

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
2	<b>Beirat für Menschen mit Behinderungen</b>	<p>Anforderung an die Barrierefreiheit in Fahrzeugen bezüglich Größe von Sondernutzungsflächen besser zu definieren (Platz für ein, zwei oder drei Rollstühle).</p> <p>ÖPNV Tarif und Carsharing sind keine Vergünstigungen für Schwerbehinderte und EU-Rentner eingeräumt.</p> <p>Mitnahme von E-Scoutern nicht geregelt.</p> <p>S.156- S.157 Plattformhöhe bei Busbuchten von 15 cm auf 16 cm zu ändern.</p> <p>Fertige Betonteile werden mit geraden Zahlen angeboten (Z.B. Kasseler Sonderbord mit 16, 18, 20 , 22 cm).</p> <p>S.163 Abbildung „Randhaltestelle“ fehlerhaft (statt Auffindestreifen und Einstiegsfeld sind Aufmerksamkeitsstreifen und Aufmerksamkeitsfeld aufgezeichnet). Jedenfalls ist Haltestellenmast falsch platziert.</p>	<p>Folgen: Plattformhöhe für Busbuchten wird angepasst.</p> <p>Die Hinweise zu Sondernutzungsflächen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es sollen Erfahrungen mit den vorhandenen Flächen gesammelt und ggf. bei den nächsten Ausschreibungen berücksichtigt werden.</p> <p>Der ÖPNV-Tarif kann keine Vergünstigungen für Schwerbehinderte bieten, da Schwerbehinderte mit einem entsprechenden Ausweis generell kostenfrei fahren können.</p> <p>Car-Sharing erfolgt über privaten Anbieter, der seine Preise selbst festlegt.</p>
63	<b>Flecken Steyerberg</b>	<p>Für den Kindergarten „Lummerland“ im Ortsteil Voigtei ist insbesondere die Busverbindung zwischen Voigtei und Steyerberg von Bedeutung. Damit die aus Steyerberg kommenden Kindergartenkinder diese Strecke auch unproblematisch nutzen können, sollte die Busverbindung zwischen Voigtei und Steyerberg möglichst so eingerichtet sein, dass einerseits der Bus aus Steyerberg so abfährt, dass er in Voigtei zwischen 07:30 Uhr und 08:00 Uhr am Kindergarten „Lummerland“ ankommt und andererseits nachmittags von Voigtei aus nach Steyerberg ein Bus fährt, der zwischen 14:00 Uhr und 15:00 Uhr dort eintrifft.</p> <p>Des Weiteren wird angemerkt, dass für die Kindergartenkinder möglichst Busverbindungen zwischen Voigtei und Steyerberg ohne weiteres Umsteigen zu den oben genannten Zeiten bestehen sollten.</p>	<p>Hinweis zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird nachrangig im Rahmen der Fahrplangestaltung 2021 berücksichtigt, da Kinder unter 6 Jahren ohne Begleitung im VLN Tarif nicht vorgesehen sind. Anpassung des Fahrplans erfolgt ggf.</p>
64	<b>Flecken Steyerberg</b>	<p>Grundsätzlich gebe ich außerdem zu Bedenken, dass die Grundschule in Deblinghausen zum 31.07.2019 geschlossen wurde. Die Schülerinnen und Schüler des gesamten Flecken Steyerberg werden daher jetzt in der Grundschule Waldschule Steyerberg beschult.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen. Fahrplanänderungen erfolgte im Dezember 2019.</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
174	<b>Flecken Steyerberg</b>	<p>Weiterhin komme ich auf meine Hinweise und meinen Antrag vom 03.12.2018 und 10.01.2019 zurück, die geplante Mobilitätsstation am ZOB Steyerberg in den Nahverkehrsplan aufzunehmen. Nach den mir bekannten Unterlagen findet sich dort zwar die Auswertung aus dem WENAMO-Projekt (Seiten 35 bis 37) wieder, aber die Mobilitätsstation als mögliche Zielmaßnahme zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes fehlt. Ich weise ausdrücklich darauf hin, dass die Aufnahme der geplanten Mobilitätsstation in den Nahverkehrsplan Voraussetzung für die Projektförderung ist. Die „Nichtaufnahme“ in den Nahverkehrsplan führt automatisch zu einer Versagung der Förderung (60 % der förderfähigen Kosten). Vorsorglich mache ich hiermit Schadenersatzansprüche für den Fall geltend, dass das Verhalten des Landkreises Nienburg zur Versagung von Fördermitteln führt.</p>	<p>Folgen. Im Kap. 4.1.3 wird der bereits vorhandene Absatz zu diesem Thema ergänzt: vorhanden: Am ZOB in Steyerberg soll zukünftig eine Mobilitätsstation eingerichtet werden, an der vom (E-)Fahrrad, vom eigenen (E-)Auto und vom Zubringer-E-Bus auf den Bus nach Nienburg umgestiegen werden kann und das möglichst mehrmals am Tag. Dazu sollen Ladestationen für E-Bikes und E-Autos eingerichtet werden und z. B. abschließbare Fahrradabstellplätze. Insgesamt muss eine hochwertige Aufenthaltsqualität hergestellt werden. Momentan sind weder der Platz noch das Umfeld attraktiv für Wartende. Es sollten Smart Benches für das Laden von Mobiltelefonen und anderen Geräten installiert werden. Die Gemeinde möchte hier außerdem möglichst einen W-LAN-Hotspot einrichten.</p> <p>Ergänzung: Es wird angestrebt, die Verkehrsarten innerhalb der Kommunen miteinander zu verknüpfen und den Gedanken zu stärken, für einen Weg verschiedene Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren. Die so entstehende Intermodalität soll durch den Bau der Mobilitätsstation gefördert werden. Wenn realisiert, lässt sich sehr öffentlichkeitswirksam aufzeigen, wie erfolgreich das Zusammenspiel verschiedenster Mobilitätsangebote an einem Punkt gemeinsam gelingen kann und zu einer Steigerung in der Fahrgastnachfrage über alle Verkehrsmittel führt.</p> <p>Das Konzept sieht folgendes vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Errichtung einer Mobilitätsstation an einem zentralen Ort</li> <li>- Bei der Planung Flächen für eine mögliche Erweiterung Vorhalten</li> <li>- Geeignete Standorte: im Flecken Steyerberg der ZOB und in der Samtgemeinde Liebenau der Platz an der Langen</li> </ul>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
			<p>Straße/Goethestraße</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausstattungselemente an der Mobilitätsstation: möglichst zentrale Bushaltestelle, qualitativ hochwertige und gesicherte Abstellanlagen für Fahrräder/Pedelecs, Stellplätze für E-Carsharing und Fahrgemeinschaften.</li> <li>- Sollte die Carsharing-Flotte einen E-Pkw beinhalten, wird eine zusätzliche Ladesäule empfohlen.</li> <li>- E-Bike-Sharing, Reservierungsmöglichkeit für die Ladesäulen.</li> <li>- Aufstellen einer anbieterneutralen Paketstation.</li> </ul>
175	<b>Flecken Steyerberg</b>	<p>In Ergänzung zur Stellungnahme vom 03.12.2019</p> <p>Meines Erachtens dürfte es unter Berücksichtigung der Fördervoraussetzungen aufgrund der zum 01.01.2020 geänderten Kommunalrichtlinie, die sich aus den Anlagen ergeben, hilfreich sein, z. B. folgende Zielsetzung im NVP zu verankern: „Der Landkreis wird, neben der Mobilitätszentrale am Standort Nienburg, die Einrichtung weiterer lokaler Mobilitätsstationen, wie zum Beispiel in Steyerberg und in Liebenau auf Grund des dort vorhandenen Mobilitätskonzeptes der beiden Kommunen geplant, sowohl planerisch als auch inhaltlich unterstützen und sieht die geplante Verbesserung der Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel im ländlichen Raum als sehr positiv für die Erhaltung und Entwicklung der Landkreiskommunen an.“ (Vorschlag).</p>	<p>Folgen.</p> <p>Das Ziel C 2.4.5 " Einrichtung von Mobilitätsstationen in den zentralen Orten im Ländlichen Raum" wird mit folgendem Text neu eingefügt:</p> <p>An geeigneten Schnittstellen in den zentralen Orten sollen Mobilitätsstationen die Verknüpfung und den Übergang zu den einzelnen Verkehrsmitteln erleichtern und die Nutzung von Mobilitätsketten ermöglichen.</p> <p>Die Begründung in C 2.4.6 wird um folgenden Absatz ergänzt:</p> <p>Attraktive Mobilitätsstationen können dazu beitragen, einen Umstieg von einem Verkehrsmittel auf das andere möglichst komfortabel möglich zu machen. Damit können dann Mobilitätsketten (z. B. Fahrrad – Bus – Bahn - CarSharing) genutzt werden.</p>
78	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	<p>A 1.4.3 Grundsätze und Ziele (§2 NNVG) S.17</p> <p>(4) Die Aufgabenträger (§4) sollen bei der Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs folgende Zielsetzungen berücksichtigen:</p>	<p>Nicht folgen. Da es sich hier um die Ziele des NNVG handelt, wird der Begriff umweltverträglich nicht weiter definiert.</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>3. Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich und bequem sein.</p> <p>Hier wäre eine Definition des Begriffs "umweltverträglich" wünschenswert.</p>	
79	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	<p>A 3.1.2 Aufgaben des Teams VLN in der Stabstelle Regionalentwicklung S.25</p> <p>A2 Entwicklung von Strategien und Projekten zur Mobilitätsversorgung im Landkreis Nienburg/Weser Beauftragung und Begleitung von Abfragen zum Mobilitätsbedarf</p> <p>Hier wäre es wünschenswert, Nienburger und Pendler, die eben nicht den ÖPNV nutzen, zu ihrer Zufriedenheit mit dem ÖPNV zu befragen. Die Klimaschutzagentur ist der Auffassung, dass eine detaillierte Erforschung der Motive, warum viele Personen den MIV bevorzugen, ein klares und differenziertes Bild über die Verbesserungspotentiale des ÖPNV liefern. Nicht unbedingt die Zufriedenheit der bestehenden Kundenschaft sorgt für zusätzliche Nutzer des ÖPNV; stattdessen gilt es, neue Angebote und Anreize zu bieten.</p> <p>A18 Durchführung von Marketingmaßnahmen "Pro Busverkehr" Eine Kampagne zusammen mit der Klimaschutzagentur Mittelweser wäre denkbar.</p>	Kenntnisnahme
80	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	<p>A 3.1.3 Leitziele der Neustrukturierung S.28</p> <p>Das ÖPNV-Angebot soll ergänzt werden durch zusätzliche Mobilitätsangebote. Hierzu soll ein aktives Mobilitätsmanagement aufgebaut werden. Über ein Förderprojekt soll ein Mobilitätsmanager das Team VLN für einen gewissen Zeitraum verstärken.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Landkreis beabsichtigt, gemeinsam mit der Klimaschutzagentur Mittelweser e.V. ein Klimaschutzkonzept Mobilität zu erarbeiten. Eine Darstellung im NVP erfolgt nicht, weil das Projekt noch in der Entstehung ist. Kap. E 3.3 greift dieses Projekt auf. Nach Alternativen sollte geschaut werden, wenn der Landkreis Nienburg nicht in das Förderprogramm aufgenommen wird.</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		Mit unserer Arbeit unterstützen wir die Einstellung des Mobilitätsmanagers und die Erstellung eines Mobilitätskonzepts für den Landkreis in vollster Weise. Welche Alternative ist hier jedoch möglich, sollte der Landkreis dieses Förderprogramm nicht erhalten?	
81	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	A 3.3 Bürgerbus Rehburg-Loccum S.31  Eine Umstellung des Bürgerbusses auf den elektrischen Antrieb wäre möglich.	Zur Kenntnis genommen. Die Beschaffung obliegt dem Bürgerbus Verein. Zudem ist der zur Zeit im Einsatz befindliche Bus max. 2 Jahre alt.
82	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	A 5 Herausforderungen für den öffentlichen Personennahverkehr S.42  5. Die Verkehrswende hin zu CO <sup>2</sup> -freien Antrieben wird auch vom ÖPNV erhebliche Anstrengungen erfordern, indem langfristig Fahrzeuge mit neuen Antriebstechnologien eingeführt werden müssen.  Schreibfehler "CO <sup>2</sup> -freien" (2 = soll tiefgestellt werden)  Diese Feststellung findet unter dem Punkt A 6 "Leitlinien für die mittel- und langfristige Entwicklung des ÖPNV" keine Erwähnung mehr.	Der Schreibfehler wurde behoben. Da unter A 7.1 auf Umwelt- und Klimaschutz eingegangen wird, wird auf die Anpassung des Punkts A6 verzichtet. Siehe auch Punkt E 3.3
83	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	A 8 Anforderungen an den neuen Nahverkehrsplan S.47  Konkrete Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung des Klima- und Umweltschutzes im ÖPNV wie z.B. alternative Antriebsarten zu definieren.  Ein sehr guter Punkt!	Folgen Kap. E 3.3 wurde um folgenden Absatz ergänzt:  Mittelfristig soll überprüft werden, ob Fahrzeuge mit alternativen Antriebsarten auch im Verkehrsgebiet zum Einsatz kommen können. Die Infrastruktur muss den geänderten Anforderungen angepasst werden. Elektrisch betriebene Busse benötigen Schnelladestationen an markanten Haltestellen. Der Einsatz solcher Fahrzeuge bedarf umfangreicher Tests, bevor sie im Echtbetrieb eingesetzt werden können. Kenntnisnahme. Zurzeit ist hier keine Zielfestlegung vorgesehen.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
			In einem nachfolgenden NVP, der dann die Neuvergabe der Verkehrsleistungen zu den Jahren 2027 und 2029 vorbereitet, soll die Möglichkeit der Zielfestlegung für alternative Antriebsarten überprüft werden.
84	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	<p>B 3.8 Vertrieb und Marketing S.107</p> <p>Auf öffentlichen Veranstaltungen zum Thema Klimaschutz ist das Team VLN einer der Partner für die Umsetzung von Zielen zur Reduzierung von CO2-Emissionen aus dem Verkehr.</p> <p>Auf den Veranstaltungen der Klimaschutzagentur Mittelweser waren selten Vertreter der VLN GmbH vertreten. Eine Kooperation bei Veranstaltungen und Projekten mit dem Team Verkehrsservice Landkreis Nienburg (Team VLN) und der Klimaschutzagentur sollte angestrebt werden.</p>	Hinweis wird zu Kenntnis genommen.
85	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	<p>B 6 Fahrradverkehr S.117</p> <p>Die Alternative zum Abstellen ist die Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen. Seit 2007 dürfen in den Bussen der VLN-Verkehrsunternehmer Fahrräder mitgeführt werden. Die Fahrradmitnahme in den Linienbussen ist mangels größerer Stellflächen im Bus auf grundsätzlich 2 Fahrräder beschränkt.</p> <p>Es könnte über die Einführung eines FaltradAbos (siehe Stadt Münster) nachgedacht werden, welches die Fahrradmitnahme im Bus wesentlich erleichtert und das Einzugsgebiet einzelner Haltestellen vergrößert.</p>	Kenntnisnahme. Hinweis an VLN weiter geleitet. Für NVP keinen Handlungsbedarf.
86	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	<p>C 2.1 Umwelt- und Klimaschutz durch ÖPNV verbessern S.118ff</p> <p>Nicht ausreichend! Kein Hinweis auf Nutzung von Bussen mit alternativen Antriebsarten wie z.B. in Hannover bereits in Betrieb!</p>	<p>Folgen</p> <p>Kap. E 3.3 wurde um folgenden Absatz ergänzt:</p> <p>Mittelfristig soll überprüft werden, ob Fahrzeuge mit alternativen Antriebsarten auch im Verkehrsgebiet zum Einsatz kommen können. Die Infrastruktur muss den geänderten Anforderungen angepasst werden. Elektrisch betriebene Bus-</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
			se benötigen Schnelladestationen an markanten Haltestellen. Der Einsatz solcher Fahrzeuge bedarf umfangreicher Tests, bevor sie im Echtbetrieb eingesetzt werden können.
87	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	C 2.5 Qualität des ÖPNV-Angebotes verbessern S.126  Hier fehlt Klimaschutz als Ziel völlig, nicht nur in der Grafik als auch als Stichpunkt. Bitte dieses Ziel noch aufnehmen.	Nicht folgen. Hier geht es allein um die Qualitätsmerkmale des ÖPNV, wobei die Fahrgäste die Adressaten sind.
88	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	C 2.6 Radverkehr und ÖPNV aufeinander abstimmen S.132 Konzepte wie Bike-Sharing oder "letzte-Meile" nicht angedacht. An Knotenpunkten bewähren sich laut NRVP Fahrradstationen. Am Bahnhof Nienburg/Weser empfiehlt es sich, eine Bündelung von Serviceeinrichtungen für den Radverkehr einzurichten (Fahrradstation, Fahrradverleih, Fahrradhändler mit Reparaturservice, touristische Information). Die E-Mobilität im Straßenverkehr nimmt deutlich zu. Insbesondere im Bereich der Fahrräder (Pedelects u.a.) ergeben sich deutliche Auswirkungen und Potenziale. Für Pendlerwege bis zu über 15 km ergeben sich neue Möglichkeiten. Die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme in den Linienbussen der VLN können z.B. durch den Einsatz von Anhängern verbessert werden. Siehe Anmerkung zu B6 "FaltradAbos"	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
89	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	C 6 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung und den Fahrzeugeinsatz in der Zuständigkeit des Landkreises Nienburg/Weser S.114ff  Als umweltverträgliches Verkehrsmittel sollen vorzugsweise Fahrzeuge eingesetzt werden, die mit weitreichenden Abgasbehandlungstechniken ausgerüstet sind. Darüber hinaus ist aber der Einsatz von Fahrzeugen mit besonders umwelt- und ressourcenschonenden Antriebstechniken wie z.B. Busse mit elektrischem Antrieb mehr als wünschenswert.	Folgen Kap. E 3.3 wurde um folgenden Absatz ergänzt:  Mittelfristig soll überprüft werden, ob Fahrzeuge mit alternativen Antriebsarten auch im Verkehrsgebiet zum Einsatz kommen können. Die Infrastruktur muss den geänderten Anforderungen angepasst werden. Elektrisch betriebene Busse benötigen Schnelladestationen an markanten Haltestellen. Der Einsatz solcher Fahrzeuge bedarf umfangreicher Tests, bevor sie im Echtbetrieb eingesetzt werden können. Kennt-

