVP wird eine Perspektive für eine Fortentwicklung des Angebots der Linie 481 aufgezeigt. Die Fahrplanlage ändert sich mit Einführung des Halbstundentakts Leer - Bremen im Deutschlandtakt.
76	166	„Das Mindestangebot ist ein 2-Stunden-Takt und eine Bedienung am Wochenende sowie im Spätverkehr, teilweise als Rufbus“; Linie 490 (neu) = im Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund kein Rufbus zugelassen. Bitte spezifizieren	wurde eingearbeitet
77	166	Die 378 gehört zum Bündel im Landkreis Aurich. Die Takte der 490 und 378 passen nicht zueinander, so dass das beabsichtigte Ziel nicht erreicht wird.	Die Abstimmung der Takte ist im NVP vorgegeben. Das Zielkonzept wird entsprechend angepasst.
78	168	Linie 312 wird im Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund nicht weitergeführt, da Parallelverkehr mit Linie K1.	Der Schülerverkehr der Linie 312 im LK Aurich ist mit einzelnen Fahrten weiter erforderlich. Eine Beibehaltung der Fahrten an Schultagen als Linie 312 oder Übernahme in eine andere Linie wäre vorzusehen.
79	168	Linie 485 berührt Landkreis Aurich nicht, da keine Anbindung nach Dornum (siehe Linie 361).	wurde eingearbeitet

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
80	169	<p>Für unsere Linie <b>481</b>, die in der Zuständigkeit des Landkreises Leer ist, würde dieser NVP von Aurich folgende Mehrkilometer bedeuten:  <u>Startkonzept</u>                      Samstage pro Jahr: ca. 16.000 km                      Sonntage pro Jahr: ca. 13.500 km  <u>Zielkonzept</u>                      Samstage pro Jahr: ca. 16.000 km                      Sonntage pro Jahr: ca. 27.000 km                      Der Schülerverkehr auf der Linie mit den Bedienzeiten der Schulen wird zu einem erheblichen Konflikt mit dem ITF ergeben und ohne Einsatz zusätzlicher Busse nicht möglich sein.                      Unvorhersehbare Ereignisse wie z.B. Covid 19, wo Bundeskanzlerin und der Ministerpräsident von Niedersachsen von der Nutzung des ÖPNV's abraten ist nur ein Punkt von vielen. Ein zu starres System hebelt die Flexibilität aus.</p>	<p>Die Linie 481 liegt in Zuständigkeit des LK Leer.                      Im NVP Aurich werden Entwicklungsmöglichkeiten für diese Linie aufgezeigt.                      Die Bedürfnisse des Schülerverkehrs sind bei der Entwicklung eines Konzepts für die Linie 481 zu berücksichtigen.</p>
81	170	<p>Auf der <b>Linie 462</b> gibt es nicht im Geringsten das Potential für einen Stundentakt. Selbst beim jetzigen 2-Stunden-Takt liegt die durchschnittliche Anzahl an Fahrgästen bei unter 5 Fahrgästen pro Fahrt.</p>	<p>Die Linie 462 fährt nicht im Takt. Umsteigen in Ostgroßefehn ist teilweise mit Wartezeiten verbunden.</p>
82	170	<p>Linie <b>490</b> (alt 473): Im Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund kein Rufbus an Sonn- und Feiertagen zugelassen</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
83	170	<p>Die heutigen Linien <b>451</b> und <b>452</b> erfüllen hinsichtlich des Angebotes schon heute weitgehend den Vorgaben des Startkonzeptes.</p>	<p>Das Vorgehen des Betreibers wird vom Aufgabenträger begrüßt.</p>
84	172	<p>Linie <b>490</b>: Textergänzung „kein Rufbus zugelassen“</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
85	173	<p>Wie können Anschlüsse im Taktverkehr gehalten werden, wenn im Schülerverkehr eine Karenzzeit von 10 Minuten besteht (nach dem Takt). Prüfergebnis darstellen!</p>	<p>In dem Zeitraum von 7:25 Uhr bis 8:30 Uhr ist <b>auf BE1</b> eine Taktverschiebung bis zu 10 Minuten möglich, wenn die Anschlüsse entsprechend mitangepasst werden. Auf <b>BE2</b> dürfen einzelne Fahrten für den integrierten Schülerverkehr bis 15 Minuten nach hinten verschoben werden, wenn die Anschlüsse entsprechend mitangepasst werden. Somit darf in diesem Zeitfenster ein Taktsprung vorhanden sein.</p>
86	174	<p>Linie 7 NC - Bus Norderney: Die Straße wird durch den ÖPNV nur unzureichend erschlossen. Der sogen. NC-Bus fährt nur alle 2 Stunden, er erschließt jedoch nicht die Innenstadt von Norderney. Man kann allenfalls mit diesem Bus den Rosengarten anfahren und dann zu Fuß in die Stadt gehen. Ein Rückfahrt geht nur über die Linie 1 des Fährzubringers, dazu muss man jedoch zunächst den Hafen mit dem Bus „ansteuern“ oder bis zur Haltestelle am Weststrand laufen. Es fehlt auf Norderney eine regelmäßige Ringverbindung zum Erschließen der Innenstadt für ältere, oft gehbehinderte Personen. Die Erschließung der Innenstand durch einen ÖPNV-Ringverkehr wäre eine Alternative.</p>	<p>Stadtverkehr wird durch die Stadt Norderney geplant. Eine Neuordnung ist im Rahmen des Lebensraumkonzepts vorgesehen.</p>

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
87	184	Nach derzeitigem Stand sind auf der <b>Linie 460</b> am Wochenende (Sa, So, Feiertage) keine Fahrten vor 07:00 Uhr und nach 20:00 Uhr erforderlich. Fahrten zu diesen Uhrzeiten wurden bereits in der Vergangenheit umfangreich erprobt. Die durchschnittliche Fahrgastzahl war sehr gering (weniger als 3 Fahrgäste pro Fahrt).	Das ITF-Konzept soll die Nutzung flexibler machen und mehr Fahrgäste ansprechen. Dazu sind Fahrten am Sa zu Arbeitsbeginn nach Leer und Oldenburg erforderlich. Das zusätzliche Angebot ist schrittweise abgestimmt umzusetzen.
88	184	Für Samstage sind auf der <b>Linie 473</b> zusätzliche Fahrten im Sommer vorgesehen. Bislang gibt es in den Fahrplänen der VEJ keine Unterschiede zwischen Sommer und Winter. Diese Unterscheidung ist nicht eindeutig und sollte entsprechend spezifiziert werden. Warum im Sommer zusätzliche Fahrten bis 22:00 durchgeführt werden sollen ist nicht näher beschrieben. Aus unserer Sicht würde einem solchen Angebot keine Nachfrage gegenüberstehen.	Touristische Rückfahrten, z.B. gutes Restaurantangebot in Esens. Problem der Anmeldung und Anmeldefristen für Rufbus insb. für Ortsfremde.
