

Rückmeldung zum Nahverkehrsplan

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
Weser-Ems Bus	1	1.4.2	18	Schärfung Profil GVEJ: Es kann nicht Ziel der GVEJ sein eine Einnahmeaufteilungsverfahren einzuführen - Verbundverantwortungsbereich - bei anderer Bedeutung müsste dies auch richtig beschrieben werden. Ein EAV lehnen die VU ab	6	Teilberücksichtigung	Entscheidung wurde außerhalb des NVP Aurich getroffen; Klarstellung dass sich EAV nur auf gemeinwirtschaftliche Verkehre bezieht
	2	1.4.2	18	Wording: Es gibt bereits einen gemeinsamen Tarif. Weiter oben steht auch, dass dieser weiter entwickelt werden	7	Berücksichtigung	Formulierung wird angepasst; Weiterentwicklung des Tarifs wird weiterhin angestrebt
	3	1.4.2	19	Sinngemäß bedeutet dies, dass Weiterentwicklung des Tarifs und die Übernahme des Marketing/Servicezentren schon beschlossen ist und eine Finanzierungsgrundlage der GVEJ besteht. Ist das so? Betrieb Mobilitätszentrale ist Verbundaufgabe.	1	Kenntnisnahme	Entscheidung wurde außerhalb des NVP Aurich getroffen
	4	2.2.2	24	Einheitlichkeit bei den Aushangfahrplänen für den gesamten Verkehrsraum nicht gegeben, da es für die VEJ verschiedene Ansätze gibt (bspw. Ihlow/Ausschreibungsverkehre) Vieles ungeklärt, da Aushang weiterer Infos nicht Aufgabe der VU ist: Wer hängt diese umgebungsfahrpläne aus? Ist das Ausgabe der Verkehrsregion? Wie wird das finanziert? Wer stellt die Zusatzmaterialien? Wie soll das umgesetzt werden?	3f	Kenntnisnahme	Klärung außerhalb des NVP Aurich
	5	2.2.2	24	Eine Beleuchtung der Wartehallen sollte nicht nur Vorrang eingäumt werden, sondern verbindlich festgelegt werden, da es hier sonst zu keiner Verbesserung kommt. Weiterhin sollte Mülleimer ebenfalls grundlegender Bestandteil eine Haltestelle sein, der festgeschrieben ist.	4	Kenntnisnahme	Der Landkreis Aurich ist für den Ausbau und Wartung der Haltestellen zuständig, die Anbindung an das Stromnetz ist allerdings abhängig von der kommunalen Straßenbeleuchtung. Deshalb werden im Nahverkehrsplan keine Vorgaben gemacht, 'Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen' gibt Empfehlungen zu einigen Ausstattungsmerkmalen
	6	2.2.3	25	interaktiver Liniennetzplan: Es ist nicht beschrieben, wie die Lieferung erfolgt. Aktualisierung über die turnbusmäßigen Fahrplanänderungen angedacht und möglich. Inhatlich auch überdenkenewert, dass Thema Datenlieferung zu thematisieren.	3	Kenntnisnahme	Befassung außerhalb des NVP Aurich

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	7	2.2.4	27	Alternative Antriebe: 1. Korrektur Anzahl der H2-KOM für Leer notwendig 2. der Verweis auf CVD ist irreführend, da keine weiterreichende Erläuterung stattfindet. Die Anwendung der CVD findet im VEJ nicht statt, da zum einen die Grenzwerte pauschal über das Land Nds gezogen werden und die CVD als erfüllt angesehen wird. Weiterhin müsste eine Finanzierungsgrundlage geschaffen werden, um diese seitens der VU auch vollständig umsetzen zu können. ==> Formulierung des 1 Satzes müsste in "Der Einsatz von alternativen Antrieben im Busverkehr regelt sich nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz. geändert werden, so dass die Verpflichtung nicht bestand hat bzw. ein Anspruch	1f	Kenntnisnahme	1. Es wird der Flottenbestand zum Datum der Berichtserstellung zugrundegelegt. 2. Formulierung ist allgemein gehalten und steht nicht im Widerspruch zu den Regelungen im Land Niedersachsen.
	8	2.2.4	27	Plusbus: 1. Das Konzept sollte komplett dargestellt werden. Taktbus nicht genannt, mit dem noch weitere Linien einem Branding unterzogen werden können, ohne das die Verkehrsleistung und damit inhergehende Kosten stark steigen. Das Branding ist nur eine Seite. Weiterführende Webvermaßnahmen wie in Friesland fehlen noch und sollten die Attraktivität des bestehenden	6f	Kenntnisnahme	Keine Notwendigkeit, das bislang keine Bestrebungen das Produkt "Taktbus" einzuführen
	9	3.1	31	Ausbau emissionsarmer Flotten mit Blick auf die Lage getrübt (Finanzen, Förderprorgamme, politischer Ziele). Im Folgenden sollte über die Finanzierung eingegangen werden. Ebenfalls vgl auch Punkt 7 Anwendung CVD.	7	Kenntnisnahme	Finanzielle Rahmenbedingungen sind hohen zeitlichen Schwankungen unterworfen, so dass die Darstellung einer Momentaufnahme nicht sachgerecht wäre.
	10	3.2	32	Die Aufgaben der Verkehrsregion sind teilweise schon in der Umsetzung. Es gibt in allen VEK)-LKs bereits Konzepte und Projekte gibt, die nicht mehr neu aufgesetzt werden müssen und in der "Schublade" liegen. Diese wurden bereits mit den VUs erarbeitet (Bspw. Einsatz von alternativen Antriebe, Konzepte für die automatisiertes Fahren inkl Integration von Vertrieb, digitalisierter Vertrieb der Jugendtickets, etc...). Diese Zusammenarbeit sollte auch auf dieser Eben fortgeführt und genutzt werden.	2ff	Kenntnisnahme	---

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	11	3.2.2	32	Wording ändern: Tarif ist bereits vollumfänglich beauskunftbar über den Fahrplaner und als Ziel obsolet. Gegenseitige Fahrkartenanerkennung auch bereits praxis. Fahrtrelationen auch bereits gleich.	10f	Kenntnisnahme	Es handelt sich um eine Aufführung grundlegender Ziele in der Verkehrsregion unabhängig vom gegenwärtigen Stand der Umsetzung.
	12	3.2.2	32	Stadtverkehre müssten Ausgleich für Anpassungen tragen, die durch Änderungen des Regionaltarifs zutragen kommen. Wenn noch Abweichungen beabsichtigt sind, sind diese zu prüfen.	11	Kenntnisnahme	---
	13	3.2.2	33	Bedienebenen: Konzept muss gleich im Sinne der Einheitlichkeit im Verkehrsraum VEJ bei allen AT bzw. im VEJ sein. Verbindlichkeit und Gleichheit fehlt in der Formulierung, da über den Verkehrsraum veschiede Anforderungen vorhanden sind (Anforderungen Bestandsverkehre vs Ausschreibungsverkehre).	1	Kenntnisnahme	Bewusste Formulierung, um individuellen Gegebenheiten der einzelnen AT gerecht zu werden
	14	3.2.3	33	Plusbus: komplette Übernahme des Plusbuskonzepts zzgl weiterer Werbmaßnahmen nötig (siehe auch oben Nr 8).	2	Ergänzung	Möglichkeit zur Einrichtung von Taktbussen sowie deren Mindeststandards wurde ergänzt
	15	3.2.3	33	Regelung zu Feiertagen. Zu späterer Uhrzeit fahren kaum noch Menschen. 18 Uhr reicht auch. 2.Satz vom Sinn unpassend. Dehalb Satz streichen: Wenn diese Tage auf einen Sonntag fallen, gilt der Sonntagsfahrplan..	3f	Kenntnisnahme	Bewusste Regelung in Abstimmung aller AT. Klarstellung zum Sonntagsfahrplan bewusst gewählt.
	16	3.2.4	34	FGI : Wie soll eine einheitliche Darstellung umgesetzt werden, da verschiedene Systeme nebeneinander laufen? Wie sind da die Anforderungen? Werbeineblendungen sind in Ausschreibungsverkehrern nicht selbstständig erlaubt - sollte man diese auch vereinheitlichen? Einheitliche Fahrzeuggestaltung laut Status Quo soll beibehalten werden , also auch rot und weiß (VEJ-Farben).	1f	Kenntnisnahme	Befassung außerhalb des NVP Aurich
	17	3.2.5		Beispielfotos entsprechen nicht den beschriebenen Anforderungen		Kenntnisnahme	Beispielfotos werden als hinreichend erachtet.
	18	3.2.5	35	Fahrzeuganforderungen sollen VEJ-weit gleich sein und in Ausschreibungsverkehrern nicht abweichen, ansonsten müsste hier auch die Sonderlösung genannt sein		Kenntnisnahme	Kein Anpassungsbedarf