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		Keine klaren Anforderungen an Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsarten, noch nicht einmal unter "C 6.3 Mindestanforderungen für Fahrzeuge im Taxibus-Verkehr" (S.149)	nisnahme. Zurzeit ist hier keine Zielfestlegung vorgesehen.
90	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	<p>C 9.7 Beleuchtung S.160</p> <p>An Haltestellen, an denen es keine Stromversorgung an der Straße gibt, sollen Solarleuchten als Alternative zur herkömmlichen Beleuchtung eingesetzt werden</p> <p>Sollten Solarleuchten nicht als Standard definiert werden?</p>	<p>Folgen</p> <p>Absatz 3 in Kap. C 9.7 wurde, wie folgt, geändert:</p> <p>An Haltestellen, an denen eine Eigenbeleuchtung verbaut wird, sollen soweit möglich energiesparende Solarleuchten zum Einsatz kommen. Nur wo der Einsatz einer solchen Solarleuchte nicht möglich ist, wird eine Leuchte mit Stromversorgung verbaut.</p> <p>Erläuterung:</p> <p>Die Kreisverwaltung hat in den letzten beiden Jahren an Haltestellen, die die geografischen Voraussetzungen boten und an denen eine Stromversorgung zur Beleuchtung sehr aufwändig und teuer gewesen wäre, mit einer neuen Generation von Solarleuchten ausstatten lassen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Leuchtkörper sind am Hallendach angebracht, beleuchten also den Wartebereich. Die Solarpaneele sind direkt darüber auf dem Dach befestigt.</li> <li>- Die Lampen haben einen Bewegungsmelder, leuchten also nur auf, wenn ein Fahrgast die Wartehalle betritt. Hierdurch wird nur wenig Akkuleistung abgerufen, die Leuchtdauer reicht bis zum natürlichen Hellwerden aus.</li> <li>- Ansonsten brennt eine sehr kleine Kontrolllampe, so dass jeder sehen kann, dass die Anlage funktioniert.</li> <li>- Wenn – was in unserer Gegend extrem selten vorkommt – wirklich einmal Schnee auf dem Paneel liegt, kann natürlich tatsächlich keine Energie gespeichert werden. Auch in Winterzeiten, in denen es mehrere sehr bedeckte und regnerische Tage hintereinander gab, war die Lichtausbeute unbe-</li> </ul>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
			<p>friedigend. Bei normalen Wetterlagen gibt es keine Leistungseinschränkungen.</p> <p>Lässt die Umgebung keine Solarbeleuchtung zu, werden weiterhin stromgebundene Laternen gesetzt.</p> <p>Die Entscheidung für die Solarenergie hat im Wesentlichen Kostengründe. Für die Solarlampen wurden in 2018 rund 500,00 Euro pro Haltestelle bezahlt. Die Stromlampen kosten inkl. Montagen und Anschluss ca. 3.000 Euro pro Stück, bei umfangreichen Kabelarbeiten auch mehr.</p>
91	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	<p>D 5 Finanzmittel gem. §7 (5) NNVG - Regionalisierungsmittel S.167ff</p> <p>Bitte listen Sie hier auch Fördermittel für alternative Antriebe im ÖPNV auf.</p>	<p>Es wurde ein neues Kapitel geschaffen (D). Allerdings zielt es nicht auf die Förderung von alternativen Antrieben ab.</p> <p>D 8 Weitere Finanzierungsquellen im ÖPNV</p> <p>Über die Mittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) hinaus, bestehen weitere Möglichkeiten Aktivitäten im ÖPNV fördern zu lassen.</p> <p>Unter anderem fördert die Landesnahverkehrsgesellschaft den Ausbau von Bushaltestellen, Maßnahmen zur ÖPNV Beschleunigung, Bürgerbusse, ÖPNV Linienbusse und Echtzeitinformationssysteme.</p> <p>Aber auch Klimaschutzkonzepte zum Thema Mobilität können über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gefördert werden.</p> <p>Darüber hinaus fördert die NBank die Einrichtung und den Betrieb von Mobilitätszentralen.</p> <p>Der Landkreis Nienburg/ Weser baut jährlich ca. 16 Haltestellen über das Förderprogramm der LNVG aus. Und auch das Fahrzeug des Bürgerbus Vereins Rehburg- Loccum wurde durch die LNVG gefördert.</p>
92	<b>Klimaschutzagentur Mittelweser e.V.</b>	<p>E 3.1 Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV mit hoher Priorität S.179</p> <p>Konkret erkennt die Klimaschutzagentur viele gute Ideen im</p>	<p>Folgen</p> <p>Kapitel E 3.3 wurde um folgendes ergänzt:</p> <p>Über die bereits beschlossenen Maßnahmen hinaus werden weitere Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV diskutiert,</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>Entwurf des NVP. Anerkennenswert sind vor allem die aufgezeigten Maßnahmen zur Verbesserung des Klima- und Umweltschutzes im ÖPNV, wie z.B. alternative Antriebsarten, zu definieren. Viele Maßnahmen im Bereich Klimaschutz sollten jedoch schneller umgesetzt werden und in diesem Feld mit hoher Priorität genannt werden.</p>	<p>die aber noch konkretisiert werden müssen. Des Weiteren müssen die Fördermöglichkeiten geprüft und dementsprechend Fördermittel beantragt werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird daher erst mittelfristig im Verlauf des Planungszeitraumes möglich sein (ab 2020):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einrichtung einer Mobilitätszentrale. Die individuelle Beratung von Menschen soll dazu beitragen, dass diese verstärkt CO2-sparsame Beförderungsangebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nutzen und den motorisierten Individualverkehr verstärkt durch CO2-arme Mobilitätsangebote austauschen. Eine Mobilitätszentrale kann ferner die bessere Erreichbarkeit der Kreisstadt und anderer regionaler Ziele im ländlichen Umland durch die Nutzung des ÖPNV und alternativer Mobilitätsangebote unterstützen.</li> <li>- Etablierung eines Mobilitätsmanagements zur Unterstützung der Entwicklung und Vernetzung alternativer Mobilitätsangebote. Im Sinne einer zentralen Gesamtkoordination sollen Prozesse angestoßen und mit den Kommunen, den Fahrgästen und den Mobilitätsdienstleistern abgestimmt werden.</li> <li>- Entwicklung eines Projektes zur Fahrgastinformation in Echtzeit mit dem Ziel, eine durchgehende dynamischen Fahrgastinformation auf Echtzeitbasis für den öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Nienburg/Weser anbieten zu können. Dabei sollen die Echtzeitinformationen an den Haltestellen, in den Fahrzeugen und in anderen Auskunftsmitteln (Internet, Hotline, mobile Endgeräte) ausgegeben werden können. Damit für den Fahrgast keine Lücken bei der Informationsversorgung entstehen, soll nach Möglichkeit ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt werden, d.h. alle ÖPNV-Verkehre im Verkehrsgebiet sollen mit einbezogen werden.</li> <li>- Entwicklung neuer Vertriebsformen. Als Ziel sollten VLN-Tickets direkt mit dem Mobilgerät gekauft werden können. Das HandyTicket sollte den Fahrgast zum sofortigen Fahrtan-</li> </ul>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
			tritt befähigen. - Konzeptionelle Entwicklung eines Pilotprojektes für den Einsatz alternativer Antriebstechniken.
29	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	Bitte Schreibweise für Stationsnamen prüfen und korrigieren: Nienburg (Weser) Leese-Stolzenau (z. B. S. 34, A 4.1.1 an den Bahnhof in Leese-Stolzenau).	Folgen.
30	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	Anmerkung: Wenn hier vom Fahrplan der DB AG gesprochen wird, ist dies nicht korrekt, da in Nienburg (Weser) auch die eurobahn eine Nahverkehrslinie betreibt.  Formulierungsvorschlag (letzter Satz): Die LNVG stimmt ihre Fahrpläne mit den ÖPNV-Aufgabenträgern ab, Die LNVG stellt die SPNV-Fahrpläne frühzeitig den ÖPNV-Aufgabenträgern vor, ...  Hier sollte ggf. auch der benachbarte SPNV-Aufgabenträger, die Region Hannover, genannt werden. (Federführer für das Netz der S-Bahn Hannover)	Folgen. Kap. A 3.5 wird wie folgt geändert: Der VLN-Fahrplan wird weitgehend auf den Fahrplan des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) abgestimmt, so dass der jährliche Fahrplanwechsel im Bereich des SPNV auch immer einen Fahrplanwechsel bei der VLN zur Folge hat. Aufgabenträgerinnen für den SPNV sind die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und die Region Hannover, die die Aufgabenträgerschaft für die S-Bahn Hannover inne haben. Die Verkehrsleistungen werden von verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Auftrag der SPNV-Aufgabenträger erbracht. Daher wird eine enge Kooperation mit der LNVG und der Region Hannover angestrebt. Die LNVG stimmt ihre Fahrpläne mit den ÖPNV-Aufgabenträgern ab, wobei die Möglichkeiten zur Einflussnahme für den einzelnen Aufgabenträger sehr gering sind.
31	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	zu A 4.1.2 Hier wird das AST in der Samtgemeinde Uchte beschrieben. Im Linienbusverkehr ist im Landkreis Nienburg/Weser der VLN-Tarif gültig. Unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit der LNVG für den ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser regen wir daher an, dass auch der Fahrpreis für das AST zukünftig auf den bestehenden VLN-Tarif aufbaut und somit die VLN-Preisstufen und die VLN-Ticketgattungen zur Anwendung kommen. Ein Komfortzuschlag in Höhe eines weiteren Tickets der genutzten VLN-Zonen wäre unseres Erachtens angemessen. VLN-Zeitkarteninhaber könnten dann nur diesen Zu-	Kenntnisnahme.  Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Ggf. kann im Zuge der Überprüfung des VLN - Tarifes diese Frage auch aufgegriffen werden. Eine Zielfestlegung in Kap. A 4.1.2 NVP soll nicht erfolgen, weil die weitere Abstimmung noch aussteht.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		schlag zahlen.	
32	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>zu B 1.16.1 1. Abs. Der Begriff „Kursbuchstrecke“ ist veraltet. Es sollten die niedersachsenweit gültigen Liniennummern verwendet werden.</p> <p>Es sollte deutlich zwischen der Eisenbahninfrastruktur (Strecke) und dem Eisenbahnbetrieb (Nahverkehrslinien) unterschieden werden.</p> <p>Vorschlag für Absatz 1: Die in Nord-Ost-Richtung verlaufende Schienenstrecke Bremen – Hannover ist als Hauptstrecke elektrifiziert, zweigleisig ausgebaut und für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zugelassen. Sie verläuft auf einer Länge ... Die Strecke wird von den Expresslinien RE 1 und RE 8 und zwischen Nienburg (Weser) und Hannover von der S-Bahn-Linie Hannover S 2 sowie von Fernverkehrszügen befahren.</p>	<p>Folgen. B 1.16.1 1. Abs. wird neu gefasst: Die in Nord-Ost-Richtung verlaufende Schienenstrecke Bremen – Hannover ist als Hauptstrecke elektrifiziert, zweigleisig ausgebaut und für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h zugelassen. Sie verläuft auf einer Länge von 31 km durch den Landkreis. Die Strecke wird von den Expresslinien RE 1 und RE 8 und zwischen Nienburg (Weser) und Hannover von der S-Bahn-Linie Hannover S 2 sowie von Fernverkehrszügen befahren.</p>
33	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>Bis Dezember 2017 verkehrte eine Direktverbindung von Rotenburg (Wümme) nach Minden (Westf) im 2-Stunden-Takt. Diese Linie wurde nur am Wochenende angeboten. Diese Nahverkehrslinie wurde eingestellt.</p> <p>Heutige Nahverkehrslinien: RB 76 Rotenburg (Wümme) – Verden (Aller) Nicht im Landkreis Nienburg/Weser! RE 78 Nienburg (Weser) – Leese-Stolzenau – Minden (Westf) – Bielefeld</p> <p>Korrekturen für Absatz 2: Die Nord-Süd-Richtung verlaufende Schienenstrecke ... (Angaben zur Infrastruktur) Die Strecke wird von der Expresslinie RE 78 Nienburg (Weser)</p>	<p>Folgen. B 1.16.1 2. Abs. wird neu gefasst: 2. Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Schienenstrecke. Sie ist Teil einer Verbindung zwischen Hamburg und dem Ruhrgebiet. Insgesamt verläuft diese Strecke auf einer Länge von ca. 53 km auf dem Gebiet des Landkreises Nienburg/Weser. Im Abschnitt Nienburg - Minden ist sie als Nebenbahn eingeleisig, elektrifiziert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zugelassen. Die Strecke wird von der Expresslinie RE 78 Nienburg (Weser) – Minden (Westf) – Bielefeld befahren. Betreiber dieser RE-Linie ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen eurobahn. Die Reisekette zwischen Rotenburg und Minden (Westf) (bzw. bis Bielefeld) ist heute mit Umstieg an allen Wochentagen möglich. Für die Relation Hamburg – Bielefeld bedeutet dies keine Fahrzeitverlängerung, da trotz</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>– Minden (Westf) – Bielefeld befahren. Betreiber dieser RE-Linie ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen eurobahn.</p> <p>Hinweis: Die Reisekette zwischen Rotenburg und Minden (Westf) (bzw. bis Bielefeld) ist heute mit Umstieg an allen Wochentagen möglich. Für die Relation Hamburg – Bielefeld bedeutet dies keine Fahrzeitverlängerung, da trotz Umstiegen alle Ziele gleichwertig erreicht werden können.</p>	Umstiegen alle Ziele gleichwertig erreicht werden können.
34	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>Korrektur: Stationsname Nienburg (Weser) Bezeichnung „Kursbuchstrecke“ veraltet.</p>	Folgen.
35	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	zu Abb. B 1-18 Korrektur: Stationsnamen	<p>Folgen. Zu der Karte wird folgende Fußnote ergänzt: "Das Konzept der Kursbuchstrecken ist nicht mehr aktuell. Die aktuellen Bezeichnungen sind in Kap. B 1.16.1 (s.o.) genannt."</p>
36	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>zu B 2.3.1 Taktverkehr liegt vor, wenn ein Fahrplan so konstruiert ist, das die Abfahrten immer zur gleichen Minuten stattfinden. Bei den sieben Regio-Linien kann man daher nicht von einem „richtigen“ Taktverkehr sprechen. Formulierungsvorschlag:  Die Regio-Linien verkehren weitgehend im Taktverkehr (60/120), wobei umlaufbedingte und schülerverkehrsbedingte Abweichungen möglich sind.</p>	<p>Folgen. Neue Fassung von B 2.3.1 1. Absatz Die Regio-Linien verkehren weitgehend im Taktverkehr (60/120), wobei umlaufbedingte und schülerverkehrsbedingte Abweichungen möglich sind. Der Fahrplan der Regio-Linien orientiert sich an den Zugankünften des RegionalExpress-Zuges aus bzw. in Richtung Hannover am Bahnhof Nienburg.</p>
37	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>Die Busanschlüsse orientieren sich an den Zugankünften der RE-Züge aus bzw. in Richtung Hannover am Bahnhof Nienburg (Weser).</p> <p>Hinweis: Leider werden die Anschlüsse Bus – Bahn in/aus Richtung Bremen knapp verpasst. Hier könnte geprüft werden, ob mit</p>	Kenntnisnahme.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		Fahrzeitanpassungen und/oder Linienwegänderungen eine Verbesserung möglich ist.	
38	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>Auch hier sollte die unterschiedliche Bedeutung zwischen Infrastruktur/Schienenstrecken (DB Netz AG) und den Fern- und Nahverkehrslinien (Betreiber DB Fernverkehr AG, DB Regio AG, eurobahn) berücksichtigt bzw. deutlich werden.</p> <p>Der Niedersachsentarif wird nicht erwähnt.</p> <p>Formulierungsvorschlag: Auf den Schienenstrecken der DB AG im Fernverkehr gilt der Tarif der Deutschen Bahn AG und im Nahverkehr der Niedersachsentarif. Für die Strecken Relationen von Nienburg (Weser), Eystrup, Leese-Stolzenau und Linsburg nach Hannover wird im Zeitkartensegment der Regionaltarif-Tarif der Großraum-Verkehr Hannover GmbH (GVH) angeboten.</p>	<p>Folgen. Wurde wie folgt geändert: Im Fernverkehr gilt der Tarif der Deutschen Bahn AG und im Nahverkehr der Niedersachsentarif. Für die Relationen von Nienburg, Eystrup, Leese und Linsburg nach Hannover wird im Zeitkartensegment der Regionaltarif der Großraum-Verkehr Hannover GmbH (GVH) angeboten.</p>
39	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>Korrektur: Seit dem 9. Dezember 2018 gelten Fahrkarten des Niedersachsentarifs (NITAG) sowohl für die Fahrt mit den Nahverkehrszügen als auch für die Weiterfahrt mit dem Bus in einer Tarifzone, also z. B. in der gesamten Stadt Nienburg.</p> <p>Zur Erläuterung: NITAG = Niedersachsentarif GmbH (die Gesellschaft) NITA = Niedersachsentarif (NITA)</p>	Folgen. Das G wurde gestrichen.
40	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>Ergänzung: Ebenfalls seit dem 9. Dezember 2018 wird das Niedersachsen-Ticket als Tarifangebot im Niedersachsentarif landkreisweit im Busverkehr anerkannt.</p>	<p>Folgen. Wurde wie folgt geändert: Auch das Niedersachsen-Ticket wird seitdem im Gesamtnetz der VLN als Fahrschein akzeptiert und kann zudem in allen Bussen erworben werden.</p>
41	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Nieder-</b>	Korrektur: Stationsnamen	Folgen.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
	<b>sachsen mbH (LNVG)</b>		
42	<b>Landesnahverkehrs- gesellschaft Nieder- sachsen mbH (LNVG)</b>	Korrekturwunsch: Auf der Kbs 380 Auf den Expresslinien RE 1/RE 8 bewegen sich Angebot und Nachfrage auf sehr hohem Niveau. Der SPNV bindet die Mittelzentren Nienburg/Weser, Verden und Achim an die Oberzentren Hannover und Bremen an und erschließt die Siedlungsbänder entlang der Strecke in den Ordnungsräumen Hannover und Bremen.	Folgen. Geändert in: Auf den Expresslinien RE 1/ RE 8 bewegen sich Angebot und Nachfrage auf sehr hohem Niveau. Der SPNV bindet die Mittelzentren Nienburg/Weser, Verden und Achim an die Oberzentren Hannover und Bremen an und erschließt die Siedlungsbänder entlang der Strecke in den Ordnungsräumen Hannover und Bremen
43	<b>Landesnahverkehrs- gesellschaft Nieder- sachsen mbH (LNVG)</b>	Korrekturwunsch: 1. Satz Die S-Bahn-Linie S 1 ergänzt das Angebot von Nienburg (Weser) in/aus Richtung Hannover (1-h-Takt, 20 Fahrtenpaare).  Korrektur: Das Angebot der RE 1/RE 8 wird in den Hauptverkehrszeiten auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet; nicht das Fahrtenangebot der S-Bahn.	Folgen. Geändert wie folgt:  Die S- Bahn- Linie S1 ergänzt das Angebot von Nienburg (Weser) in/ aus Richtung Hannover (1-h-Takt, 20 Fahrtenpaare). Das Angebot der RE 1/ RE 8 wird in den Hauptverkehrszeiten auf einen 30- Minuten- Takt verdichtet.
44	<b>Landesnahverkehrs- gesellschaft Nieder- sachsen mbH (LNVG)</b>	Korrektur: ... schnelle Verbindung in/aus Richtung Bremen und Hannover ...	Folgen. Geändert in:  Daneben besteht noch die IC-Linie 56 mit schnellen Verbindungen in/ aus Richtung Bremen und Hannover (2-h-Takt, 9 Fahrtenpaare).
45	<b>Landesnahverkehrs- gesellschaft Nieder- sachsen mbH (LNVG)</b>	Korrektur: Bezeichnung „Kursbuchstrecke“ veraltet.  Siehe auch unsere Hinweise unter B 1.16.1/Absatz 2 zum neuen Angebotskonzept RB 76 bzw. RE 78.	Folgen. Linienbezeichnungen wurden aktualisiert.
46	<b>Landesnahverkehrs- gesellschaft Nieder- sachsen mbH (LNVG)</b>	Korrektur: Stationsnamen	Folgen
47	<b>Landesnahverkehrs- gesellschaft Nieder-</b>	Die Information der Fahrgäste über die barrierefreie Zugänglichkeit von ÖPNV-Haltestellen, Bahnhöfen und sonstigen	Folgen. Kap. C 2.3.2 wurde um den vorgeschlagenen Satz ergänzt.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
	<b>sachsen mbH (LNVG)</b>	<p>SPNV-Haltepunkte im Verkehrsgebiet soll verbessert werden.</p> <p>Hinweis: Konkrete Informationen über die Ausstattungsmerkmale der von DB Station &amp; Service bedienten Bahnhöfe findet man unter <a href="http://www.bahnhof.de">www.bahnhof.de</a>. Hier werden auch Aussagen zum stufenfreien Zugang zu den Gleisen getätigt.</p>	
48	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>Hinweis: Unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit der LNVG für den ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser empfehlen wir die Prüfung der Verknüpfung der SPNV-Stationen Linsburg (S 2) und Leese-Stolzenau (RE 78) mit dem ÖPNV, ggf. auch als flexible Bedienform.</p> <p>Durch die Einführung der Anschlussmobilität im Niedersachsentarif im Dezember 2018 ist im Fahrpreis des Niedersachsentarifes tariflich neben Eystrup und Nienburg auch der Busanschluss in Leese-Stolzenau und Linsburg im SPNV-Fahrpreis enthalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Station Linsburg: Der Busverkehr bis Steimbke und bis nach Nienburg ist im SPN-Fahrpreis enthalten.</li> <li>- Station Leese-Stolzenau: Der Busverkehr bis Stolzenau ist im SPNV-Fahrpreis enthalten</li> </ul> <p>Insbesondere der Bahnhof in Leese kann bei einer auch räumlich optimierten Nähe zwischen ÖPNV und SPNV trotz des 2-Stunden-Taktes im SPNV dazu beitragen, die Erschließung des Südkreises zu verbessern und die Gesamtreisezeiten vom Südkreis in die Kreisstadt zu reduzieren.</p>	Zur Kenntnis genommen.
49	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>Korrektur bzw. Ergänzung/Hinweis: ...</p> <p>Insbesondere soll eine Ausweitung des GVH-Tarifs für die Außenringe auf den Bartarif sowie die Einbindung der Landkreisverkehre in den ZVBN-Tarif und ggf. deren integrierte</p>	<p>Folgen. Die Ergänzung wird in Kap. C 2.5.6 eingefügt. Der erste Satz wird jedoch geändert in: „Insbesondere soll eine Ausweitung des GVH-Tarifs für die Außenringe auf den Bartarif sowie die Einbindung der Landkreisverkehre in den ZVBN-Tarif und ggf.</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>Nutzung im Busverkehr im LK NI angestrebt werden. Damit soll erreicht werden, dass auch komplexe Wegekettten mit nur einem Ticket zurückgelegt werden können. Mit dem Niedersachsentarif ist für Kommunen mit Bahnanschluss im Rahmen der integrierten Anschlussmobilität eine durchgängige Abfertigung mit nur einem Ticket für komplexe Wegekettten für Fahrten mit Bus inkl. Des SPNV über die Landkreisgrenzen hinaus bereits umgesetzt. Ebenso soll angestrebt werden, dass kostenfreie Anschlussfahrten im Niedersachsentarif (NITAG-Tarif) im Bus auch über die erste Tarifzone hinaus angeboten werden können.</p> <p>Das Niedersachsen-Ticket wird zudem seit dem 09.12.2018 im gesamten Landkreis auch im Busverkehr anerkannt. Mit dem Niedersachsen-Ticket können nahezu sämtliche Busse und alle Nahverkehrszüge in ganz Niedersachsen inklusive der Verkehrsverbünde an Werktagen nach 9 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ganztägig mit nur einem Fahrschein genutzt werden können. Im SPNV gelten innerhalb des Landkreises Nienburg/Weser der Niedersachsentarif mit seiner Anschlussmobilität im Bar- und Zeitkartenbereich sowie der VBN-Tarif zwischen den Haltepunkten Eystrup und Nienburg (Weser). Für Fahrten aus dem Landkreis hinaus gelten im SPNV der GVH-Tarif, der VBN-Tarif, der Niedersachsentarif sowie der DB Tarif.</p>	deren integrierte Nutzung im Busverkehr im LK NI <b>geprüft</b> werden.“
50	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>Hinweis, ggf. Ergänzung:          Fahrkarten für den SPNV (inkl. Anschlussmobilität) können über die Fahrkartenautomaten an den Bahnstationen sowie online bzw. über die App „FahrPlaner“ (<a href="https://vbn.de/fahrplaner/">https://vbn.de/fahrplaner/</a>) und <a href="http://www.bahn.de">www.bahn.de</a> bezogen werden.</p>	Folgen.
51	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>Hinweis zur ÖPNV-Digitalstrategie:          Der VLN-Tarif ist seit vielen Jahren bei elektronischen Fahrgastinformationssystemen hinterlegt, so dass auch zur Verbindungsauskunft eine Preisauskunft dargestellt werden</p>	Zur Kenntnis genommen