89	184	Laut Legende erfolgt der Schülerverkehr unabhängig von den vorgesehenen Bedienzeiten. Der Fahrplan des Schülerverkehrs ist in den Ferienzeiten fortzuführen.	Die Taktverkehre in den BE 1 und BE 2 verkehren durchgehend auch in den Ferien. Die Abdeckung durch Linien der BE 1 und BE 2 wird deutlich verbessert. In der BE 3 bleibt das bisherige Grundangebot erhalten.
90	186	Die Linien <b>1, 2, 3, 4, 5, 6 und 8</b> werden eigenwirtschaftlich betrieben. Die Linie 7/ Stadtverkehr Norderney wird derzeit von der Staatsbad Norderney GmbH (Kurverwaltung) betrieben, geplant und finanziert. Uns ist kein Beschluss eines Gremiums der Stadt Norderney bekannt, nachdem die Stadt Norderney die Linie 7 planen und finanzieren will.	Die Staatsbad Norderney GmbH ist eine 100%-Tochter der Stadt Norderney, damit ist die Stadt Norderney faktisch Betreiberin der Linie 7.
91	187	Seitens der Stadt Norderney wird es begrüßt, dass gemäß Zielkonzept die Linie <b>412</b> auch sonn- und feiertags im 1-h-Takt verkehren soll.	Kenntnisnahme
92	187	Mit Einsetzen des Zielkonzeptes wird das Fahrplanangebot sprunghaft erhöht. Gegenüber aktuellem Angebot sind für das Zielkonzept im Bündel Ihlow 156.000 Fahrplan-km pro Jahr mehr zu erbringen. Dies vor dem Hintergrund einer fehlenden Potentialanalyse ab 2024 umzusetzen, ist nicht zielführend, sondern wirtschaftlich grob fahrlässig. Ich schlage eine deutliche Streckung auf mehrere Jahre in Schritten und die Durchführung einer Fahrgastbefragung und Ertragskraftanalyse vor, um einer gezielten Erweiterung Rechnung tragen zu können.	Anregung zur Streckung der Anforderungen wird aufgenommen.
93	188	Die beschriebenen Taktungen sind als verbindlich definiert und müssen auch umgesetzt werden! Durch die Festlegung müssen im NVP auch die zusätzlichen Kosten unbedingt dargestellt werden, damit der NVP auch den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Eine Formulierung, die die Vertaktung als Ziel definiert, würde es dem Landkreis ermöglichen, im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten Prioritäten zu setzen und die angestrebte Verlagerung der Finanzmittel ggf. an zukünftige Herausforderungen anzupassen.	Das Fahrgastpotential wurde auf der Grundlage der Bevölkerungsstruktur ermittelt, da auch nach mehrmaligen Nachfragen bereits im Vorfeld der NVP-Erstellung (durch den vorherigen Betreiber) keine Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt wurden. Fahrplananpassungen bestehen nicht nur aus Mehrverkehr sondern auch aus Synergien durch die Nutzung von Schulfahrten für den Taktverkehr.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
94	195	Weitere Erschließung - Umsetzung erst mit halbstündlichem Verstärker Leer – Warsingsfehn mit Ortserschließung – keine finanzielle Beteiligung durch LK Leer	Im NVP wird eine Perspektive für eine Fortentwicklung des Angebots der Linie 481 aufgezeigt. Die Fahrplanlage ändert sich mit Einführung des Halbstundentakts Leer - Bremen im Deutschlandtakt.
95	205	Aus-/Neubau ZOB Aurich: Die Erläuterung beschreibt Eigenschaften, die aufgrund der tatsächlichen Gegebenheiten nicht zu erreichen sind. Der heutige ZOB bietet nicht die Kapazität, als Knotenpunkt im ITF in diesem Umfang zu dienen. Eine Verlagerung würde die Anschlusszeiten verändern, was viele Linienplanungen über den Haufen werfen würde.	Die Probleme sind bekannt und werden in Abstimmung mit der Stadt Aurich beraten.
96	206	Das ganze Konzept der Spätsicherung kann erst Wirkung entfalten, wenn es von ausreichend vielen Linien angeboten wird. Die Spätverkehre sind bündelübergreifend zu planen und als Erweiterung in einem funktionierenden ganzen ITF wirkungsvoll.	Streckung der Anforderungen wird aufgenommen. Der Spätverkehr kann zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.
97	210	Anpassung der Linien-Nr. im Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund bei Fortschreibung	wurde eingearbeitet
98	210	Textergänzung bei Verantwortlichkeit: benachbarter Aufgabenträger oder Landkreis(e)	wurde eingearbeitet
99	210	Landesbuslinien setzen Gemeinwirtschaftlichkeit voraus. Die Förderung bezieht sich auf das zusätzliche Fahrplanangebot und finanziert dieses nur teilweise. Gemeinwirtschaftliche Linien unterliegen der Clean Vehicle Direktive und erfordern den umfangreichen Einsatz emissionsfreier KOM, deren Betrieb auch mittelfristig völlig unwirtschaftlich sein wird.	Die Clean Vehicle Directive greift auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren, wenn das jeweilige VU als Sektorenauftraggeber anzusehen ist. Bei der CVD geht es um einen Anteil der neu beschaffenen Fahrzeuge landesweit.
100	210	Landesbuslinien – bis vor kurzem waren die Zuschüsse für eine Landesbuslinie zu hoch Wie ist das jetzt umsetzbar? Wie viele Mittel werden benötigt? Insbesondere, wenn die Förderung ausläuft. Es kommt auch darauf an, wie lange die Förderung noch aufgelegt wird. Siehe auch lfd. Nr. 160. Zudem muss das Versäumnis nachgeholt werden, darzustellen, dass die raumstrukturellen Voraussetzungen für eine Landesbuslinie im Landkreis Aurich nicht erfüllt werden können.	Die Entwicklung des Förderkonzepts ist in der Tat abzuwarten. Der NVP formuliert hierzu deshalb nur einen Prüfauftrag.
101	211	Verknüpfung Westerende bereits vorhanden. Der hier beschriebene Umbau der Infrastruktur ist unbedingt erforderlich für die Nutzung als einen stark frequentierten Umsteigepunkt.	Fahrplanmäßig erfüllt. Infrastrukturseitig in Maßnahmen als Umsteigehaltestelle benannt.