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	19	3.2.5	35	Aushangfahrpläne: einheitliche Linienübergreifenden im gesamten VEJ nicht möglich, da in den Ausschreibungsverkehren andere Bedingungen gelten (Bsp. Plusbus Ihlow Aushänge), bei den Zusatzinformationen - nicht geklärt: wer übernimmt den Aushang? Weiteres Layout notwendig, wenn Aushängen mehrer Seiten lang sind - Stadtbuslayout - um		Kenntnisnahme	Befassung außerhalb des NVP Aurich
	20	3.2.6	36	Fahrgastinformation: Detaillierung und Klärung als Anlage erforderlich, da der Inhalt nicht genau definiert ist (für		Kenntnisnahme	Formulierungen inhaltlich hinreichend
	21	3.2.6	36	Mobilitätszentralen: Skizzierung vage da nicht absehbar ist, ob eine ausreichende Finanzierung des neuen Konzepts dauerhaft gesichert ist. Ist ein dauerhafter Betrieb überhaupt garantierbar, wenn keine Förderung mehr möglich ist? Ist die Lösung zu groß mit Blick auf die heutigen Rahmenbedingungen. Vor allem: Betrieb der Auskunftsstellen ist Aufgabe des Verbunds/der VU-Änderung des Texts, dass der Verbund für die Mobilitätszentralen verantwortlich ist. Siehe auch Anmerkung oben	2	Kenntnisnahme	Befassung außerhalb des NVP Aurich, auf Notwendigkeit der Abstimmung mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bei Ausgestaltung wird hingewiesen
	22	3.2.7	36	Was ist beim Beschwerdemanagement mit "EDV gestützt" gemeint. Weiterhin sollte der Ablauf klar skizziert sein, wenn es Überschneidungen bei Zuständigkeiten zukünftig geben soll. Verantwortlichkeiten mit Blick auf		Kenntnisnahme	Formulierungen inhaltlich hinreichend, konkrete Ausgestaltung wird im Zusammenhang mit Ausgestaltung der Mobilitätszentralen geklärt
	23	3.2.7	36	Einschub: Eine Rückmeldung innerhalb von max. 14 Tagen an den Fahrgast wird gewährleistet.		Anpassung	---
	24	3.2.8	37	Anschlusssicherung: 1. Definierte Umstiegspunkte sind bereits vorhanden und werden ausgegeben 2. Regelung für Wartezeiten birgt bei der Umsetzung Herausforderungen, die vorher gelöst werden müssen und hier auch definiert werden müssten, da die Auswirkungen auf die VU groß: 1. bestehende vertragliche Regelungen stehen nicht in Einklang mit der Formulierung und müssen eingehalten werden (Pönale, Berichtswesen) 2. Änderungen haben möglicherweise auch finanzielle Auswirkungen, die den VU kompensiert werden müssen.		Kenntnisnahme	Es handelt sich um eine Aufführung grundlegender Ziele in der Verkehrsregion; Details sind im Rahmen der Verkehrsverträge zu regeln.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	25	3.2.8	37	Anschlussicherung 2: Was ist mit Optimierung der Betriebsabläufe gemeint? Betriebsabläufe im Sinn von Fahrtenplanung und Umläufen ist im Verantwortungsbereich der VU. Absatz muss gestrichen		Kenntnisnahme	Es handelt sich um eine Aufführung grundlegender Ziele in der Verkehrsregion; Details sind im Rahmen der Verkehrsverträge zu regeln.
	26	3.2.9	37	Verbundbericht wird erstellt, ist aber kein Bestandteil des NVP an sich und wäre zu entfernen.		Kenntnisnahme	Nennung in NVP unschädlich
	27	3.2.10	38	Datenlieferung ist nicht geklärt und muss abgestimmt werden. Ebenfalls Finanzierung unklar und zu nennen.		Kenntnisnahme	Es handelt sich um eine Aufführung grundlegender Ziele in der Verkehrsregion; Details sind im Rahmen der Verkehrsverträge zu regeln.
	28	4.3	43	Aufzunehmen im Abschnitt Bildungseinrichtungen: Der LK verpflichtet sich, den Zugang für Anspruchsberechtigte zu den JugendTickets einfach zu halten, da Schülerkarten weiterhin Säule der ÖPNV-Finanzierung sind. Besonderer Fokus gilt dabei den Grundschulen.		Kenntnisnahme	Aufnahme im Kapitel Bestandsaufnahme nicht sachgerecht
	29	5.4	58	Digitale Fahrgastinformationssysteme: inhaltliche Korrektur, da die Systeme noch nicht an allen Standorten aufgebaut sind bzw. laufen		Kenntnisnahme	Abstimmung der Daten u.a. vorab mit den Kommunen erfolgt. Datenlage wird fortlaufend geprüft und angepasst
	30	7	76	Für die Bewertung des finanziellen Aufwands sollte noch erläutert sein, ob sich die Maßnahme gleichermaßen auf eigentwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehre beziehen. Beispiel barrierefreie Fahrzuege: Im gemeinwirtschaftlichen Verkehr gibt es mehr Förderung und bereits Vorgaben. Vermutlich wird es in den eigentwirtschaftlichen Verkehren mehr Fahrzeuge geben, die nicht barrierefrei sind		Kenntnisnahme	Aussage hinreichend
	31	7	76	Weiterentwicklung Mobilitätszentralen: Ist Aufgabe des VEJ und nicht der VU. Insofern sind hier auch die VU		Anpassung	---
	32	7	76	Auch bei dem Punkt barrierefreie Fahrgastinformation sind die VU aufzunehmen		Anpassung	---
Gemeinde Ihlow, Dipl.Ing. Arch. Annette Lang	33	4.4.	45	Hier werden korrekt die Industrie- und Gewerbegebiete genannt, die verstärkt an den ÖPNV anzuschließen sind zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Im Kapitel 7. Maßnahmenkonzeption werden jedoch keinerlei Maßnahmen dazu benannt. Allein im Gewerbegebiet		Ergänzung	Aufnahme in Maßnahmenkonzeption