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>kann. Wir empfehlen aufgrund der schon vollzogenen digitalen Verfügbarkeit des VLN-Tarifes die Einführung eines digitalen Fahrkartenvertriebs auch für Sonderfahrten (z. B. zum Broker Markt oder zum Altstadtfest) über die bestehenden personenbedienten Vertriebskanäle hinaus. Vorteile wären ein beschleunigter Einstieg und die Verringerung des Cash-Managements der Verkehrsunternehmen.</p> <p>Hinweis: Die Anerkennung des Niedersachsentarifs (Anschlussmobilität und Niedersachsen-Ticket) als Handyticket im Busverkehr wird schon heute praktiziert.</p>	
52	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>Anregung: Wir begrüßen die Prüfung der Möglichkeit einer Schulzeitstaffelung. Diese kann dazu führen, dass die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge in der Schulpitze verringert werden kann und somit finanzielle Spielräume zur Angebotsausweitung eröffnen werden. Intelligente Anreizsysteme gegenüber den Schulen zur Verteilung der eingesparten Aufwendungen könnten die Motivation zur aktiven Mitarbeit erhöhen, ggf. Maßnahmenennung erwägen.</p> <p>Umsetzungsbeispiele siehe hier: <a href="https://www.lnvg.de/fileadmin/media/lnvg/mobilitaet/downloads/04-DVWG_MobMgmt_a_d_Land-181113_Weisshand-Schulzeitstaffelung.pdf">https://www.lnvg.de/fileadmin/media/lnvg/mobilitaet/downloads/04-DVWG_MobMgmt_a_d_Land-181113_Weisshand-Schulzeitstaffelung.pdf</a></p>	Zur Kenntnis genommen
53	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>Anregung: Wir empfehlen die Schaffung eines regionalen Mobilitätsmanagements. Dieses könnte Maßnahmen zur Verknüpfung der Anforderungen von Verkehrserzeugern (größere Arbeitgeber, Behörden, Ärzte) mit den Möglichkeiten der ÖPNV-Angebotsseite (z. B. Fahrplangestaltung) initiieren. Das Mobilitätsmanagement kann dazu beitragen, dass sich ÖPNV-</p>	<p>Kennntnis genommen. Der Landkreis beabsichtigt, gemeinsam mit der Klimaschutzagentur ein Klimaschutzkonzept Mobilität zu erarbeiten. Eine Darstellung im NVP erfolgt nicht, weil das Projekt noch in der Entstehung ist. Kap. E 3.3 greift dieses Projekt auf. Nach Alternativen sollte geschaut werden, wenn der Landkreis Nienburg nicht in das Förderprogramm aufgenommen wird.</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		Angebot und Nachfrage nach ÖPNV kennen lernen und ggf. nach Modifizierungen besser zueinander passen.	
54	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	Derzeit wird auf den Haltestellenschildern der Nienburger Haltestellen, die sowohl vom Stadtbus Nienburg, als auch vom Regionalbusverkehr bedient werden, lediglich die Liniennummern und Ziele des Stadtbusverkehrs dargestellt (siehe Widerspruch zum Kap. B 3.2.1). Wir empfehlen das Anbringen von zusätzlichen Angaben über Regionalbusverkehr an den Haltestellenschildern des Stadtbusses Nienburg.	Der Hinweis ist richtig, da es ist ein Widerspruch zu B 3.2.1 ist. Da es sich aber um das Kapitel des Stadtbusses handelt, bleibt es unverändert.
55	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	siehe Anmerkungen zu C 2.5.7	Da es sich um das Kapitel des Stadtbusses handelt, bleibt es unverändert.
56	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	Anmerkung: Der größte Teil aller Haltestellenunterstände im Nienburger Stadtgebiet ist nicht mit einer Vitrine sondern mit einem Aushangkasten direkt am Haltestellenmast ausgestattet. Ebenfalls fehlen derzeit Angaben zum Liniennetz.	Der erste Satz im zweiten Absatz wird gestrichen.
57	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	Das Land Niedersachsen hat Mitte 2016 eine Studie zur Identifizierung und Bewertung potenzieller Verbindungen eines niedersächsischen Landesbusliniennetzes veröffentlicht. Anfang 2017 wurde ein entsprechendes Landesförderprogramm initiiert. Im Landkreis Nienburg/Weser wurde die Relation von Nienburg nach Diepholz über Sulingen vorgeschlagen. Es besteht weiter die Möglichkeit, eigene Vorschläge zu unterbreiten, die die Anforderung des Fördererlasses erfüllen.  Hinweis: Zum 9. Dezember 2018 wurde die Relation von Syke nach Bruchhausen-Vilsen zu einer Landesbuslinie aufgewertet. Eine Verlängerung von Bruchhausen-Vilsen über Hoya nach Eystrup würde die Fördervoraussetzungen erfüllen, bedingt jedoch die Bereitschaft der betroffenen ÖPNV-	Wird zur Kenntnis genommen.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>Aufgabenträger, einen Eigenanteil an der Finanzierung zu übernehmen.</p> <p>Empfehlung: Prüfung möglicher Landesbuslinien im Landkreis Nienburg/Weser.</p> <p>Mögliche Landesbuslinien wäre beispielsweise alle Relationen die touristische Ziele mit Mittelzentren und/oder Oberzentren oder der Schiene bedienen und dabei nicht den SPNV-parallel verkehren.</p>	
58	<b>Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)</b>	<p>Neben den NNVG-Finanzhilfen des Landes existieren noch weitere Finanzierungsquellen für den Nahverkehr.</p> <p>Empfehlung: Die ergänzende Nennung der Finanzierungsquelle im NVP und Aktivitäten zur Akquise</p> <p>Beispiele: Landesbusförderung des Landes, Förderrichtlinie zur Einrichtung und zum Betrieb von Mobilitätszentralen des Landes, Klimaschutzmittel des Bundes für Maßnahmen im Verkehrssektor.</p>	<p>Folgen. Es wird folgendes, neues Kapitel eingefügt (D8)</p> <p>D 8 Weitere Finanzierungsquellen im ÖPNV</p> <p>Über die Mittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) hinaus, bestehen weitere Möglichkeiten Aktivitäten im ÖPNV fördern zu lassen.</p> <p>Unter anderem fördert die Landesnahverkehrsgesellschaft den Ausbau von Bushaltestellen, Maßnahmen zur ÖPNV Beschleunigung, Bürgerbusse, ÖPNV Linienbusse und Echtzeitinformationssysteme.</p> <p>Aber auch Klimaschutzteilkonzepte zum Thema Mobilität können über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit gefördert werden.</p> <p>Darüber hinaus fördert die NBank die Einrichtung und den Betrieb von Mobilitätszentralen.</p> <p>Der Landkreis Nienburg/ Weser baut jährlich ca. 16 Haltestellen über das Förderprogramm der LNVG aus. Und auch das Fahrzeug des Bürgerbus Vereins Rehburg- Loccum wurde durch die LNVG gefördert.</p>
158	<b>Landkreis Nienburg/W. 54 Regio-</b>	Punkt D 5.6 muss überarbeitet werden. Die LNVG hat im August 2019 durch eine Handreichung deutlich gemacht, dass	<p>Folgen. Die Tabellen und Aussagen bleiben unverändert, werden aber</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
	<b>nalentwicklung</b>	Beratungsleistungen i.d.R. nicht mit Finanzmitteln gem. § 7 (5) NNVG finanziert werden dürfen. Daneben enthält die Handreichung weitere Regelungen, die zur Folge haben, dass die Verwendungsnachweise seit 2014 überarbeitet und an die Regelungen der Handreichung angepasst werden müssen.	durch eine Fußnote ergänzt, dass Beratungsleistungen i.d.R. nicht mit Finanzmitteln gem. § 7 (5) NNVG finanziert werden dürfen. Weiterhin wird der Text um eine Erläuterung entsprechend der Handreichung der LNVG ergänzt.
172	<b>Landkreis Nienburg/W. 54 Regionalentwicklung</b>	Aktualisierung des Kapitels B 4.2 anhand der seit 05.11.2019 vorliegenden Ergebnisse der Verkehrserhebung 2019.	Das Kapitel wird mit den neuen Ergebnissen aktualisiert.
3	<b>Landkreis Nienburg/Weser</b>	Hinweisen möchte ich allerdings, dass der Entwurf noch einmal auf die jeweilige Verschriftlichung/Nennung der männlichen und weiblichen Sprachform überprüft werden sollte. Beispiel: Schüler und Schülerinnen <ul style="list-style-type: none"> <li>- überwiegend werden beide Formen genannt</li> <li>- teilweise wird nur „Schüler“ geschrieben oder</li> <li>- Schüler/Innen oder sogar</li> <li>- Schüler(innen).</li> </ul> Wünschenswert wäre eine durchgängig einheitliche Verfahrensweise (wobei Schüler und Schülerin lediglich ein Beispiel ist; es finden sich weitere Abweichungen im Text).	Folgen. Eine entsprechende Überprüfung und Vereinheitlichung ist erfolgt.
156	<b>Landkreis Nienburg/Weser</b>	Vom FB 21 erfolgt keine weitere Stellungnahme	Kenntnisnahme
5	<b>Landkreis Schaumburg</b>	Unter Kapitel B 2.1.3 auf Seite 84 wird ausgeführt, dass u.a. die Linie SVG 2121 eine hohe Bedeutung für den Schülerverkehr als auch für den weiteren ÖPNV besitzt.  Derzeitig wird die Stadt Loccum Montag bis Freitag mit 6 Fahrtenpaaren an das Mittelzentrum Stadthagen angebunden. Ich weise jedoch darauf hin, dass alle Fahrten nur an Schultagen angeboten werden. Insofern ist die Bedeutung für den weiteren ÖPNV nur zeitlich eingeschränkt gegeben.	Kenntnisnahme. Auch die Stadt Rehburg-Loccum bestätigt der Linie 2121 eine hohe Bedeutung. Eine Änderung der Aufzählung soll nicht erfolgen, weil in Kap. 2.1.3 über die Kreisgrenzen überschreitenden Linien berichtet werden soll, ohne diese im Einzelnen zu bewerten.
1	<b>Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und</b>	Es bestehen keine Bedenken/Anregungen von Seiten der Straßenverkehrsbehörde.	Kenntnisnahme.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
	<b>Verkehr (NLStBV)</b>		
4	<b>Privater Einwand</b>	Bedenken, dass durch die Umstrukturierung der Linie 6 die Busse der Linie 60 ab Leeseringen zu voll werden	Kenntnisnahme. Die Besetzung der Busse wird von der VLN beobachtet. Besteht die Notwendigkeit, die Kapazitäten zu erhöhen, werden weitere (Verstärker-) Fahrten vom Landkreis auf den betroffenen Relationen bestellt. Die Linie 6 wird Leeseringen dauerhaft nicht bedienen, da diese in Aufgabenträgerschaft der Stadt Nienburg nur für den Bereich der Stadt Nienburg bestellt wird.
101	<b>Region Hannover</b>	S. 32, „Trägerin des SPNV ist die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG), die im Auftrag des Landes die Aufgabenträgerschaft für den Landkreis Nienburg/Weser wahrnimmt“	Folgen.
102	<b>Region Hannover</b>	S. 84, vorletzter Absatz: Bitte Linie 716 streichen, die gibt es nicht mehr bzw. ist umbenannt in Linie 53.	Folgen.
103	<b>Region Hannover</b>	S. 116: Das Angebot auf der Kbs 380 wird ergänzt durch, die S-Bahn in Richtung Hannover (Kbs 360.2; 1-h-Takt, 20 Fahrtenpaare). Das Fahrtenangebot wird in den Hauptverkehrszeiten morgens und nachmittags im RE-Verkehr auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.	Folgen.
104	<b>Region Hannover</b>	S. 163: Es handelt sich hierbei um eine Darstellung der Region Hannover aus dem NVP 2003. Sie stammt aus dem Jahr 2001 und ist mittlerweile überholt.	Folgen.
159	<b>Samtgemeinde Grafschaft Hoya</b>	a) Die Erweiterung der Regionaltariferweiterung des Großraumverkehrs Hannover für den Bahnhof Eystrup mit Wirkung vom 01.04.2019 wird ausdrücklich begrüßt.	Kenntnisnahme.
160	<b>Samtgemeinde Grafschaft Hoya</b>	b) Die weitere jährliche Beteiligung in Höhe von rd. 2.000 € seitens des Landkreises Nienburg/Weser an den Kosten der Samtgemeinde Grafschaft Hoya (assoziiertes Mitgliedschaft im ZVBN) für die Einbeziehung in den VBN-Tarif wird ebenfalls begrüßt.	Kenntnisnahme.
161	<b>Samtgemeinde Grafschaft Hoya</b>	c) Eine gute Erreichbarkeit des Schulzentrums Hoya aus der Gemeinde Wietzen und der Samtgemeinde Heemsen und zurück zum jeweiligen Wohnort muss auf Dauer sichergestellt	Folgen. In Kap. A 4.1.5 wird der Satz "Auch die Anbindung des Schulzentrums in Hoya sollte vor dem Hintergrund der Schließung