102	213	Zusätzliche Haltestellen: An welchen Stellen sind diese vorgesehen? Ist hierzu eine Prioritätenbildung analog der Prioritätenbildung Haltestellenausbau (An-4) beabsichtigt?	Wird aufgenommen: Haltestellen sollten in geschlossenen Ortschaften alle 200m bis max. 400m an Straßeneinmündungen angeordnet sein. Der Weg aus den abzweigenden Straßen entlang der Busstrecke bis zur Haltestelle soll jeweils möglichst kurz sein. Zustimmung des jeweiligen Straßenbaulastträgers erforderlich.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
103	224	<p>Ergänzender Hinweise: Die Förderperiode des hier genannten Förderprogramms „Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen)“ endet am 30.06.2022. Über ein anschließendes Förderprogramm liegen derzeit noch keine Erkenntnisse vor. Neben den klassischen Aufgaben einer Mobilitätszentrale als Auskunftsstelle empfehlen wir darüber hinaus Maßnahmen zur Schaffung eines regionalen Mobilitätsmanagements zwecks Verknüpfung der Anforderungen von Verkehrserzeugern (größere Arbeitgeber, Behörden, Ärzte) mit den Möglichkeiten der ÖPNV-Angebotsseite (z. B. Fahrplangestaltung). Ein solches Mobilitätsmanagement kann dazu beitragen, dass sich ÖPNV-Angebot und Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen kennen lernen und ggf. nach Modifizierungen besser zueinander passen.</p>	wurde eingearbeitet
104	228	<p>Wir empfehlen zur Harmonisierung der landes- und bundesweiten Tarifmerkmale im VEJ-Tarif die Anpassung der Kinderaltersgrenzen gemäß der VDV-Schrift 950: Nach dieser Empfehlung fahren Kinder unter 6 Jahren mit Begleitperson unentgeltlich. Kinder von 6 bis 14 Jahren zahlen den ermäßigten Tarif. Im VEJ-Tarif dagegen zahlen Kinder im Alter von 4 bis 11 Jahren den Kinderpreis, d. h. bereits ab 12 Jahren den vollen Preis nach Preistabelle. Sofern flexible Bedienformen eingeführt werden, regen wir an, dass auch der Fahrpreis für flexible Bedienformen auf den bestehenden VEJ-Tarif aufbaut und somit die VEJ-Preissystematik, -tarifmerkmale und die Ticketgattungen zur Anwendung kommen, wobei Komfortzuschläge z. B. bei Haustürbedienungen möglich sein können.</p>	<p>Verbundtarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden. Noch keine konkreten Aussagen möglich. LK arbeitet mit VEJ an Überarbeitung des Tarif- und Vertriebssystems.</p>
105	229	<p>Die Neuordnung des Expresskreuzes Niedersachsen/Bremen ist für den Fahrplanwechsel Dez. 2024 geplant und nicht für Dez. 2022.</p>	wurde eingearbeitet
106	229	<p>Die Fahrgasterhebung ist für das Bündel Ihlow unerlässlich, bevor umfangreiche Veränderungen sinnvoll bewertet werden können.</p>	<p>Eine Fahrgasterhebung im eigenwirtschaftlichen Verkehr sollte baldmöglichst erfolgen.</p>

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
107	231	<p>Ich möchte eindringlich um eine Anpassung der Zeitplanung und des Harmonisierungszeitpunkts des Bündels Ihlow bitten. Nachdem wir die Verkehre der Firma Janssen hier übernommen haben, sind bereits seit Sommer 2020 weitreichende Änderungen im Bündel Ihlow erfolgt. Sie entsprechen vollständig dem NVP. Wir sehen eine gute Chance, diese Verkehre (eigen-)wirtschaftlich zu betreiben, wenn man die erheblichen Änderungen schrittweise und auf Grundlage einer Potentialanalyse/Fahrgastbefragung plant. Dafür ist der Horizont bis 2023 nicht realistisch. Die neue Linie 450 korrespondiert mit der Linie 410. Idealerweise passt man Ihlow dem Städtedreieck &amp; Krummhörn an (31.,07.20228]. Bis dahin könnte aus unserer Sicht in schnellen Schritten die Umsetzung des geplanten Zielkonzeptes gemeinsam erfolgen, so dass auch schon deutlich eher das Zielkonzept in weitesten Teilen umgesetzt werden kann. Dies stellt eine deutlich erfolversprechendere Umsetzungsalternative dar, da sie auf fundierten Analysen und Erhebungen beruhen würde. Eine Umsetzung des Zielkonzeptes ab 2024 in Reinform ohne belastbarer Nachfrageanalyse kann aus den oben genannten Gründen nur in einem teuren Desaster enden, da die Einbettung in ein Gesamtsystem (ITF) noch fehlt. Die Harmonisierungszeitpunkte orientieren sich offensichtlich meist nur an den Laufzeiten der bestehenden Linien. Dies wird zu mindestens im Bündel Ihlow den Voraussetzungen einer soliden Planung nicht gerecht. Die Linie 483 passt verkehrlich nicht zu den übrigen Linien in diesem Bündel.</p>	<p>Die Linie 410 verkehrt bereits weitgehend im vorgesehenen Takt, allerdings fehlen noch einige Zu- und Abbringer-Verkehre im Taktknoten Aurich. Die Synergien sind bereits schrittweise zu heben. Eine schrittweise Verdichtung des Angebots oberhalb der Vorgaben des NVP ist zulässig. Start der Linienbündel wird auf 01.08.2024 verlegt.</p>
108	234	<p>Wir widersprechen einem Linienbündel für Norderney. Bereits seit 1949 bedienen wir eigenwirtschaftlich und verlässlich Linien auf Norderney. Durch eine Bündelung aller Linien wird uns die Existenzgrundlage entzogen. Außerdem würde es keinen Wettbewerb zu Gunsten der Fahrgäste geben, da aufgrund der Insellage nur ein Monopolist übrig bliebe. Eine Alternative könnten z. B. zwei Linienbündel „Stadt (1, 2, 3, 7)“ und „Inselosten (4, 5, 6, 8)“ sein. Auch wäre eine Bedienung der Linien, wie heutzutage, weiterhin möglich.</p>	<p>Der Linienverkehr wird in mehrere Linienbündel aufgeteilt.</p>
109	234	<p>hiermit widersprechen wir der Bündelung der Linien auf Norderney, weil dies dazu führt, dass ein Unternehmen den Markt verlassen muß. Im Sinne des Wettbewerbes ist dies nicht in unserem Interesse.</p>	<p>Der Linienverkehr wird in mehrere Linienbündel aufgeteilt.</p>
110	125-130	<p>In 2020 wurde von Anfang Juli bis Ende September eine ICE-Verbindung zwischen Norddeich-Mole und München an festgelegten Tagen (Wochenende) angeboten. Ziel ist es diese Verbindung zu etablieren.</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
111	132f.	<p>Der Doppelstock-InterCity wird bereits eingesetzt, die verbesserte Fahrgastinformation gibt es schon. Sind die angegebenen IC-Linien so korrekt?</p>	<p>wurde eingearbeitet und überprüft</p>
