

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Verkehrsunternehmen / Verkehrsgemeinschaften [I]</b>						
1	31 / Tab. 5	DRE	Ergänzung der Vmax-Angabe zur KBS 113: „50“.	Tabelle wurde ergänzt.	X	
2	50 Abs. 2 und Tabelle	DRE	Es sollte kritisch hinterfragt werden, ob Bedienungsstandards auf dem Jahr 1981 tatsächlich für die Erstellung eines Nahverkehrsplans mit Gültigkeit in den Jahren 2014 – 2018 herangezogen werden sollten.	Die Standards sind im Jahr 2001 noch einmal bestätigt worden. Aus Sicht des Landkreises und der VNO stellen sie für ländliche Räume immer noch eine gute Grundlage dar. Um den Gegebenheiten im Lk Lüchow-Dannenberg mit zahlreichen Kleinsiedlungen Rechnung zu tragen, wurden die Kriterien angepasst und auch auf Orte von 50 bis 200 Einwohnern erweitert.		X
3	93 Letzter Abs.	DRE	Die DRE begrüßt das Ziel eines durchgehenden Regionalbahnverkehrs im Zweistundentakt, einschließlich der Ertüchtigung der Eisenbahninfrastruktur auf eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Für den Streckenabschnitt Dannenberg (Ost) – Lüchow erscheint es uns prüfenswert, ob auf diesem Abschnitt eine schrittweise Wiederaufnahme des SPNV erfolgen kann. Beispielsweise könnte zunächst im Wochenendverkehr ein Freizeitverkehr mit von der LNVG bestellten Regionalbahnen erfolgen.	Unter „Maßnahmen“ Abschnitt 4.2.10 (S. 112) ist im NVP-Entwurf postuliert, dass der Landkreis sämtliche Maßnahmen zur Stützung des Schienenverkehrs zwischen Dannenberg und Lüchow sowie Salzwedel unterstützt.  Für die Bestellung von Leistungen auf der Schiene ist die LNVG als Aufgabenträger zuständig. Deshalb wird auf die Aufnahme eines Prüfauftrages in den NVP des Lk Lüchow-Dannenberg verzichtet.	X	X
4	112 Erläuterungstext /  Finanzierung	DRE	Ergänzungsvorschlag Erläuterungstext: Nach dem Satz „Die Kosten ... müssen von der DRE und den Gemeinden getragen werden“ sollte der Satz „Darüber hinaus ist die Inanspruchnahme von geeigneten Förderprogrammen des Landes Niedersachsen und des Bundes für die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zu prüfen.“ eingefügt werden. Unter „Finanzierung“ sollte nach „DRE, Gemeinden“ „ggf. geeignete Förderprogramme des Landes und des Bundes“ eingefügt werden.	Vgl. lfd. Nr. 3, 1. Satz: Zu den unterstützenden Maßnahmen zählt auch die Prüfung von Fördermöglichkeiten.	X	

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Verkehrsunternehmen / Verkehrsgemeinschaften [II]</b>						
5	Anlagen, Fahrplan Linie 8033	Kirschbaum	Die Fa. Kirschbaum bemängelt, dass in dem als Anlage beigefügten Fahrplan der Linie 8033 Clenze –Bergen – Schnega – Clenza, der zum 01.08.2017 gültig werden soll, die Abfahrtszeit der Fahrt-Nr. 001 (6.45 Uhr ab Spithal) zu spät liege, um die Schüler/innen rechtzeitig zur KGS in Clenze zu bringen, zumal der Busanschluss nach Grabow verpasst werde.	Die Fahrpläne in den Anlagen des NVP weisen den grundsätzlichen Leistungsumfang des ÖPNV im neuen Busnetz ab 01.08.2017 aus. Da es sich vielfach um Fahrten mit dem Schwerpunkt Schülerbeförderung handelt, werden sich bis zum 01.08.2017 noch diverse Änderungen im Detail ergeben, die aber nicht einzeln im Anhang des NVP geändert werden. Im Fahrplan der heutigen Linie 1986 Spithal – Clenze, der ab <u>01.08.2016</u> gültig wird, wurden Fahrt- und Ankunftszeiten so gelegt, dass die Schüler/innen rechtzeitig die KGS Clenze erreichen und auch der Übergang zum Anschlussbus nach Grabow sichergestellt ist. Somit ist der Hinweis der Fa. Kirschbaum abgearbeitet.		X
