

Abwägung der im Beteiligungsverfahren gem. § 6 NNVG eingegangenen Stellungnahmen zum NVP 2008 - 2012

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1	Landkreis Nienburg – FB Schule und Kultur	
	Der Fachdienst Schule und Kultur hat bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes inhaltlich mitgewirkt und keine Bedenken oder weitere Anregungen.	Kenntnisnahme - Keine Abwägungsentscheidung erforderlich.
2	SG Grafschaft Hoya	
	<p>Zum vorgelegten Entwurf des Nahverkehrsplanes werden seitens der Grafschaft Hoya folgende Anmerkungen vorgetragen:</p> <p>1. E 1.1.2 Neubau und Ausbau von Haltestellen - kleine bzw. kurzfristige Maßnahmen</p> <p>Hier ist richtigerweise aufgeführt, dass in der Gemeinde Hoyerhagen alle Haltestellen mit Solarleuchten ausgestattet werden sollen, da eine Straßenbeleuchtung komplett fehlt.</p> <p>Zusätzlich ist noch vorgesehen, dass in den Mitgliedsgemeinden der Samtgemeinde Grafschaft Hoya noch verschiedene abgängige Wartehäuser durch neue Glaswarteallen ersetzt werden. Überschläglich dürfte es sich hierbei um ca. 10 Wartehallen handeln. Diese Maßnahmen sollen möglichst im Jahre 2009 umgesetzt werden.</p> <p>2. S. 126 Haltestelle Rudolf-Harbig-Straße in Hoya (Maßnahme 117)</p> <p>Die Stadt Hoya hat Ende des Jahres 2007 verschiedene Möglichkeiten für die Verbesserung der Haltestellensituation im Bereich des Schulzentrums untersuchen lassen. Die vorgelegten Ergebnisse beinhalten mehrere Lösungsmöglichkeiten:</p> <p>a) Zusammenfassung der bisherigen beiden Haltepunkte (Rudolf-Harbig-Straße und Auf dem Kuhkamp) in der Straße auf dem Kuhkamp in einem herzustellenden langgezogenen Kreisverkehrsplatz</p> <p>b) Beibehaltung der bisherigen beiden Haltepunkte und Verbesserung der Haltestellensituation in der Rudolf-Harbig-Straße und Optimierung der Haltestellensituation in der Straße Auf dem Kuhkamp (Schaffung zu-</p>	<p>Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das sog. Haltestellenprogramm wird seit dem Jahr 2008 nicht mehr aufgelegt. Einzelmaßnahmen können jedoch mit Regionalisierungsmitteln gefördert werden. Die Förderung dieser Maßnahmen sollte hier im Bündel als sog. Gemeindemaßnahme beim Landkreis Nienburg – Regionalentwicklung - beantragt werden.</p> <p>Die Beschreibung der Maßnahme und der möglichen Varianten, die zur Untersuchung anstehen, wird im Textteil des NVP entsprechend geändert.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>sätzlicher Haltestellenfläche, Umrüstung der Lichtzeichenanlage). Hierzu gehört auch die Schaffung einer ausreichenden Buswendemöglichkeit.</p> <p>Welche der verschiedenen Varianten zur Ausführung kommen kann, bedarf einer weiteren Detailuntersuchung und Detailplanung.</p> <p>3. Karte 2: Kindergärten In der Karte „Kindergärten“ ist in der Gemeinde Hilgermissen noch der Kindergarten Zwergenstübchen aufgeführt, der zwischenzeitlich nicht mehr besteht und daher gestrichen werden muss. Der Kindergarten Gänseblümchen ist an den bisherigen Standort des Kindergartens Zwergenstübchen (Grundschule Wechold) verlegt worden.</p> <p>Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie die o.g. Anregungen bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes mit berücksichtigen würden.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet. Die Änderungen in der betreffenden Karte werden entsprechend vorgenommen.</p>
3	SG Marklohe	
	<p>Gegen die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2008 - 2013 bestehen keine Bedenken.</p> <p>Ich weise in diesem Zusammenhang darauf hin, dass es im Rahmen der zur Zeit in den politischen Gremien diskutierten Änderungen in Bezug auf die Grundschulstandorte der Samtgemeinde Marklohe in den kommenden Jahren zu nicht unerheblichen Änderungen bezüglich der Schülertransporte kommen wird. Hierüber werde ich zeitgerecht berichten.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und beachtet. Die Änderungen der Grundschulstandorte werden zu gegebener Zeit bei den jeweiligen Fahrplan- und Streckengestaltungen beachtet.</p>
4	Stadt Nienburg / Stadtbus Nienburg	
	<p>Kapitel „A 3.2 Stadtbus Nienburg“: Die Stadt Nienburg/Weser bietet ihren Bürgerinnen und Bürgern zusätzlich zum Verkehrsangebot der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg ein modernes, attraktives Stadtbus-System.</p> <p>Fünf stadt-eigene klimatisierte Niederflurbusse mit Neigetechnik und Rampe bieten einen barrierefreien Fahrkomfort. Die sehr positive Entwicklung der Fahrgastzahlen hat zu Änderungen im Busbestand geführt. Von ursprünglich 5 Midi-Bussen wurden 2 Fahrzeuge gegen Standardlinienbusse ausgetauscht, da die Kapazität in den Hauptlast-</p>	<p>Das Kapitel „A 3.2 Stadtbus Nienburg“ wird wie angeregt ersetzt.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>zeiten nicht mehr ausreichend war. Zum Ende des Jahres 2008 wird ein weiterer Standardlinienbus mit vergrößerter Aufstellfläche zur gesicherten Mitnahme von mobilitätseingeschränkten Personen und jungen Familien bei Bedarf eingestellt.</p> <p>Die im Stadtbussystem betriebenen Fahrzeuge sollen nicht älter als 10 Jahre sein und den zeitlich bestmöglichen Umweltstandards entsprechen (EEV). Die Umstellung der Fahrzeugflotte auf Gasbetrieb oder andere ressourcenschonende Antriebsmöglichkeiten bleibt als Option.</p> <p>Vom Fahrpersonal wird eine vollständige Tarif- und Streckenkunde erwartet. Im Dienst ist eine festgelegte Fahrerbekleidung zu tragen. Mindestens 2 x jährlich sind Fahrerschulungen zur Orts-, Verkehrs- und Tarifkenntnis sowie zum Umgang mit Notfall- bzw. Krisensituationen durchzuführen.</p> <p>75 % der Einwohner Nienburgs leben im Einzugsbereich und finden die nächste Stadtbushaltestelle in höchstens 300 Meter Entfernung. 4 Stadtbushaltestellen verbinden durch zahlreiche busbeschleunigende Maßnahmen die Ortsteile (außer Schäferhof/Katriede) mit der Innenstadt. Bequem und sicher bietet der City-Treff ein komfortables Umsteigen. Der Stadtbus Nienburg bietet einen verlässlichen und pünktlichen 30-Minuten-Takt, montags bis freitags von 5.55 Uhr bis 18.55 Uhr sowie an Samstagen von 6.25 Uhr bis 14.25 Uhr. Die jährliche Kilometer-Leistung beläuft sich auf ca. 370.000 km.</p> <p>106 Haltestellen im stadtbuseigenen Corporate-Design bieten Informationen zum Haltestellennamen, der anfahrenden Linie, zur Takt-Minute sowie im Aushang auf zusätzlich anfahrende Bus-Linien. 22 Haltestellen verfügen über einen Fahrgastunterstand mit Sitzgelegenheit.</p> <p>Im Stadtbus Nienburg gilt der Tarif der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg.</p> <p>Auf Wunsch der Stadt Nienburg/Weser werden besondere Jahres-Abonnements zu günstigen Preisen angeboten, die einen Anreiz zur regelmäßigen Nutzung der Stadtbusse bieten.</p> <p>Marketingmaßnahmen, Aktionen und regelmäßige Fahrgastinformationen an alle</p>	

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag																
	<p>Haushalte sowie über das Internet informieren die Einwohnerinnen und Einwohner Nienburgs umfassend über „ihr“ Stadtbussystem. Ein umfangreiches Beschwerde- und Qualitätsmanagement stärken die hohe Systemqualität.</p> <p>Die Fahrgastzahlen im Stadtbus Nienburg haben sich sehr positiv entwickelt. Die hohe Akzeptanz des Stadtbusses basiert auf Familienfreundlichkeit, Barrierefreiheit und verbesserte Lebensqualität.</p> <table border="1" data-bbox="264 600 679 880"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Fahrgäste</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2001</td> <td>241.568</td> </tr> <tr> <td>2002</td> <td>487.788</td> </tr> <tr> <td>2003</td> <td>605.377</td> </tr> <tr> <td>2004</td> <td>733.766</td> </tr> <tr> <td>2005</td> <td>804.213</td> </tr> <tr> <td>2006</td> <td>830.224</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>880.890</td> </tr> </tbody> </table> <p>Tab. A 3-1 Entwicklung der Fahrgastzahlen im Stadtbusverkehr</p> <p>Anlage: Liniennetzplan Stadtbus Nienburg</p>	Jahr	Fahrgäste	2001	241.568	2002	487.788	2003	605.377	2004	733.766	2005	804.213	2006	830.224	2007	880.890	