112	134f.	<p>der Haltepunkt Marienhafte ist bereits verlegt.</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
113	147/148	<p>„Einsatz bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote (Rufbus etc.) im Bereich disperser Siedlungsstrukturen, auf niedrigeren Bedienungsebenen...“; welche BE sind gemeint? Nur BE 3? Bitte spezifizieren</p> <p>„Ausweitung der Wochenendverkehre inkl. möglicher Einsatz bedarfsorientierter flexibler Angebote“; siehe lfd. Nr. 87, Rufbus nicht auf BE 1+2, Bitte spezifizieren</p>	<p>Auf der BE1 sollen keine Rufbusse erlaubt sein. Auf der BE2 können am Wochenende und/oder in den Nebenzeiten Rufbusse gemäß Vorgaben eingesetzt werden. Eine zusätzliche Erschließung in BE 3 mit Bürgerbus oder Rufbus ist möglich.</p>
114	147ff	<p>Die Vereinbarkeit von ITF und Schülerbeförderung muss noch besser herausgestellt werden. Grundsätzlich fehlt eine Aussage im NVP, ob der Taktverkehr sich am Schülerverkehr ausrichtet, oder der Schülerverkehr am Taktverkehr (siehe auch Ausführungen zum Zielnetz). Wie wirken sich die Ausnahmen und Kulanzzeiten auf das ITF-System aus? Aussage hierzu fehlt. Hinweis: Zunehmende Vertaktung geht oftmals mit einem gewollten Verlust an Flexibilität und hohem finanziellen Aufwand einher, der nicht durch zusätzliche Fahrkartenverkäufe getragen werden kann.</p>	<p>Der Schülerverkehr soll in den Takt integriert werden. Über den Takt hinausgehende erforderliche Fahrten sind zusätzlich anzubieten.</p>
115	152ff.	<p>Im Landkreis Aurich gibt es keine Rosinenpickerei, da der VEJ-VEJ Vertrag (siehe §4 ff.) dieses verbietet so lange keine Linienbündelung beschlossen ist. Die Aussage im NVP ist falsch und irreführend und diskriminierend! Richtig ist: Eine Linienbündelung ermöglicht es den VU (ja fordert sie gerade dazu auf) Rosinenpickerei zu betreiben! Vergleiche VEJ-VEJ Vertrag §4: Die im Verkehrsverbund Ems-Jade zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen verpflichten sich, das Verkehrsangebot im bisherigen Umfang (Stand: 01.08.2017) beizubehalten und nur im Einvernehmen mit den jeweils betroffenen Aufgabenträger zu verändern, solange die Aufgabenträger keine Linienbündelung vornehmen.</p>	<p>Dieses gilt nur für die jeweilige Übergangszeit. Bei ausgewogenen Linienbündeln, welche hier vorgelegt wurden, ist keine "Rosinenpickerei" möglich.</p>
116	152ff.	<p>Das Linienbündelungskonzept ist sehr kleinteilig und für die Umsetzung des ITFs nicht notwendig. Es muss deutlich und diskriminierungsfrei dargestellt werden: Die stufenweise Umsetzung und die kleinteilige Linienbündelung verursachen zusätzliche Kosten, weil Synergien verloren werden. Die angestrebten Verbesserungen werden auf Jahre nach Konzessionslaufzeit und nicht nach Priorität verteilt! Eine klärende Formulierung muss ergänzt werden und der finanzielle Mehrbedarf für die zerstörten Synergien ist dazustellen.</p>	<p>Es fand eine Abwägung zwischen kleineren oder größeren Teilnetzen statt. Es werden ausgewogene Linienbündel für KMU und für größere Unternehmen geschaffen.</p>
117	155, 161	<p>Anlässlich gemeinsamer Gespräche bezüglich der Fortführung der Linie <b>7</b> (NC-Bus) wurde auch das Thema Linienbündelung beraten. Die Stadt Norderney und der Landkreis Aurich waren sich dabei einig, dass die Linien <b>1 bis 8</b> auch in mehrere Linienbündel aufgeteilt werden können. Dies sollte zum Ausdruck gebracht werden.</p>	<p>Der Linienverkehr wird in mehrere Linienbündel aufgeteilt.</p>

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
118	158 ff.	Sowohl für das Startkonzept als auch für das Zielkonzept sind keine Fahrplankilometer angegeben. Somit sind die Zusatzkosten nicht ersichtlich. Aus Gründen der Transparenz wäre es wünschenswert, wenn neben den IST-Kilometern auch die Kilometer für Start- und Zielkonzept in die Tabellen T-33 bis T-41 aufgenommen werden würden.	Die Kosten entstehen aus dem Fahrer- und Fahrzeugbedarf. Eine Schätzung des Mehrbedarfs ohne Abstimmung mit dem erforderlichen Schülerverkehr wäre nicht seriös. Mit Verweis auf die Eigenwirtschaftlichkeit wurden viele Daten bereits bei der Erstellung des ITF-Konzepts von den Verkehrsunternehmen nicht zur Verfügung gestellt.
119	163ff.	Die geplanten verkehrlichen Veränderungen müssen unter den Vorbehalt gestellt werden, dass die Fahrgastnachfrage und die wirtschaftlichen Ertragskraft in Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bewertet und für sinnvoll erachtet wird. Dies ist nicht erfolgt und erfolgt ausdrücklich nicht über den Weg dieser Beteiligung! Zudem sind die finanziellen Anreize (VEJ-VEJVertrag / NNVG § 6) zu nennen.	Das Fahrgastpotential wurde auf der Grundlage der Bevölkerungsstruktur ermittelt, da auch nach mehrmaligen Nachfragen bereits im Vorfeld der NVP-Erstellung (durch den vorherigen Betreiber) keine Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt wurden.
120	168, 172, 182, 197	Im Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund wird das geschriebene Angebot auf der Linie <b>474</b> ausgeführt. Linie <b>480</b> wird nicht weitergeführt. Anpassung bei Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund der Linien-Nr.	Anpassung im Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund bei Fortschreibung
121	170 / 184	Auf der Seite 170 wird für die <b>Linie 462</b> ein 1-h-Takt aufgeführt (siehe Stellungnahme Nr. 3) wohingegen auf der Seite 184 ein 2-h-Takt aufgeführt ist. Was ist richtig?	Andersherum: S. 184 Stundentakt ist verkehrt.
122	170 / 184	In der Vergangenheit gab es bereits einen 2-Stunden-Takt am Samstag auf der <b>Linie 462</b> . Aufgrund der sehr geringen Nachfrage wurde der Betrieb auf Rufbus umgestellt. Es sollte daher auch im NVP die Bedienung als Rufbus zulässig sein.	Aufgrund des undurchsichtigen Angebots in der Woche, fehlen die Fahrgäste auch am Wochenende. Einheitlicher Takt dringend erforderlich. Bereinigung des Angebotes mit Linie 467 zusammen anstreben.