6	96	KVG	Änderung der Teilnetzeinteilung Grundsätzlich wird die Neueinteilung der Teilnetze begrüßt, insbesondere der Ansatz, Linien mit Verkehrsaufgaben außerhalb des Landkreises Lüchow-Dannenberg anderen Teilnetzen zuzuordnen.  Die KVG sieht für die Linie 5304 Lüneburg – Dahlenburg – Dannenberg – Lüchow den verkehrlichen Schwerpunkt im Lk Lüneburg und schlägt vor, diese Linie aus den Teilnetzen des Lk Lüchow-Dannenberg herauszunehmen und einem Lüneburger Teilnetz zuzuordnen bzw. ein eigenes Teilnetz zu bilden.	Im NVP enthalten.  Durch die Einführung des neuen Buskonzeptes im Landkreis Lüchow-Dannenberg zum 01.08.2017 hat sich die Sachlage verändert. Ab 01.08.2017 wird die Linie 5304 Lüneburg – Dahlenburg – Metzingen (- Hitzacker) komplett zu einem Bestandteil eines TN des Landkreises Lüneburg, während die Linie 8000 der LSE Metzingen – Hitzacker – Dannenberg – Lüchow dem Netz des Landkreises Lüchow-Dannenberg angehört. Für die kreisgrenzen-überschreitenden Fahrten ist die Abstimmung über das Leistungsangebot mit dem Landkreis Lüneburg erfolgt. Diese neue Sachlage ist textlich im NVP eingearbeitet.	X	X

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Verkehrsunternehmen / Verkehrsgemeinschaften [III]</b>						
7	111	KVG	Die KVG verweist darauf, dass für den Linienverkehr nur noch Niederflurbusse bzw. Low-Entry-Busse beschafft werden, jedoch der Einsatz auf bestimmten Streckenabschnitten aufgrund der zu geringen Bodfreiheit nicht möglich ist. Außerdem wird auf Verkehre verwiesen, die eine hohe Sitzplatzverfügbarkeit (u.a. Schülerbeförderung, Werksverkehre, Fahrten mit langer Reiseweite) verwiesen. Da derzeit Hublift für Hochflurfahrzeuge (oder ähnliche Einstiegshilfen) nicht alltagstauglich auf dem Markt sind, wird als Ergänzung des NVP vorgeschlagen, bis zur Marktreife von barrierefreien Hochflurfahrzeugen auch über 2022 hinaus Hochflurbusse für bestimmte Verkehre zuzulassen.	Im NVP-Entwurf ist auf die mangelnde Alltagstauglichkeit von Hubliften in der Vergangenheit hingewiesen worden. Außerdem ist bewusst der Passus im NVP-Entwurf eingefügt worden, zunächst die Entwicklung auf diesem Sektor abzuwarten. Eine Öffnungsklausel für 2022 bereits in dem vorliegenden NVP-Entwurf aufzunehmen, halten Landkreis und VNO für verfrüht. Mögliche Öffnungsklauseln sollten frühestens im nächsten NVP des Lk Lüchow-Dannenberg unter Berücksichtigung der bis dahin erfolgten technischen Entwicklungen erfolgen.		X