Jahr	Fahrgäste																	
2001	241.568																	
2002	487.788																	
2003	605.377																	
2004	733.766																	
2005	804.213																	
2006	830.224																	
2007	880.890																	
5	Stadt Rehburg – Loccum																	
	<p>Zum Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2008/2013 wird seitens der Stadt Rehburg-Loccum folgende Stellungnahme abgegeben:</p> <p>1. Die Stadt Rehburg-Loccum befindet sich innerhalb des Landkreis Nienburg/Weser in einer Randlage und ist verkehrlich damit nicht nur mit der Kreisstadt Nienburg verbunden, sondern es bestehen gewachsene Verbindungen in die Region Hannover und nach Stadthagen. Es ist wichtig, dass die verkehrlichen Anbindungen sowohl in die Region Hannover als auch nach Stadthagen erhalten bleiben und punktuell ausgebaut werden.</p> <p>Die Stadt fordert daher, die Einrichtung einer Schnellbuslinie von Rehburg-Loccum nach Wunstorf als prioritäre Maßnahme zur Verbesserung des ÖPNV anzusehen.</p> <p>Der Hinweis unter E 2.6.2 Ziffer 4 des Nahverkehrsplanentwurfes umfasst lediglich einen Prüfauftrag. Wie man den Zeitplan unter E 4.3 entnehmen kann, soll die entsprechende Überprüfung erst in den Jahren 2011 bis 2013 stattfinden.</p> <p>D. h. in den nächsten Jahren wird sich hier hinsichtlich einer möglichen Verbesserung</p>	<p>1. Die Maßnahme ist schon konkret als Ziel benannt. Die Anregung nach Wunstorf eine Schnellbuslinie einzurichten liegt der VLN bereits vor. 2009 kann dafür eine Bedarfsanalyse in Auftrag gegeben werden, so dass frühestens Ende 2009 bzw. Anfang 2010 ggf. mit der Einrichtung einer solchen Verbindung zu rechnen ist.</p>																

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>des ÖPNV-Angebotes nichts tun.</p> <p>Vor dem Hintergrund, dass aus Rehburg-Loccum, Stolzenau und Leese ca. 1.250 Pendlerinnen und Pendler die Region Hannover aufsuchen müssen und den stetig steigenden Energiepreisen, sollte die Prüfung der Realisierung einer Schnellbuslinie unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine prioritäre Maßnahme zur Verbesserung des ÖPNV werden und damit zeitnah umgesetzt werden.</p> <p>2. Nach wie vor fehlt es an einer verkehrlichen Anbindung zwischen der Stadt Rehburg-Loccum und der Stadt Neustadt am Rübenberge. Eine solche Busverbindung würde das Nordufer des Steinhuder Meeres versorgen und hätte zudem den Vorteil, dass Pendler bereits in Neustadt den Schienenverkehr in Anspruch nehmen könnten.</p> <p>3. Zwischen Wunstorf und Stolzenau findet ein Linienverkehr statt. Dieser bindet auch die Stadt Rehburg-Loccum ein. Sonnabends, sonntags und feiertags jedoch verkehren die Busse nur zwischen Wunstorf und dem Ortsteil Münchenhagen. Der Ortsteil Loccum ist damit in den Verkehr nicht mehr eingebunden.</p> <p>Es wird vorgeschlagen, die bislang in Münchenhagen endende Buslinie bis in den Ortsteil Loccum weiterzuführen, um auf diese Weise Loccum besser verkehrlich einzubinden.</p> <p>4. Die Ortsteile Münchenhagen und Loccum sind mit Stadthagen verkehrlich verbunden. Hier sollten Verbesserungen des Verkehrsangebotes vorgenommen werden. Diese sind sowohl werktags zwischen 13.28 und 16.00 Uhr aus Stadthagen kommend als auch samstags erforderlich.</p> <p>5. Der Bürgerbus Rehburg-Loccum e.V. stellt in Rehburg-Loccum inzwischen ein attraktives innerörtliches Verkehrsangebot dar, das kontinuierlich wachsende Fahrgastzahlen zu verzeichnen hat. Die Stadt fordert, dass dem Verein Bürgerbus Rehburg-Loccum e.V. auch künftig die notwendige Unterstützung gewährt wird und dass insbesondere Hilfestellung bei Investitionen zur Beschaffung der Verkehrsmittel gewährleistet wird.</p> <p>6. Nachdem in der Haupt- und Realschule Loccum und der Förderschule Rehburg be-</p>	<p>2. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Schnellbusverbindung nach Wunstorf soll alternativ geprüft werden, ob die Verbindung auch über Neustadt geführt werden kann.</p> <p>3. Bisheriges Ziel der Linie 716 ist der Saurierpark in Münchenhagen. Es kann geprüft werden, in wie weit Loccum in die Linienführung mit einbezogen werden kann. Die Anregung wird an die VLN weitergegeben.</p> <p>4. Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, der grundsätzliche Ziele und Maßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung des ÖPNV festlegt. Er enthält das Ziel, dass Fahrplanoptimierungen geprüft werden sollen. Die Anregung wird zur Prüfung an die VLN weitergegeben.</p> <p>5. Sofern die Anschaffung eines neuen Busses erforderlich ist, kann hier nach Möglichkeit eine Förderung der Maßnahme mit Regionalisierungsmitteln in Aussicht gestellt werden.</p> <p>6. Die Umstellung der Haupt- und Realschule Loccum und der Förderschule Rehburg auf</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>reits der Ganztagessschulbetrieb eingeführt ist, soll dieser mit Beginn des Schuljahres 2009/2010 auch in den Grundschulen Münchehagen und Rehburg eingeführt werden. Insoweit wird beantragt, das Verkehrsangebot auf das dann zu erwartende Unterrichtsende in den Schulen auszurichten.</p> <p>7. Dank des Bürgerbusbetriebes in Rehburg-Loccum gibt es von montags bis freitags ein verlässliches Nahverkehrsangebot zwischen den Ortsteilen der Stadt. Ungelöst ist aber eine verkehrliche Verbindung zwischen den Ortsteilen samstags und sonntags. Lediglich einzelne Verkehrslinien, die Rehburg-Loccum mit Nienburg, Stadthagen oder Wunstorf verbinden, stehen dann dem Fahrgast zur Verfügung, Öffentliche Einrichtungen in den übrigen Ortsteilen der Stadt, wie z. B. das Freizeitbad, das Hallenbad oder Einkaufsmärkte können i. d. R. mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreicht werden. Insbesondere sind ältere Menschen sowie Kinder- und Jugendliche betroffen. Anzustreben wäre, dass samstags zumindest zwei Busse vor- und nachmittags die Ortsteile miteinander verbinden und sonntags vormittags zumindest einer und nachmittags ebenfalls zwei Busse die Versorgung sicherstellen.</p> <p>8. Ich bitte, zu prüfen, inwieweit der Ortsteil Winzlar besser an den Buslinienverkehr nach Nienburg eingebunden werden kann. Eine Fahrtzeit von 68 Minuten von Winzlar nach Nienburg ist viel zu lang und für potenzielle Fahrgäste völlig unattraktiv.</p> <p>9. Ich bitte weiterhin, zu prüfen, ob der Linienbusverkehr zwischen Loccum und Rehburg statt über die Rehburger Straße künftig über den Windmühlenweg und die Bgm.-Schumacher-Straße geführt werden kann. Durch eine solche Linienführung könnte für eine erheblich größere Einwohnerzahl eine bessere verkehrliche Anbindung geschaffen werden. Dieses insbesondere für die Bewohner/innen des Altenheims „Haus Loccum“.</p>	<p>den Ganztagessschulbetrieb wird im Rahmen der laufenden Fahrplananpassungen zu gegebener Zeit berücksichtigt werden.</p> <p>7. Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, der grundsätzliche Ziele und Maßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung des ÖPNV festlegt. Die Listen der in Kapitel E 3.4.1 genannten Einzelmaßnahmen sind nicht abschließend. Es sind lediglich Maßnahmen, die bereits bekannt und beschlossen sind oder schon konkret angedacht. Die Einführung von Wochenendverkehren und die Höhe der dadurch entstehenden Kosten kann innerhalb der nächsten 1 bis 3 Jahre geprüft und der Gemeinde mitgeteilt werden.</p> <p>8. Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, der grundsätzliche Ziele und Maßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung des ÖPNV festlegt. Er enthält das Ziel, dass Fahrplanoptimierungen geprüft werden sollen.</p> <p>9. Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, der grundsätzliche Ziele und Maßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung des ÖPNV festlegt. Die Anregung wird zur Überprüfung an die VLN weitergeleitet.</p>
6	Flecken Steyerberg	
	Seitens des Flecken Steyerberg werden gegen die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes keine Bedenken erhoben.	Kenntnisnahme - Keine Abwägungsentscheidung erforderlich.