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>sein. Im letzten Schuljahr besuchten 32 Schülerinnen und Schüler aus Wietzen das Johann- Beckmann Gymnasium Hoya und drei Schülerinnen und Schüler die Oberschule Hoya. Aus dem Gebiet der Samtgemeinde Heemsen besuchten im letzten Schuljahr folgende Schülerinnen und Schüler das Johann-Beckmann Gymnasium Hoya:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 9 aus der Gemeinde Haßbergen</li> <li>- 9 aus der Gemeinde Heemsen</li> <li>- 1 aus der Gemeinde Drakenburg</li> <li>- 1 aus der Gemeinde Rohrsen</li> </ul> <p>Die Hauptschule Hoya wurde von zwei Schülerinnen aus Rohrsen und einem Schüler aus Haßbergen besucht. Die Oberschule Hoya wurde von zehn Schülerinnen und Schüler aus Heemsen, sechs aus Haßbergen und sechs aus Rohrsen besucht.</p> <p>Die vorgenannten Zahlen erhöhen sich noch um die Schülerinnen und Schüler die keinen Anspruch auf ein Schüler-Sammelzeit Ticket haben.</p>	<p>der Oberschule Heemsen verbessert werden." ersetzt durch folgenden Satz: Eine gute Erreichbarkeit des Schulzentrums Hoya aus der Gemeinde Wietzen und der Samtgemeinde Heemsen und zurück zum jeweiligen Wohnort soll auf Dauer sichergestellt sein.</p>
162	<b>Samtgemeinde Grafschaft Hoya</b>	<p>d) Die Linie 30 ist leider immer noch so konzipiert, dass morgens die Beförderung Richtung Nienburg und nachmittags die Beförderung Richtung Hoya angeboten wird. Aktuell besteht weder eine Fahrt nach Hoya zum Schulbeginn bzw. Arbeitsbeginn um 8.00 Uhr noch eine Rückfahrtmöglichkeit nach der 6. bzw. 8. Unterrichtsstunde ab 13.10 Uhr oder 15.40 Uhr. Damit wird diese Regio-Linie ihrem Anspruch, eine angebotsorientierte Bedienung zu gewährleisten, nicht gerecht.</p> <p>Im Bereich der Samtgemeinde sind über 6.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte mit steigender Tendenz vorhanden. Deshalb hat auch die Zahl der Einpendlerinnen und Einpendler nach Hoya in den vergangenen Jahren wegen der sehr hohen Zahl an Arbeitsplätzen verstärkt zugenommen. Mittlerweile pendeln mehr Menschen täglich von Nienburg</p>	<p>Folgen. In Kap. A 4.1.5 wird der Satz geändert:"Die Anbindung an den Bahnhof Eystrup aus Richtung Hoya muss weiter verbessert werden. Insbesondere an Samstagen sollten hierzu auf der Linie 30 weitere Verbindungen zwischen Hoya und dem Eystruper Bahnhof und zurück geschaffen werden."</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>nach Hoya als umgekehrt; beispielsweise sind dieses täglich 159 Personen aus der Stadt Nienburg und 119 Personen aus der Samtgemeinde Heemsen.</p> <p>Die Anbindung an den Bahnhof Eystrup aus Richtung Hoya muss weiter verbessert werden. Insbesondere an Samstagen sollten hierzu auf der Linie 30 weitere Verbindungen zwischen Hoya und dem Eystruper Bahnhof und zurück geschaffen werden. Die letzte Fahrt von Hoya mit Ankunftszeit 15.18 Uhr am Eystruper Bahnhof reicht für eine gute Anbindung nicht aus. Außerdem ist die Wartezeit am Bahnhof Eystrup für den RE 8 nach Hannover mit 35 Minuten und nach Bremen mit 45 Minuten nicht glücklich. Die letzte Rückfahrtmöglichkeit von Zugbenutzern aus Richtung Bremen und Hannover, die mit dem Bus in Richtung Hoya fahren wollen, ist um 16.38 Uhr. Die Busfahrten am Samstag von Eystrup nach Hoya für Zugbenutzer sind sehr benutzerunfreundlich, weil die Wartezeiten für den Bus bis über 1,5 Stunden betragen. Sonntags besteht derzeit überhaupt kein Fahrtangebot.</p>	
163	<b>Samtgemeinde Grafschaft Hoya</b>	e) Für die Linien 26, 27, 28, 33, 34 und 108 die lediglich den anfallenden Schülerverkehr sicherstellen, sollte geprüft werden, ob außerhalb der Schulzeit bzw. in den Ferienzeiten bedarfsgerechte Angebote eingerichtet werden können. Hier sind allerdings keine großen Linienbusse notwendig, sondern bedarfsgerechte Kleinfahrzeuge.	<p>Folgen.</p> <p>In Kap. A 4.1.5 wird folgender, schon im Entwurf vorhandener Satz um die Linie 108 ergänzt: "Für die Linien 26, 27, 28, 33, 34 und 108 die lediglich den anfallenden Schülerverkehr sicherstellen, sollte geprüft werden, ob außerhalb der Schulzeit bzw. in den Ferienzeiten bedarfsgerechte Angebote eingerichtet werden können".</p> <p>Auf die Festlegung auf kleine Fahrzeuge wird hier verzichtet, weil dies von Fall zu Fall bei der Einrichtung bedarfsorientierter Angebote entschieden werden soll.</p>
164	<b>Samtgemeinde Grafschaft Hoya</b>	f) Die bisherige Regelung, dass für Schulkinder aus den Ortsteilen Holtrup, Eiße und Stendern eine Sammeltaxibeförderung zur und ab der Grundschule Bücken vorgehalten wird, muss dauerhaft bestehen bleiben, solange entsprechender	Kenntnisnahme.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		Bedarf besteht (es geht hierbei um die notwendigen zusätzlichen Fahrten, die das Angebot der Linie 20 ergänzen).	
165	<b>Samtgemeinde Grafschaft Hoya</b>	g) In der Samtgemeinde Grafschaft Hoya gibt es derzeit drei Tarifzonen (3, 4 und 5). Hierdurch entsteht eine Ungleichbehandlung der Schülerinnen und Schüler innerhalb unserer Samtgemeinde. Beispielsweise wird für eine Fahrt von der Ortsmitte der Gemeinde Hassel (Weser) bis zum Schulzentrum Hoya (ca. 5,5 km) ein monatliches Entgelt von 37,50 € verlangt. Dieses sind 14,17 € mehr, als für eine Fahrt von der Gemeinde Schweringen zum Schulzentrum Hoya (ca. 8,3 km). Hier müssen praktische Lösungen gefunden werden, die die og. Ungleichbehandlung zukünftig beseitigen.	Folgen. In Kap. B 3.6, 2. Absatz wird folgender Satz ergänzt: "Für das Jahr 2020 ist eine umfassende Überprüfung der VLN-Tarifstruktur geplant." Auf der Grundlage der Ergebnisse dieser Überprüfung soll eine Anpassung der VLN Tarife diskutiert und umgesetzt werden.
166	<b>Samtgemeinde Grafschaft Hoya</b>	h) Hinsichtlich der Neubeschaffung von Bussen sollte nicht nur Augenmerk auf Fahrzeuge mit Euro 6 Norm gelegt werden. In Anbetracht der gegenwärtigen Klimadiskussion ist mittelfristig auch an die Anschaffung von Bussen mit Elektroantrieb zu denken. Bei der Vergabe der neuen Linienbündel in den Jahren 2027 und 2029 sollte dann die Forderung erhoben werden, nur noch Elektrobusse bzw. mindestens einen hohen Anteil hiervon einzusetzen. Dem Vernehmen nach, beabsichtigt der Bund im Rahmen des „Klimapakets“ die Beschaffung einer hohen Anzahl von Bussen mit Elektroantrieb zu fördern.	Folgen. Im Kap. E 3.3 Ausblick auf mittelfristig zu entwickelnde Maßnahmen wird folgender Absatz ergänzt: -Konzeptionelle Entwicklung eines Pilotprojektes für den Einsatz alternative Antriebstechniken.
167	<b>Samtgemeinde Grafschaft Hoya</b>	i) Das Car-Sharing-System ist eine interessante Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr und sollte auch weiterhin unterstützt werden. Das in der hiesigen Samtgemeinde durch die Firmen Lümann und Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya vor gut einem Jahr ins Leben gerufene Projekt läuft bisher sehr erfolgreich. Auch hier wird bereits ein Renault Zoe mit Elektroantrieb eingesetzt, der werktags während der normalen Arbeitszeit von der Samtgemeinde Grafschaft Hoya als	Kenntnisnahme.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		Dienstwagen genutzt wird.	
168	<b>Samtgemeinde Grafschaft Hoya</b>	<p>j) Um die in Deutschland beabsichtigten Klimavorgaben mit entsprechender Verringerung des CO<sub>2</sub> Wertes überhaupt annähernd erreichen zu können, sind im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs noch viele Maßnahmen notwendig, die im Entwurf dieses Nahverkehrsplanes noch nicht angedacht sind.</p> <p>Als Zielsetzung sollte daher im Nahverkehrsplan aufgenommen werden, im Zeitraum bis zum Jahre 2022 entsprechende Konzepte zu entwickeln und vorzubereiten, die dann im nächsten Nahverkehrsplan ab dem Jahre 2023 umgesetzt werden können. Oberstes Ziel sollte hierbei sein, den Öffentlichen Personennahverkehr zumindest in Teilbereichen so zu entwickeln, dass dieser zu einer wirklichen Alternative zum motorisierten Individualverkehr wird.</p>	<p>Folgen. Der ÖPNV gehört zum Umweltverbund. Er soll so ausgebaut werden, dass er eine interessante Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist. Dies setzt den Einsatz erheblicher Mittel voraus, um im Kreisgebiet eine Fahrplankilometerleistung von deutlich mehr als 4 Mio. Fahrplan-km und ein gutes Bedienungsangebot auf die Straße zu bringen. Mit der Vergabe der Verkehrsleistungen in den LB 1, 2 und 3 hat der Landkreis dafür gesorgt, dass moderne, emissions- und verbrauchsarme Fahrzeuge zum Einsatz gebracht werden. Im Kap. E 3.3 wird ergänzt, dass mittelfristig ein Pilotprojekt für den Einsatz alternative Antriebstechniken konzeptionell entwickelt werden soll.</p>
169	<b>Samtgemeinde Grafschaft Hoya</b>	<p>a) A. 1.5 S. 37</p> <p>Das derzeit in der Samtgemeinde Grafschaft Hoya bestehende ÖPNV-Angebot wird von „gut“ bis „nicht ausreichend“ bewertet.</p> <p>Die Angebote der Linien 20 und 150 werden als gut bewertet, obwohl für die Linie 20 sonntags kein Angebot vorhanden ist. Für die Linie 30 (2. Regionallinie) ist es unbedingt notwendig, das Angebot vergleichsweise der Linie 20 auszuweiten. Insbesondere muss den Bedürfnissen der ca. 500 Einpendlerinnen und Einpendler in die Stadt Hoya aus der Samtgemeinde Heemsen und den Gemeinden Eystrup und Hassel entsprochen werden, da es ansonsten bei der PKW-Orientierung (motorisierter Individualverkehr) bleibt, weil kein attraktiver ÖPNV besteht. Ab Samstagnachmittag und am Sonntag sollten Fahrten angeboten werden, damit auch zu dieser Zeit eine gewisse Anbindung an den Bahnhof Eystrup erfolgt. Bei den sieben Lokallinien, die lediglich den Schülerverkehr</p>	Kenntnisnahme.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>sicherstellen, ist das Angebot unzureichend. Hier müssen Überlegungen angestellt werden, inwieweit außerhalb der Schulzeit bzw. in den Ferien, wenn überhaupt keine Busse fahren, ein kluges angepasstes Angebot mit entsprechend kleineren Fahrzeugen im Rahmen des Bedarfsverkehrs angeboten werden kann.</p> <p>Der in den Jahren 2016 und 2017 als Pilotprojekt eingesetzte Marktbus konnte sich nicht durchsetzen. Ende September 2017 wurden die Fahrten eingestellt, weil im Durchschnitt nur zwei bis drei Fahrgäste pro Fahrt den Marktbus aus dem Nordbereich der Samtgemeinde nach Hoya nutzten. Nach Fertigstellung des Ärztezentrums in Hoya im nächsten Jahr könnte evtl. ein Bus für Arztbesuche nach Hoya eingesetzt werden.</p>	
170	<b>Samtgemeinde Grafschaft Hoya</b>	<p>b) B1.3 S. 49</p> <p>Hier sollte die letzte zur Verfügung stehende statistische Einwohnerzahl (derzeit 31.03.2019) berücksichtigt werden.</p> <p>Hier ist es erforderlich darauf hinzuweisen, dass die bisher berücksichtigte Bevölkerungsvorausberechnung des NIW 2015 zwischenzeitlich überholt ist. Die für das Jahr 2020 für den Landkreis prognostizierte Einwohnerzahl von 117.172 Einwohnern wird mit Stand vom 31.03.2019 tatsächlich um 4.340 Einwohnern (+ 3,7 %) überschritten, so dass die statistische Einwohnerzahl des Landkreises zu diesem Datum 121.512 Einwohner beträgt. Die derzeitige Bevölkerungszahl ist gegenüber dem 2014 somit nicht gesunken, sondern hat sich um insgesamt 1.664 Einwohner erhöht. Hiervon haben alle 10 Gemeinden des Landkreises profitiert. Eine Abnahme der Bevölkerung für diesen Zeitraum hat es in keiner Gemeinde gegeben. Hauptursache hierfür ist die Zuweisung von Asylbewerbern im Zeitraum von 2015 bis 2019. In dieser Zeit wurden dem Landkreis über 3.000 Asylbewerber zugewiesen, die nach der bestehenden Quote auf die einzelnen Gemeinden verteilt wurden. Derzeit leben von diesem Personenkreis</p>	<p>Folgen.</p> <p>Die Kreisverwaltung teilt nicht die Auffassung der Samtgemeinde, dass sich für die kommenden 15 Jahre ganz andere Bevölkerungsentwicklungen ergeben, als in der Prognose 2015 vorausgeschätzt. Sie geht daher weiterhin mittel- und langfristig von einer Abnahme der Bevölkerungszahl aus, wenn auch geringeren Umfangs als bisher vorausgeschätzt.</p> <p>Das Kap. B 1.3 Einwohnerzahl und Einwohnerdichte wird aktualisiert, indem hier in Tab. 1.1 die Werte für den 31.12.2018 dargestellt werden.</p> <p>Das Kap. B 1.4.2 Auswirkungen auf die Einwohnerzahl wird entsprechend überarbeitet</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>noch ca. 2.800 Menschen im Landkreis Nienburg/Weser. Ausfluss dieser Situation ist auch, dass die Geburtenzahlen in den letzten Jahren wieder angestiegen sind. Auch die Alterspyramide dürfte sich durch den Zuzug dieser ganz überwiegend jüngeren Bevölkerungsschicht ein wenig verbessern.</p> <p>Unter Berücksichtigung dieser tatsächlichen Zahlen werden vollkommen anderen Einwohnerzahlen (höhere) in den Jahren 2030 und 2035 im Landkreis vorhanden sein, als in der og. Bevölkerungsvorausberechnung aus dem Jahre 2015 genannt wurden. Damit ergeben sich auch völlig andere Erkenntnisse für die zukünftigen Jahre. Außerdem dürfte der Personenkreis Asylbewerber wegen des vergleichbar niedrigeren Fahrzeugbestandes häufiger auf den Öffentlichen Personennahverkehr zugreifen.</p>	
171	<b>Samtgemeinde Heemsen</b>	Aus Sicht der Samtgemeinde Heemsen wird der Hinweis gegeben, dass eine gute Erreichbarkeit der Schulen in Nienburg und Hoya auf Dauer sichergestellt sein muss. Dieses schließt die Anpassung an die Schulzeiten mit ein.	Kenntnisnahme.
147	<b>Samtgemeinde Mittelweser</b>	Die allgemeinen Ausführungen zum ÖPNV Angebot in der Samtgemeinde Mittelweser (S. 25) werden bestätigt. Die formulierten Ziele werden seitens der Samtgemeinde Mittelweser unterstützt. Die ÖPNV Verkehre innerhalb der Samtgemeinde Mittelweser werden in die Linienbündel 2 und 3 festgelegt. Es sollte langfristig angestrebt werden, die Verkehre innerhalb der Samtgemeinde Mittelweser aufeinander abzustimmen und die Verkehre in ein Linienbündel zusammen zu fassen.	<p>Folgen.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Kap. 4.1.1 wird um folgenden Satz ergänzt:</p> <p>Aus Sicht der Samtgemeinde Mittelweser sollte langfristig angestrebt werden, die Verkehre innerhalb der Samtgemeinde Mittelweser aufeinander abzustimmen und die Verkehre in einem Linienbündel zusammen zu fassen.</p>
148	<b>Samtgemeinde Mittelweser</b>	Der Entwurf des Nahverkehrsplanes geht weit überwiegend auf die begleitende Infrastruktur ein. Das Konzept führt Hinweise aus, dass insgesamt der ÖPNV gestärkt werden soll und das Angebot verbessert werden soll. Das ist grundsätzlich zu begrüßen. Der Nahverkehrsplan sollte dabei aber auch Wege aufzeigen mit welchen Mitteln die Verstärkung der Fahrten	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Nahverkehrsplan enthält zahlreiche Abschnitte, die Ziel festlegungen für Angebote außerhalb der Schulzeiten unterbreiten (siehe z.B. Kap. C 1 und C 2.2 oder D 7.3). Ein gutes Beispiel hierfür ist die Einführung eines Sonntagsbusses, der auch die SG Mittelweser bedient.</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		insbesondere außerhalb der Schulzeiten und an Wochenenden erfolgen soll.	
149	<b>Samtgemeinde Mittelweser</b>	Der ÖPNV wird nach wie vor überwiegend als Schülerbeförderung wahrgenommen. Dies bestätigt sich aus den Ermittlungen im Nahverkehrsplan. Insbesondere während der Ferienzeiten werden die Orte im Landkreis Nienburg teilweise gar nicht angefahren.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Seit mehr als 50 Jahren hat sich die Siedlungsentwicklung unter der Annahme einer unbeschränkten Verfügbarkeit von privat genutzten PKWs vollzogen. Die Städte und Gemeinden haben diese Entwicklung mit ihrer Bauleitplanung unterstützt. Dementsprechend verfügen die Menschen im ländlichen Raum auch heute noch zu einem ganz großen Anteil über einen oder mehrere PKW und gleichzeitig nur über eine geringe ÖPNV-Affinität. Daher ist die Nachfrage der Bevölkerung im Erwachsenenalter in diesen Räumen nach Angeboten des ÖPNV eher gering. Anders sieht es bei den Schülerinnen und Schülern aus, die auf die Angebote der Schülerbeförderung angewiesen sind. Daher entfallen mehr als 85% der Beförderungsfälle auf diese Fahrgastgruppe. Dieser Anteil entspricht aber nicht dem Anteil der angebotenen Fahrten oder Fahrplankilometer.
150	<b>Samtgemeinde Mittelweser</b>	<p>Der Entwurf des Nahverkehrsplanes bleibt bei dem Aufzeigen von Lösungen diesbezüglich sehr knapp und sehr allgemein. Der Ausbau der Infrastruktur und damit die Steigerung des Service ist ein wichtiger Bestandteil. Genauso wichtig ist aber auch die Erweiterung des Bedienungsangebotes innerhalb des Landkreises.</p> <p>Ausdrücklich begrüßt werden Initiativen, wie das Pilotprojekt der Linie 60/715 mit Verkehren am Wochenende. Es wird ebenfalls begrüßt, dass die Regio-Linien auch an Samstagen fahren. Gleichwohl sollte der Nahverkehrsplan aufzeigen, wie ein Angebot auch am späten Samstag und sonntags aussehen kann. Weiterhin sollte es Aufgabe des Nahverkehrsplanes sein, aufzuzeigen, wie ein Angebot außerhalb der Schulzeiten in den Orten mit Lokal-Linien aussehen kann.</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die Aspekte sind in den Kap. C1 und C2 enthalten. Mit Ihnen verpflichtet sich der Landkreis als Aufgabenträger, das Angebot im ÖPNV im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten weiter zu entwickeln. Dabei ist er auch auf Initiativen aus den Kommunen angewiesen. In der Vergangenheit und in der Gegenwart konnten und können zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes umgesetzt werden (siehe die Tabellen in Kap. D 7 sowie Kap. E 3).