123	170, 177, 184	Wie in Punkt 6 dieser Stellungnahme aufgeführt ist die <b>Linie 467</b> der BE 2 zuzuordnen. Damit einher geht die Notwendigkeit, dass die Fahrten am Wochenende als Rufbusleistungen erbracht werden dürfen. Es besteht derzeit nur eine sehr geringe Nachfrage. Ein durchgängiger 2-Stunden-Takt wäre, aus unserer Sicht, unter wirtschaftlichen wie auch ökologischen Aspekten nicht vertretbar da viele Fahrten ohne Fahrgäste verkehren würden.	Die geplante Angebotsumstellung ist noch nicht erfolgt, Erfahrungen sind damit nicht vorhanden.
124	170, 177, 184	Bei der <b>Linie 473</b> ist eine Bedienung ab 06:00 Uhr bzw. bis 20:00 Uhr aus unserer Sicht nicht notwendig. Da es sich bei der Linie 473 hauptsächlich um einen touristischen Verkehr handelt (Fähranbindung nach Langeoog) und auch die Fähre zu den oben genannten Zeiten nicht fährt, ist eine Nachfrage zu diesen Zeiten nicht vorhanden.	Landkreisverbindung Esens - Aurich. Kein Rufbus Sa und So wegen NVP WTM.
125	170, 177, 184	Eine Bedienung der <b>Linie 473</b> am Samstag und am Sonntag vor 08:00 Uhr ist ebenfalls nicht erforderlich. Zu diesen Zeiten existieren keine Fährverbindungen.	Bedienung Sa ab 6:00 erforderlich. Für So ab 8:00 angepasst.
126	170, 177, 184	Die <b>Linie 480</b> soll auf einen 2-Stundentakt aufgewertet werden und laut Tabelle T-66 von 05:00 Uhr bis um 0:00 Uhr (am Fr und Sa bis 01:00 Uhr) verkehren.	Anregung für Startkonzept übernommen, Uhrzeit einheitlich auf 21:00 zurückgenommen.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
127	170, 177, 184	Die bisher angebotenen Fahrten (im Rahmen der <b>474</b> und der <b>480</b> ) weisen eine durchschnittliche Fahrgastzahl von 3 Fahrgästen auf. Auch mit einem durchgängigen 2-Stundentakt kann diese Zahl sicherlich nicht deutlich gesteigert werden. Nach unseren Berechnungen führt allein dieser Takt zu zusätzlichen Fahrplankilometer (also nach Abzug der bereits vorhandenen Fahrten der Linie 474 und 480) in Höhe von ca. 200.000 FP-km. Aus unserer Sicht bietet diese Linie nicht im geringsten das Potential für eine solche Fahrleistung. Sofern dennoch an dieser Ausprägung festgehalten wird sollten die Anfangs- und Endzeiten stark reduziert werden und die Leistungen am Wochenende als Rufbus deklariert werden.	Im Wechsel mit der Linie 490 ist eine stündliche Anbindung an die Bahn in Richtung Sande/ Wilhelmshaven als landesbedeutsame Buslinie (Anforderung Stundentakt) vorgesehen. Das Angebot ist bisher unvertaktet, ein Fahrgastpotenzial für einen vertakteten Verkehr wird gesehen. Der 2-h-Takt erscheint angemessen.
128	170, 177, 184	Für das Startkonzept der <b>Linie 442</b> (neu 440) wäre es sinnvoll, wenn, wie im bisherigen Nahverkehrsplan, die Jedermann-Fahrten in Marienhafen am Bahnhof enden. Die Fahrtzeiten könnten entsprechend auf die Linie 411 abgestimmt werden, sodass ein verlässlicher Anschluss nach Norden/Norddeich gewährleistet wäre. Auf dieser Basis könnte im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit (nach Ende der Corona-Pandemie) an Mo-Sa ein 2- bis 3-Stundentakt umgesetzt werden. Der Landkreis hätte durch diese Anpassung keine Nachteile, da die Konzession derzeit noch bis ins Jahr 2030 Gültigkeit hat und im Anschluss das Zielkonzept zu Tragen kommt. Durch eine solche Anpassung könnte bereits vor dem Ende der Konzessionslaufzeit spürbare Verbesserungen für die Fahrgäste erreicht werden.	2-Stunden-Takt bereits mit vorherigen Betreiber vereinbart. Anschluss an die Linie 411 in Marienhafen führt zu Anschlussverlust im Knoten Aurich und Parallelverkehr bis Moordorf. Zudem entfallen die Anschlüsse in Moordorf und Marienhafen nach Emden. Ein durchgehender 2-Stunden-Takt ist mit 1 hochwertigen Fahrzeug durchführbar. Die Abdeckung vieler Schülerfahrten ist damit ebenfalls möglich.
129	170, 177, 184, 275	Wie die vorherigen Punkte dieser Stellungnahme deutlich machen, besteht derzeit nur eine geringe Nachfrage auf den <b>Linien 462 / 467</b> . Es wird daher eine Überarbeitung beider Linien vorgeschlagen. Die im Rahmen des Zielkonzepts vorgeschlagene Lösung die Linie 467 über Mittegrosbefehn nach Aurich umzuleiten ist aus unserer Sicht nicht zielführend da dies eine Doppelbedienung der Teilstrecke MGF-Aurich zur Folge hätte, mindestens ein zusätzliches Fahrzeug erfordern würde und die Ortschaft Timmel nicht mit einbezieht. Wir haben daher ein anderes Konzept erarbeitet welches wir gerne mit dem Landkreis diskutieren würden. Dieses könnte nach Ende der Corona-Pandemie zeitnah umgesetzt werden.	Das erwähnte Konzept liegt nicht vor. Mit der Erschließung von Timmel ginge die Verbindung zwischen Ostgroßefehn und Aurich verloren. Mit der Linie 481 ist Timmel erschlossen.