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
7	Gemeinde Stolzenau	
	<p>Die Gemeinde nimmt wie folgt zur Entwurfsfassung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Nienburg:</p> <p>Grundsätzlich wird die Entwicklung, die mit dem Nahverkehrsplan 2003-2008 begonnen worden ist, begrüßt. Gerade die gestiegene Bedeutung der Verlässlichkeit des ÖPNV sowie die damit verbundenen Taktungen und Verknüpfungen führt letztendlich dazu, dass der ÖPNV in seiner Bedeutung in der Fläche steigt.</p> <p>Die Zielsetzungen des Nahverkehrsplanes werden weitestgehend unterstützt. In den Zielsetzungen ist erkennbar, dass die Ziele, die im Hinblick auf den öffentlichen Personennahverkehr im ILEK Mittelweser formuliert sind, ebenfalls Eingang finden. Es wäre wünschenswert, wenn der Nahverkehrsplan 2008-2013 die Ziele im ILEK-Mittelweser explizit darstellt und sich in der weiteren Entwicklung auch auf diese Zielsetzungen bezieht.</p> <p>Gleichwohl ist anzuführen, dass das Angebot nach wie vor nicht optimal ist. Solange eine Anbindung an die Kreisstadt an Samstagnachmittagen und an Sonntagen nicht besteht, kann von einem guten Angebot nicht gesprochen werden. Das Nahverkehrskonzept stellt in seinem Teil der Bestandsaufnahme die zukünftige Bevölkerungsentwicklung zutreffend dar. Die richtigen Schlüsse daraus sollten aber sein, dass ein Angebot für nicht motorisierte Menschen an allen Tagen in der Woche zu schaffen ist. Unter den Ziff. 2.2 und 2.3 sind diese Belange bereits erwähnt, ohne dabei auf die sonntäglichen Verkehrsbeziehungen einzugehen.</p> <p>Das Nahverkehrskonzept sieht als Zielsetzung auch die Einrichtung von z.B. Rufbussen ein. Möglicherweise könnte dies der richtige Ansatz sein, das oben dargestellte Problem zu lösen.</p> <p>Des Weiteren sollte nach hiesiger Auffassung die sich durch den steigenden Ölpreis ergebende Problematik vertieft und Lösungsansätze durch den ÖPNV erarbeitet werden. In Gebieten mit einem sehr guten ÖPNV Angebot werden hohe Zuwächse an Fahrgastzahlen verzeichnet.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, der grundsätzliche Ziele und Maßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung des ÖPNV festlegt.</p> <p>Die Listen der in Kapitel E 3.4.1 genannten Einzelmaßnahmen sind nicht abschließend. Es sind lediglich Maßnahmen, die bereits bekannt und beschlossen sind oder schon konkret angedacht.</p> <p>Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, der grundsätzliche Ziele und Maßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung des ÖPNV festlegt.</p> <p>Die Listen der in Kapitel E 3.4.1 genannten Einzelmaßnahmen sind nicht abschließend. Es sind lediglich Maßnahmen, die bereits bekannt und beschlossen sind oder schon konkret angedacht. Die Einführung von Wochenendverkehren und die Höhe der dadurch entstehenden Kosten kann in den nächsten 1 bis 3 Jahren geprüft und der Gemeinde mitgeteilt werden.</p> <p>Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, der grundsätzliche Ziele und Maßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung des ÖPNV festlegt.</p> <p>Die Listen der in Kapitel E 3.4.1 genannten Einzelmaßnahmen sind nicht abschließend. Es sind lediglich Maßnahmen, die bereits</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Das Angebot im Landkreis Nienburg, mit Ausnahme der Stadt Nienburg, ist diesbezüglich völlig unzureichend. Es wird nicht verkannt, dass die Nachfrage des ÖPNV durch Berufspendler derzeit noch gering ist. Durch weitere Steigungen des Ölpreises könnte sich dieses Bild aber kurzfristig ändern. Ein Nahverkehrsplan, der bis 2013 wirkt, sollte für diese Belange Lösungsansätze aufzeigen.</p> <p>Die Region Mittelweser ist auf dem Weg, sich touristisch als Fahrradregion zu entwickeln. Die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern ist ein Mittel, um das Entwicklungsziel zu erreichen und die Region als fahrradfreundliche Region zu profilieren. Es ist daher notwendig, dass die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV gewährleistet wird. Dies ist bereits im Nahverkehrsplan 2003-2008 seitens der Gemeinde Stolzenau angeregt worden. Bislang haben sich keine Änderungen ergeben, deshalb erneuert die Gemeinde Stolzenau diese Anregung.</p> <p>Für größere Veranstaltungen, die in Stolzenau stattfinden, z.B. Stadtfest oder Karneval, sollten zusätzliche Fahrten ermöglicht werden. Diese Veranstaltungen werden von vielen Menschen aus dem gesamten Landkreis besucht. Gerade Menschen, die nicht mobil sind, haben keine Möglichkeit, die Veranstaltungen zu besuchen. Der ÖPNV sollte hier angebotsorientiert arbeiten. Unter Ziff. E 2.6.3 sind bereits Sonderfahrten aufgeführt. Dies bezieht sich aber ausschließlich auf Fahrten in die Kreisstadt und berücksichtigt nicht die Zuschauerermagneten in den kreisangehörigen Gemeinden. Es besteht nach wie vor keine direkte Verbindung zwischen den Gemeinden Uchte, Steyerberg, Liebenau und Stolzenau mehr. Dies wird abgelehnt. Es bestehen viele Beziehungen und Verflechtungen zwischen diesen Orten. Eine direkte Busanbindung ist unabdingbar.</p> <p>Die Regio-Plus Linie sollte nach wie vor den Anschluss an die Zugverbindungen in Wunstorf gewährleisten. Für die Lokal-Linien ist die Anbindung an die Zugverbindung im Bahnhof Stolzenau / Leese anzustreben.</p> <p>Die unter Ziff. E 2.6.2 angedachte Einrichtung einer Schnellbuslinie von Stolzenau nach Wunstorf wird ausdrücklich begrüßt.</p>	<p>bekannt und beschlossen sind oder schon konkret angedacht. Weitere Maßnahmen können geprüft werden.</p> <p>Die Mitnahme von Fahrrädern im Bus ist grundsätzlich möglich, sofern die im Bus befindliche Fahrgastzahl dies zulässt. Seit August 2007 kann dafür im Bus ein Fahrradticket erworben werden.</p> <p>Die Organisation von Sonderfahrten zu größeren Veranstaltungen wird von der VLN durchgeführt. Die VLN prüft die Möglichkeit und beantragt ggf. beim Landkreis Nienburg die Förderung mit Regionalisierungsmitteln. Die Anregung wird an die VLN weitergegeben.</p> <p>Lokal-Linie 15 verbindet Stolzenau mit Steyerberg mit einer Fahrtzeit von ca. 15 bis 20 min. Liebenau ist mit der Lokal-Linie 15 mit direktem Umstieg in Wellie zu Regio-Linie 10 in ca. 15 bis 20 min erreichbar. Uchte ist in ca. 20 min in direkter Verbindung mit der Regio-Linie 60 erreichbar. Die Fahrtzeiten dieser Verbindungen liegen nur geringfügig über denen des motorisierten Individualverkehrs. Allein die Verbindung von Stolzenau nach Steyerberg mit der Lokal-Linie 16 dauert im Schnitt ca. 45 min, da die Fahrt über Teilorte verläuft. Die Anregung wird an die VLN weitergegeben.</p> <p>Die Anregung nach Wunstorf eine Schnellbuslinie einzurichten liegt der VLN bereits vor. 2009 kann dafür eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben werden, so dass frühestens Ende 2009 bzw. Anfang 2010 ggf. mit der Einrichtung einer solchen Verbindung zu rechnen ist.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Es wird angeregt, die Bushaltestelle in Nenndorf von der Kirche auf den Schulhof zu verlegen. Die Schulkinder morgens auf dem Schulhof ein. Mittags steigen die Kinder bei der Kirche aus und müssen zum Schulhof laufen, um zu ihren Fahrrädern zu gelangen. Eine Bushaltestelle auf dem Schulhof würde wesentlich zur Sicherheit der Schulkinder beitragen, die dann nicht mehr die Bundesstraße queren müssten.