8	96	LSE	Sowohl der bisherige NVP als auch der jetzige Entwurf sehen derzeit zwei Teilnetze vor. Die erteilten Liniengenehmigungen an RBB und LSE weichen in der Realität hiervon erheblich ab. Wie beschrieben sollen Teilnetze eine Rosinenpickerei verhindern. Bei Neuerteilung der Liniengenehmigungen sollte der Aufgabenträger bei der Vergabe, diese nach den Teilnetzen durchführen, um eine sachgerechte, transparente und gleichwertige Vergabe zu erreichen.  Bei Neustrukturierung der Verkehre sollte eine Direktvergabe aller Verkehre an die kreiseigene Gesellschaft in Erwägung gezogen werden. Denn es besteht erstmals die Chance, alle Verkehre aus einem Guss zu planen und durchzuführen. Damit ergeben sich Synergieeffekte. Dadurch wird eine direkte Gestaltungsmöglichkeit des Aufgabenträgers und der Politik über 10 Jahre gewährleistet. Es besteht ein höheres Maß an Flexibilität und Einflussnahme auf die Kosten. Die ÖPNV-Mittel bleiben im Landkreis und hiesige Arbeitsplätze bei der LSE und ihren Subunternehmern werden gesichert/geschaffen. Die LSE würde zusätzliche Landesmittel (§ 45 a PBefG) erhalten.	Der NVP-Entwurf sieht die Zusammenlegung der beiden derzeitigen Teilnetze zu einem einzigen vor. Dadurch wird die Realität der weitläufigen Linien, die sowohl im nördlichen als auch im südlichen Bereich des Landkreises verkehren, besser entsprochen. Außerdem korrespondiert die Zusammenlegung der beiden bisherigen Teilnetze zu einem Gesamtnetz mit der vorgesehenen Direktvergabe  Die Direktvergabe an die LSE ist im aktuellen NVP-Entwurf als Maßnahme fixiert.	X	X

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Verkehrsunternehmen / Verkehrsgemeinschaften [IV]</b>						
9	105	LSE	Der Einführung von bedarfsorientierten Verkehren und damit der Verbesserung des Bedienungsangebotes für die Bevölkerung in den Orten zum jeweiligen Grundzentrum wird grundsätzlich begrüßt. Die LSE wäre außerhalb der Hauptverkehrszeiten 08.30 – 11.30 Uhr und von 14.30 – 18.00 Uhr mit den bestehenden Kapazitäten in der Lage, Rufbusverkehre im Rahmen der Daseinsvorsorge (Arztbesuch und Einkauf im Grundzentrum) anzubieten. Sofern für den Rufbusbetrieb kein kostendeckender Tarif durchgesetzt werden kann, entstehen für die zusätzlichen Verkehre allerdings zusätzliche, ungedeckte Betriebskosten bei der LSE, die indirekt der Landkreis zu tragen hätte. Hier wäre eine Kostenbeteiligung des Grundzentrums (Gemeinde) und der Wohnort-Gemeinde wünschenswert.	Die Notwendigkeit von den Linienverkehr ergänzenden Rufbusangeboten ist unbestritten und im NVP enthalten, dies insbesondere vor dem Hintergrund der notwendigen Gleichbehandlung der Orte und Siedlungsbereiche. Das neue Buskonzept stellt durch Einrichtung von umfangreichen Rufbusverkehren die im NVP aufgezeigten Mängel in der Bedienungsqualität weitgehend ab.	X	
10	106	LSE	Grundsätzlich ist die LSE bereit ihre Busse mit Fahrradhaltern im Heckbereich auszurüsten. Die Kosten je Fahrzeug und Nachrüstung belaufen sich auf rd. 4.300, EUR netto. Bei 25 Bussen ergeben sich Kosten von 107.500 EUR, die vom Landkreis als Besteller der Maßnahme direkt oder indirekt übernommen werden müssten.	Ist jetzt im Forderungskatalog des NVP enthalten.	X	
11	108 Unterpkt (1)	LSE	Ein kreisweites Fahrplanbuch mit den ausbrechenden Linien (jedoch ohne die Linien aus dem Landkreis Uelzen) aber mit Aufnahme der gewünschten Bahnverbindungen wird von der LSE unterstützt. Im Falle der Direktvergabe aller Verkehre an die LSE wird die LSE ein kreisweites Fahrplanbuch herausgeben.	NVP wurde angepasst.	X	