130	186, 201, 215, 218	Ein ganzjähriger Halbstundentakt Montag bis Sonntag von 9:00 bis 19:00 Uhr ist eine Anregung der BPV Consult GmbH. Seitens der Stadt Norderney ist derzeit jedoch nicht beabsichtigt, den aktuellen Fahrplan für die Linie 7 (täglich 6 Fahrten in der Zeit zwischen 9:00 und 17:00 Uhr) gemäß dieser Anregung anzupassen. Eine grundsätzliche Fahrplanänderung wird sich erst aus einer Umsetzung der verkehrspolitischen Zielsetzungen aus dem noch weiter auszuarbeitenden Lebensraumkonzept ergeben.	Anforderungen für den Stadtverkehr werden angepasst.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
131	204ff.	Die Maßnahmen stellen dar, dass es einen Finanzierungsbedarf gibt. Diese gilt es zu beziffern. Zudem sind die Verkehrsunternehmen hier als Kostenträger zu streichen, da die Mittel der Allgemeinen Vorschrift trotz der steigenden Kosten seit nun vier Jahren eingefroren sind. Synergieeffekte gehen gem. dem hier vorliegenden NVP-Entwurf verloren.	Eine Schätzung des Mehrbedarfs ohne Abstimmung der Zusatzverkehre mit dem erforderlichen Schülerverkehr wäre nicht seriös. Mit Verweis auf die Eigenwirtschaftlichkeit wurden viele Daten bereits bei der Erstellung des ITF-Konzepts von den Verkehrsunternehmen nicht zur Verfügung gestellt.
132	228	Unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit für den ÖPNV im Landkreis Aurich regen wir die Entwicklung von Maßnahmen zur Förderung von umweltfreundlicher Mobilität von Touristen am Urlaubsort an. Zur Überwindung der Nachfragestagnation des bisherigen jahrzehntelang fast unveränderten Tarifangebotes „Urlauberbus“, empfehlen wir, dass ausgegebene Gästekarten auch dazu berechtigen, den ÖPNV vor Ort ohne weitere Kosten zu nutzen. Das bestehende Angebot könnte durch ein solidarisch finanziertes System substituiert und die Fahrgastnachfrage somit deutlich gesteigert werden. Die Finanzierung der ÖPNV-Nutzung wird über die leichte Erhöhung des Kurbeitrages sowie durch Direktzahlungen von Gemeinden ohne Gästekarte sichergestellt. Die Umsetzung könnte dazu beitragen, sich im Standortwettbewerb zu anderen touristischen Regionen (z. B. Wesermarsch, aber auch der Harz) zu behaupten. Ein bestehender Anwendungsfall befindet sich in der Wesermarsch auf der Relation Tossens – Nordenham und wäre adaptierbar. Ein weiteres Umsetzungsbeispiel befindet sich im Harz (touristische Gemeinden der Landkreise Goslar, Göttingen und Northeim) - <a href="http://www.hatix.info/de/">http://www.hatix.info/de/</a>	Verbundtarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden. Noch keine konkreten Aussagen möglich. LK arbeitet mit VEJ an Überarbeitung des Tarif- und Vertriebsystems.  "In Richtung Mobilität auf Gästekarte an die Gemeinden herantreten. Ist Voraussetzung für den Verbleib in der Kooperation FZN ab 2025."
133	alle	Bitte auf die richtige Schreibweise achten und im Text korrigieren (z. B. Seite 137): - Niedersachsen-Ticket	wurde eingearbeitet
134	Südbrookmer-land	Linie <b>440</b> (Aurich-Walle-Moordorf-Victorbur-Upende-Münkeboe-Moorhusen-Rechtupweg-Upgant-Schott-Marienhaf-Norden) sollte in eine einstündige Taktung	Ist im NVP berücksichtigt.
135		Welche Abstimmung durch die Verkehrsunternehmen???	Die Abstimmung fand bei der Erstellung des ITF-Konzepts für den LK Aurich statt. Weitere Abstimmung und Möglichkeit zur Stellungnahme erfolgte im Rahmen der Erstellung des hier vorliegenden NVP.
136		Der Nahverkehrsplan des Landkreises Aurich weist einige für mich nicht akzeptable Lücken auf. Das Verkehrsangebot soll ausgeweitet werden, um mehr Fahrgäste zu regenerieren. Leider finde ich nichts über Fahrgastzahlen, Kosten der Mehrleistung etc. Eine Prognose der Fahrgastzahlen und eine ausführliche Analyse der Kosten ist doch zwingend erforderlich, bevor man diesen Nahverkehrsplan beschließt. (Schließlich geht es um Steuergelder)	Fahrgastzahlen wurden bereits vor längerem bei den Unternehmen angefragt. Diese, als Grundlage einer Prognose benötigten Zahlen, liegen dem LK bisher nicht vor.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
137		Wir würden uns freuen, wenn wir mit Ihnen zusammen die hier aufgeführten Punkte noch einmal ausführlich diskutieren könnten um gemeinsam den Nahverkehrsplan zu verbessern. In diesem Rahmen sind wir selbstverständlich auch bereit die hier aufgeführten Punkte mit Fahrgastzahlen zu hinterlegen.	Fahrgastzahlen wurden bereits vor Längerem angefragt.
138		Die Bedienung der touristischen Räume entlang der Küste ist zu beachten.	Die Verbindung Norden - Greetsiel der Linie 417 soll aufgrund des hohen touristischen Potenzials gestärkt werden. Norden und Bensersiel werden mit der Linie K1 über Hage, Dornum und Esens verbunden. Die weitere Erschließung erfolgt mit dem neuen Bürgerbus und in BE 3. Nach Neßmersiel bietet der Tidebus zu den Fahrzeiten ab Norden eine angemessene Anbindung.
139		Die Verbindung Campingplatz Norddeich-Westermarsch-Greetsiel soll angeboten werden.	Die Verbindung Norden - Greetsiel der Linie 417 soll aufgrund des hohen touristischen Potenzials gestärkt werden. Die Anbindung des Campingplatzes wäre im Rahmen eines Stadtverkehrskonzeptes Norden zu berücksichtigen.
140		Die Reaktivierung der Bahnstrecke Norden - Dornum - Esens im Regelbetrieb ist anzustreben.	Landesaufgabe. Maßnahme mit Priorität zwei nach Reaktivierung der Strecke Aurich - Abelitz (- Emden).
141		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 zukünftig eine fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen zu gewähren.	Bei der Siedlungsentwicklung ist auf eine angemessene ÖV-Anbindung zu achten. Ein Stadtverkehrskonzept für Norden wäre zu empfehlen (Aufgabe der Stadt).
142		Die Taktungen von ÖPNV zum Schienenbetrieb bzw. Fährbetrieb sind aufeinander abzustimmen.	Ist im NVP berücksichtigt.
143		Der ÖPNV soll stärker mit regenerativen Energien verknüpft werden.	wurde eingearbeitet (auf CVD verwiesen)
144		Der Punkt Verknüpfung Bus - Fahrrad ist zu ergänzen.	wurde eingearbeitet
145		Es soll ein Shuttle-/Expressbus zwischen Norden und Aurich insbesondere für Pendler eingerichtet werden. Mit Inbetriebnahme des Zentralklinikums in Georgsheil ist dort ein Zwischenhalt vorzusehen.	Der Fahrzeitgewinn wäre mit ca. 3 min. sehr gering. Wichtiger wäre eine geradlinige Führung der Busse in Marienhafen und im Bereich der zukünftigen Zentralklinik.