</p> <p>Angeregt wird, die Erreichbarkeit der in der Stadt Petershagen liegenden Orte Schlüsselburg und Wasserstraße zu prüfen und für diese Orte eine Anbindung an die Ortschaft Stolzenau zu schaffen. Es besteht zwischen den Ortschaften Schlüsselburg und Wasserstraße sowie Stolzenau eine rege Verkehrsbeziehung, die durch öffentlichen Personennahverkehr unterstützt werden könnte.</p> <p>Es wird darum gebeten, die Schaffung eines Nahverkehrstarifes zu prüfen. Viele Verkehrsverbünde haben für ihre Tarifbereiche bereits Nahverkehrs- oder Kurzstreckentickets eingeführt, die eine Möglichkeit schaffen, über nur wenige Haltestellen mit einer sehr günstigen Fahrkarte fahren zu können. Gerade für Fahrschüler, die innerhalb des 4 km - Radiuses wohnen wäre ein solches Ticket eine deutliche Erleichterung, vor allem in den Wintermonaten.</p> <p>Weiterhin wird angeregt, ein landesübergreifendes Nahverkehrsticket nach Nordrhein-Westfalen einzuführen.</p>	<p>Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, der grundsätzliche Ziele und Maßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung des ÖPNV festlegt. Die Anregung wird an die VLN weitergegeben.</p> <p>Die Orte Schlüsselburg und Wasserstraße können über die Zugverbindung ab dem Bahnhof Leese-Stolzenau nach Petershagen und von dort weiter mit dem Bus erreicht werden. Der Bahnhof Leese-Stolzenau ist mit den Buslinien 60 und 716 erreichbar.</p> <p>Der Nahverkehrsplan enthält das Rahmenziel, dass das Tarifsystem beibehalten und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden soll (Kapitel C 2.5.6. Ziel 6 Tarifsystem). Eine Änderung des bestehenden Tarifsystems wird nicht angestrebt.</p>
8	SG Uchte	
	<p>Seitens der Samtgemeinde Uchte werden folgende Ergänzungs- bzw. Änderungsvorschläge vorgebracht:</p> <p>Seite 47: In der Grafik der Gewerbeflächen (Abb. B-4-1) fehlen die Gewerbeflächen in Warmsen Nord und Kreuzkrug.</p> <p>Seite 66: Die Zuordnung der Schüler zu den einzelnen Schulen (Tab. B - 52) ist in vielen Punkten fehlerhaft bzw. zweifelhaft. (siehe Anlage)</p> <p>Seite 70: Ergänzung der Tab. B 6-1 um - Bürgerhaus Uchte</p>	<p>Seite 47: . Die Kartendarstellung wird unverändert beibehalten. In der Abb. B-4-1 sind aufgrund der Maßstäblichkeit nur größere Gewerbestandorte dargestellt</p> <p>Seite 66: Die Werte in der Tab. B – 52 zur Zuordnung der Schüler zu den einzelnen Schulen werden überprüft und berichtigt.</p> <p>Seite 70: Die Tab. B 6-1 wird wie folgt ergänzt um: - Bürgerhaus Uchte</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<ul style="list-style-type: none"> - Gehannfors Hof, Warmesen - Hochzeitsbahnhof mit Eisenbahnexponaten Lavelshoh - Informationszentrum „Tor zum Moor“ in Essern <p>Seite 71: Ergänzung der Abb. B 6-2 um</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bürgerhaus Uchte - Hochzeitsbahnhof Lavelshoh - Informationszentrum „Tor zum Moor“ in Essern 	<ul style="list-style-type: none"> - Gehannfors Hof, Warmesen - Hochzeitsbahnhof mit Eisenbahnexponaten Lavelshoh - Informationszentrum „Tor zum Moor“ in Essern <p>Seite 71: Die Abb. B 6-2 wird ergänzt um:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bürgerhaus Uchte - Hochzeitsbahnhof Lavelshoh - Informationszentrum „Tor zum Moor“ in Essern
9	Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG)	
	<p>Die LNVG ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Niedersachsen außerhalb der Gebiete der Region Hannover und des Zweckverbandes Großraum Braunschweig. In dieser Funktion werden folgende Anmerkungen zur Entwurfsfassung des Nahverkehrsplanes Landkreis Nienburg / Weser gemacht:</p> <p>Kapitel A 1.2.1 (Seite 12 oben)</p> <p>Der Bund ist verantwortlich für den Ausbau und die Erhaltung der Schieneninfrastruktur. Hier wird nicht zwischen Fern- und Nahverkehr unterschieden.</p> <p>Seit 01.01.1996 sind die Länder – oder von ihnen beauftragte Organisationen, wie die LNVG – Aufgabenträger für den SPNV. Die SPNV-Aufgabenträger planen, bestellen und finanzieren die Verkehrsleistungen im SPNV.</p> <p>Kapitel A 1.4.1 (Seite 15)</p> <p>Das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz (NNVG) wurde zuletzt geändert durch Art. 1 ÄndG vom 13.12.2007.</p> <p>Kapitel B 7.1.2 (Seite 73)</p> <p>Von Seiten der LNVG ist die Einrichtung eines Haltepunktes in Rohrsen nicht geplant.</p> <p>Die Kursbuchstrecke Bremen – Hannover hat die Nummer Kbs 380. Im Text ist es richtig, auf der Karte steht Kbs 318.</p> <p>Kapitel D 3.1.1 (Seite 115)</p> <p>Fußnoten: Das SPNV-Konzept für Niedersachsen stammt aus dem Jahr 1997.</p>	<p>Kapitel A 1.2.1 (Seite 12 oben)</p> <p>Der Anregung wird gefolgt: Der entsprechende Absatz wird durch die Formulierung der LNVG ersetzt.</p> <p>Kapitel A 1.4.1 (Seite 15)</p> <p>Der Anregung wird gefolgt: Der entsprechende Satz wird durch wie angeregt geändert.</p> <p>Kapitel B 7.1.2 (Seite 73)</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Nummer der Kursbuchstrecke Bremen – Hannover wird in der Karte zu Kbs 380 geändert.</p> <p>Kapitel D 3.1.1 (Seite 115)</p> <p>Die Fußnote wird, wie angeregt, berichtigt.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
10	Region Hannover	
	Zum Entwurf des Nahverkehrsplanes habe ich keine Bedenken und Anregungen. Bitte beachten Sie einen Fehler auf Seite 73 (Abb. 7-1): Die KBS ist nicht 318 sondern 380	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die KBS 318 wird in der Karte (Abb. 7-1) zu KBS 380 korrigiert.
11	Landkreis Verden	
	Aus Sicht des LK Verden bestehen gegen den Entwurf des NVP des LK Nienburg 2008-2013 keine Bedenken. Die Buslinie 108 ist Bestandteil des Linienbündels 1. Als Harmonisierungszeitpunkt soll der 01.08.2012 festgelegt werden. Dies entspricht dem NVP 2008-2013 des ZVBN: Gemäß Kapitel C 4.4.5.3 ist Linie 108 dem Landkreis Nienburg zugeordnet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
12	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen / Niedersachsen (ZVBN)	
	Aus der Sicht des ZVBN bestehen gegen die vorliegende Entwurfsfassung des Nahverkehrsplanes keine Bedenken. Ein Ziel in Ihrem Nahverkehrsplan ist die Verbesserung der Fahrgastinformation. Der ZVBN plant hierzu die Einrichtung eines Systems zur Echtzeitinformationen für die dynamische Fahrgastinformation und Anschlussicherung. Hierzu werden wir - nach Abstimmung mit der LNVG - voraussichtlich in Kürze eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben. Ziel ist mit Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn 2010 hier ein System zu installieren, welches auch in der Region die Information verbessert. Falls Sie Interesse an diesem Projekt können Sie mich gerne anrufen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
13	Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg (VLN)	
	Nach nochmaliger Durchsicht des Nahverkehrsplanes 2008 - 2013 sind den Verkehrsunternehmen der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg (VLN) noch einige kritische Punkte aufgefallen, die wir Ihnen mit diesem Schreiben darlegen wollen: 1. Auf Seite 76 unter Punkt „C 2.1.2 Senkung des Schadstoffausstoßes und Energieverbrauches“ sollte Satz 2 folgendermaßen ergänzt werden: „Altfahrzeuge nach den Normen EURO 1 bis 3 sollen, wenn dies technisch und finanziell machbar ist, durch die Nachrüstung eines Partikelfilters	1. Satz 2 wird wie folgt ersetzt: Altfahrzeuge nach den Normen EURO 1 bis 3 sollen, wenn dies technisch machbar ist, durch die Nachrüstung eines Partikelfilters den EURO-4-Grenzwert einhalten.