12	108 Unterpkt (3)	LSE	Die LSE ist bereit eine zentrale telefonische Fahrplanauskunft „vor Ort“, sprich mit der notwendigen Ortskenntnis und gesicherter Erreichbarkeit, einzurichten. Diese wird auch die Rufbusanmeldungen annehmen, dokumentieren und beauftragen. Daneben wird die LSE demnächst eine kostenlose Fahrplan-App. als Download den ÖPNV-Nutzern/Smartphonebesitzern zur Verfügung stellen.	Im NVP jetzt enthalten. Wurde bereits zum 01.08.2016 eingerichtet bzw. bereitgestellt.	X	
13	111	LSE	Die LSE beschafft seit 2009 nur barrierefreie Fahrzeuge, Low-entry mit Rampe bzw. 2 Hochbodenfahrzeuge mit Hublift. Alle neu beschafften Fahrzeuge sind energiesparend und besonders umweltfreundlich (EEV-Standard, EURO 5 in Kürze EURO 6)	Im NVP enthalten.	X	

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Verkehrsunternehmen / Verkehrsgemeinschaften [V]</b>						
14	43	RBB	RBB-Tarif: Streichen, weil falsch: „ Auf Streckenabschnitten...anerkannt.“ Stattdessen: „Schienenfahrausweise werden teilweise anerkannt.“	Text wurde entsprechend geändert.	X	
15	43	RBB	Wendland-Tarif: „Schienenfahrausweise werden teilweise anerkannt.“ Hinzufügen.	Text wurde entsprechend ergänzt.	X	
16	94  99	RBB	Um den politischen Willen zu signalisieren ist eine Anhebung auf 3 Fahrtenpaare für Ortschaften mit 50-200 EW sicherlich sinnvoll. Im Zuge einer eventuellen Ausschreibung werden jedoch die Angebotspreise angehoben, was gerade vor dem Hintergrund der begrenzten Finanzen des Landkreises vielleicht noch einmal zu überdenken wäre. Zudem wird unter 4.2.3 lediglich ein Fahrtenpaar zum nächsten Grundzentrum gefordert, was durch den abschließenden Absatz unter 4.2.3 unterstrichen wird.	Es ist erklärter politischer Wille, die Standards für eine genügende Bedienungsqualität für Orte zwischen 50 und 200 Einwohnern künftig auf 3 Fahrtenpaare anzuheben. Eine Änderung ist deshalb ausgeschlossen.  Hier liegt eine nicht korrekte Schlussfolgerung vor: Es geht an dieser Stelle um die Erschließungsqualität, d.h. ob Orte überhaupt vom ÖPNV bedient werden. Nach den angewandten Bewertungskriterien gilt ein Ort als erschlossen, wenn zumindest 1 Hin- und Rückfahrt im ÖPNV besteht. Aus diesem Bewertungsansatz für die Erschließung kann nicht die notwendige Qualität der Bedienung abgeleitet werden. Die für eine genügende Bedienungsqualität notwendige Zahl der Fahrtenpaare wird abgeleitet von der jeweiligen Einwohnerzahl der Orte.		X  X
17	94/95	RBB	Gerade vor dem Hintergrund einer eventuellen Ausschreibung wird der NVP als Richtlinie herangezogen werden. Zum einen wird der Status quo als Mindeststandard definiert. Auf der anderen Seite werden die Erreichung von Mindestfahrtenzahlen gefordert, die teilweise höher als der Status quo liegen. Speziell vor diesem Hintergrund wird auch die Formulierung <b>„generell müssen alle Prüfungen und Umsetzungen von Verbesserungsmaßnahmen unter den Vorbehalt der Finanzierbarkeit gestellt werden“</b> spätestens bei einer eventuellen Ausschreibung zu Verwirrungen führen und müssen im Zuge der Leistungsbeschreibung konkretisiert werden. Im Falle eines vorangehenden eigenwirtschaftlichen Verfahrens ist mit einer großen Zahl an Anfragen seitens der potenziellen Bieter zu nahezu jeder einzelnen Maßnahme zu rechnen.	Der Finanzierungsvorbehalt ist für den Landkreis im Hinblick auf ÖPNV-Maßnahmen unverzichtbar. Auf Grund der Definition des Leistungsumfanges im aktuellen Entwurf des NVP ist diese Anforderung erfüllt, so dass es bei einer Ausschreibung nicht zu „Verwirrungen“ kommen kann.	X	