146		Es erfolgt keine Aussage zu Preisen bzw. Preisentwicklungen.	Verbundtarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden.
147		Die Bahnverbindung Norden - Bremen mit NDS-Ticket sichern und ausbauen.	Ist vorhanden. Halbstundentakt mit NDS-Ticket ist im Deutschlandtakt vorgesehen.
148		Im Schienenpersonennahverkehr sind Fahrzeuge einzusetzen, die ein barrierefreies Ein- und Aussteigen erlauben.	Für die Fahrzeugbestellung ist die LNVG zuständig.
149		Die MKO bietet zahlreiche Sonderfahrten an und betreibt das Eisenbahnmuseum.	entspricht NVP
150		richtiger Name: LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH	wurde eingearbeitet

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
151		Von unserer Seite aus gibt es zu dem NVP-Entwurf lediglich eine Anmerkung hinsichtlich der Anpassung der Linienbezeichnungen in der BE1. Wir halten diese Maßnahme für einen sehr sinnvollen Ansatz. Eine Ausweitung dieses Vorhabens auf das gesamte Gebiet des VEJ würden wir begrüßen. Wir schlagen deshalb vor, bevor der LK AUR das so einführt, dies zuvor VEJ-weit abzustimmen.	Bei der neuen Nummerierung wurden geringe Anpassungen vorgenommen. Eine VEJ-weite Anpassung kann schrittweise in Abhängigkeit der Fortschreibungen der NVP vorgenommen werden.
152		Unabdingbare Voraussetzung zur Umsetzung unseres Konzepts eines „bezahlbaren“ ÖPNV ist ein 2-Stunden-Takt auf den Linien 462 und 467, ein Rufbus Verkehr auf diesen Linien am Wochenende sowie die Einbeziehung einer „Ost-West-Verbindung“ zwischen Wiesmoor und Timmel über Ostgroßefehn. Diese Verbindung fehlt im Entwurf des Nahverkehrsplanes, sowohl im Start- als auch im Zielkonzept.	Die Linie <b>462</b> ist der BE2 zugeordnet und wird im 2-h-Takt bedient. Ein Rufbus-Verkehr ist am Sonntag erlaubt. Die Linie <b>467</b> ist der BE1 zugeordnet und wird am Mo-Fr im 1-h-Takt bedient. Diese Linie bildet den Anschluss zwischen Leer und Wiesmoor und ist auf die Linie 460 abgestimmt. Am Wochenende wird im Startkonzept noch ein 2-h-Takt bedient. Als "Ost-West-Verbindung" würde die Linie ohne Anbindung an Aurich in Timmel enden.
153		Die zukünftige Linie <b>440</b> (Aurich-Walle-Moordorf-Victorbur-Upende-Münkeboe-Moorhusen-Rechtsweg-Upgant-Schott-Marienhaf-Norden) sollte in eine einstündige Taktung mit aufgenommen werden. Der Tabelle T-42(S. 170) kann ich entnehmen, dass andere weniger besiedelte Streckenabschnitte bereits für eine stündliche Taktung vorgesehen sind.	Ist im NVP berücksichtigt.
154		Des Weiteren rege ich an, auch Fahrgäste mit Fahrrädern zu transportieren. Da viele Ziele in unserer ländlich geprägten Region nicht direkt mit einer Buslinie vernetzt sind. Hierdurch könnten Fahrgäste und auch Touristen nach der Busfahrt ihre Reise auf dem Rad fortsetzen.	Laut VEJ-Beförderungsbestimmungen können Fahrräder grundsätzlich befördert werden.
155		1. Der Landkreis legt sich mit dem NVP in der jetzigen Form selber ein teures, weil starres System auf. Er begibt sich für zehn Jahre ohne Not in ein Korsett – und das, obwohl, wie alle wir doch alle wissen, der ÖPNV ein dynamisches System ist. Er funktioniert vor allem dann bürgernah, wenn der Aufgabenträger und die Busunternehmen sich regelmäßig absprechen und bei ihren gemeinsamen Problemlösungen und Neuentwicklungen hohe Freiheitsgrade besitzen.	Minuten-Abweichungen im Schülerverkehr bleiben auch in der Fortschreibung des NVP möglich. Es geht um die Anschlusssicherung der Linien untereinander und zum seit Jahren nahezu unverändert verkehrenden Bahnverkehr.
156		2. Sind die Verkehre im NVP festgeschrieben, dann sind Landkreis und Busunternehmen über Jahre daran gebunden. Das ist angesichts der ständigen Veränderungen im Schulverkehr – Hitzefrei, Ferienende, neue Schuleinzugsbereiche, andere Schulanfangszeiten, um nur einiges zu nennen – und sich immer wieder veränderndem Fahrgastverhalten – Stichwort mehr Homeoffice durch und nach der Corona-Epidemie - risikoreich.	Minuten-Abweichungen im Schülerverkehr bleiben auch in der Fortschreibung des NVP möglich. Die Probleme mit Sondersituationen bestehen bereits heute und werden nicht vom NVP verursacht.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
157		<p>3. Hoch ist dieses Risiko auch, wenn es um die zusätzlichen, neuen Verkehre geht. Diese Angebote im NVP sind nicht mit Fahrgast- und Potentialanalysen unterlegt sind. Es ist nach menschlichem Ermessen zu erwarten, dass zumindest einige der neuen Angebote von den Bürgern und Bürgerinnen auch nach längerer Eingewöhnungszeit nicht oder nur spärlich angenommen werden. Da sie jedoch im NVP festgeschrieben sind, wird es schwierig, sie zu stoppen und die finanziellen Mittel auf andere Leistungen zu verteilen.</p>	<p>Das Fahrgastpotential wurde auf der Grundlage der Bevölkerungsstruktur ermittelt, da auch nach mehrmaligen Nachfragen bereits im Vorfeld der NVP-Erstellung keine Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt wurden.</p> <p>Die Umsetzung des Linienbündelungskonzepts der bis dahin auslaufenden Linienkonzessionen (Netze "Ihlow", "Aurich und Krummyhörn" und "Stadtverkehr Aurich") wird einheitlich auf den Termin 01.08.2024 festgeschrieben, um die aktuelle Lage zu berücksichtigen und einen verlängerten Planungsvorlauf zu geben.</p>
158		<p>4. Im Landkreis unterschiedliche Linienbündel zu schaffen und zu veröffentlichen verhindert, den Landkreis als eine ÖPNV-region zu betrachten. Schaut man auf den Landkreis als ÖPNV-Einheit, dann können Fahrzeuge linien-, bündel- und unternehmensübergreifend eingesetzt werden. Leerfahrten werden vermieden und Standzeiten verringert. Die Busunternehmen werden deshalb eine Verkehrsgemeinschaft Landkreis Aurich (VLA) gründen, in die sie ihre Konzessionen einbringen. Der Landkreis bekäme damit einen Ansprechpartner, mit dem zusammen er die Verkehre organisieren könnte.</p>	<p>Die Linienbündelung kombiniert in einem Teilnetz mehr und weniger ertragreiche Linienverkehre. Durch die Linienbündelung werden weder Abstimmungen noch Absprachen zwischen den agierenden VU unterbunden.</p>