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>den EURO 4 Grenzwert für Partikel einhalten.“</p> <p>2. Auf Seite 79 unter Punkt „C 2.5.3 Ziel 3 Fahrzeugausstattung“ sollte der vorletzte Satz dahingehend geändert werden, dass darin keine konkreten Angaben zum Alter der einzusetzenden Fahrzeuge gemacht wird. Eine Erreichung eines solchen Zieles mit konkreter Angabe des Alters ist unter den derzeit gegebenen finanziellen Voraussetzungen nicht erreichbar. Wir schlagen deshalb folgende Formulierung vor: „Die Bedienung sollte nach Möglichkeit mit modernen Fahrzeugen durchgeführt werden.“</p> <p>3. Auf Seite 127 unter Punkt „E 1.3 Busbeschaffung“ wird über die Unterstützung bei der Beschaffung eines Bürgerbusses und die Beschaffung eines Stadtbusses berichtet. Wir möchten Sie bitten, dass in diesem Punkt ganz deutlich zum Ausdruck gebracht wird, dass für die Beschaffung von Bussen im Regionalbereich ebenfalls Zuschüsse aus den Regionalisierungsmitteln, des Landkreises Nienburg/Weser zur Verfügung gestellt werden, wenn dies nach den Richtlinien des Landes Niedersachsen möglich ist bzw. wird.</p> <p>4. Auf Seite 129 unter Punkt „E 2.3.2 Festlegung der Harmonisierungszeitpunkte“ wird entgegen den späteren Ausführungen auf S. 143 einseitig auf die Möglichkeit der Ausschreibung abgehoben. Ebenfalls erscheinen die Bündellaufzeiten als fixiert. Um auch in Zukunft alle Möglichkeiten aufrecht zu erhalten, schlagen wir vor, folgende Formulierung in den Text mit auf zu nehmen: „Im Rahmen der Entwicklung der europäischen und deutschen Vergabevorschriften und im Sinne der möglichen Ausnutzung von Übergangsregelungen im Vergaberecht können Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auch einvernehmlich andere Lösungen vereinbaren.“</p> <p>5. Auf Seite 130 unter Punkt „E 2.4.1 Verbesserung der Fahrzeugstandards“ sind mehrere Anforderungen unter den derzeitigen finanziellen Gegebenheiten nicht leistbar. Hierzu zählen die Anforderungen der Spiegelstriche 1, 3, 4, 5, und 8. Sollen diesen Anforderungen in der dargestellten Weise umgesetzt werden, so bedarf dies weitreichender finanzieller Unterstützung durch den Landkreis Nienburg/Weser. Wir</p>	<p>2. Der Anregung wird gefolgt. Der vorletzte Satz von Punkt C 2.5.3 wird wie folgt geändert: „Die Bedienung sollte nach Möglichkeit mit modernen Fahrzeugen durchgeführt werden.“</p> <p>3. Der Anregung wird nicht gefolgt: Die Finanzierung von Bussen für private Verkehrsunternehmen durch Regionalisierungsmittel wird wegen eventueller beihilferechtlicher Bedenken aufgrund des EU-Rechts (Art. 87 EU-Vertrag) als derzeit nicht möglich angesehen.</p> <p>4. Der Anregung, Satz 1, wird gefolgt: Einer Vergabe muss nicht zwingend eine Ausschreibung vorangehen. Daher wird der Begriff „Ausschreibung“ wertneutral durch den Begriff „Vergabe“ ersetzt.</p> <p>4. Der Anregung, Satz 2 und 3: wird nicht gefolgt: Ziel des Landkreises Nienburg ist es, die festgelegten Harmonisierungszeitpunkte und Bündellaufzeiten grundsätzlich einzuhalten. Im Einzelfall kann jedoch auch eine andere Möglichkeit in Betracht gezogen werden.</p> <p>5. Der Anregung wird teilweise gefolgt: Es sind hier Maßnahmen beschrieben, die zu einer Verbesserung des Fahrzeugstandards führen sollen. Spiegelstrich 1 wird geändert: ...dass - die eingesetzten Fahrzeuge zu einem großen Teil die EURO-4-Norm erfüllen. Spiegelstrich 8 wird geändert: ...dass – überwiegend moderne Fahrzeuge eingesetzt werden sollen.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>bitten, dies in diesem Absatz zur Geltung zu bringen.</p> <p>6. Auf Seite 142 unter Punkt „E 5.1.1 Rechtliche Prüfung der Vergabeart“ wird über die Ergebnisse des in Auftrag gegebene Rechtsgutachten berichtet. Wir möchten Sie bitten, im zweiten Absatz den vorletzten und letzten Satz folgendermaßen abzuändern: „Der Vorteil einer Direktvergabe bzw. einer Finanzierungszusage liegt für die Kreisverwaltung darin, dass der jeweilige Verhandlungspartner bekannt ist. Dadurch ist für die Kreisverwaltung gewährleistet, dass von der Zuverlässigkeit des jeweiligen Unternehmens als Vertragspartner oder Adressat einer Finanzierungszusage aufgrund der Erfahrungen in der langjährigen Zusammenarbeit in der Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg (VLN) auszugehen ist.“</p> <p>Neben diesen besonders kritischen Punkten haben wir Ihnen in der Anlage noch einige redaktionelle Änderungswünsche und Hinweise der Weser Ems Busverkehr GmbH aufgelistet, die sie doch bitte in den Nahverkehrsplan aufnehmen bzw. entsprechend abändern wollen.</p> <p>Redaktionelle Änderungen zum NVP-Entwurf 2008 – 2013</p> <p>Seite 26: Der Begriff „kostenlose Fahrausweise“ muss gestrichen werden! Schülersammelzeitkarten sind zwar für die anspruchsberechtigten Schüler kostenlos, de facto übernimmt aber der Landkreis die Kosten, und zwar über den (pauschalierten) Landkreisbeitrag. Aus steuerlichen Gründen und mit Bezug auf die Ausgleichspflicht des Landes gem. § 45a PBefG darf aber nicht von „kostenlosen Fahrausweisen“ gesprochen werden. Wie unter Punkt E 3.2.4 und E 3.3.1 korrekt dargestellt, sind die Karten de facto nicht kostenlos.</p> <p>Seite 28: A 4.1: Es ist zu erwähnen, dass die NachtEule-Linien ausschließlich (!) von der bedienten Diskothek, nicht aber von der öffentlichen Hand finanziert wurden.</p> <p>Verkehr zum Heiratsmarkt: Begriff „Kleinbahn“ durch „Eisenbahn“ oder „Nebenbahn“ ersetzen. Der Begriff Kleinbahn ist heute nicht mehr relevant.</p> <p>Seite 31: A 4.2: Satz „Die Zuständigkeit für die Fahrplangestaltung dieser Linien...“ ergänzen: „...für die Fahrplangestaltung und</p>	<p>Die anderen hier angesprochenen Passagen werden beibehalten.</p> <p>6. Der entsprechende Absatz wird verändert und dem Beschluss des Kreistages zur Vergabe des Linienbündels 2 angepasst</p> <p>Seite 26: Der Anregung wird gefolgt. Der Begriff „kostenlose Fahrausweise“ wird ersetzt durch „vom Landkreis finanzierte Fahrausweise“</p> <p>Seite 28: Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen: Es wird ergänzt, dass die Finanzierung ausschließlich von der bedienten Diskothek übernommen wurde.</p> <p>Der Begriff „Kleinbahn“ wird durch „Nebenbahn“ ersetzt.</p> <p>Seite 31: Der Satz wird umformuliert: „Die Fahrplangestaltung dieser Linien und die Aufgabenträgerschaft/Finanzierung liegt</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Aufgabenträgerschaft/Finanzierung...</p> <p>Seite 31: A 4.3: Ergänzen: Durch die engen Restriktionen des Schülerbeförderungsvertrages muss vom Systemtakt teilweise abgewichen werden, was die Attraktivität der Regiolinien mindert.