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	34	7	76	Der Punkt 1. nennt die Kommunen als Baulastträger. Der Baulastträger ist der Landkreis Aurich		Teilberücksichtigung	Baulastträger der Gemeindestraßen sind die Städte und Gemeinden. Der Landkreis Aurich ist Baulastträger für die Kreisstraßen.
	35	7	76	Der Punkt 9. nennt hier die bedarfsorientierte Entwicklung und Einführung von Linienbedarfsverkehren. Hier könnte der Anschluss der Gewerbegebiete abgedeckt werden, dies wird nicht explizit erwähnt, sollte jedoch berücksichtigt werden auf Grund des hohen Bedarfs.		Anpassung	Spezifizierung des Ziels
	36	7	76	Punkt 10 nennt die Prüfung der Einrichtung weiterer Haltestellen mit einer Priorität 3. Gewerbegebiete mit solch hohen Nutzerzahlen benötigen eigene Haltestellen,		Kenntnisnahme	Prüfung außerhalb der vorliegenden Fortschreibung
	37	verschiedene Stellen		Mißverständliche Begrifflichkeit: an verschiedenen Stellen wird bei Routenbeschreibungen Ihlow genannt, z.B. Emden Riepe - Ihlow, oder Aurich - Ihlow - Simonswolde. Hier ist mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht die Gemeinde Ihlow gemeint, sondern der Ortsteil Ihlowerfehn. Riepe und Simonswolde sind ebenfalls Ortsteile der Gemeinde Ihlow. Dies ist für Ortsfremde verwirrend und sollte		Kenntnisnahme	Beschreibung der Routenführung orientiert sich an den Fahrplanunterlagen
	38	5.2.	53 ff	Hier wird deutlich, dass die Verkehrsverbindung zwischen den Landkreisen Leer und Aurich nur rudimentär vorhanden ist. In der Zusammenarbeit der beiden Gemeinden Ihlow und Moormerland wird deutlich, dass sich dies ändern muss. Im Zuge der Dorfentwicklung der beiden Gemeinden fordern die Bürger nachdrücklich ÖPNV Verbindungen von Moormerland nach Aurich, aber auch nach Ihlow insbesondere zum Gewerbegebiet in Riepe (Pendlerverkehr). Die Bürger auf Ihlower Seite wünschen sich ÖPNV Verbindungen nach Moormerland, insbesondere zu den geplanten Bahnhaltepunkten. Dieser Bedarf sollte im Konzept dargestellt und Maßnahmen zur Verbesserung benannt werden.		Kenntnisnahme	Prüfung außerhalb der vorliegenden Fortschreibung. Bei kreisübergreifenden Verbindungen erfolgen Abstimmungen der beteiligten Aufgabenträger

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
Stadt Aurich Bgm.-Hippen- Platz 1 26603 Aurich	39	2.3.6	30	Die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke zwischen Aurich und Emden im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist weit mehr als eine rein verkehrstechnische Maßnahme für unsere Region. Gerade in Anbetracht der aktuellen Herausforderungen bietet dieses Projekt aus zahlreichen Perspektiven einen entscheidenden Mehrwert: Es stärkt nachhaltig die umliegenden Kommunen, steigert die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit des ostfriesischen Wirtschaftsraums und eröffnet den Bürgerinnen und Bürgern eine zusätzliche, umweltfreundliche Mobilitätsalternative. Besonders im Kontext der geplanten „Zentralklinik Ostfriesische Meere“ in Uthwerdum und des zu erwartenden Besucheraufkommens erweist sich die Reaktivierung der Bahnstrecke für den SPNV als ein notwendiges und zukunftsweisendes Vorhaben.		Kenntnisnahme	Der Landkreis unterstützt die Auffassung, dass der ÖPNV als Standortfaktor wirkt und eine Reaktivierung der Strecke zur Förderung des ÖPNV und der Region beiträgt. Für den SPNV ist jedoch der Landkreis nicht Aufgabenträger und hat daher nur bedingt Einfluss auf die Planungen.
	40	3.1	31	Entgegen der Sichtweise, dass ÖPNV bestehend aus Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehren besteht, sieht die Stadt Aurich dies weiter gefasst. Im Sinne der Multimodalität sind auch Angebote wie Sharingdienste, angefangen bei Pkw, über Fahrräder bis hin zu Elektrokleinstfahrzeugen, mit zu denken. Das Angebot sollte so attraktiv gestaltet werden, dass das Ziel, Privat-Pkw zu ersetzen, in denkbare Nähe rückt. Ohne ein multimodales Angebot, wird dies nicht möglich sein, nicht alle potentiellen Nutzergruppen werden erreicht. Aus diesem Grund spricht sich die Stadt Aurich dafür aus, in Zukunft den öffentlichen Personennahverkehr umfassend und bestehend aus allen gegebenen Mobilitätsangeboten, zu betrachten und in die Gestaltung eines nachhaltigen und attraktiven Mobilitätssystems mit		Kenntnisnahme	Stellungnahme deckt sich mit den Ausführungen in Kapitel 2.1 ÖPNV als Teil integrierter Mobilität.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	41	3.2.1	32	Die Stadt Aurich spricht sich hier in Bezug auf die Digitalisierung der Mobilitätsdienstleistungen für die Entwicklung einer übergreifenden Mobility-as-a-Service (MaaS) Lösung aus. Wichtig ist es hier einen nutzerzentrierten und bedarfsgerechten Ansatz zu verfolgen, der die Integration verschiedener Mobilitätsdienste ermöglicht, um flexible und individuelle Mobilität zu bieten. Dadurch sollen die Ziele der digitalen Verkehrswende erreicht werden. Die Stadt Aurich strebt eine zukunftsfähige Mobilität an, bei der automatisiertes Fahren im ÖPNV eine zentrale Rolle spielen kann. Durch den Einsatz autonomer Busse und Shuttles können zentrale Infrastrukturengpässe kompensiert, der Service auch in Randgebieten verbessert und die Fahrgastbindung erhöht werden. Die Stadt Aurich sieht sich hier als wichtiger Stakeholder in der Entwicklung entsprechender Services.		Kenntnisnahme	Kein Anpassungsbedarf

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	42	5.8	62	Die Stadt Aurich bedauert sehr, dass seitens des Landkreises während des vergangenen Geltungszeitraumes des Nahverkehrsplanes keine Initiative zur Einrichtung von Orts- und Stadtverkehren oder bedarfsorientierter, flexibler Angebote, zumindest nicht im Bereich der Stadt Aurich, gezeigt wurde. Das Stadtgebiet Aurich weist aufgrund der Struktur erhebliche Lücken in der Erschließung durch den Regionalbusverkehr auf. Dies zeigten zuletzt Untersuchungen der Stadt Aurich aus dem Jahr 2023, wonach allein in der Kernstadt mit etwa 13.700 EinwohnerInnen rd. 8.300 EinwohnerInnen nicht vom ÖPNV erschlossen sind. Das Anruf-Bus-Angebot, welches alleinig durch die Stadt Aurich finanziert wurde, musste im Mai 2025 eingestellt werden. Ein potentielles Nachfolgesystem wurde noch nicht identifiziert, wobei hier generell die Frage der kostendeckenden Finanzierung ein wesentlicher Faktor für die Zukunft eines städtischen Angebotes ist.		Kenntnisnahme	Prüfung außerhalb der vorliegenden Fortschreibung
	43	6.3	70ff	Im Hinblick auf die Einrichtung von bedarfsorientierten, flexiblen Angeboten, wie Rufbusse oder On-Demand-Verkehre bzw. auch Ortsverkehren in s.g. Potentialgebieten fordert die Stadt Aurich Initiative des Landkreises in konzeptioneller wie auch finanzieller Hinsicht.		Kenntnisnahme	Prüfung außerhalb der vorliegenden Fortschreibung