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Verkehrsunternehmen / Verkehrsgemeinschaften [VI]</b>						
18	100	RBB	<p>Einbindung des ÖPNV in die Regional-/Bauleitplanung: In Erweiterung zu diesem Abschnitt wäre es sinnvoll, die Verknüpfung der unterschiedlichen Institutionen und deren Belange stärker zu gewichten. Gerade vor dem Hintergrund der abnehmenden Einwohnerzahlen, der zunehmenden Überalterung, der resultierenden Änderungen in der Schullandschaft und sicherlich früher oder später des Nahversorgungskonzeptes in dem Landkreis.</p> <p>Zum Beispiel durch die Bildung eines „Runden Tisches“, der regelmäßig (z.B. halbjährlich) stattfindet und an dem neben Aufgabenträger und ÖPNV-Unternehmen auch die Straßenbaulastträger, Kommunen, ggf. Investoren, Fahrgastrat sowie Vertreter der Schulen und Beiräte für Menschen mit Behinderungen, etc. teilnehmen. Somit könnte viel gezielter und planbarer auf die unterschiedlichen Belange eingegangen werden statt auf „täglichen Zuruf“ einzelner.</p> <p>Die übrigen Institutionen wären dann ebenfalls an diese Termine zu binden.</p>	<p>Der Landkreis geht davon aus, dass die Institutionen den Aspekt „ÖPNV-Anbindung“ bei allen planerischen Ansätzen „mitdenken“ und hat eine entsprechende Formulierung in die Maßnahmenbeschreibung aufgenommen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund erscheint die Einrichtung eines „Runden Tisches“ für überzogen – allerdings ist der Hinweis auf einen Austausch der an einer Planung zu Beteiligten bedenkenswert, was jedoch nicht einer institutionalisierten Form bedarf.</p>	X	X
19	105	RBB	<p>Rufbusangebot: Taxi-Unternehmen sind nicht flächendeckend verfügbar. Hierdurch können die Kosten bei alternativen Bedienungsmöglichkeiten überproportional steigen</p>	<p>Bei Ausweitung des Rufbusverkehrs gemäß den Fahrplänen in Anlage 1 des NVP, die ab 01.08.2017 realisiert werden, ist dieses Problem im Blickfeld. Im Zuge der Organisation dieser Verkehre wird geklärt, in welchen Bereichen ggf. Taxi-/Mietwagen-Unternehmen für die Übernahme von Rufbus-Leistungen zur Verfügung stehen. Der Hinweis auf das Taxengewerbe im Landkreis und auf die Kosten ist berechtigt. Die Kosten für die Rufbusverkehre werden bei der Kalkulation der Verkehrsleistungen explizit berücksichtigt.</p>	X	

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Verkehrsunternehmen / Verkehrsgemeinschaften [VII]</b>						