</p> <p>Seite 64: B 5.2.6: Begriff „kostenlose Fahrkarte“ ersetzen durch „vom Landkreis finanzierte Fahrkarte“</p> <p>Seite 73: Karte: KBS 318 korrigieren in KBS 380. Museumseisenbahn nach Syke besser bezeichnen als Touristikeisenbahn</p> <p>Seite 77: „Optimierung der Umlaufplanung“: Es ist nicht zu erwarten, dass Verbesserungen erzielt werden können, es sei denn, die Schulanfangs- und Endzeiten werden flexibilisiert, um verstärkt Reihenbeförderungen zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund des geringen ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen ist die Umweltbelastung durch den ÖPNV aber zu vernachlässigen.</p> <p>Seite 78: C 2.5.2 Ziel 2: Die Formulierung eines solchen Ziels ist überflüssig. Dies ergibt sich allein schon aus der Betriebspflicht gem. PBefG. Auf Verspätungen gibt es wenig Einfluss, da der straßengebundene ÖPNV anders als Eisenbahnverkehr von zahlreichen Faktoren des Straßenverkehrs abhängig ist.</p> <p>Seite 79: C 2.5.3 Ziel 3: Die beschriebene Fahrzeugausstattung ist heute Stand der Technik und braucht nicht näher beschrieben zu werden. Es ist aber zu beachten, dass insbesondere auf den Lokallinien</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Belange der Schülerbeförderung Vorrang haben; Niederflerbusse haben ein geringeres Platzangebot 2. nicht alle befahrenen Straßen „niederflurtauglich“ sind 3. die Vorteile eines Niederflerbusses nur in Zusammenhang mit entsprechend ausgestatteten Haltestellen ausgespielt werden können; eine entsprechende Formulierung fehlt unter C 2.5.4 Ziel 4 4. insbesondere „Spitzenläufer“, also Fahrzeuge die nur den Spitzenbedarf der Schülerbeförderung abdecken, dann deutlich teurer würden (Stichwort: Kombibus, „Doppelverdiener“, nur zu den 	<p>überwiegend nicht beim Landkreis Nienburg.“</p> <p>Seite 31: Die Passage in A 4.3 wird wie folgt ergänzt: „Durch die engen Restriktionen muss vom Systemtakt teilweise abgewichen werden.“</p> <p>Seite 64: Der Begriff „kostenlose Fahrkarte“ wird durch „vom Landkreis finanzierte Fahrkarte“ ersetzt.</p> <p>Seite 73: Die Kbs-Nr. für die Strecke Bremen – Hannover wird in der Karte zu Kbs 380 korrigiert. Die Bezeichnung Museumseisenbahn (eingefügt wird die Bezeichnung „Kaffkieker“) ist ein gängiger Begriff und wird beibehalten.</p> <p>Seite 77: Die „Optimierung der Umlaufplanung“ ist ein grundsätzliches Ziel und wird so beibehalten. Grundsätzlich ist auch eine Diskussion über eine Flexibilisierung der Schulbeginn- und schlusszeiten sowie der maximalen Wartezeiten denkbar.</p> <p>Seite 78: Die Formulierung des Ziels 2 in C 2.5.2 2 ergibt sich zwar auch aus der Betriebspflicht, wird aber dennoch als Zielaussage beibehalten, da die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Fahrten die Qualität des ÖPNV wesentlich mitbestimmt.</p> <p>Seite 79: Die Formulierung des Ziels 3 in C 2.5.3 wird als Zielaussage beibehalten, da die Fahrzeugausstattung die Qualität des ÖPNV wesentlich mitbestimmt.</p> <p>1. + 2. Als Ziel ist formuliert, dass möglichst auf allen Regio-Linien Niederflerbusse einzusetzen sind. Dies setzt im Einzelfall selbstverständlich voraus, dass die Straßen, die zu befahren sind, niederflurtauglich sind.</p> <p>3. Viele Haltestellen, insbesondere an den Regio-Linien sind bereits niederflurtauglich eingerichtet. C 2.5.4 Ziel 4 ist ein grundsätzliches Ziel und enthält daher keine weiteren Aussagen zur Niederflurtauglichkeit. Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen ist gesetzlich fixiert in Abstimmung mit den Behindertenverbänden vorzunehmen.</p> <p>4. Ein höherer Kapazitätsbedarf in Spitzenzeiten der Schülerbeförderung kann durch-</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>Spitzenzeiten benötigte Ressourcen auch im Gelegenheitsverkehr verwendbar)</p> <p>Seite 79: C 2.5.5 Ziel 5: Fahrplaninformationen an der Haltestelle sowie Beschilderung von Fahrzeugen sind gesetzlich vorgeschrieben und brauchen nicht als Ziel formuliert zu werden.</p> <p>Seite 79: C 2.5.7 Ziel 7: De facto wird hier der Status quo als Ziel formuliert... vielmehr wäre zu prüfen, ob - ggf. in Bürgerbüros - weitere Vorverkaufsstellen in Grundzentren eingerichtet werden können.</p> <p>Seite 80: C 2.6.1: Diese Aussage ist wertfrei, weil keine Aussage getroffen wird, wie die Wirtschaftlichkeit verbessert werden soll. Mögliche Maßnahmen wären:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gestaltung des VLN-Tarifs mit Blick auf „nutzerfinanzierten ÖPNV“ 2. Vermeidung von Taktsprüngen auf den Regolinien durch <ul style="list-style-type: none"> a) großzügigere Gestaltung der Schülerbeförderungssatzung (Wartezeiten) Schulzeitverlegung b) Anschubfinanzierung von Probebetrieben (Angebotsausweitungen) durch den Landkreis/Reg.-Mittel <p>Die auf Seite 89 erfolgende Begründung widerspricht der heutigen Praxis, auch linienbündelübergreifende Synergien zu nutzen. Mittelfristig ist ggf. mit einem höheren Fahrzeugbedarf zu rechnen, wenn den Verkehrsunternehmen die Nutzung dieser Synergien nicht mehr möglich ist.</p> <p>Seite 80: C 2.6.2: Es erschließt sich nicht, wie die Linienbündelung einer höheren Wirtschaftlichkeit zuträglich ist. Selbst eine Annahme, dass „ein Verkehrsunternehmen je Linienbündel“ wirtschaftlicher arbeitet, ist vor dem Hintergrund der VLN-Kooperation (Nutzung von Synergieeffekten unter den VLN-Partnern) obsolet.</p> <p>Seite 94: Tab. D 1-1: Genehmigungsinhaber ergänzen; Linie 127 fehlt in der Tabelle 126/127/138/735 - Weser Ems Bus 150 - VGH 506/530/600 = MKB 716 = RegioBus</p> <p>Seite 94: D 1.1.3: Anmerkung zur Linie 70:</p>	<p>aus mit anderen Bussen (z.B. Kombibusse) abgedeckt werden.</p> <p>Seite 79: Die grundsätzliche Zielformulierung in „C 2.5.5 Ziel 5“ wird beibehalten.</p> <p>Seite 79: Die Zielformulierung in „C 2.5.7 Ziel 7“ wird ergänzt: Es soll geprüft werden, ob der Vertrieb von Fahrkarten auch über weitere Verkaufsstellen, z.B. in den Bürgerbüros der Gemeinden, ermöglicht werden kann. Es wird ergänzt, dass im Stadtgebiet Nienburg der Fahrkartenkauf bereits an einigen weiteren Stellen möglich ist.</p> <p>Seite 80: C 2.6.1: Die Aussage, dass die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im Landkreis Nienburg verbessert werden muss u.s.w. ist eine grundsätzliche Zielformulierung. Die Maßnahmenbeschreibung erfolgt in Kapitel E.</p> <p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und ggf. geprüft.</p> <p>Seite 80: Die Vergabe von Linienbündeln kann grundsätzlich zu einer höheren Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Systems beitragen. Die Nutzung der Synergieeffekte unter den VLN-Partnern kann nur effektiv sein, solange die Kooperation Bestand hat und keine Vergabe an externe Verkehrsunternehmen erfolgt.</p> <p>Seite 94: Linie 127 „Sulingen – Uchte“ wird in Tab. D 1-1 ergänzt. Die Genehmigungsinhaber werden ebenfalls wie angeregt ergänzt.</p> <p>Seite 94: Die Anmerkung wird wie vorge-</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>In Uchte besteht nicht nur Anschluss zur Linie 60, soweit möglich sind die Linien umlauftechnisch verknüpft, so dass sich Fahrtmöglichkeiten ergeben.