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
151	<b>Samtgemeinde Mittelweser</b>	<p>Es wird im Nahverkehrsplan ausgeführt, dass die Bevölkerung im Landkreis Nienburg immer älter wird. Das bedeutet aber auch, dass zu erwarten ist, dass es immer mehr Menschen mit Mobilitätseinschränkungen geben wird. Dem ist dadurch Rechnung zu tragen, dass die Wege zu den Versorgungseinrichtungen, Ärzten und insbesondere zum Mittelzentrum durch ÖPNV gewährleistet werden kann.</p> <p>Es wäre sehr wünschenswert, wenn der Nahverkehrsplan nicht nur allgemeine Ausführungen hierzu machen würde, sondern dass konkrete Möglichkeiten konzeptionell erarbeitet werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Nahverkehrsplan ist kein Mobilitätskonzept, sondern ein Plan, in dem dargestellt wird, wie der Landkreis Nienburg/Weser als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr seine Aufgabe erfüllen möchte.</p> <p>In § 6 Abs. 1 NNVG wird den Aufgabenträgern die Pflicht auferlegt, für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Im Einzelnen soll im NVP dargestellt werden,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,</li> <li>2. welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden,</li> <li>3. welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen nach Nummer 2 ergriffen werden sollen,</li> <li>4. welche Anteile der nach Nummer 3 geplanten Investitionen auf den Schienenpersonennahverkehr und auf den sonstigen Personennahverkehr entfallen,</li> <li>5. welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,</li> <li>6. welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen nach Nummer 3 ergibt und</li> <li>7. wie der in den Nummern 5 und 6 dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.</li> </ol> <p>Eine darüber hinausgehende Betrachtung aller Mobilitätsformen und möglichen -angeboten auf lokaler Ebene ist nicht Gegenstand eines Nahverkehrsplanes. Dies könnte im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes erfolgen. Der Landkreis unterstützt derartige Initiativen finanziell und ideell (z.B. Bürgerbus, AST Uchte, Jugendbus Rehburg-Loccum, Marktbus</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
			<p>Hoya...). Er kann sie aber nicht für die Kommunen in seinem NVP entwerfen.</p> <p>Das gegenwärtige ÖPNV-Angebot garantiert gute Verbindungen (häufig Taktfahrplan) auf den Regio-Linien zwischen den Grundzentren (und allen nicht zentralen Orten auf dem Linienweg) und dem Mittelzentrum Nienburg. Die Lokal-Linien haben eine Zubringerfunktion für die Regio-Linien.</p>
152	<b>Samtgemeinde Mittelweser</b>	Weiterhin wäre es wünschenswert, wenn zu Sonderveranstaltungen in der Samtgemeinde Mittelweser, wie z.B. das Stadt- und Hafenfest und der Karneval in Stolzenau, die Veranstaltung „Mythodea“ in Brokeloh oder zu überregional bedeutenden Veranstaltungen im Scheunenviertel Estorf Busangebote gemacht werden könnten.	<p>Folgen.</p> <p>Kap. 4.1.1 wird um folgenden Satz ergänzt: Weiterhin wäre es wünschenswert, wenn zu Sonderveranstaltungen in der Samtgemeinde Mittelweser, wie z.B. das Stadt- und Hafenfest und der Karneval in Stolzenau, die Veranstaltung „Mythodea“ in Brokeloh oder zu überregional bedeutenden Veranstaltungen im Scheunenviertel Estorf Busangebote gemacht werden könnten.</p>
153	<b>Samtgemeinde Mittelweser</b>	Die Samtgemeinde Mittelweser hat im Rahmen der Aufstellung des integrierten Handlungs- und Entwicklungskonzeptes als Projekt die Einführung eines Bürgerbusses definiert. Dies sollte seitens des Landkreises Nienburg im Nahverkehrsplan 2013 – 2017 Unterstützung finden.	<p>Folgen.</p> <p>Kap. 4.1.1 wird um folgenden Satz ergänzt: Die Samtgemeinde Mittelweser hat im Rahmen der Aufstellung ihres integrierten Handlungs- und Entwicklungskonzeptes als Projekt die Einführung eines Bürgerbusses festgelegt.</p>
154	<b>Samtgemeinde Mittelweser</b>	Notwendig ist, insbesondere im Zusammenhang mit den Freizeitmöglichkeiten und den diesbezüglichen Entwicklungen in der Samtgemeinde, dass die Busverbindungen mit den Zugverkehrszeiten am Bahnhof Leese/Stolzenau abgestimmt werden.	<p>Folgen.</p> <p>Kap. 4.1.1 wird um folgenden Satz ergänzt: Insbesondere im Hinblick auf Freizeitmöglichkeiten sollten die Busverbindungen mit den Zugverkehrszeiten am Bahnhof Leese-Stolzenau abgestimmt werden.</p>
155	<b>Samtgemeinde Mittelweser</b>	Wünschenswert wäre die Herstellung eines überdachten Fahrradabstellplatzes am Bahnhof in Leese. Weiterhin ist festzustellen, dass Bedarf an umgestalteten bzw. neuen Bushaltestellen weiterhin besteht.	<p>Folgen.</p> <p>Kap. 4.1.1 wird um folgende Sätze ergänzt: Am Bahnhof Leese-Stolzenau sollten überdachte Fahrradabstellplätze geschaffen werden. Für die Samtgemeinde Mittelweser besteht der Bedarf nach Aus- und Neubau von Haltestellen.</p>
105	<b>Stadt Nienburg</b>	Impressum: Landkreis Nienburg/ Weser Kreishaus am	Folgen.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		Schloßplatz 31582 Nienburg www.kreis-ni.de in Zusammenarbeit mit Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN) Wilhelmstraße 30, 31582 Nienburg www.vln-nienburg.de, Stadtbusgesellschaft Nienburg/ Weser Friedrich-Ludwig Jahn Straße 43, 31582 Nienburg www.stadtbus-nienburg.de, Stadt Nienburg Marktplatz 1, 31582 Nienburg www.nienburg.de Bearbeitung Landkreis Nienburg: Markus Arndt, Conny Preschke, Sandra Schulz, Jutta Herbst, Bearbeitung Stadtbusgesellschaft Iris Köhler, Bearbeitung Stadt Nienburg/ Weser: Kristina Bach, Bearbeitung Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH: Jens Rühle	
106	<b>Stadt Nienburg</b>	Neue Tabelle für C 8.3 siehe Stellungnahme. Tabelle soll übernommen werden.	Folgen.
107	<b>Stadt Nienburg</b>	Kap. C 8.4 Verstärker- und Ersatzfahrzeuge [...] Für die Verstärker- und Ersatzfahrzeuge ab 01.08.2021 ändern sich die aufgeführten Punkte wie folgt: - Abgasnorm: mindestens EEV - Alter (Tag der Erstzulassung): zum Einsatzzeitpunkt max. 15,00 Jahre - Bestuhlung mit max. 32 Fahrgastsitzen Alle anderen Merkmale bleiben bestehen.	Folgen.
108	<b>Stadt Nienburg</b>	Kap. C 8.7 Vertrieb und Abrechnung der Einnahmen/Verbundintegration [...] Lediglich die VLN ist nicht barrierefrei erreichbar, Kunden können über eine Klingel Kontakt aufnehmen.	Folgen.
109	<b>Stadt Nienburg</b>	Schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr  Grundsätzlich aber auch aktuell im Zeichen der Klimaschutzziele sollte dem schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Nienburg/Weser eine größere Beachtung gegeben werden.	Folgen. Das Kapitel C 2.2.4 Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr wird als neues Kapitel mit folgendem Wortlaut ergänzt: Der Umfang des derzeitigen Fahrplanangebots im Schienenpersonennahverkehr soll erhalten und weiterentwickelt wer-

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>Von daher ist seitens des Landkreises Nienburg/Weser verknüpfend mit der bestehenden S-Bahnanbindung nach Hannover auch eine S-Bahnanbindung nach Bremen anzuregen. Dies ist im Nahverkehrsplan zu thematisieren. Eine Einbeziehung in die jeweilige Tarifstruktur der Metropolregionen ist beim Land Niedersachsen einzufordern. Notwendige finanzielle Eigenbeteiligungen vom Landkreis Nienburg/Weser und den Städten und Gemeinden sind zu verhandeln. Gerade im ländlichen Raum ist aus sozialen Aspekten und der Klimaschutzgerechtigkeit bei Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs ein nachhaltiges Angebot zu stärken.</p> <p>Die Schiene spielt eine Schlüsselrolle bei dem Klimaschutz.</p>	<p>den. Für die Weiterentwicklung von SPNV-Angeboten sollen sowohl die Revitalisierung von Schienenstrecken als auch die Einführung neuer Angebote geprüft werden.</p> <p>Begründung: Maßnahmen für den Klimaschutz machen neue Angebote im ÖPNV erforderlich, um Veränderungen im Modal Split zu erreichen. Daher soll dem schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Nienburg/Weser eine größere Beachtung gegeben werden.</p> <p>In Kap. A 4.1.7 wird ergänzt: Die Stadt Nienburg/Weser hat die Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes im Kreisgebiet um eine S-Bahnanbindung nach Bremen angeregt. Ferner soll eine Einbeziehung in die jeweilige Tarifstruktur der Verkehrsverbünde der Metropolregionen vom Land Niedersachsen unterstützt werden. Gerade im ländlichen Raum ist aus sozialen Aspekten und der Klimaschutzgerechtigkeit bei Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs ein nachhaltiges Angebot zu stärken.</p>
110	<b>Stadt Nienburg</b>	<p>Finanzieller Hintergrund</p> <p>Die Stadt Nienburg/Weser leistet bereits jetzt einen überproportionalen Beitrag, um einen attraktiven ÖPNV im Stadtgebiet zu gewährleisten. Zu nennen sind die drei Aufgabengebiete: Erbringung der Verkehrsdienstleistung (Stadtbusgesellschaft), Umbau/Unterhaltung von Haltestellen (SG 66) und Koordination der ÖPNV-Angelegenheiten.</p> <p>Die Belastung der städtischen Finanzen einschließlich der städtischen Holding befindet sich im Grenzbereich und trägt keine nennenswerte Steigerung mehr. Die ausreichende Finanzierung ist in hohem Maße auf die verfügbaren Drittmittel angewiesen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Mitteilung der Stadt Nienburg über den finanziellen Hintergrund, wird als Mitteilung an den Landkreis verstanden, die nicht im NVP wiedergegeben werden soll. Der Landkreis reicht einen angemessenen Anteil der vom Land zur Verfügung gestellten Finanzmittel gem. der §§ 7 (4), 7 (5), 7a und 7b NNVG an die Stadt Nienburg weiter.</p>
173	<b>Stadt Nienburg</b>	<p>Ich habe das Kapitel des Stadtbusses im NVP noch einmal gelesen und schicke Ihnen zwei kleine Ergänzungen. Das Kapitel C 8.4 kann sonst auch so bestehen bleiben, hier handelt es</p>	<p>Folgen.</p> <p>Wie vorgeschlagen geändert.</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>sich nur um eine Anmerkung:</p> <p>C 8.1 Anforderungen an das Bedienungsangebot Die Buslinien 5 und 6 werden ab dem 01.08.2019 in einem Stundentakt bedient; vgl. außerdem die oben (A 3.2.1) bis zum Jahr 2022 beschriebenen Anforderungen.</p> <p>C 8.4 Verstärker- und Ersatzfahrzeuge Die Verstärker- und Ersatzfahrzeuge müssen bis 31.07.2021 die aufgeführten Punkte erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrzeughöchstalter zum Zeitpunkt des Einsatzes: 15,00 Jahre</li> <li>- Abgasnorm: mindestens Euro-3-Norm</li> <li>- Bestuhlung mit mindestens 32 Fahrgastsitzen</li> <li>- Außenbeschilderung: Die Außenbeschilderung (Zielschild, Streckenschild und Liniennummer an der Rückseite) muss die Vorgaben von § 33 BO Kraft einhalten.</li> <li>- Inneninformationen: Optische und akustische Informationseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle; Optische Anzeige „Wagen hält“</li> <li>- Haltestangen, Haltewunschtasten</li> <li>- Fußbodengestaltung: Niederflur oder Low-Entry</li> <li>- Kneeling</li> <li>- Rampen als Einstiegshilfe und Sicherstellung einer Einstiegshilfe im Bedarfsfall durch den Fahrer</li> </ul> <p>Für die Verstärker- und Ersatzfahrzeuge ab 01.08.2021 ändern sich die aufgeführten Punkte wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Abgasnorm: mindestens EEV</li> <li>- Alter (Tag der Erstzulassung): zum Einsatzzeitpunkt max. 15,00 Jahre</li> <li>- Bestuhlung mit max. 32 Fahrgastsitzen</li> </ul> <p>Alle anderen Merkmale bleiben bestehen.</p>	