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	44	7	76	Der dargestellte Maßnahmenkatalog greift aus Sicht der Stadt Aurich zu kurz um ein nachhaltiges, bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot für die BürgerInnen im Landkreis zu schaffen. Das Verständnis eines nachhaltigen ÖPNV wie auch das neue Verständnis des VEJ bzw. zukünftig des GVEJ, den ÖPNV als teil einer ingerierten Mobilität zu betrachten, spiegeln sich im Maßnahmenkatalog aus unserer Sicht zu wenig wider. Um dem entgegenzuwirken und um den Anforderungen an ein zukünftiges integriertes und nachhaltiges Mobilitätssystem für die BürgerInnen im Landkreis nachzukommen, geben wir nachstehende Anregungen:		Kenntnisnahme	Kein Anpassungsbedarf
	45	7	76	→ Integration von Carsharing als zentraler Baustein des Nahverkehrsplanes (sofern nicht bereits durch die Stadt Aurich lokal initiiert) <u>Zielsetzung:</u> Carsharing als ergänzendes, flexibles Mobilitätsangebot fest verankern, um Lücken im ÖPNV zu schließen, die Erreichbarkeit in Randgebieten zu verbessern und die Verkehrsentlastung sowie die Klimaziele zu unterstützen. <u>Angebotsintegration:</u> Carsharing als integrativer Baustein in die Nahverkehrsplanung, inklusive Verknüpfung mit ÖPNV-Haltestellen, Rad- und Fußverkehr sowie barrierearme Buchungs- und Abholpunkte. <u>Zentrale Koordination:</u> Errichtung einer Koordinationsstelle im Landkreis, die Stadt Aurich, lokale Anbieter und Bürgerinnen/Bürger in regelmäßigen Abstimmungskreisen zusammenführt; klare Verantwortlichkeiten, Verträge und Schnittstellen definieren. <u>Infrastruktur:</u> Ausreichend reservierte Stellflächen, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, klare		Kenntnisnahme	Carsharing stellt einen relevanten Baustein im Rahmen multimodaler Wegeketten im Umweltverbund dar. Da es sich hierbei allerdings um ein überwiegend privatwirtschaftlich erbrachtes Angebot außerhalb des gesetzlich bestimmten ÖPNV handelt, gehen die Forderungen der Stellungnahme über den Regelungsinhalt eines Nahverkehrsplans hinaus.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	46	7	76	→ Integration von Bikesharing als zentraler Baustein des Nahverkehrsplanes (Zusammenarbeit mit der Stadt Aurich und Gemeinden vorausgesetzt) <u>Zielsetzung:</u> Bikesharing als flexibles, klimafreundliches Ergänzungsangebot fest verankern, um Radverkehrsanbindung, ÖPNV-Verknüpfungen und Erreichbarkeit in Randgebieten zu verbessern. <u>Angebotsintegration:</u> Verknüpfung mit ÖPNV-Haltestellen, Radabstellanlagen an Knotenpunkten, sowie einfache, barrierearme Nutzungs- und Buchungsmöglichkeiten (eine gemeinsame App, klare Tarifverknüpfung mit ÖPNV). <u>Koordination:</u> Einrichtung einer Koordinationsstelle für die Abstimmung mit teilnehmenden Kommunen und Betreibern. <u>Infrastruktur:</u> Ausreichende, sichere Fahrradabstellplätze an Nahverkehrs-Haltestellen; Einführung von Pedelects nach Bedarfsanalyse; gute Beleuchtung; klare Beschilderung und Navigation. <u>Tarif und Finanzierung:</u> Tarifliche Verknüpfung mit ÖPNV-		Kenntnisnahme	Bikesharing stellt einen relevanten Baustein im Rahmen multimodaler Wegekette im Umweltverbund dar. Da es sich hierbei allerdings um ein überwiegend privatwirtschaftlich erbrachtes Angebot außerhalb des gesetzlich bestimmten ÖPNV handelt, gehen die Forderungen der Stellungnahme über den Regelungsinhalt eines Nahverkehrsplans hinaus.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	47	7	76	→ Integration von Mobilitätsstationen als zentraler Baustein des Nahverkehrsplanes (Zusammenarbeit mit der Stadt Aurich und Gemeinden vorausgesetzt) <u>Zielsetzung:</u> Mobilitätsstationen als vernetzte Knotenpunkte etablieren, die ÖPNV, Carsharing, Bikesharing, Fuß- und Radverkehr, ggf. Taxi-/Ridesharing-Optionen, und Anlaufstellen für Informationen bündeln. Ziel ist eine nahtlose, barrierearme und klimafreundliche Mobilität insbesondere für Randgebiete und Pendler. <u>Angebotsintegration:</u> Strategische Platzierung von Mobilitätsstationen an wichtigen Haltestellen, Bahnhöfen, Knotenpunkten und wohnortnahen Zentren. Verknüpfung mit Linien- und Taktplanung, Tarifverknüpfung über eine gemeinsame App, sowie Verknüpfung mit Lade- und Abstellinfrastruktur. <u>Koordination:</u> Einrichtung einer gemeinsamen Koordinationsstelle der Landkreisverwaltung mit der Stadt Aurich und weiteren Gemeinden. Regelmäßige Abstimmungskreise, klare Verantwortlichkeiten, definierte		Kenntnisnahme	Mobilitätsstationen stellen einen relevanten Baustein im Rahmen multimodaler Wegeketten im Umweltverbund dar. Die Forderungen der Stellungnahme gehen allerdings über den Regelungsinhalt eines Nahverkehrsplans hinaus.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	48	7	76	→ Integration eines On-Demand-Angebots bzw. eines Stadtbusses für die Stadt Aurich als zentraler Baustein des Nahverkehrsplanes <u>Zielsetzung:</u> Flexible, bedarfsgerechte Mobilität in Randgebieten und zu verkehrsschwachen Zeiten schaffen; nahtlose Anbindung an ÖPNV-Haltestellen, Mobilitätsstationen und Mobilitätsangebote der Stadt. Fokus auf Barrierefreiheit, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit. <u>Angebotsstruktur:</u> Klare Definition von Einsatzfenstern, Fahrtenkilometern und Abhol-/Zielregelungen. <u>Optionen:</u> bedarfsgesteuertes On-Demand-Service-Modell (z. B. App-Steuerung mit telefonischer Buchung) oder Stadtbus mit angepasstem Liniennetz (Night- und Übergangsverkehre). Verknüpfung mit ÖPNV-Taktung, Linien- und Verbindungsplanung sowie Fahrradabstellanlagen an Haltestellen. <u>Koordination:</u> Einrichtung einer gemeinsamen Koordinationsstelle Landkreis-Stadt Aurich für Planung		Kenntnisnahme	Prüfung außerhalb der vorliegenden Fortschreibung
	49	7	76	Sollte der Landkreis keine Initiative zeigen, Lösungen wie Carsharing, Stadtbussysteme oder Mobilitätspunkte zu implementieren, bittet die Stadt Aurich eine klare Finanzierungsgarantie bzw. Zuweisung von Mitteln, damit eine attraktive, vernetzte und barrierearme Mobilität für alle BürgerInnen aufgebaut werden kann und die Finanzierung gewährleistet ist.		Kenntnisnahme	Befassung außerhalb des NVP Aurich
VEJ (Verkehrsverbund)	50	1.4.2	18	Die Formulierung legt nahe, dass die Umwandlung bereits endgültig beschlossen sei. Tatsächlich sollte klargestellt werden, dass es sich um eine noch offene Frage handelt. Beispiel: Die Finanzierung der Mobilitätszentralen ist im neuen Modell derzeit nicht gesichert.	3	Kenntnisnahme	Die Umwandlung ist bereits beschlossen, aber noch nicht vollzogen, sodass die Formulierung so bestehen bleiben muss.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	51	1.4.2	18	Die Aufgabenbeschreibung der GVEJ darf nicht so interpretiert werden, dass sie ein Einnahmeaufteilungsverfahren einführen soll. Das liegt klar im Verantwortungsbereich des Verbundes. Eine solche Regelung wäre fehl am Platz; die Verkehrsunternehmen lehnen ein EAV ausdrücklich ab.	6	Teilberücksichtigung	Entscheidung wurde außerhalb des NVP Aurich getroffen; Klarstellung dass sich EAV nur auf gewirtschaftliche Verkehre bezieht
	52	1.4.2	18	An dieser Stelle wird ein gemeinsamer Tarif erwähnt. Dieser besteht jedoch bereits; ergänzend wird in einem anderen Absatz die Weiterentwicklung angesprochen.	7	Kenntnisnahme	Die Weiterentwicklung des Tarifs wird weiterhin angestrebt
	53	1.4.2	19	Aus dem Text ergibt sich, dass Weiterentwicklung des Tarifs sowie die Übernahme von Marketing und Servicezentren bereits beschlossen seien. Hier sollte mindestens ein Finanzierungsvorbehalt aufgenommen werden, da dieser noch nicht beschlossen ist. Zudem bleibt der Betrieb der Mobilitätszentralen eine Aufgabe	1	Kenntnisnahme	Entscheidung wurde außerhalb des NVP Aurich getroffen
	54	2.2.2	24	Eine einheitliche Gestaltung von Aushangfahrplänen im gesamten VEJ-Gebiet ist derzeit nicht gegeben, da unterschiedliche Ansätze bestehen (z. B. PlusBus). Viele Fragen sind ungeklärt: Wer hängt zusätzliche Pläne aus? Wer trägt die Kosten? Wer erstellt die	3f	Kenntnisnahme	Die Einheitlichkeit der Aushangfahrpläne bleibt als grundsätzliches Ziel bestehen.
	55	2.2.3	25	Zum interaktiven Liniennetzplan ist nicht erläutert, wie die Datenbereitstellung erfolgen soll. Es sollte klargestellt werden, dass regelmäßige Updates im Zuge der turnusmäßigen Fahrplanwechsel möglich sind.	3	Kenntnisnahme	---
	56	2.2.2	24	Beleuchtung von Wartehallen sollte nicht nur als Empfehlung, sondern als verpflichtender Standard festgelegt werden. Ebenso sollten Abfallbehälter verpflichtender Bestandteil jeder Haltestelle sein.	4	Kenntnisnahme	Für die Ausgestaltung der Haltestelleninfrastruktur sind die Gemeinden zuständig, daher werden im Nahverkehrsplan keine Vorgaben gemacht, "Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen" gibt Empfehlungen zu einigen
	57	3.2.2	32	Der Tarif ist bereits heute vollumfänglich im Fahrplaner abrufbar. Als Zielbeschreibung ist dies daher entbehrlich. Auch die gegenseitige Anerkennung der Fahrscheine und gleiche Fahrtrelationen sind längst gelebte Praxis.	10f	Kenntnisnahme	---