</p> <p>Seite 101: Tab. D 1-3: Fehler in der Bewertung (Lemke) Warum Gesamtbewertung „genügend“, wenn alle Einzelpositionen mit „gut“ bewertet sind?</p> <p>Seite 109: D 2.1: Landkreisübergreifende Linien hier als Lokallinien eingestuft, so nicht korrekt.</p> <p>3. Absatz, drittletzter Satz „den“ streichen.</p> <p>Seite 131: E 2.5.1: Es wäre ggf. zu prüfen, ob eine Integration des SPNV in den VLN-Tarif sinnvoll ist. Immerhin werden zurzeit vier, später evtl. fünf SPNV-Haltestellen bedient.</p> <p>Seiten 133 / 134: E 3.3.1: „Die andere Hälfte des Beitrages ist ein Zuschuss für die Aufrechterhaltung des ÖPNV im ländlichen Raum.“ Grundsätzlich zwar richtig, es ist aber zu überlegen den Zuschuss auch als „Ausgleich verbundbedingter Lasten“ zu definieren (Durchtarifizierungsverluste, abgesenktes Tarifniveau). Die Verkehrsunternehmen müssen die Möglichkeit behalten, bei Absenkung des Zuschusses durch Anhebung des Tarifs auf ein kostendeckendes Preisniveau Defizite auszugleichen</p> <p>Seite 134: Nummerierung falsch: E 3.3.2 anstatt 3.2.2 E 3.3.3 anstatt 3.2.3</p>	<p>schlagen geändert und ergänzt.</p> <p>Seite 101: Die Gesamtbewertung wird redaktionell in „gut“ geändert.</p> <p>Seite 109: Der betreffende Satz wird geändert. „...Allerdings werden auch auf den Lokal-Linien 15, 21, 42 sowie auf den <i>landkreisübergreifenden Linien</i> 138, 150, 716 und 735 generell werktäglich mehr als 10 Fahrten angeboten.“</p> <p>Seite 131: Das grundsätzliche Ziel „C 2.5.6 Ziel 6 Tarifsystem“ wird ergänzt: „Die Verknüpfung mit den Tarifsystemen benachbarter Aufgabenträger soll fortgesetzt und mit dem SPNV angestrebt werden.“</p> <p>Seiten 133 / 134: Die bestehende Formulierung wird beibehalten. Der Zuschuss wird als Pauschalbetrag gezahlt.</p> <p>Seite 134: Die falschen Nummerierungen werden wie vorgeschlagen berichtigt.</p>
14	<p>Allgem. Deutscher Fahrradclub e.V. (ADFC) Kreisverband Nienburg in Abstimmung mit dem ADFC-Landesverband</p>	
	<p>Die Stellungnahme des ADFC ist zwischen dem Landesverband und dem Kreisverband Nienburg abgestimmt.</p> <p>Zu einzelnen Gliederungspunkten:</p> <p>D 4.5 Neueinrichtung und Ausbau von Haltestellen</p> <p>„Der Haltestellenausbau kann künftig nur noch punktuell oder als Bestandteil landkreisweiter konzeptioneller Maßnahmen über Regionalisierungsmittel gefördert werden können. Einzelmaßnahmen mit einem Kostenrahmen von über 35.000 € sind dagegen weiterhin mit bis zu 75% der Gesamtkosten mit Mitteln des GVFG förderfähig.“ Aus unserer Sicht spricht dies in starkem Maß dafür, die Ausstattung mit Fahrradab-</p>	<p>Im Rahmen der im Jahr 2007 durchgeführten Teilnahme des Landkreises am Landeswettbewerb „Fahrradfreundliche Kommune“ wurde als Teilprojekt der Bedarf an Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen durch eine Abfrage bei den Gemeinden des Landkreises ermittelt. Für den uns gemeldeten Bedarf wurden Fahrradabstellbügel beschafft und finanziert. Die Aufstellarbeiten wurden von den Gemeinden übernommen. Als sog. Einzelmaßnahmen nach GVFG mit</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>stellanlagen an Haltestellen konzeptionell anzugehen, also eine detaillierte Bestandsaufnahme durchzuführen und ein Maßnahmenprogramm abzuleiten. Die Ausstattung mit Rahmenhaltem wird begrüßt, nach Tab. E 1-1 (Ergänzung von Fahrradabstellanlagen an Haltestellen) werden jedoch nur 31 Haltestellen nachgerüstet, und diese Maßnahme ist auf 2008 begrenzt. Wir schlagen vor, auch in den Folgejahren entsprechende Ergänzungen einzuplanen und durch regelmäßige Überprüfungen sicher zustellen, dass die Anzahl pro Haltestelle bedarfsgerecht gewählt wird.</p> <p>E – allgemein:</p> <p>An diesem o.g. Beispiel wird u.E. deutlich, dass die Maßnahmenplanung sich vorrangig auf den kurzfristigen Bereich orientiert, während der Nahverkehrsplan eine mittelfristige Maßnahmenplanung beinhalten sollte. Auch die Maßnahmen unter E 1.2 Maßnahme zur Beschleunigung des ÖPNV beziehen sich auf die Vergangenheit, während keine Aussagen zu weiter geplanten Beschleunigungsmaßnahmen erfolgen. U.E. hätten dazu im Vorfeld der Entwurfserstellung des NVP entsprechende Analysen erfolgen müssen.</p> <p>Die Anregung aus unser Stellungnahme zum NVP 2003 (bei 3.2.2) ist leider nicht umgesetzt worden; sie ist u.E. noch immer aktuell und kann um einen Satz ergänzt werden:</p> <p>„Erforderlich sind für alle Bahnhöfe des RE/RB -Zugverkehrs, wo die Fahrradmitnahme auf bestimmte Teile des Zuges beschränkt ist (z.B. nur an Anfang und/oder Ende des Zuges), Hinweise auf dem Bahnsteig, wo die Fahrradabteile bzw. deren Türen (etwa) zu stehen kommen. Bei festen Haltepositionen innerhalb des Haltepunktes ist dies auch auf dem Bahnsteig selbst zu markieren.“ Zumindest ist vor Einfahrt des Zuges anzusagen, wo die Fahrradabteile zu finden sind. Dies ist auf einigen Bahnhöfen (z.B. Koblenz Hbf) inzwischen Standard, dort zumindest bei Fernzügen.</p>	<p>einem Kostenrahmen von über 35.000 € können keine flächendeckenden konzeptionellen Maßnahmen, wie hier angeregt, realisiert werden, sondern nur z.B. der Um-/Neubau je einer einzigen größeren Haltestellenanlage. Bei einem Um-/Neubau von kleineren Haltestellen, die ggf. mit Regionalisierungsmitteln gefördert werden, wird die bedarfsgerechte Ausstattung mit Fahrradabstellanlagen generell berücksichtigt.</p> <p>Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, der grundsätzliche Ziele und Maßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung des ÖPNV festlegt.</p> <p>Die Listen der in Kapitel E genannten Einzelmaßnahmen sind nicht abschließend. Es sind lediglich Maßnahmen, die bereits bekannt und beschlossen sind oder schon konkret angedacht.</p> <p>Der Landkreis Nienburg ist ausschließlich Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Daher werden Belange des SPNV im Nahverkehrsplan nur näher betrachtet, sofern es um die Verknüpfung der beiden Verkehrsarten geht (z.B. Abstimmung mit den An- und Abfahrtszeiten im SPNV).</p>
15	VCD – Landesverband Niedersachsen	
	Zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2008 - 2013 für den Landkreis Nienburg	