159		<p>5. Mit dem Beschluss, Linienbündel zu schaffen, greift gleichzeitig ein Passus im VEJ-Vertrag, der es den Busunternehmen erlaubt, die Konzessionen für nicht auskömmliche Linien zurück zu geben. Rosinenpickerei wird möglich.</p>	<p>Dieses gilt nur begrenzt für die jeweilige Übergangszeit.</p>
160		<p>6. Es ist dem Image des Busverkehrs im Landkreis Aurich nicht zuträglich, wenn neue, zusätzliche Fahrten und Taktverkehre angekündigt, es aber zwischen zwei und zehn Jahren dauert, bis sie eingeführt werden. So nämlich wird es aller Voraussicht nach geschehen, weil die bestehenden Konzessionen nicht sofort, sondern nach und nach auslaufen - und erst dann die Absichten aus dem NVP in die Tat umgesetzt werden können. Die Busunternehmen stehen in den Startlöchern, um Richtung Wittmund einen Stundentakt einzurichten und auf der Linie Aurich Emden/Norden die Zahl der Fahrten in den Randstunden und an Wochenenden zu erhöhen. Das können wir schnell umsetzen. Es wäre den Bürgerinnen und Bürgern schwer zu erklären, wenn der Landkreis eine ÖPNV-Initiative startete, aber erst einmal (fast) nichts geschähe.</p>	<p>Einer sofortigen Einführung der genannten Taktverkehre durch die eigenwirtschaftlichen Unternehmen steht nichts im Wege.</p>

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
161		<p>7. Landkreis und Busunternehmen sollten ihr Hauptaugenmerk auf die Wünsche der Fahrgäste richten. Unter den Rahmenbedingungen, die der neue Nahverkehrsplan festlegen will, werden die Busunternehmen jedoch von diesem „Pfad der Tugend“ abgedrängt. Hat ein Unternehmer ein Linienbündel gewonnen, steht der Fahrgast für ihn notgedrungen nicht mehr im Mittelpunkt. Sein Focus liegt stattdessen jetzt darauf, die gewonnen Leistungen so zu fahren, dass er keine Strafe zahlen muss; (diese Strafen sind üblicherweise in einem Malussystem im Vertrag festgeschrieben). Gelingt ihm dies, verdient er Geld. Ob Fahrgäste im Bus sind, kann ihm aus ökonomischem Interesse egal sein, auch wenn ihm als Busunternehmer dabei das Herz blutet. Busunternehmen, die auch in anderen Landkreisen mit gemeinwirtschaftlich organisierten Verkehren fahren, können dafür Beispiel auf Beispiel häufen.</p>	<p>Trifft für eigenwirtschaftliche Verkehre nicht zu.</p>
162		<p>Um die begrüßenswerten, ehrgeizigen Ziele im ÖPNV unter möglichst effektivem Einsatz finanzieller Mittel zu erreichen, regen wir an:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Kreistag könnte seine ÖPNV-Ziele in einer politischen Willenskundgebung öffentlich machen und diese Ziele auch als Absichtserklärung in den NVP aufnehmen - um sie dann gemeinsam mit uns umzusetzen. Der Kreistag sollte diese Ziele jedoch im NVP nicht in Beton gießen.</li> <li>- Der Landkreis könne eine Formulierung in den NVP aufnehmen, die es möglich macht, die Verkehre im Landkreis unter einheitlichen Gesichtspunkten zu betrachten. Solch eine Formulierung steht zum Beispiel im Nahverkehrsplan des Landkreises Friesland: „Die Umsetzung des Nahverkehrsplanes erfolgt schrittweise gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen im eigenwirtschaftlichen Betrieb. Sollte dies scheitern, wird die Laufzeitenharmonisierung der Teilnetze nachträglich beschlossen. Die genauen Umsetzungsschritte werden Anfang 2020 gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen erarbeitet, um einen sofortigen Einstieg in die Verbesserungen erreichen zu können.“</li> </ul> <p>Wir bieten Kreistag und Kreisverwaltung an: Lassen sie uns gemeinsam handeln – und bleiben wir dabei flexibel. Wir sind dazu mit der Gründung der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Aurich in Vorleistung getreten.</p>	<p>Diese Möglichkeit besteht bereits mit dem NVP 2018 und weiterhin. Bisher wurde diese von den Verkehrsunternehmen nicht genutzt.</p>
163		<p>Neben dem Verkehrskonzept ist insbesondere die Echtzeitinformation der Fahrgäste wichtig für einen attraktiven ÖPNV. Hierfür muss an den Haltestellen der Kategorie 3 sowie dem ZOB eine dynamische Fahrgastinformation zeitnah erfolgen. Außerdem sollte diese auch für jeden anderen Haltepunkt via App und QR-Code abrufbar sein.</p>	<p>Die Planung ist bereits beauftragt.</p>

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
164		Um den ÖPNV attraktiv zu machen ist es aus Sicht der Stadt Aurich erforderlich Verknüpfungen der unterschiedlichen Verkehrsträger zu ermöglichen. Hierzu sind neben den erwähnten Fahrradabstellanlagen auch Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern zu ermöglichen und zu kommunizieren.	Grundsätzlich können Fahrräder befördert werden. Die Mitnahme ist abhängig von der Beschaffenheit des Fahrzeugs (Stellfläche). Rollstühle und Kinderwagen haben Vorrang. Der Fahrgast ist für die sichere Beförderung im Fahrzeug verantwortlich, d.h., Fahrräder (wie auch Kinderwagen etc.) sind entsprechend vom Fahrgast zu sichern und/oder zu beaufsichtigen. Einige Unternehmen bieten die Möglichkeit, auf Anmeldung einen Fahrradanhänger mitzunehmen. Die Kosten für eine Fahrradmitnahme beträgt zur Zeit pro Fahrrad, Preisstufe 2, 2,70 Euro.
165		Für einen attraktiven ÖPNV im Bereich der Stadt Aurich ist eine Verdichtung des Taktverkehrs auf einen 15-30 Minutentakt wichtig. Nur so kann der ÖPNV eine echte Alternative zum MIV sein.	Neben den Regionalbuslinien, die die Stadt Aurich anfahren, kann die Stadt Aurich den Stadtbusverkehr entsprechend organisieren, dass dichtere Taktabfolgen entstehen.