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		- Eventuell das Kapitel so übernehmen, um die Unterschiede bis zum 31.07.21 und ab dem 01.08.21 deutlich zu machen. In der derzeitigen Fassung des NVP sind die neuen Punkte bereits bei den Anforderungen der Verstärker- und Ersatzfahrzeuge bis 31.07.21 eingearbeitet.	
133	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	1. Zur Verbesserung der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung, insbesondere in den dezentralen Orten, sollen ergänzend zum ÖPNV ergänzende Mobilitätsangebote entwickelt werden. Hierbei ist ein Schwerpunkt auf flexible Bedienformen zu legen. Die im Landkreis Nienburg vorhandenen Ansätze (Sammeltaxi, Mobilitätsressourcenmanagement, Bürgerbusse, etc.) sind zwingend einzubinden und auszubauen. Sollte als Ziel aufgenommen werden.	<p>Nicht folgen, weil der Beteiligungsentwurf bereits entsprechende Aussagen und Zielfestlegungen enthält.</p> <p>Im Kap. C1 "Leitbild" ist festgelegt, dass der ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser in Kombination mit anderen Verkehrsträgern und Mobilitätsangeboten dazu beitragen soll, den Mobilitätsbedürfnissen aller Menschen im Verkehrsgebiet ausreichend Rechnung zu tragen. Ferner ist folgender Text festgelegt: „Insbesondere die Erreichbarkeit von zentralen Orten und Einrichtungen der Daseinsvorsorge wird durch ausreichende Mobilitätsangebote gesichert. Das ÖPNV-Angebot wird an demografische und raumstrukturelle Veränderungen angepasst. Dabei ergänzen im ÖPNV neben regulären Linienangeboten auch alternative Bedienformen (z.B. Rufbus, Taxibus, Bürgerbus, Anrufsammeltaxi) das ÖPNV-Angebot in Räumen bzw. zu Zeiten mit schwacher Nachfrage. Durch die Verknüpfung und Vernetzung der Angebote des öffentlichen Verkehrs untereinander sowie mit anderen Verkehrsträgern, lokalen Mobilitätsangeboten oder Sharing-Angeboten und in Kombination mit dem Radverkehr wird ein ganzheitliches, integriertes System von Mobilitätschancen eröffnet. Das ÖPNV-Angebot ist aufgrund seiner Bedienungsqualität so attraktiv, dass es als echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr wirksam wird. Die gute Beförderungsqualität im ÖPNV trägt dazu bei, die Akzeptanz zur Nutzung des ÖPNV weiter zu stärken. ....“</p> <p>Ferner ist z.B. in Kap. C 2.7.6 als Ziel festgelegt, die Verknüpfung des ÖPNV-Angebotes mit alternativen Beförderungsangeboten, z.B. von den Gemeinden oder ehrenamtlich organisierten Vereinen (Bürgerbus), zu initiieren und zu unterstützen.</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
			<p>zen. Dabei soll aus der Abstimmung alternativer Angebote und der Angebote des ÖPNV ein möglichst hoher Mehrwert für die Kunden angestrebt werden. Ferner wird erläutert, dass durch alternative Beförderungsangebote die Defizite des konventionellen Linienverkehrs in Schwachverkehrszeiten ausgeglichen werden. Auch bei geringer Nachfrage kann so die Daseinsvorsorge durch den ÖPNV gesichert werden.</p>
134	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	<p>2. Angesichts absehbarer demografischer (Zunahme der älteren Bevölkerung) und raumstruktureller (fortschreitende Konzentration von privater und öffentlicher Infrastruktur) Veränderungen sollen Mobilitätsangebote entwickelt werden, die den MIV zumindest in Teilen zu ersetzen in der Lage sind. Sollte als Ziel aufgenommen werden.</p>	<p>Nicht folgen.</p> <p>Der NVP-Entwurf enthält zahlreiche Aussagen und Zielfestlegungen zum Angebot von alternativen und flexiblen Bedienangeboten enthält, z.B. im Kap. C1 "Leitbild" (s.o.). Für die Einrichtung derartige Angebote kann der Landkreis auf Antrag Finanzmittel, z.B. gem. § 7b NNVG bereitstellen. An der Entwicklung solcher kann der Landkreis mitwirken, was er im Übrigen auch im Rahmen des MOREMA-Projektes getan. Im Einzelnen sind solche Angebote auf der regionalen/lokalen Ebene zu diskutieren. In Kap. E 3.3 sind als mittelfristige Ziele festgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einrichtung einer Mobilitätszentrale. Die individuelle Beratung von Menschen soll dazu beitragen, dass diese verstärkt CO2-sparsame Beförderungsangebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) nutzen und den motorisierten Individualverkehr verstärkt durch CO2-arme Mobilitätsangebote austauschen. Eine Mobilitätszentrale kann ferner die bessere Erreichbarkeit der Kreisstadt und anderer regionaler Ziele im ländlichen Umland durch die Nutzung des ÖPNV und alternativer Mobilitätsangebote unterstützen.</li> <li>- Etablierung eines Mobilitätsmanagements zur Unterstützung der Entwicklung und Vernetzung alternativer Mobilitätsangebote. Im Sinne einer zentralen Gesamtkoordination sollen Prozesse angestoßen und mit den Kommunen, den Fahrgästen und den Mobilitätsdienstleistern abgestimmt werden.</li> </ul> <p>Damit wird deutlich gemacht, dass der Landkreis diesem</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
135	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	Es sollten Erreichbarkeitsziffern aufgenommen werden. Mustertext: Im Landkreis Nienburg werden bis zum Jahr XY xy Prozent der Bevölkerung mit öffentlichen Mobilitätsleistungen versorgt, die es ihnen ermöglicht, innerhalb von XY Minuten das nächste Grundzentrum, innerhalb von XY Minuten das nächste Mittelzentrum in der Zeit von XY bis XY Uhr zu erreichen. Die fußläufige Entfernung zum ersten Zugangspunkt dieser Mobilitätsangebote soll in xy Prozent der Fälle maximal XY Meter entfernt sein.	<p>Thema in Zukunft eine Bedeutung zumessen will.</p> <p>Der Vorschlag wird zur Kenntnis genommen. Es wird darauf verwiesen, dass im NVP-Entwurf in Kap. B 3.3 folgende Darstellung für die Bedienungsqualität gegeben ist: "Die Bedienungsqualität ergibt sich im Wesentlichen anhand der Quantität der angebotenen Fahrten. Je mehr Fahrten in einem Ort zur Verfügung stehen, umso größer ist für Kundinnen und Kunden in der Regel die Bedienungsqualität. Der VDV hat ... eine Mindestbedienung für den ländlichen Raum definiert.... In Abhängigkeit von der Einwohnerzahl eines Ortes werden dabei folgende Mindestzahlen an Fahrten pro Tag angestrebt:</p> <p>unter 200 EW keine Empfehlung  200 – 1.000 EW 3 Fahrtenpaare  1.000 – 3.000 EW 3- 6 Fahrtenpaare  3.000 – 6.000 EW 6 – 1 Fahrtenpaare</p> <p>Der Anteil der Personen, die diese Angebote nutzen, hängt aber von der Bereitschaft dieser Einwohner ab, diese Angebote auch tatsächlich zu nutzen. Damit ist er nachfrageabhängig. So zeigt sich z.B. auf den Fahrten der Regio-Linie 50, dass außerhalb der Zeiten der Schülerbeförderung, die Zahl der Einsteiger meist deutlich unter 20 Einsteigern bleibt, z.T. weniger als 10 Einsteiger.</p> <p>In Kap. B 3.1 sind Kriterien für die Erschließungsqualität genannt worden.</p> <p>In Kap. B 3.4 wird die erforderliche Verbindungsqualität beschrieben und dargestellt, inwieweit sie bisher erreicht werden kann.</p> <p>Damit werden die von Stadt vorgeschlagenen Kriterien in anderer Weise berücksichtigt. Die Ermittlung der personenbezogenen Erreichbarkeitsziffern erfordert die Beauftragung eines Gutachters. Die Anregung wird für die Diskussion um die nächste Fortschreibung des Nahverkehrsplanes aufge-</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
136	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	Der vorliegende Nahverkehrsplan beschränkt sich im Wesentlichen auf die Beschreibung des Status Quo und sieht Optimierungspotential vor allen Dingen beim Marketing des ÖPNV. Unbestritten ist hier Potential vorhanden. Allerdings ist auch die Produktqualität des ÖPNV-Angebotes nachhaltig zu hinterfragen. Das sollte im vorliegenden Nahverkehrsplan deutlich stärker Berücksichtigung finden. Vorliegende Untersuchungsergebnisse, z. B. aus den Projekten Mobilitätsressourcenmanagement (MOREMA) I und II, sind einzubeziehen.	<p>nommen.</p> <p>Nicht folgen.</p> <p>Der Nahverkehrsplan ist kein Mobilitätskonzept, sondern ein Plan, in dem dargestellt wird, wie der Landkreis Nienburg/Weser als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr seine Aufgabe erfüllen möchte.</p> <p>In § 6 Abs. 1 NNVG wird den Aufgabenträgern die Pflicht auferlegt, für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Im Einzelnen soll im NVP dargestellt werden,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,</li> <li>2. welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden,</li> <li>3. welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen nach Nummer 2 ergriffen werden sollen,</li> <li>4. welche Anteile der nach Nummer 3 geplanten Investitionen auf den Schienenpersonennahverkehr und auf den sonstigen Personennahverkehr entfallen,</li> <li>5. welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,</li> <li>6. welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen nach Nummer 3 ergibt und</li> <li>7. wie der in den Nummern 5 und 6 dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.</li> </ol> <p>Eine darüber hinausgehende Betrachtung aller Mobilitätsformen ist nicht Gegenstand eines Nahverkehrsplanes. Dies könnte im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes erfolgen. Basis hierfür könnten u.a. die Ergebnisse aus den MOREMA-Projekten sein.</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
			Die Ergebnisse der beiden MOREMA-Projekte können nach hiesiger Einschätzung keinen Beitrag für eine ausreichende Verkehrsbedienung im regionalen Maßstab leisten. Aus diesen Gründen wird im NVP nicht näher auf dieses Projekt eingegangen. Es wird aber darauf hingewiesen, dass der Landkreis Finanzmittel für die Finanzierung von MOREMA-Maßnahmen bereitstellt (siehe Kap. D 7.3).
137	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	Die Regiobus GmbH Hannover hat angekündigt, mittelfristig, d. h. bis spätestens Winterfahrplanwechsel 2020, die Linie 835, die die Bahnhöfe Neustadt am Rübenberge und Wunstorf miteinander verbindet und auf diesem Wege auch das Stadtgebiet durchquert, einzustellen. Auf dieser Linie wird in den Sommermonaten auch der Fahrradbus betrieben. Der Landkreis Nienburg als zuständiger Träger des ÖPVN wird gebeten, in Verhandlungen mit der Regiobus GmbH einzutreten, diese Linie fortzuführen und ggf. weiterzuentwickeln und dabei auch den Ortsteil Loccum, der bisher nicht eingebunden ist, einzubinden. Der Linie wird aus touristischer Sicht eine große Bedeutung beigemessen, z. B. auch durch die Steinhuder Meer Touristik GmbH, so dass sie unbedingt fortgeführt werden soll.	Folgen. Dieses Ziel wird in Kap. A 4.1.9 ergänzt. Der Landkreis teilt die Auffassung der Stadt. Er wird sich in etwaigen Verhandlungen mit der Region Hannover dementsprechend einbringen.
138	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	Der Landkreis Nienburg wird ferner gebeten, die Aufnahme des Ortsteils Loccum der Stadt Rehburg-Loccum in den GVH-Tarif des Großraums Hannover als Ziel in den Nahverkehrsplan aufzunehmen und dieses aktiv zu betreiben. Die übrigen vier Ortsteile der Stadt Rehburg-Loccum sind im GVH-Tarif eingebunden. Das ausgerechnet der Ortsteil Loccum, in dem einige Einrichtungen von regionaler Bedeutung (Kloster Loccum, Evangelische Akademie, Heimvolkshochschule Loccum) angesiedelt sind, nicht eingebunden ist, ist nicht nachvollziehbar. Die Einbeziehung des Ortsteils Loccum in den GVH-Tarif soll angestrebt werden.	Kenntnisnahme. Das Ziel ist bereits in Kap. 4.1.9 NVP genannt.
139	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	Der Landkreis Nienburg wird gebeten, zumindest mittelfristig die Mobilitätsversorgung der Bevölkerung insbesondere in	Folgen. Der Hinweis wird in Kap. A 4.1.9 ergänzt. Der Entwurf enthält bereits entsprechende Aussagen und

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>den dezentralen Orten zu verbessern. Ergänzend zum ÖPNV werden weitere Mobilitätsangebote benötigt. Dabei sollte ein Schwerpunkt auf flexible Bedienformen gelegt werden. Die im Landkreis Nienburg vorhandenen Ansätze (Anrufsammeltaxi, Mobilitätsressourcen-Management, Bürgerbusse, etc.) sind zwingend einzubinden und auszubauen.</p>	<p>Zielfestlegungen enthält:  Im Kap. C1 "Leitbild" ist festgelegt, dass der ÖPNV im Landkreis Nienburg/Weser in Kombination mit anderen Verkehrsträgern und Mobilitätsangeboten dazu beitragen soll, den Mobilitätsbedürfnissen aller Menschen im Verkehrsgebiet ausreichend Rechnung zu tragen. Ferner ist folgender Text festgelegt: „Insbesondere die Erreichbarkeit von zentralen Orten und Einrichtungen der Daseinsvorsorge wird durch ausreichende Mobilitätsangebote gesichert. Das ÖPNV-Angebot wird an demografische und raumstrukturelle Veränderungen angepasst. Dabei ergänzen im ÖPNV neben regulären Linienangeboten auch alternative Bedienformen (z.B. Rufbus, Taxibus, Bürgerbus, Anrufsammeltaxi) das ÖPNV-Angebot in Räumen bzw. zu Zeiten mit schwacher Nachfrage. Durch die Verknüpfung und Vernetzung der Angebote des Öffentlichen Verkehrs untereinander sowie mit anderen Verkehrsträgern, lokalen Mobilitätsangeboten oder Sharing-Angeboten und in Kombination mit dem Radverkehr wird ein ganzheitliches, integriertes System von Mobilitätschancen eröffnet. Das ÖPNV-Angebot ist aufgrund seiner Bedienungsqualität so attraktiv, dass es als echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr wirksam wird. Die gute Beförderungsqualität im ÖPNV trägt dazu bei, die Akzeptanz zur Nutzung des ÖPNV weiter zu stärken. ....“</p> <p>Ferner ist z.B. in Kap. C 2.7.6 als Ziel festgelegt, die Verknüpfung des ÖPNV-Angebotes mit alternativen Beförderungsangeboten, z.B. von den Gemeinden oder ehrenamtlich organisierten Vereinen (Bürgerbus), zu initiieren und zu unterstützen. Dabei soll aus der Abstimmung alternativer Angebote und der Angebote des ÖPNV ein möglichst hoher Mehrwert für die Kunden angestrebt werden. Ferner wird erläutert, dass durch alternative Beförderungsangebote die Defizite des konventionellen Linienverkehrs in Schwachverkehrszeiten ausgeglichen werden. Auch bei geringer Nachfrage kann so</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
			die Daseinsvorsorge durch den ÖPNV gesichert werden.
140	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	Die Regiobus-Linie 715, die die Ortsteile Bad Rehburg, Rehburg und Winzlar der Stadt Rehburg-Loccum mit dem Bahnhof Wunstorf verbindet und in der Folge durch den Schienenpersonenverkehr auch mit der Landeshauptstadt Hannover, ist dauerhaft zu erhalten.	Folgen. Der Hinweis wird in Kap. A 4.1.9 ergänzt. Grundsätzlich teilt der Landkreis den Wunsch der Stadt. Im Einzelfall sind die Ergebnisse von Verkehrserhebungen auszuwerten und für die weitere Entwicklung des ÖPNV-Angebotes heranzuziehen, um die beschränkten Finanzmittel für den ÖPNV, dort einzusetzen, wo sie am nötigsten gebraucht werden bzw. die größten Effekte erzielen
141	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	Das Verkehrsangebot der Linie 53, die auch als Zubringer zur Linie 715 der Regiobus fungiert, ist dauerhaft vorzuhalten.	Folgen. Der Hinweis wird in Kap. A 4.1.9 ergänzt. Grundsätzlich teilt der Landkreis den Wunsch/die Einschätzung der Stadt. Im Einzelfall sind die Ergebnisse von Verkehrserhebungen auszuwerten und heranzuziehen für die weitere Entwicklung des ÖPNV-Angebotes, um die beschränkten Finanzmittel für den ÖPNV, dort einzusetzen, wo sie am nötigsten gebraucht werden bzw. die größten Effekte erzielen.
142	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	Der Landkreis Nienburg wird gebeten zu prüfen, wie der Ortsteil Winzlar, der derzeit nur ungenügend an die Kreisstadt Nienburg angebunden ist, besser durch die Linie 50 (Mittelweser-Bus) verkehrlich angebunden werden kann.	Folgen. Kap A 4.1.9 wurde ergänzt.
143	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	Es ist sicherzustellen, dass auch künftig mit Blick auf den Betrieb der Oberschule Loccum, die Anbindung aus dem Raum Landesbergen, Leese, Stolzenau zur Oberschule Loccum gewährleistet wird. Das Gleiche gilt natürlich für die bestehende Linie 55 innerhalb des Stadtgebietes.	Folgen. Der Hinweis wird in Kap. A 4.1.9 ergänzt.
144	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	Der dauerhafte Erhalt der Linie 2121 der Schaumburger Verkehrsgesellschaft, mit der die Ortsteile Loccum und Münchenhagen mit Stadthagen verbunden sind, wird gefordert, insbesondere, weil hier auch – zwar im bescheidenen Rahmen – aber immerhin ein Angebot am Sonntag vorgehalten wird.	Nicht folgen. Ein entsprechendes Ziel ist bereits in Kap. A 4.1.9 enthalten.
145	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	Im Nahverkehrsplan ist als Ziel fortzuschreiben, den Verein Bürgerbus Rehburg-Loccum e. V. , der von montags bis frei-	Folgen. Kap. A 4.1.9 Nr. wird, wie folgt ergänzt:

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		tags ein attraktives innerstädtisches Verkehrsangebot vorhält, auch künftig zu unterstützen und insbesondere Hilfestellung bei Investitionen zur Beschaffung der Verkehrsmittel zu gewähren.	5. Ergänzend zum ÖPNV werden weitere Mobilitätsangebote benötigt. Dabei sollte ein Schwerpunkt auf flexible Bedienformen gelegt werden. Die im Landkreis Nienburg vorhandenen Ansätze (Anruf-Sammeltaxi, Mobilitätsressourcen-Management, Bürgerbusse, etc.) sind zwingend einzubinden und auszubauen. Der Verein Bürgerbus Rehburg-Loccum e. V., der von montags bis freitags ein attraktives innerstädtisches Verkehrsangebot vorhält, soll auch künftig unterstützt werden. Ihm sind insbesondere Hilfestellungen bei Investitionen zur Beschaffung der Verkehrsmittel zu gewähren.
146	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	Das neu geschaffene Angebot auf der Linie 6053 (Sonntagsbus) muss zu einer dauerhaften Verkehrsverbindung werden.	Folgen. Kap. A 4.1.9 Nr. wird entsprechend ergänzt.
157	<b>Stadt Rehburg-Loccum</b>	Es ist festzustellen, dass die Versorgung der Bevölkerung im ländlichen Raum mit öffentlichen Mobilitätsdienstleistungen unzureichend ist. Der klassische ÖPNV, der zu rd. 85 % aus Schülerverkehren besteht, ist aufgrund der Siedlungsstruktur im ländlichen Raum nicht geeignet, hier ist Abhilfe zu schaffen. Insofern müssen gerade auch angesichts absehbarer demografischer Veränderungen alternative Bedienformen Bestandteil des ÖPNV werden, damit auch in den dezentralen Orten die Bevölkerung an die Versorgungsangebote in den zentralen Orten angebunden ist, ohne auf das private Kfz angewiesen zu sein. Die Rückführung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) würde dabei ökologischen Zielsetzungen gerecht. Der vorliegende Nahverkehrsplan macht hierzu keine Zielaussagen.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Seit mehr als 50 Jahre hat sich die Siedlungsentwicklung unter der Annahme einer unbeschränkten Verfügbarkeit von privat genutzten PKWs vollzogen. Die Städte und Gemeinden haben diese Entwicklung mit ihrer Bauleitplanung unterstützt. Dementsprechend verfügen die Menschen im ländlichen Raum auch heute noch zu einem ganz großen Anteil über einen oder mehrere PKW und gleichzeitig nur über eine geringe ÖPNV-Affinität. Daher ist die Nachfrage der Bevölkerung im Erwachsenenalter in diesen Räumen nach Angeboten des ÖPNV sehr gering. Anders sieht es bei den Schülerinnen und Schülern aus, die auf die Angebote der Schülerbeförderung angewiesen sind. Daher entfallen mehr als 85% der Beförderungsfälle auf diese Fahrgastgruppe. Dieser Anteil entspricht aber nicht dem Anteil der angebotenen Fahrten oder Fahrplankilometer.
20	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	Seite 2 Impressum Aktualisierung erbeten: In Zusammenarbeit mit: Stadt Nienburg/Weser VLN Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH Friedrich-Ludwig-	Folgen.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		Jahn-Str. 43 31582 Nienburg/Weser www.stadtbu- nienbura.de Bearbeitung: > Stadt Nienburg/Weser, Kristina Bach	
21	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	Seite 86, Angebot der Linien 5+6 benannt > Ergänzungen S.87 erbeten Fahrtenangebot Linie 5: generell: 14, zus. Schule: 3, Schulzeit: 17, Ferien: 14 Linie 6: generell: 14, zus. Schule: 3, Schulzeit: 17, Ferien: 14	Folgen. Die Korrekturen für die Linien 5 und 6 wurden in Tab. B 2.2 eingepflegt.
22	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	Seite 89 Tabelle Ergänzung Linie 5 + 6: Fahrten am Samstag: 8 Fahrten am Sonntag: Sonderfahrten zu Veranstaltungen in der Stadt Nienburg - 6 Fahrten je Linie	Folgen. Tab. B 2.3 wird korrigiert. Die Sonderfahrten an Sonntagen werden nicht eingestellt, weil sie nur unregelmäßig - als Son- derfahrten - erfolgen.
23	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	Seite 105 B 3.7 Fahrgastinformation Letzter Absatz: ... und über das Team VLN un ddas Kunden- center der Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser an die Fahr- gäste herausgegeben.	In Kap. B 3.7 wird folgender Satz ergänzt: Informationen zum Nienburger Stadtbus werden auch über das Kundencenter der Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser an die Fahrgäste herausgegeben.
24	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	Seite 134 Linienbündel 4 Nach Aussage der LNVG sind die Stadtbuslinien im Linienbün- del 5 zusammengefasst, da das Linienbündel 4 zum Aufga- benträger Landkreis Nienburg gehört.	Nicht folgen. In Kap. C 2.7.2 "Festlegung von Linienbündeln" wird eine Änderung gegenüber dem vorherigen Nahverkehrsplan vor- genommen, indem die alten Linienbündel 4 (Stadtbuslinien 1 - 4) und 5 (Linien 5 und 6) zum neuen Linienbündel 4 zusam- mengefasst werden. Dies ist möglich geworden, weil die Stadt Nienburg die Aufgabenträgerschaft für die Linie 5 + 6 (früher Linienbündel 4) übernommen hat.
25	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	Seite 153 C 8.3 Mindestanforderungen für die Fahrzeuge ab 01.08.2021. .. Ergänzungen erfolgen über Aufgabenträger Stadt Nien- burg/Weser	Kenntnisnahme.
26	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser</b>	Seite 155 folgende: C 8.	Folgen. In Kap. C 8.7 wird folgender Satz ergänzt: Lediglich die Ge-