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Ergänzung zu C 2.2.3 Zeitliches ÖPNV-Angebot bzw. zu C 2.7.4</p> <p>Die im Absatz 1 genannten Empfehlungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für den ländlichen Raum sind nicht dazu geeignet, dem ÖPNV weitere Fahrgäste zuzuführen. Vielmehr müssten im Nahverkehrsplan Zeitfenster für die Fahrplanbedienung definiert werden. Mögliches Beispiel für Regio-Linien Mo-Fr. 6-20 Uhr, samstags 8-20 Uhr, sonntags 10-20 Uhr. Vor dem Hintergrund stagnierender Schülerzahlen müssen Möglichkeiten untersucht werden, den Anteil der wahlfreien ÖPNV-Kunden zu erhöhen. Eine Möglichkeit könnte sein, dass das Verkehrsangebot der Regio-Linien auf Schwachstellen im zeitlichen Bedienungsangebot untersucht wird. Beispiel Linie 10: Diese Linie weist zwar ein vertaktetes Angebot über den ganzen Tag auf. Die Möglichkeit für Berufspendler nach Nienburg diese Linie zu nutzen ist jedoch eingeschränkt, da die Ankünfte morgens in Nienburg nicht optimal gestaltet sind. Eine Ankunft ist um 7:15 Uhr, die nächste dann erst gegen 8.55 Uhr. Hier klafft eine Lücke 100 Minuten in der Hauptverkehrszeit. Das Gleiche gilt im Übrigen auch für die Linie 20 an Schultagen. Fazit: In einer Schwachstellenanalyse muss vor dem Hintergrund der genannten Beispiele untersucht werden, ob das bestehende Fahrplanangebot den Anforderungen von Berufspendlern genügt.</p> <p>Ergänzung zu C 2.5.4 - Ziel 4 - Haltestellenausstattung bzw. zu C 2.7.4</p> <p>Es wird zukünftig sichergestellt, dass neu beschaffte Haltestellenwartehallen nur noch mit Vitrinen beschafft werden. Grund: Ausführliche Kundeninformation z.B. über den Tarif ist mittels Aushangfahrplan am Haltestellenmast nicht möglich. Darüber hinaus vermindert eine Vitrine die Gefahr, dass der Aushangfahrplan entfernt wird.</p> <p>Ergänzung zu C.2.5.6 Ziel 6 - Tarifsystem</p> <p>Zur Schaffung eines echten Verbundes wird angestrebt, dass der VLN-Tarif auch im SPNV anerkannt wird.</p> <p>In einem ersten Schritt muss hierzu sichergestellt werden, dass das Schöne-Wochenende-Ticket sowie das Niedersachsen-Ticket in den Bussen anerkannt sowie</p>	<p>Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und ggf. im Rahmen der laufenden Fahrplanabstimmungen berücksichtigt.</p> <p>Die Anregungen werden zur Prüfung an die VLN weitergegeben.</p> <p>Auf die Anschaffung von Vitrinen für den Aushangfahrplan und weitere Informationen soll weitgehend verzichtet werden. Sie sind in der Anschaffung zu teuer, als dass es möglich wäre jede Haltestelle im Landkreis damit auszustatten. Beträchtlich ist außerdem die Gefährdung durch Vandalismus.</p> <p>Im Rahmen des Nienburgtarifs sind hier schon positive Ansätze gegeben. Mit Einführung des Metropoltickets wird es ein Ticket geben, das bei der Bahn erworben werden kann und mit dem am Zielort eine Weiterfahrt mit dem ÖPNV möglich sein wird. Die Anerkennung regional begrenzter Tarife im SPNV dagegen ist nicht praktikabel.</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>vertrieben werden kann.</p> <p>Ergänzung zu E.12 - Beschleunigungsmaßnahmen</p> <p>Hier wird ausgeführt, dass im Nienburger Stadtgebiet Beschleunigungsmaßnahmen umgesetzt worden sind. Sofern nicht bereits umgesetzt, so ist sicher zu stellen, dass neben dem Stadtverkehr Nienburg auch die auf den Überlandlinien verkehrenden Fahrzeuge diese Infrastruktur nutzen können.</p> <p>E 2.2 Fahrplanoptimierung</p> <p>Siehe auch C 2.2.3.</p> <p>Es ist weiter sicher zu stellen, dass die Fahrplanabweichungen an Schul- und Ferientagen reduziert werden. Es ist unstrittig, dass ein Großteil der Fahrgäste Schüler sind und daher auch besondere Fahrten zu bestimmten Zeitlagen durchgeführt werden müssen. Daher sollten Ferienfahrten zu den gleichen Zeiten wie der Schulverkehr verkehren, da eine Fahrplandifferenzierung in "S" oder "F" den Fahrplan unübersichtlich machen. Darüber hinaus ist es auch nicht nachvollziehbar, dass gerade bei den Regio-Linien eine identische Fahrt einmal mit "S" und ein anderes Mal mit "F" markiert ist. In solchen Fällen kann man die entsprechende Signatur auch weglassen.</p> <p>E 2.6.2 Ergänzung des Fahrplanangebotes</p> <p>Wer überprüft hier die aufgezählten Maßnahmen?</p> <p>Es muss geprüft werden, ob das angebotsorientierte Betriebsprogramm der Regio-Busse auch auf Sonn- und Feiertage ausgeweitet werden kann. Der VCD schlägt vor, für einen begrenzten Zeitraum von zwei Jahren hier einen Probebetrieb zu initiieren. Die Finanzierung könnte aus zugewiesenen Regionalisierungsmitteln erfolgen.</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die dafür erforderlichen Funkmodule könnten langfristig auch von den nach Nienburg ein-fahrenden Regio-Linien eingesetzt werden.</p> <p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Im Zuge laufender Fahrplanoptimierungen werden ständig Verbesserungen vorgenommen.</p> <p>Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, der grundsätzliche Ziele und Maßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung des ÖPNV festlegt. Die Listen der in Kapitel E genannten Einzelmaßnahmen sind nicht abschließend. Es sind lediglich Maßnahmen, die bereits bekannt und beschlossen sind oder schon konkret angedacht. Maßnahmen, wie z.B. die Einführung von Busverkehr an Sonn- und Feiertagen können grundsätzlich geprüft werden.</p>
16	IHK Hannover – Geschäftsstelle Nienburg	
	<p>Aus der Sicht der IHK Hannover wird die Notwendigkeit angeregt, möglichst heimatnah viele Fachkräfte ausbilden zu können und dies in unsere Überlegungen verstärkt mit einfließen zu lassen. Zur Ausbildung gehört auch der Besuch der Berufsbildenden Schulen in Nienburg. Die gute Erreichbarkeit sowohl der Schulen als auch, nach Unter-</p>	<p>Die Erreichbarkeit der Berufsbildenden Schulen im Landkreis Nienburg ist gewährleistet. Das Aufkommen an Schülern, die dort hin und wieder zurück befördert werden müssen wird bei der Fahrplangestaltung hinreichend berücksichtigt. Die Erreichbarkeit der Betriebe ist in der Regel durch das dichte Haltestellennetz im</p>

Nr.	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
	<p>richtschluss, die Wiedererreichbarkeit der Betriebe wird, vor dem Hintergrund der steigenden Energiepreise, zunehmend an Bedeutung gewinnen. Auch der zunehmende Mangel an Fachkräften entwickelt sich zu einem seriösen Standortfaktor und sollte nicht durch unnötige Mobilitätseinschränkungen verstärkt werden.</p>	<p>Landkreis Nienburg sichergestellt.</p>
17	Connect GbR c/o WEB	
	<p>In Kapitel A 4.8 „Verbesserung der Eigen- und Außendarstellung der VLN“ sollte der Passus:</p> <p>„Die Fahrgastinformation wurde durch die EDV-gestützte Fahrplanauskunft "connect" (http://www.connect-info.net) weiterentwickelt und kann im Internet über verschiedene Seiten, u.a. auch über die Homepage der VLN, abgerufen werden“</p> <p>durch den folgenden Text ersetzt werden:</p> <p>„Alle Fahrpläne der VLN-Gesellschafterunternehmen sind mittels der elektronischen Fahrplanauskunft, im Internet über verschiedene Seiten, u.a. auch über die Homepage der VLN, abrufbar.</p> <p>Grundlage aller Fahrplanauskünfte in Niedersachsen und Bremen ist der Fahrplandatenpool von Connect. Die Connect Fahrplanauskunft für Niedersachsen und Bremen GbR (Internet www.connect-info.net) ist ein Zusammenschluss von neun Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern und sammelt in Zusammenarbeit mit den lokalen Verkehrsunternehmen alle verfügbaren ÖPNV-Fahrplandaten und bereitet sie für Auskunftszwecke auf. Die VLN-Gesellschafter stellen sicher, dass alle Fahrpläne zwecks Datenintegration zeitgerecht an Connect übergeben werden.“</p>	<p>Der Absatz wird wie angeregt ersetzt und berichtigt.</p>