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	58	3.2.6	36	Die Darstellung zu den Mobilitätszentralen bleibt sehr vage. Angesichts der unklaren Finanzierung ist fraglich, ob ein dauerhafter Betrieb ohne Förderung möglich ist. Zudem erscheint das Modell angesichts der aktuellen Rahmenbedingungen zu groß dimensioniert. Grundsätzlich gilt: Der Betrieb von Auskunft- und Servicezentren ist Aufgabe des Verbundes.	2	Kenntnisnahme	Auf Notwendigkeit der Abstimmung mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bei Ausgestaltung wird hingewiesen
	59	3.2.7	36	Der Begriff „EDV-gestützt“ beim Beschwerdemanagement ist nicht eindeutig. Der Ablauf sollte klar beschrieben werden, insbesondere im Hinblick auf mögliche Überschneidungen bei Verantwortlichkeiten. Auch in Bezug auf Mobilitätszentralen ist die Zuständigkeit nachzutragen. Ergänzend sollte festgelegt werden: Fahrgäste erhalten eine Rückmeldung innerhalb von	8	Kenntnisnahme	Konkrete Ausgestaltung wird im Zusammenhang mit Ausgestaltung der Mobilitätszentralen geklärt Ergänzung zu Fahrgästen umformuliert
	60	3.2.8	37	Bei der Anschlusssicherung bestehen erhebliche Herausforderungen: Definierte Umstiegspunkte gibt es bereits. Regelungen zu Wartezeiten sind mit bestehenden vertraglichen Verpflichtungen (z. B. Pönale, Berichtswesen) schwer vereinbar. Zudem können zusätzliche finanzielle Belastungen entstehen, die den Verkehrsunternehmen auszugleichen wären.	3	Kenntnisnahme	Anmerkungen werden bei der Umsetzung entsprechend berücksichtigt
	61	3.2.9	37	Der Verbundbericht wird bereits regelmäßig erstellt, gehört aber nicht zum NVP selbst und sollte daher gestrichen werden.	5	Kenntnisnahme	Nennung im NVP unschädlich
	62	3.2.10	38	Die Anforderungen zur Datenlieferung sind bislang nicht konkretisiert. Hier besteht Klärungsbedarf, insbesondere auch zur Finanzierung.	2	Kenntnisnahme	Umsetzung in Abstimmung mit Aufgabenträger
	63	6.3	70-72	Um den Plänen der Stadt Aurich zur Einführung eines on-Demand Verkehrs für das Stadtgebiet Aurich gerecht zu werden, empfehlen wir die Aufnahme des Stadtgebietes Aurich als potenzielles Einsatzgebiet sowohl als Textpassage als auch in der Abbildung 13.		Kenntnisnahme	On-Demand-Verkehre sind durch ihre hohe Flexibilität und geringe Kapazität insbesondere für die Erschließung von Räumen mit geringer Potenzialdichte geeignet, in welchen eine Nachfragebündelung durch Linienverkehre nicht möglich ist. Diese Potenzialgebiete sind in der
	6	6.3	72	In der Abbildung 13 ist der LK Leer im Titel genannt.		Anpassung	---

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	65	7	76	Weiterentwicklung Mobilitätszentralen: Ist Aufgabe des VEJ und nicht der VEJ. Insofern sind hier auch die VU aufzunehmen.		Anpassung	---
LNVG	66	Deckblatt		Als Gültigkeitszeitraum ist 2026 – 2030 genannt. Es ist notwendig, dass der Gültigkeitszeitraum konkret benannt wird; Beispiel 01.01.2026 – 31.12.2030.		Anpassung	---
	67			<u>Einheitliche Schreibweise:</u> JugendTicket / Jugendticket Urlauberbus-Ticket / Urlauber-Bus-Ticket		Anpassung	---
	68			<u>Korrekte, einheitliche Schreibweise:</u> Verkehrsverbunds Ems Jade (VEJ) --> Verkehrsverbunds Ems-Jade (VEJ) (richtig) Niedersachsenticket --> Niedersachsen-Ticket (richtig) Deutschland-Ticket --> Deutschlandticket (richtig) Fahrplaner --> FahrPlaner (richtig)		Anpassung	
	69	1.1.3	12	Erstnennung der LNVG in Langform mit nachgestellter Abkürzung: Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH		Anpassung	---
	70	1.1.3	13	<u>Korrekte Schreibweise der LNVG:</u> Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (sic!) Entweder Kurzform „Landenahverkehrsgesellschaft“ bzw. Abkürzung „LNVG“ oder richtige Langform „Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH		Anpassung	---
	71	1.3	17	<u>EFRE-Förderung - Empfehlung:</u> Es wird unter dem Punkt „Weitere Fördermöglichkeiten“ die Förderung von flexiblen Bedienformen sowie saubere Antriebe vorgestellt. Diese werden vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert. Ein		Anpassung	---