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
	<b>mbH</b>	Letzter Absatz: Lediglich die VLN ist nicht barrierefrei erreichbar	schäftsstelle der VLN ist nicht barrierefrei erreichbar, Kundinnen und Kunden können aber über eine Klingel Kontakt aufnehmen.
27	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	Seite 165 D 2. Letzter Absatz: Darüber hinaus trägt die Stadt Nienburg die erforderlichen Ausgleichsleistungen für die Finanzierung dieses Angebotes. (getragen - bitte streichen).	Folgen.
28	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	Seite 175 D 6.3. Letzter Absatz - letzte Zeile: Danach beträgt ein angemessener Anteil der 7a-Mittel für die Stadt ca. 112.839 €. (betragen-bitte streichen).	Folgen.
65	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	C 8.1 Anforderungen an das Bedienungsangebot 90% der Einwohner Nienburgs leben im Einzugsbereich und finden die nächste Stadtbus-Haltestelle in höchstens 300 Meter Entfernung. 6 Stadtbus-Linien verbinden durch zahlreiche busbeschleunigende Maßnahmen die Ortsteile mit der Innenstadt. Bequem und sicher bietet die Rendezvous-Haltestelle City Treff ein komfortables Umsteigen. Der Stadtbus Nienburg fährt in einem 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 Buslinien 5 und 6 werden ab dem 01.08.2019 in einem Stundentakt bedient; vgl. außerdem die oben (3.2.1) bis zum Jahr 2022 beschriebenen Anforderungen. Die jährliche Kilometerleistung beläuft sich auf rd. 484.000 km. Das System wird in Hauptverkehrszeiten durch Verstärkerbusse ergänzt.	Kenntnisnahme. Schon im Beteiligungsentwurf berücksichtigt.
66	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	C 8.2 Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge Im Stadtbus werden seit 2008 nur noch Standard-Linienbusse eingesetzt, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden. Im Stadtbusbetrieb werden nur Niederflurfahrzeuge mit	Kenntnisnahme. Schon im Beteiligungsentwurf berücksichtigt.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>Kneeling und Rampe eingesetzt, um eine 100%ige Barrierefreiheit zu gewährleisten. Großzügige Stellflächen für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen oder E-Scooter sowie optische und akustische Haltestellenanzeigen/-ansagen bieten Verlässlichkeit für mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Fahrgäste. Alle Fahrzeuge sind mindestens mit einem CRT-Rußfilter ausgerüstet und 100% haben eine grüne Umweltplakette. Seit 2013 werden nur noch Fahrzeuge nach dem hohen EEV-Standard bestellt (EEV: Enhanced Environmental Friendly Vehicle = besonders umweltfreundliches Fahrzeug). Somit erfüllen alle im Regelbetrieb eingesetzten Fahrzeuge die hohen Anforderungen an einen umweltfreundlichen ÖPNV. Verstärkerfahrzeuge mit Abgasnorm Euro 3 und Euro 4, die nur in der Verkehrsspitze zum Einsatz kommen, werden zeitnah ersetzt.</p> <p>Die Umstellung der Fahrzeugflotte auf andere ressourcenschonende Antriebsmöglichkeiten bleibt als Option. Reserve- bzw. Verstärkerbusse, die nur sporadisch eingesetzt werden, müssen zurzeit mindestens die Euro-3-Norm erfüllen.</p>	
67	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	<p>C 8.3 Mindestanforderungen für die Fahrzeuge ab 01.08.2021</p> <p>Technische Merkmale</p> <p>Fahrzeugtyp Standardlinienbus</p> <p>Alter (Bezugsgröße: Erstzulassung) Neu - bei der Betriebsaufnahme (wachsendes Alter während der Genehmigungslaufzeit, jedoch maximal bis Höchstalter von 10,00 Jahren zum Einsatzzeitpunkt)</p> <p>Abgasnorm Hybrid</p> <p>Ausstattung Fahrgastkomfort</p> <p>Sitze ca. 28 Sitzplätze</p> <p>Barrierefreiheit</p> <p>Niederflurtechnik Einstiegshöhe 320 mm + 20 mm, Kneeling-System mit Absenkungen um ca. 70 mm</p> <p>(manuell) ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer an der</p>	<p>Folgen.</p> <p>Die Angaben werden im Kapitel C 3.8 ergänzt.</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>zweiten Tür;  Länge mind. 900 mm (Tragfähigkeit mindestens 300 kg; geeignet für Elektrorollstühle) mind. Zwei Türen bei Standardlinienbussen und drei Türen bei Gelenkbussen im Niederflurbereich großzügige Sondernutzungsfläche, gesäumt von Klappsitzen, mindestens 28 cm überstehender Haltebügel zum Gang.  Kontrastreiche Markierung/ Gestaltung der Eingangsbereiche, Haltegriffe und -stangen, Kanten, Bedienelemente, Taster usw. gelb Türen mind. zwei Türen für den Fahrgastwechsel, davon mind. eine Doppeltür mit zweiflügeligen Türen und Durchgangsmaß mind. 1.200 mm  Fahrgastinformation  (außen) digitale Fahrgastinformation außen  • Fahrzeugvorderseite: Liniennummer + Ziel  • rechte Fahrzeugseite: Liniennummer + Ziel/ Fahrweg  • Fahrzeugheck: Liniennummer  Fahrgastinformation  (innen) digitale (akustische und visuelle) Fahrgastinformation  Innenlautsprecher/ Bordmikrofon für Fahrer, Funk  Sonstige Ausstattung  Sicherheit Motorraumlöschanlage, Videoüberwachung im Fahrgastinnenraum, Beleuchtung der Einstiegsbereiche bei Türöffnung, Abbiegeassistent, Notfallknopf (bei Übergriffen Meldung an Polizei)  Sonstiges: Abfallbehälter</p>	
68	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	<p>C 8.4 Verstärker- und Ersatzfahrzeuge  Die Verstärker- und Ersatzfahrzeuge müssen bis 31.07.2021 die aufgeführten Punkte erfüllen:  &gt; Fahrzeughöchstalter zum Zeitpunkt des Einsatzes 15,00 Jahre  &gt; Abgasnorm: mindestens Euro-3-Norm  &gt; Bestuhlung mit mindestens 32 Fahrgastsitzen  &gt; Außenbeschilderung: Die Außenbeschilderung (Zielschild,</p>	Folgen

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		<p>Streckenschild und Liniennummer an der Rückseite) muss die Vorgaben von § 33 BO Kraft einhalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Inneninformationen: Optische und akustische Informati- onseinrichtungen zur Ankündigung der nächsten Haltestelle; Optische Anzeige „Wagen hält“</li> <li>&gt; Haltestangen, Haltewunschtasten</li> <li>&gt; Fußbodengestaltung: Niederflur oder Low-Entry</li> <li>&gt; Kneeling</li> <li>&gt; Rampen als Einstiegshilfe und Sicherstellung einer Ein- stiegshilfe im Bedarfsfall durch den Fahrer</li> </ul> <p>Für die Verstärker- und Ersatzfahrzeuge ab 01.08.2021 än- dern sich die aufgeführten Punkte wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Abgasnorm: mindestens EEV</li> <li>&gt; Alter (Bezugsgröße Erstzulassung): zum Einsatzzeitpunkt max. 15,00 Jahre</li> <li>&gt; Bestuhlung mit max. 32 Fahrgastsitzen Alle anderen Merk- male bleiben bestehen.</li> </ul>	
69	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	<p>C 8.5 Haltestellen</p> <p>Inzwischen bieten 23 Haltestellen einen barrierefreien Zu- gang zum ÖPNV, 26 Haltestellen verfügen über einen Fahr- gastunterstand mit Sitzgelegenheit. Jährlich werden weitere Haltestellen durch den Aufgabenträger barrierefrei optimiert und wenn möglich, auch kundenorientiert ausgebaut.</p> <p>2018 wurden 5 weitere Haltestellen im Stadtbusbetrieb bar- rierefrei umgebaut, im Jahr 2019 sollen weitere 14 Haltestel- len folgen. 150 Haltestellen im stadbuseigenen Corporate Design bieten Informationen zum Haltestellennamen, der anfahrenden Linie, zur Takt-Minute sowie im Aushang auf zusätzlich anfahrende Bus-Linien.</p> <p>Hinsichtlich der Ausnahmen der Barrierefreiheit ist Kap. C 2.3.7 analog auf die Stadt anzuwenden.</p>	<p>Kenntnisnahme. Keine Änderung erforderlich</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
70	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	C 8.6 Fahrpersonal Anforderungen an das Fahrpersonal Die unter C 7 definierten Vorgaben gelten hier analog.	Kenntnisnahme. Keine Änderung erforderlich
71	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	C 8.7 Vertrieb und Abrechnung der Einnahmen/ Verbundintegration. Im Stadtbus Nienburg ist der Verkauf von Fahrscheinen durch das Fahrpersonal zu gewährleisten. Hierzu zählen alle im Barverkauf vertriebenen Fahrscheine der VLN. Es ist der jeweils gültige VLN-Tarif anzuwenden. Zusätzlich sind die Regelungen zu Übergangstarifen zwischen Verbund-/ Kooperationsräumen anzuwenden. Für das Stadtgebiet Nienburg werden besondere Jahres-Abonnements und Familientickets vergünstigt angeboten, die einen Anreiz zur regelmäßigen Nutzung der Stadtbusse bieten. Diese werden durch die Stadt Nienburg subventioniert, um die Öko-Bilanz in der Stadt zu verbessern und den MIV zu reduzieren. Neben dem Fahrscheinverkauf in den Stadtbusen unterstützen 5 Vorverkaufsstellen in der Innenstadt und in den Ortsteilen den Kundenservice. Die Vorverkaufsstellen der SBG sind barrierefrei ausgestattet und können von allen Kunden problemlos erreicht werden. Lediglich die VLN ist nicht barrierefrei erreichbar, Kunden können über eine Klingel Kontakt aufnehmen.	Folgen
72	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	C 8.8 Tarif- und Beförderungsbestimmungen Das beauftragte Verkehrsunternehmen soll das vom Landkreis vorgegebene Fahrscheinangebot auf ihren Fahrzeugen anbieten. Dies gilt auch für Angebote, die erst zukünftig entwickelt werden, wie z.B. ein Sozialticket. Auf allen Fahrzeugen der eingesetzten Verkehrsunternehmen sollen Kopien der Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des VLN-Gemeinschaftstarifes mitgeführt werden, damit sie den Fahrgästen auf Nachfrage ausgehändigt werden können.	Kenntnisnahme. Keine Änderung erforderlich.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
73	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	<p>C 8.9 Vertriebstechnik</p> <p>Für den Vertrieb der Fahrscheine müssen die beauftragten Verkehrsunternehmen in jedem Fahrzeug Fahrscheindrucker einsetzen. Diese Fahrscheindrucker werden durch die SBG gestellt.</p> <p>Das eingesetzte Fahrpersonal soll Fahrscheindrucker und sonstige Vertriebstechnik sicher beherrschen können.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Keine Änderung erforderlich, da bereits im Entwurf enthalten.</p>
74	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	<p>C 8.10 Erweiterung der Funktion der Vertriebstechnik</p> <p>Langfristig wird beabsichtigt, die Fahrscheindrucker in ihren technischen Funktionen zu erweitern (z.B. für das E-Ticketing).</p>	Keine Änderung erforderlich
75	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	<p>C 8.11 Verkauf der Fahrausweise</p> <p>Der Ticketvertrieb hat über die Fahrscheindrucker im Barverkauf gemäß der jeweils gültigen Tarifbestimmungen zu erfolgen (aktuelle bzw. zukünftige Fahrscheinarten).</p> <p>Bestimmte Zeitkarten (z.B. Jahres-Abotickets, FamilienTickets etc.) werden durch das Stadtbus-Kundencenter vertrieben. Daneben werden in der Geschäftsstelle auch alle weiteren Fahrscheine vertrieben.</p>	Keine Änderung erforderlich
76	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	<p>C 8.12 Fahrausweiskontrollen</p> <p>Die Fahrer der eingesetzten Verkehrsunternehmen sollen Fahrscheinkontrollen durchführen. Daher soll das Einsteigen der Fahrgäste grundsätzlich an der vorderen Tür erfolgen. Nur in Ausnahmefällen soll ein Einstieg an der hinteren Tür insbesondere für Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Fahrgästen mit Kinderwagen oder mit Rollatoren zugelassen werden. Auch an bestimmten Haltestellen, an denen viele Schülerinnen und Schüler zusteigen, kann es sinnvoll sein, den Einstieg auch an den hinteren Türen zu ermöglichen.</p> <p>Im Rahmen von Stichprobenkontrollen werden die Fahrscheine vom Prüf- und Sicherheitsdienst der SBG kontrolliert. Von Fahrgästen ohne gültigen Fahrschein wird ein erhöhtes Beförderungsentgelt eingezogen.</p>	Keine Änderung erforderlich

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
77	<b>Stadtbusgesellschaft Nienburg/Weser mbH</b>	C 8.13 Tarifänderungen Die SBG wird die eingesetzten Verkehrsunternehmen rechtzeitig über beabsichtigte Tarifänderungen informieren. Die eingesetzten Verkehrsunternehmen sollen ihr Fahrpersonal über die geänderten Tarife informieren und regelmäßig schulen.	Kenntnisnahme. Keine Änderung erforderlich
111	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	Geänderte Gültigkeit. Von 2019-2023 1. Da der Nahverkehrsplan erst im Dezember 2019 beschlossen werden soll, schlagen wir vor, die Wirksamkeit auf die folgenden 5 Jahre zu ändern: 2019 - 2023.	Folgen.
112	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	Aktualisierte Darstellung des VLN Liniennetzes.	Folgen.
113	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	Neues Foto für die Titelseite. Gelenkbus der FA MWB	Folgen.
114	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	S. 27, Kap. A 3..2 zu A 15: Fahrkartenbetrieb für 600 Kunden und letzter Spiegelstrich SEK 2 Abrechnung streichen, da die Aufgabe zum 01.08.2019 entfallen ist	Folgen. Kap. A 3..2 zu A 5 erhält folgende Fassung  - Vertrieb von Fahrkarten für die Verkehrsunternehmen über die Geschäftsstelle - Vertrieb von Fahrkarten auf Bestellung für Fahrgäste, Kommunen, Schulen und soziale Träger, - Vertrieb und Verwaltung von Jahresabonnements für Schülerinnen und Schüler und J-dermann- Kunden - Monatliche Abrechnung der über das Team VLN verkauften Fahrkarten - Abrechnung und Organisation von Sonderaktionen wie den Verkauf von Schülerferientickets (SFT)
115	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	A 3.1.2 A 19 Spiegelstrich 2: Beratung der Konzessionsinhaber bei Umleitungen und Spiegelstrich 3: Erstellung von Presseinformationen zu Umleitungen (Fahrgastinfos streichen, da diese vom Konzessionsinhaber erstellt werden)	Folgen. A 3.1.2 A19 erhält folgende Fassung: - Vertretung der Belange des Busverkehrs in den öffentlichen Anhörungen Besprechungen - Beratung der Konzessionsinhaber bei Umleitungen - Erstellung von Presseinformationen zu Umleitungen