20	106	RBB	Fahradhalter an den Bussen: Diese Forderung wird sich sowohl auf die Kosten für die Aufrüstung der Fahrzeuge als auch auf die zu planenden Fahrzeiten und damit ggf. auf die Anzahl der benötigten Fahrzeuge oder zumindest auf die Verknüpfungen mit Bahnen und Bussen auswirken. Geht man von vereinzelt Fahrradmitnahmen aus, so muss man von vornherein Verspätungen bei Zustieg mit Fahrrad in Kauf nehmen. Dies gilt für die Einzelfahrt sowie für die anschließenden Fahrten, wobei es speziell bei den „fahradintensiven“ Linien zu additiven Effekten kommen wird, woraus wiederum Verknüpfungsprobleme resultieren werden. Eine Formulierung, die diese Forderung entschärft, wäre sinnvoll.	Die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Halterungen für Fahrräder ist politischer Wille und die Auswirkungen hängen – wie von RBB formuliert – von der Nutzungsintensität ab. Deshalb sollte zunächst abgewartet werden, wie sich diese Maßnahme in der Praxis auswirkt. Wenn Probleme mit den Fahrplänen auftreten sollten, dann müsste entsprechend nachgebessert werden. Eine abschwächende Formulierung im NVP wird abgelehnt, da eine verbesserte Verknüpfung der Verkehrsmittel Fahrrad und Bus politisch ausdrücklich gewollt ist.		X
21	108	RBB	Ist ein Fahrplanbuch wirklich noch zeitgemäß? Im Fahrplanbuch, das die RBB erstellt, sollen neben der Kbs 112 weitere Schienenstrecken abgebildet werden. Wer trägt die Kosten der zentralen, unternehmensübergreifenden Fahrplanauskunft?!	Anders als offenbar die RBB hält der Landkreis für die Bewohner/innen des Landkreises, die über kein Smartphone und/oder Internet verfügen, die Herausgabe eines Fahrplanbuches immer noch für notwendig. Die Kosten für ein Fahrplanbuch sind von den Verkehrsunternehmen zu tragen. Bei Aufbau einer unternehmensübergreifenden Auskunftsstelle sind ebenfalls die Unternehmen in der Pflicht.		X
22	50, 3.2.2	VNN	Die Beurteilung des vorhandenen Bedienungsangebotes anhand starrer, bundesweit einheitlicher Kriterien wird nur als bedingt sinnvoll angesehen. Eine Berücksichtigung örtlicher Umstände (Verkehrs- und Raumstruktur, Entfernungen, Wegebeziehungen etc.) ist mit diesem Verfahren nicht möglich. Im Gegensatz hierzu erfolgt durch die örtlichen Verkehrsunternehmen eine nachfrageorientierte Bedienung der einzelnen Relationen, die über, in Einzelfällen auch unter den aufgeführten Werten liegt, ohne dass sich hierdurch in jedem Fall eine unzureichende Bedienungsqualität ergibt.	Vgl Anmerkung lfd. Nr. 2.		X
23	111, 4.2.9	VNN	42 Sitzplätze bei Niederflurbussen schränkt die betriebliche Flexibilität ein.	Die Auffassung der VNN wird zur Kenntnis genommen.		
<b>Aufgabenträger/ Genehmigungsbehörde [I]</b>						
24	31 Tabelle	LNVG	Auf der KBS 113 wird kein SPNV angeboten. Es handelt sich hier um Gelegenheitsverkehr, Freizeitverkehr	Text in der Tabelle entsprechend geändert.	X	

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Aufgabenträger/ Genehmigungsbehörde [II]</b>						
25	35 Tabelle 8	LNVG	Die Genehmigungen für die RBB-Linien 304, 1943 und 1944 sind befristet bis einschließlich 31.08.2016 (nicht 30.09.2016) Die Genehmigung für die VOG-Linie 5101 ist befristet bis einschließlich 31.07.2017 (nicht 31.03.2016) Die Genehmigung der KVG-Linie 5300 ist befristet bis einschließlich 31.07.2019 (nicht 31.10.2015).	Tabelle wurde geändert.	X	
26	37 Tabelle 9	LNVG	Die Genehmigungen für die RBB-Linien 1937, 1946 und 1947 sind befristet bis einschließlich 31.08.2016 (nicht 30.09.2016). Die Genehmigung der PVGS-Linie 902 ist befristet bis einschließlich 09.07.2017 (nicht 08.07.2017).	Tabelle wurde geändert.	X	