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	72	1.4.2	18/19	<u>Empfehlung zur Ergänzung des Themas Mobilitätsmanagement in der GVEJ:</u> Dieser Absatz sollte auch im NVP Aurich ergänzt werden (Textbaustein aus den aktuellen NVPs der LK und Städte in der VEJ (z.B. LK Leer, Wilhelmshaven, LK Friesland): <i>"Die GVEJ entwickelt und fördert nachhaltige, sozialverträgliche und kundenorientierte Verkehrsangebote, sie plant, initiiert und fördert neue vernetzte Mobilitätsangebote als Ergänzung zum ÖPNV. Zu den Aufgaben des Mobilitätsmanagements gehören insbesondere folgende Themenfelder:</i> • <i>Multimodalität: Förderung einer verbundeinheitlichen Integration und Vernetzung verschiedene-ner Verkehrsformen und Verkehrsträger</i> • <i>Digitalisierung: Anwendung digitaler Medien zur Beauskunftung, Buchung, Bezahlung und Vernetzung von Mobilitätsdienstleistungen und mobilitätsnahen Dienstleistungen</i>		Anpassung	---
	73	1.4.3	19	<u>Empfehlung:</u> Eine Zuordnung der Verkehrsunternehmen zu dem jeweiligen Landkreis in einer tabellarischen Übersicht.		Kenntnisnahme	Aufgrund der Vielzahl kreisübergreifend tätigen Verkehrsunternehmen wird auf die Zuordnung verzichtet
	74	2.2.1	22	<u>Kinderaltersgrenze:</u> Empfehlung den Tarif „Einzelkarte ermäßigt“ im VEJ-Tarif zu harmonisieren, d.h. im VEJ-Tarif die Kinderaltersgrenzen gemäß der VDV-Schrift 950 anzupassen. Nach dieser Empfehlung fahren Kinder unter 6 Jahren mit Begleitperson unentgeltlich. Kinder von 6 bis 14 Jahren zahlen den ermäßigten Tarif. Dies wurde auch bereits in weiteren Nahverkehrsplänen der VEJ, z.B. im Nahverkehrsplan der Stadt Emden (2023) angemerkt und bislang nicht angepasst.		Kenntnisnahme	---

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	75	2.2.2/3 3.2.5/6	23/24/35/3 6	Wiederholung von Kapitelüberschriften sowie Dopplung von Unterpunkten ohne Nummer. Beispiel: <u>Fahrgastinformation</u> : Kapitels 2.2.2 Unterpunkt von Haltestellen; Kapitel 3.2.6 Unterpunkt von Vertrieb, Mobilitätsszentralen & Fahrgastinformation; eigenes Kapitel 2.2.3 Fahrgastinformation. <u>Haltestellen</u> : Kapitel 2.2.2 sowie Kapitel 3.2.5		Kenntnisnahme	Es handelt sich nicht um Doppelungen, sondern um unterschiedliche Gesichtspunkte. In Kapitel 2 erfolgt eine Bestandsaufnahme überregional einheitlicher Merkmale, in Kapitel 3 werden überregionale Ziele festgesetzt und in Kapitel 5 erfolgt die landkreisspezifische Bestandsaufnahme. Eine Behandlung der Unterpunkte Fahrgastinformation und Haltestellen unter diesen Gesichtspunkten ist daher sinnvoll und wird beibehalten.
	76	2.3.2	28	<u>1. Spiegelstrich</u> : Hier wäre zur Vollständigkeit Augustfehn zu ergänzen, zumal dieser Haltepunkt explizit unter 2.3.1. erwähnt wird.		Anpassung	---
	77	2.3.2	28	<u>5. Spiegelstrich</u> : Diese Linie verkehrt aktuell nur bis Weener bzw. Bad Nieuweschans wegen des Neubaus der Friesenbrücke. Die Friesenbrücke wurde im Dez. 2015 zerstört. Die Buslinie 620 von Leer über Weener nach Bad Nieuweschans fährt als Ersatzverkehr. Ebenso verkehrt eine Direktbuslinie von Leer nach Groningen im 2-Stunden-Takt als Ersatzverkehr.		Kenntnisnahme	Aufgrund der Laufzeit des NVP und der zeitnahen Fertigstellung der Bahnstrecke wurde das SPNV-Angebot mit aufgenommen
	78	2.3.2	28	Die drei neuen Stationen Neermoor, Bunde und Ihrhove sind aktuell in Umsetzung und werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2026 in Betrieb gehen.		Anpassung	---
	79	2.3.5	29	<u>Hinweis</u> : Gemäß der Reaktivierungsuntersuchung des Landes Niedersachsen/LNVG ist nur die Strecke Aurich – Abelitz (–		Kenntnisnahme	Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖPNV. Der Landkreis ist überzeugt, dass eine Reaktivierung der Strecke zur Stärkung des ÖPNV beiträgt
	80	2.3.5/ 6.7	30/ 75	Die Reaktivierung des Streckenabschnittes zwischen Esens und Dornum wird in der aktuellen Reaktivierungsuntersuchung des Landes Niedersachsen nicht betrachtet, da dieser Abschnitt stillgelegt wurde und in der Örtlichkeit auch bereits überbaut worden ist.		Kenntnisnahme	Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖPNV. Der Landkreis ist überzeugt, dass eine Reaktivierung der Strecke zur Stärkung des ÖPNV beiträgt
	81	2.3.6	30	Die drei neuen Stationen Neermoor, Bunde und Ihrhove sind aktuell in Umsetzung und werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2026 in Betrieb gehen.		Kenntnisnahme	---

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	82	2.3.7	30	Die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sind sehr umfangreich; dies sollte im Text deutlich werden. Vorschlag „Arbeiten am Fahrweg ...“ ersetzen durch „umfangreiche Infrastrukturausbauten, wie z. B. neue Begegnungsabschnitte, ...“		Anpassung	---
	83	4.4	46	<u>Tabelle:</u> Zur besseren Lesbarkeit empfiehlt es sich in der Beschriftung der Achse weitere Zwischenschritte einzufügen (z.B. 5.000er Schritte) sowie ggf. die Obergrenze von 100.000 auf 70.000 zu senken. Der im Text beschriebene Anstieg der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten ist der Tabelle kaum zu entnehmen.		Anpassung	---
	84	4.6	49	<u>Empfehlung:</u> Im Kapitel 4.6 "Sonstige verkehrlich relevante Ziele" empfiehlt es sich ebenfalls die Anbindung des ÖPNV an weitere Pflegeeinrichtungen, wie Seniorenheime oder Pflegeheime, zu prüfen.		Kenntnisnahme	Aufgrund fehlender Datengrundlagen konnte ein solcher Abgleich nicht erfolgen.
	85	5.4	60	In der Abbildung 12 kommt es zu Überlagerungen von Verknüpfungspunkte Bus-Bus durch Verknüpfungspunkte Bus-Bahn. Bitte die Grafik auf		Anpassung	---
	86	5.8	62f	Umsetzung Maßnahmen NVP 2018-2025: Ergänzende Ausführung zu den Gründen, warum Maßnahmen nicht umgesetzt werden konnten (z.B. Zuständigkeiten) oder ob eine Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt geplant ist.		Ergänzung	---
	87	7	76	Eine Definition des finanziellen Aufwandes fehlt. Was bedeutet "hoch" im Vergleich zu "mäßig". Empfehlung: Nach Möglichkeit Angaben in Zahlen (Vergleich NVP LK Friesland 2025-2029) angeben.		Kenntnisnahme	Da die Höhe der Kosten von vielfältigen Einflussfaktoren abhängt und die genaue Ausgestaltung im Rahmen des NVP nicht erfolgen kann, ist nur eine qualitative Kostenabschätzung möglich.
LNVG	88	1.4.1	18	Die Stadt Emden fehlt in der Auflistung der		Anpassung	---