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
116	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	A 3.4.1 Absatz 1 Die MHV (Mindenherforder Verkehrsgesellschaft mbH) für die Zusammenarbeit hinzufügen	<p>- Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen zur Einrichtung von Ersatzhaltestellen bzw. zur Sperrung von Haltestellen</p> <p>Folgen. Neue Fassung: Raumübergreifende Planung, über die Landkreisgrenze hinaus, nimmt für den Landkreis Nienburg/Weser einen hohen Stellenwert ein. Hieraus folgt eine kontinuierliche Zusammenarbeit mit den umliegenden Verkehrsverbänden, im Nordwesten der Verkehrsverbund Bremen Niedersachsen GmbH (VBN), im Südwesten die OWL Verkehr GmbH (OWL), der MHV (mindenherforder Verkehrsgesellschaft mbH) oder der Verkehrsverbund OstWestfalenLippe (VVOWL) und im Südosten der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) sowie die Schaumburger Verkehrs-Gesellschaft mbH (SVG). Diese Kooperation betrifft sowohl das Fahrplanangebot und die Herstellung von Umsteigebeziehungen als auch die Tarife.</p>
117	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	A 4.1.2 Stellungnahmen der SG Uchte: AST besteht jetzt für alle 4 Flecken der SG	<p>Folgen. Kap. 4.1.2 wird wie folgt geändert: .... In der Samtgemeinde Uchte wurde ein AST-System eingerichtet. Das Anruf-Sammeltaxi ergänzt den öffentlichen Personenverkehr innerhalb des Flecken Uchte und schließt damit eine Lücke im Liniennetz. Im Auftrag der Samtgemeinde Uchte und in Zusammenarbeit mit dem örtlichen Taxigewerbe werden</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bedarfsorientiert,</li> <li>- für alle Einwohner im Flecken Uchte,</li> <li>- auf Anruf mindestens 60 Minuten vor Fahrtwunschzeit,</li> <li>- von einer Haltestelle direkt zum Ziel innerhalb des Flecken Uchte Fahrten im AST angeboten. Tickets können beim Fahrer für 3 € erworben werden. Die Samtgemeinde Uchte hat so gute Erfahrungen mit dem Angebot gemacht, dass sie das Angebot auch auf alle anderen Mitgliedsgemeinden ausgeweitet hat.</li> </ul>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
			Ziele: Das gegenwärtige Angebot im ÖPNV sollte auch in der Zukunft aufrechterhalten werden. Das Angebot des Anrufsammeltaxis soll erhalten bleiben.
118	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	A 4.1.5 Stellungnahme der SG Hoya: Eystrup ist jetzt an den GVH-Tarif angebunden	Folgen. Der Satz "Außerdem wäre die Einbindung des Bahnhofs Eystrup in den GVH Tarif wünschenswert. " wird gestrichen.
119	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	A 6.2.2. Abs.1 Text ändern und ergänzen ab dem dritten Satz: In Zeiten schwacher Nachfrage und generell in den peripheren bzw. dünn besiedelten Räumen des Landkreises soll die Sicherstellung eines ausreichenden Verkehrsangebotes zukünftig über flexible und bedarfsgesteuerte Verkehre sichergestellt werden, wie z.B. durch AnrufLinienTaxi (ALT) oder AnrufSammelTaxi (AST), wobei die Bestellung der Verkehre auch über digitale Wege ermöglicht werden soll.	Folgen. Kap 6.2.2 wird wie folgt umformuliert:  Grundsätzlich soll der Umfang des derzeitigen Fahrplanangebots aufrechterhalten werden. Dabei soll auf den Regio-Linien eine angebotsorientierte, vertaktete Bedienung erfolgen, während auf den Lokal-Linien nur eine bedarfsorientierte Bedienung möglich ist. In Zeiten schwacher Nachfrage und generell in den peripheren bzw. dünn besiedelten Räumen des Landkreises soll die Sicherstellung eines ausreichenden Verkehrsangebotes zukünftig über flexible und bedarfsgesteuerte Verkehre sichergestellt werden, wie z.B. durch AnrufLinienTaxi (ALT) oder AnrufSammelTaxi (AST), wobei die Bestellung der Verkehre auch über digitale Wege ermöglicht werden soll. Damit soll die Versorgung der Menschen in kleinen Orten mit Mobilitätsangeboten sichergestellt werden. Der Fahrplan für die ÖPNV-Linien ist allerdings von den Anforderungen der Schülerbeförderung geprägt. Aufgrund von Änderungen in der Schulstruktur, des Schulangebots sowie in der Zahl der Schülerinnen und Schüler ist eine Anpassung des Fahrplans an diese Veränderungen unerlässlich.
120	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	Kap. A 6.2.7: Änderung der Jahreszahl: Verkehrserhebung hat 2019 stattgefunden	Folgen.
121	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	Kap. A 7.6 Ergänzung im letzten Satz: Car-Sharing ...wird in Hoya und Nienburg gefördert	Folgen.
122	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	B 2.1.1 Neue Liniennetzkarte ab 01.08.2019 kann von der VLN geliefert werden	Folgen. Es wird die aktuelle Liniennetzkarte in Abb. 2.1 dargestellt.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
123	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	B 2.1.2 Neue Tabelle mit neuen Konzessionsinhabern und neuen Konzessionslaufzeiten bis 2029 kann von der VLN geliefert werden	Folgen. Die Tabelle B 2-1 wurde aktualisiert.
124	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	Kap. B 2.1.3 Abs. 1: Daten ändern auf: Zum Fahrplanwechsel August 2019 ; Absatz 2: Linie 715 statt 716 sowie Aufzählung der Linie 2121 hier streichen (da keine große Bedeutung)	Folgen.
125	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	Kap. B 3.6 Abs.6 Für Fahrten von Sulingen... gilt der VBN-Übergangstarif. Nächster Absatz durch den folgenden Satz ergänzen: Auch das Niedersachsen-Ticket wird seitdem im Gesamtnetz der VLN als Fahrschein akzeptiert und kann zudem in allen Bussen erworben werden.	Folgen. Die Absätze werden umformuliert zu: Für Fahrten von Sulingen und Siedenburg in das VLN-Verkehrsgebiet gilt der VBN-Übergangstarif. Seit dem 9. Dezember 2018 gelten Fahrkarten des Niedersachsentarifs (NITA) sowohl für die Fahrt mit den Nahverkehrszügen als auch für die Weiterfahrt mit dem Bus in einer Tarifzone, also z.B. in der gesamten Stadt Nienburg. Auch das Niedersachsen-Ticket wird seitdem im Gesamtnetz der VLN als Fahrschein akzeptiert und kann zudem in allen Bussen erworben werden.
126	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	Kap. B 3.8 Abs. Neue Formulierungsvorschläge der VLN: siehe Anlage	Folgen Neue Formulierungsvorschläge aufgenommen.  B 3.8 Vertrieb und Marketing Das Beschwerdemanagement ist Aufgabe des Teams VLN und der Verkehrsunternehmen. Alle Beschwerden und Anregungen, die beim Team VLN eingehen, werden erfasst und ausgewertet. Zudem erhalten alle Beschwerdeführer eine Antwort zu ihrem Anliegen. Das Marketing der VLN zielt darauf, noch mehr Menschen zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen. Neben den reinen Informationen zum ÖPNV (siehe B 3.8) arbeitet die VLN an der Erstellung eines modernen, umweltfreundlichen und positiven Images für den Busverkehr. So arbeitet die VLN eng mit der lokalen Presse zusammen. In einer regelmäßig erscheinenden Sonderseite „Neues zum öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Nienburg“ wird über aktuelle

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
			<p>Themen rund um das Thema Busverkehr und Mobilität im Landkreis Nienburg berichtet. Auf der übersichtlichen, responsiven sowie barrierearmen Webseite der VLN <a href="http://www.vln-nienburg.de">www.vln-nienburg.de</a> haben die Menschen die Möglichkeit, alle wichtigen Informationen wie aktuelle News, Fahrpläne, Ticketangebote, Preise, Car- Sharing als Ergänzung zum Linienebusverkehr sowie Hinweise auf baustellenbedingte Umleitungen abzurufen. Die wesentlichen Informationen stehen in drei Sprachen zur Verfügung.</p> <p>Im Lokalen Radiosender „Radio Mittelweser“ wird über Neuigkeiten im Buslinienverkehr im Landkreis Nienburg/ Weser berichtet, mit einer Reichweite über die Landkreisgrenzen hinaus. Zu dem werben Ticker mit verschiedenen Inhalten und Botschaften während der Radiosendungen für das Busfahren im Landkreis.</p> <p>Die VLN erstellt und verteilt folgende Printmedien für Fahrgäste und Interessierte: Faltfahrpläne, Informationsflyer und Plakate für verschiedene Angebote.</p>
127	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	B 4.2. Bis wann müssten die GVS Zahlen 2019 vorliegen, um diese noch gegen die alten Zahlen 2011 auszutauschen. Evtl kann der GVS das Kapitel B 4.2. zugeschickt und um die aktuellen Zahlen/Diagramme etc. gebeten werden?	<p>Folgen.</p> <p>Die aktuellen Ergebnisse der Verkehrserhebung 2019, die am 05.11.2019 vorgelegt wurden, werden in das Kap. B 4.2 "Nachfrage im ÖPNV" eingearbeitet.</p>
128	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	Kap. C 2.7.2: Laufzeiten Linienbündel 1 und 3 auf 01.08.2029 ändern	Folgen.
129	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	Kap. C 2.7.3: 2. Teil der Überschrift: "auf die Nachfrage" streichen.	Folgen.
130	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	C 2.7.3 Textaussage ändern: Auf den Regio-Linien 10, 20, 30, 40, 50, 60 und 70 soll der angebotsorientierte Fahrplan weiter verbessert werden. Dies gilt insbesondere für fehlende Verbindungen am Abend, an Samstagnachmittag und für Sonn- und Feiertage. Für Tagesrandlagen soll diese Ausweitung auch über flexible Bedienformen geprüft werden. Das ÖPNV-Angebot auf den Lokal-Linien soll auf die Nachfrage	<p>Folgen.</p> <p>Der Absatz in C 2.7.3 wird, wie folgt, umformuliert: Das ÖPNV-Angebot soll entsprechend der Nachfrage weiter entwickelt werden. Auf den Regio-Linien 10, 20, 30, 40, 50, 60 und 70 soll der angebotsorientierte Fahrplan weiter verbessert werden. Dies gilt insbesondere für fehlende Verbindungen am Abend, am Samstagnachmittag und für Sonn- und</p>

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		ausgerichtet werden. (siehe dazu auch A 6.2.2 S. 43)	Feiertage. Für Tagesrandlagen soll diese Ausweitung auch über flexible Bedienformen geprüft werden. Das ÖPNV-Angebot auf den Lokal-Linien soll auf die Nachfrage ausgerichtet werden. Daher soll eine Überprüfung der Nachfrage in regelmäßigen Abständen erfolgen. Der Aufwand für „neue“, erforderliche Fahrten soll möglichst durch Streichung von Fahrten mit sehr geringer Auslastung kompensiert werden.
131	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	Kap. C 3.9.4 letzten Satz streichen: da die Aushangfahrpläne nur zu einem geringen Anteil durch die VLN geliefert werden	Folgen.
132	<b>Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg</b>	Kap. D 7.2, Abs. 2: Ändern auf sechs Stadtbuslinien	Folgen.
6	<b>Verkehrsverbund Bre- men/Niedersachsen GmbH (VBN)</b>	Seite 37: Die Linie 151 hat einen nicht unerheblichen Anteil Im VBN-Gebiet.	Kenntnisnahme.
7	<b>Verkehrsverbund Bre- men/Niedersachsen GmbH (VBN)</b>	Seite 54: Die Verpflichtungen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergeben sich insbesondere aus dem PBefG §8(3). Ausnahmen müssen begründet werden.	Folgen. Der 1. Absatz von Kap. B 1.5 wird wie folgt umformuliert: Aus dem „Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen“ (siehe Kap. A 1.8) ergeben sich für die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs besondere Verpflichtungen. Die Verpflichtungen zur Herstellung der Barrierefreiheit ergeben sich insbesondere aus dem PBefG §8(3). Ausnahmen müssen begründet werden.
8	<b>Verkehrsverbund Bre- men/Niedersachsen GmbH (VBN)</b>	Seite 84: Die Tabelle entspricht nicht dem aktuellen Stand (= 108 jetzt VGH, 126 und 138 sind jetzt VDS). Falls das vor dem Hintergrund der rückwirkenden Fortschreibung beabsichtigt ist, sollte ggf. ein Stand ergänzt werden.	Folgen.
9	<b>Verkehrsverbund Bre- men/Niedersachsen GmbH (VBN)</b>	Für die Linie 108 sollte die Verwendung einer VLN-Liniennummer geprüft werden, da die Liniennummern im Bereich Diepholz relativ knapp sind.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Unabhängig vom NVP soll das Anliegen geprüft werden.
10	<b>Verkehrsverbund Bre-</b>	Seite 84+85: Die Linie 150 fährt nur noch bis Syke (zwischen Syke und Bremen Fahrten auf der Linie 102)	Folgen. Die Anmerkung ist korrekt und wird korrigiert.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
	<b>men/Niedersachsen GmbH (VBN)</b>		
11	<b>Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)</b>	Seite 90: Bei einem Einzugsradius von 750 m müsste noch ein Umwegfaktor berücksichtigt werden, so dass die Fußwegzeit über 10 Minuten liegt. Ein Radius von 600 m mit einem Umwegfaktor von 0,8 entspricht einer Entfernung von 750 m und damit einer Fußwegzeit von 10 Minuten.	Folgen. Es erfolgt ein entsprechender Hinweis in der Fußnote. Der 10 - Minutenwert wird auf 12 - 13 Minuten korrigiert.
12	<b>Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)</b>	Seite 105: Es gibt nur noch die Samtgemeinde Hoya.	Folgen.
13	<b>Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)</b>	Seite 105: Für Fahrten nach Sulingen und Siedenburg gilt ein Übergangstarif „Tarifbestimmungen für den Übergangstarif (ÜT) zwischen den Landkreisen Diepholz (Linienbündel Diepholz Südwest und Diepholz Südost - Tarifgebiet des VBN), Nienburg (Tarifgebiet VLN) und Minden-Lübbecke (Westfalentarif).	Folgen. Es wird ersetzt: Seit 01.08.2019 gilt ein Übergangstarif (ÜT) zwischen den Landkreisen Diepholz und Nienburg/Weser für grenzüberschreitende Verkehre und somit auf den Fahrten der Linie 126 und 138 sowie auf den Sonderfahrten der Linie 20 zum Brokser Markt.
14	<b>Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)</b>	Seite 129: Eine Bordhöhe von 16 cm entspricht nach aktuellen Erkenntnissen nicht den Anforderungen eines barrierefreien ÖPNV.	Kenntnisnahme. Auf S. 129 ist eine Mindesthöhe festgelegt. Sie ist im Einzelfall anzupassen. Eine Mindesthöhe von 16 cm wurde von der LNVG genehmigt.
15	<b>Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)</b>	Bei den Linien im Verkehrsgebiet des Aufgabenträgers ZVBN gilt der VBN-Tarif.	Kenntnisnahme.
16	<b>Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)</b>	Seite 136: Was soll es bedeuten, dass die Verkehrsunternehmen an Tagen der Zeugnisausgabe ihre Leistungen der Nachfrage angleichen sollen? Wir gehen davon aus, dass die genehmigten Fahrplanzeiten abgedeckt werden.	Folgen. Der letzte Satz in C 3.2.1 wird geändert in: Zusätzlich zum genehmigten Fahrplanangebot werden an den Tagen der Zeugnisausgabe Sonderfahrten nach Vorgabe der VLN auch nach der 3. Schulstunde angeboten.
17	<b>Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen</b>	Seite 143: Bei ausbrechenden Verkehren ist zudem die Anwendung des VBN-Tarifses bzw. des Übergangstarifes in den Fahrzeugen notwendig.	Kenntnisnahme. Diese Linien werden vom Landkreis Nienburg/Weser nicht beauftragt. Somit braucht der Hinweis auch nicht aufgenommen zu werden.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
	<b>GmbH (VBN)</b>		
18	<b>Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)</b>	Kap. C 7.2: Eine Reihenfolge bei der Beförderung in den Fahrzeugen festzulegen ist nicht möglich, da man Fahrgäste, die die Fahrt bereits angetreten haben, nicht mehr aus dem Fahrzeug verweisen kann.	Kenntnisnahme. Die Reihenfolge kann nur an der ersten Haltestelle, an der es zu einem Engpass kommt, eingehalten werden.
19	<b>Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)</b>	Seite 156: Eine Bordsteinhöhe von 15 cm entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen an die Barrierefreiheit. Es sind mindestens 18 cm erforderlich - wenn es die Rahmenbedingungen zulassen sind 22 cm besser.	Für Busbuchten auf 16 cm geändert.
93	<b>Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)</b>	Kapitel A 3.4 Beziehungen zu anderen Verkehrsverbänden  Für einbrechende Linien aus dem VBN-Gebiet in die Samtgemeinde Marklohe sowie die Stadt Nienburg (Weser) wurde mit der Gültigkeit ab 01.08.2019 ein Übergangstarif mit dem VBN vereinbart, der in seiner Höhe und Systematik dem VBN-Tarif entspricht. Dieser Übergangstarif gilt auf den einbrechenden VBN-Linien 138, 126.	Folgen Kapitel A 3.4 wird um den Hinweis vom ZVBN ergänzt.
94	<b>Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)</b>	Kapitel B 3.6 ÖPNV - Tarife  Die Samtgemeinde Grafschaft Hoya (bis zur Integration in die Samtgemeinde Hoya in 2011 auch Eystrup als eigene Gemeinde) ist seit dem Jahr 2001 auch in den VBN-Tarif integriert, da diese Gemeinde assoziiertes Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen ist. Bei Fahrten in das Gebiet des VBN gilt der VBN-Tarif. Bei Fahrten innerhalb der Samtgemeinde bzw. in das übrige VLN-Verkehrsgebiet kommt der VLN-Tarif zur Anwendung.  Für einbrechende Linien aus dem VBN-Gebiet in die Samtgemeinde Marklohe sowie die Stadt Nienburg (Weser) wurde mit der Gültigkeit ab 01.08.2019 ein Übergangstarif mit dem VBN vereinbart, der in seiner Höhe und Systematik dem VBN-Tarif entspricht. Dieser Übergangstarif gilt auf den einbre-	Folgen Es wird der zweite Absatz übernommen. Der erste Absatz ist sinngemäß bereits vorhanden.

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
		chenden VBN-Linien 138, 126.	
95	<b>Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)</b>	<p>Kapitel C 2.5.6 Tarifsystem</p> <p>Insbesondere soll eine Ausweitung des GVH-Tarifs für die Außenringe auf den Bartarif sowie die Einbindung der Landkreisverkehre in den VBN-Tarif und ggf. deren integrierte Nutzung im Busverkehr im LK NI angestrebt werden. Damit soll erreicht werden, dass auch komplexe Wegekettens mit nur einem Ticket zurückgelegt werden können.</p> <p>Frage: Ist hier eine flächendeckende Einbindung der Landkreisverkehre in den VBN-Tarif gemeint? Dies wäre nur über eine Vollmitgliedschaft im ZVBN realisierbar. Wird dieses angestrebt?</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Vollmitgliedschaft wird bis auf weiteres nicht angestrebt. Absatz bleibt unverändert bestehen.</p>
96	<b>Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)</b>	<p>Kapitel A 4.1.5 Samtgemeinde Grafschaft Hoya</p> <p>Für die im Samtgemeindegebiet verkehrenden Lokal-Linien (26, 27, 28, 33, 34), die überwiegend auf die Schülerbeförderung ausgerichtet sind, sollten auch außerhalb der Schulzeit bzw. in den Ferienzeiten bedarfsgerechte Angebote eingerichtet werden.</p>	<p>Folgen</p> <p>Dem Hinweis wird entsprochen und die Linie 151 entfernt.</p>
97	<b>Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)</b>	<p>Kapitel A 6.2.4 Verbesserung des Fahrplanangebots</p> <p>Es soll überprüft werden,</p> <p>4. welche Möglichkeiten zur Einrichtung von Schnellbuslinien gegeben sind. Begriff Sulesprinter soll gestrichen werden.</p>	<p>Folgen.</p> <p>Dem Hinweis wird entsprochen und der Begriff Sulesprinter entfernt.</p>
98	<b>Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)</b>	<p>Kapitel B2.1 Liniennetz und ÖPNV-Linien</p> <p>Wir bitten darum in der Abbildung B 2-1 die Linien 126, 138, 150, 151, 735 als einbrechende Linien darzustellen sowohl in der Legende als auch hinsichtlich der Pfeilrichtung der Verkehre, da diese Linien nicht in der Zuständigkeit des Landkreises Nienburg liegen.</p>	<p>Folgen</p>
99	<b>Zweckverband Ver-</b>	Tab. B 2-1 Übersicht über die Buslinien im Landkreis Nien-	Folgen

SID	Bezeichnung	Stellungnahme	Abwägung
	<b>kehrverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)</b>	<p>burg/Weser</p> <p>Wir bitten darum die Tabelle für die einbrechenden Linien 126, 138, 150 auf den Stand 01.08.2019 zu aktualisieren.</p>	
100	<b>Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)</b>	<p>B 2.1.3 Kreisgrenzen überschreitende Linien</p> <p>Linie 138 (SuleSprinter) Nienburg - Siedenburg - Sulingen verbindet die Mittelzentren Sulingen und Nienburg. In Nienburg besteht eine Bus/Schiene-Verknüpfung an die Linien 123 und 137 in Richtung Bassum bzw. Diepholz. Die Linie 138 soll zur Landesbuslinie ausgebaut werden.</p> <p>Linie 150 Hoya - Bruchhausen-Vilsen - Syke stellt eine Verknüpfung zum SPNV und Bus in Syke als Anbindung des Mittelzentrums Hoya an das Oberzentrum Bremen her, mit Anbindung von Bruchhausen-Vilsen und Syke</p>	<p>Folgen</p> <p>Änderungsvorschlag wurde übernommen. Darüber hinaus wurde auch hier der Begriff Sulesprinter gestrichen, da davon auszugehen ist, dass dieser nicht mehr geführt wird. Siehe Stellungnahme 97.</p>