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
(Stellungnahme der Genehmigungsbehörde nach dem PBefG)	89	1.4.3	19	Warum sind folgende Firmen nicht in der Auflistung enthalten? Ahi Hamdi Blaue Bus-Reisen GmbH Münsteraner Stadtrundfahrten GmbH AG Reederei Norden-Frisia Spiekeroog-Garagen Karl Janssen GmbH Staatsbad Norderney GmbH Fahrschule Wilken GmbH AGT Bus- & Eventlogistik GmbH		teilweise Anpassung	Auflistung sollte nur Busunternehmen im ÖPNV auflisten, Formulierung wurde entsprechend angepasst
				Firmenbezeichnung laut Handelsregister sollte übernommen werden, damit gleichlautend mit Genehmigungsinhaber: Ert Wissmann Omnibus-Betrieb GmbH VLL-Reisen Verkehrsbetriebe des Landkreises Leer GmbH Hinrich Uffen, Inhaber Folkmar Uffen e.K. Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH Jacobs-Reisedienst Johannes Jacobs, Südarle Fass – Reisen, Inhaber Bernd Faß e.K. Thomas Gerdes Reisen, Inh. Thomas Gerdes e.K. Schreibfehler, Benennung nicht nachvollziehbar:		Anpassung	---
	90	2.2.1	21	Die Aufgabenträger legen die Anwendung des VEJ-Tarifs in der AV bzw. im ÖDA fest. Nicht den Tarif selbst.		Anpassung	---
Aktiengesellschaft Reederei Norden-Frisia	91	2.2.1.5.6	21 61	Auf der Insel Norderney gilt ein eigener Haustarif. Dieser Haustarif ist aufgrund der besonderen Betriebsbedingungen (kein Schüler- und kein Berufsverkehr) auf der Insel weiterhin notwendig und gerechtfertigt. Wir bitten daher um Aufnahme des		Ergänzung	---

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	92	`5.2	56	Klarstellung Inselverkehre - Wir bitten daher um Änderung im Nahverkehrsplan durch folgende Formulierung:.. Auf der Insel Norderney wird ein Busverkehr mit insgesamt acht Linien betrieben. Die Linien 1 bis 3 dienen vorrangig der Verknüpfung der verschiedenen Stadtteile mit dem Fährhafen und stellen somit die zentrale Achse des Inselverkehrs dar. Durch den Charakter der Insel Norderney als bedeutendes Tourismusziel werden überwiegend Fahrgäste mit touristischem Interesse befördert. Die Linien 4, 5, 6 und 8 sind überwiegend auf die Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Badestränden ausgerichtet und bedienen insbesondere saisonale Verkehrsbedürfnisse. Die Linie 7 ist ein Stadtbusverkehr zwischen den einzelnen		Ergänzung	---
	93	`5.8	63	Startkonzept Norderney Stadtbusverkehr: Die aufgeführte Maßnahme zum Ausbau des Norderney Stadtbusverkehrs ist bis heute nicht umgesetzt und kann somit gestrichen werden. (Ausbau Linie 7 auf Halbstundentakt von 9 bis 19 Uhr, restliche Linien außer Linie 6 im Stundentakt, in Zwischen- und Nebensaison mind. 5 Fahrtenpaare) und Norderney Stadtbusverkehr. Die geplante Ausweitung des Angebotes ist aus Sicht des Fahrgastes weder sinnvoll noch notwendig und auch wirtschaftlich nicht tragbar.		Kenntnisnahme	In Kapitel 5.8 sind die Maßnahmen des letzten NVP und ihr Umsetzungsstand dargestellt. Die Nichtumsetzung der Maßnahme ist hier dokumentiert.
	94	`5.8	63	Zielkonzept Norderney Stadtbusverkehr: Die aufgeführte Maßnahme zum Ausbau des Norderney Stadtbusverkehrs ist nicht eindeutig bzw. kann aus dieser keine Handlung abgeleitet werden und kann somit gestrichen werden		Kenntnisnahme	In Kapitel 5.8 sind die Maßnahmen des letzten NVP und ihr Umsetzungsstand dargestellt. Die Nichtumsetzung der Maßnahme ist hier dokumentiert.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	95	`6.3	72	Abbildung 13: Wir empfehlen das Potentialgebiet auf den gesamten Landkreis Aurich auszuweiten. Die Bildung von kleineren Potenzialgebieten (Inseln) macht aus unserer Erfahrung und vor dem Hintergrund des technologischen Fortschrittes wie z.B. autonomes Fahren wenig Sinn. Auch die zum Einsatz kommende Software bietet mehr Optimierungspotenzial und Nutzen für den Fahrgast, wenn das gesamte Kreisgebiet (und über den Kreisgrenzen hinaus) betrachtet wird.		Kenntnisnahme	On-Demand-Verkehre sind durch ihre hohe Flexibilität und geringe Kapazität insbesondere für die Erschließung von Räumen mit geringer Potenzialdichte geeignet, in welchen eine Nachfragebündelung durch Linienverkehre nicht möglich ist. Diese Potenzialgebiete sind in der Abbildung dargestellt.
	96	`6.3	72	In der Abbildung 13 ist der LK Leer im Titel genannt.		Anpassung	---
	97	`6.4	71/72	Auf der Insel Norderney gilt ein eigener Haustarif. Dieser Haustarif ist aufgrund der besonderen Betriebsbedingungen (kein Schüler- und kein Berufsverkehr) auf der Insel weiterhin notwendig und gerechtfertigt. Wir bitten daher um Aufnahme des		Anpassung	---
	98	Anlage 4		Tabelle 17: Für die Linien 1-8 empfehlen wir, entsprechend unserer Eingabe Nr. 3, sowie die besondere Bedienung ankommender Fähre die Reduzierung der Fahrtenpaare, wie folgt: Linie 1, Linie 2 und Linie 3 = 7 Fahrtpaare, Linie 5 = 4 Fahrtenpaare, Linie 7 = 5 Fahrtenpaare, Linie 8 = saisonaler Fahrplan [jeweils		Anpassung	---
Peter Tjaden Nahverkehrs GmbH	99	2.2.1. 5.6	21 61	Auf der Insel Norderney gilt ein eigener Haustarif. Dieser Haustarif ist aufgrund der besonderen Betriebsbedingungen (kein Schüler- und kein Berufsverkehr) auf der Insel weiterhin notwendig und gerechtfertigt. Wir bitten daher um Aufnahme des		Ergänzung	---

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	100	`5.2	56	Klarstellung Inselverkehre - Wir bitten daher um Änderung im Nahverkehrsplan durch folgende Formulierung:.. Auf der Insel Norderney wird ein Busverkehr mit insgesamt acht Linien betrieben. Die Linien 1 bis 3 dienen vorrangig der Verknüpfung der verschiedenen Stadtteile mit dem Fährhafen und stellen somit die zentrale Achse des Inselverkehrs dar. Durch den Charakter der Insel Norderney als bedeutendes Tourismusziel werden überwiegend Fahrgäste mit touristischem Interesse befördert. Die Linien 4, 5, 6 und 8 sind überwiegend auf die Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Badestränden ausgerichtet und bedienen insbesondere saisonale Verkehrsbedürfnisse. Die Linie 7 ist ein Stadtbusverkehr zwischen den einzelnen		Ergänzung	---
	101	`5.8	63	Startkonzept Norderney Stadtbusverkehr: Die aufgeführte Maßnahme zum Ausbau des Norderney Stadtbusverkehrs ist bis heute nicht umgesetzt und kann somit gestrichen werden. (Ausbau Linie 7 auf Halbstundentakt von 9 bis 19 Uhr, restliche Linien außer Linie 6 im Stundentakt, in Zwischen- und Nebensaison mind. 5 Fahrtenpaare) und Norderney Stadtbusverkehr. Die geplante Ausweitung des Angebotes ist aus Sicht des Fahrgastes weder sinnvoll noch notwendig und auch wirtschaftlich nicht tragbar.		Kenntnisnahme	In Kapitel 5.8 sind die Maßnahmen des letzten NVP und ihr Umsetzungsstand dargestellt. Die Nichtumsetzung der Maßnahme ist hier dokumentiert.
	102	`5.8	63	Zielkonzept Norderney Stadtbusverkehr: Die aufgeführte Maßnahme zum Ausbau des Norderney Stadtbusverkehrs ist nicht eindeutig bzw. kann aus dieser keine Handlung abgeleitet werden und kann somit gestrichen werden		Kenntnisnahme	In Kapitel 5.8 sind die Maßnahmen des letzten NVP und ihr Umsetzungsstand dargestellt. Die Nichtumsetzung der Maßnahme ist hier dokumentiert.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	103	`6.3	72	Abbildung 13: Wir empfehlen das Potentialgebiet auf den gesamten Landkreis Aurich auszuweiten. Die Bildung von kleineren Potenzialgebieten (Inseln) macht aus unserer Erfahrung und vor dem Hintergrund des technologischen Fortschrittes wie z.B. autonomes Fahren wenig Sinn. Auch die zum Einsatz kommende Software bietet mehr Optimierungspotenzial und Nutzen für den Fahrgast, wenn das gesamte Kreisgebiet (und über den Kreisgrenzen hinaus) betrachtet wird.		Kenntnisnahme	On-Demand-Verkehrs sind durch ihre hohe Flexibilität und geringe Kapazität insbesondere für die Erschließung von Räumen mit geringer Potenzialdichte geeignet, in welchen eine Nachfragebündelung durch Linienverkehre nicht möglich ist. Diese Potenzialgebiete sind in der Abbildung dargestellt.
	104	`6.3	72	In der Abbildung 13 ist der LK Leer im Titel genannt.		Anpassung	---
	105	`6.4	71/72	Auf der Insel Norderney gilt ein eigener Haustarif. Dieser Haustarif ist aufgrund der besonderen Betriebsbedingungen (kein Schüler- und kein Berufsverkehr) auf der Insel weiterhin notwendig und gerechtfertigt. Wir bitten daher um Aufnahme des		Anpassung	---
	106	Anlage 4		Tabelle 17: Für die Linien 1-8 empfehlen wir, entsprechend unserer Eingabe Nr. 3, sowie die besondere Bedienung ankommender Fähre die Reduzierung der Fahrtenpaare, wie folgt: Linie 1, Linie 2 und Linie 3 = 7 Fahrtpaare, Linie 5 = 4 Fahrtenpaare, Linie 7 = 5 Fahrtenpaare, Linie 8 = saisonaler Fahrplan [jeweils		Anpassung	---
Omnibusverkehr Fischer	107	1.4.2	18	Die Stadt und die Insel Norderney gehören nicht zur GVE]. Es werden eigenständige Haustarife angewendet.		Kenntnisnahme	Auf die Anwendung des Haustarifs auf der Insel Norderney wird an mehreren Textstellen hingewiesen, kein Änderungsbedarf
	108	3.2.2	33	Die Fahrpläne für die Insel Norderney werden auf die Bedürfnisse des Tourismus und der Inselbewohner ausgerichtet.		Kenntnisnahme	---
	109	3.2.4	33	Mindestanforderungen: Überlandbestuhlung (bei Linien bis 7,5 Km Länge ist eine Linienbestuhlung ausreichend		Kenntnisnahme	Überlandbestuhlung ist nur für Linien der Bedienungsebene 1 vorausgesetzt. Die Linien auf Norderney sind keiner Bedienebene zugeordnet. Es wird daher keine Überlandbestuhlung für die Busse auf Norderney gefordert.
	110	3.2.5	35	Auf Norderney werden die Fahrpläne im DIN-A3-Querformat ausgehängt, ergänzt durch zusätzliche Informationen wie Linienführungen und Tarife.		Kenntnisnahme	DIN-A3-Fromat ist mit Zielsetzungen konform.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	111	4.2	40	Die Insel Norderney hat 6.201 Einwohner, was einer Bevölkerungsdichte von 236 Einwohnern pro km ² entspricht		Anpassung	Es wurden die zum Zeitpunkt der Bearbeitung aktuellen Zahlen aus der offiziellen Statistik des Landesamtes für Statistik Niedersachsen verwendet.
	112	4.5	48	Aus welcher Quelle sind die Zahlen? Norderney hatte lt. Staatsbad Norderney 3,8 Mio Übernachtungen 580.000 Gäste		Kenntnisnahme	Es wurden die zum Zeitpunkt der Bearbeitung aktuellen Zahlen aus der offiziellen Statistik des Landesamtes für Statistik Niedersachsen verwendet.
	113	4.6	48	Das Krankenhaus Norderney ist über die Linien 3 und 7 erreichbar (HSt „Rheinstraße Krankenhaus“, 130 m Fußweg).		Ergänzung	---
	114	5.2	53	... miteinander, wie auch die Linie 7(NC-Bus) auf Norderney, die die Siedlung Nordhelm mit dem		Kenntnisnahme	Der Inselverkehr auf Norderney wird in einem separaten Unterpunkt dargestellt.
	115	5.2	56	Die Linien 4 bis 8 sind auf den Tourismus ausgerichtet; Berufsverkehr findet auf diesen Linien nicht statt.		Kenntnisnahme	Der touristische Charakter der Linien 4 bis 8 wird im Abschnitt "Inselverkehr" dargestellt
	116	5.4	58	Barrierefreiheit: alle Linienbusse auf Norderney sind barrierefrei, 8 HSt sind teilweise und 19 HSt sind nicht barrierefrei		Kenntnisnahme	In der ausgewiesenen Statistik sind die Haltestellen der Insel Norderney mit erfasst
	117	5.4	60	Die Verknüpfungspunkte auf Norderney Fähre/ Bus (5 Linien) und Flugplatz/Bus (2 Linien) fehlen		Anpassung	---
	118	5.8	62	Das Ridepooling auf Norderney musste aus Kostengründen 2024 aufgrund der verpflichtenden Akzeptanz von D-Tickets eingestellt werden.		Kenntnisnahme	---
	119	6.3	70	Der Linienverkehr auf Norderney wird von der Stadt Norderney geplant. Linienbündel sind nicht vorgesehen.		Kenntnisnahme	Ausnahme des Linienverkehrs auf Norderney von der Linienbündelung bereits textlich beschrieben
	120	6.3	70	Die Linie 7 (NC-Bus) wird von der Stadt sowohl geplant als auch finanziert.		Kenntnisnahme	---
	121	6.3	70	Laut den Plänen (siehe Lebensraumkonzept) sollen die Linien in den kommenden Jahren weiterentwickelt		Kenntnisnahme	Weiterentwicklung des Linienverkehrs auf Norderney bereits als Ziel aufgenommen
	122	6.3	71	Abweichungen für die Insel Norderney: Nutzung des Haustarifs mit den Tarifstufen 1 - 3 (Stadt- Mittel- Oststrecken)		Anpassung	Änderung der Ausnahmeformulierung
	123	6.5	73	Je nach Hersteller wird eine seitliche Absenkefunktion (Kneeling) oder eine Gesamtabenkung (bauartbedingt) genutzt.		Ergänzung	---
	124	Anlage 4	4	Linie 4: Winter 4 Fahrtenpaare Frühjahr/Herbst 7-8 Fahrtenpaare Sommer 9 Fahrtenpaare		Anpassung	---
	125	Anlage 4	4	Linie 8: touristische Hop-on-Hop-off-Linie (Sightseeing		Ergänzung	---

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
NLBSTV	126			Wunsch nach rechtzeitiger Beteiligung der Dienststelle beu barrierefreiem Aus- und Umbau von Haltestellen sowie Beachtung der gültigen Regelwerke und Vorgaben		Kenntnisnahme	---
Stadt Norderney	127		70	Stadtverkehr" unter der Tabelle 13 soll geändert werden in „die Linienverkehre auf Norderney“		Anpassung	---
	128		71	Die Bezeichnung „Linienbündel Norderney“ muss geändert werde in sinngemäß „ÖPNV-Linien auf		Anpassung	---