27	40 Tab. 11	LNVG	Linienbetreiber der KVG-Linien im Landkreis Lüchow-Dannenberg ist die KVG Stade GmbH & Co. KG	Tabelle wurde geändert.	X	
28	43 Abs. (3)	LNVG	Nachfolgender Satz müsste wie folgt geändert werden: Auf Streckenabschnitten zwischen Schienentarifpunkten werden Fahr-scheine der DB AG des Niedersachsentarifs anerkannt.	Text wurde entsprechend angepasst.	X	
29	44 Abs. (6)	LNVG	Der unter diesem Punkt aufgeführte Sachverhalt ist mit der Einführung des Niedersachsentarifs am 09.06.2013 überholt, bzw. wird mit Über-führung der hier beschriebenen B/S-Karten bzw. sogenannte grüne Linien zum 01.08.2014 in den Niedersachsentarif abgelöst. Diese Tarif-kooperationen sind somit nicht mehr Bestandteil des BB DB sondern des Niedersachsentarifs.	Absatz wurde gestrichen.	X	
30	98	LNVG	Die LNVG ist an der Bildung bzw. Änderung des Zuschnitts von Teilnet-zen nicht beteiligt	LNVG wurde unter Rubrik „Beteiligte“ gestrichen.	X	
31	107	LNVG	HVV-Tarif auf der Wendlandbahn: LNVG bittet um Löschung des Satzes „Die Finanzierung übernimmt die LNVG“ und Ersatz durch die Formulierung: Die kalkulierten Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste werden im Rahmen der Betriebsaufnahme der Wendlandbahn durch erixx GmbH durch den SPNV-Aufgabenträger übernommen.	Textänderung wurde vorgenommen.	X	



### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Aufgabenträger/ Genehmigungsbehörde [III]</b>						
32	112 4.2.10	LNVG	<p>Einleitung: Im Landkreis Lüchow-Dannenberg teilt sich die Aufgaben- und Finanzverantwortung im SPNV wie folgt auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ LNVG (SPNV-Aufgabenträger) – Konzeption, Bestellung und Finanzierung des SPNV-Angebotes.</li> <li>○ DB Regio AG (Eisenbahnverkehrsunternehmen) – Betrieb der Züge, Fahrzeugeinsatz, Personaleinsatz, Fahrgastbetreuung und -information</li> <li>○ DB Netz AG, DB Station &amp; Service AG,</li> <li>○ DRE (Infrastrukturunternehmen) – Neubau, Ausbau und Unterhaltung der Bahninfrastruktur Netz und Stationen</li> </ul> <p>"DB AG als Betreiberin" sollte daher differenziert dargestellt werden zum einen DB als Betreiberin des Bahnverkehrs und zum anderen als Betreiberin der Infrastruktur.</p>	Textliche Anpassung wurde vorgenommen.	X	
33	113	LNVG	<p>KBS 112: Die Zuständigkeiten im SPNV müssen klar getrennt dargestellt werden. Die Federführung und Finanzverantwortung für Infrastrukturprojekte, wie z. B. Strecken-, Stationsausbau, liegt bei DB Netz AG bzw. DB Station &amp; Service AG. Erst nach dem Infrastrukturausbau kann das Fahrtenangebot erhöht werden. Die Zuständigkeit für Bestellung und Finanzierung zusätzlicher Fahrten liegt bei der LNVG.</p>	Tabelle wurde unter der Rubrik „Federführung“ wie folgt geändert: Strecke / Stationen: DB Netz AG und DB Station & Service GmbH Bestellung und Finanzierung des Angebotes: LNVG	X	
34	113	LNVG	<p>KBS 305: Die Federführung und Finanzierung des 2-gleisigen Ausbaus der Strecke Uelzen – Salzwedel – Stendal liegt nicht bei der LNVG.</p>	Text wurde entsprechend geändert und die DB Netz AG als federführende Stelle eingesetzt.	X	
35	116 Abs. (5)	LNVG	<p>Um die Barrierefreiheit im SPNV zu verbessern, werden auf der KBS 112 ab Dezember 2014 neue, barrierefreie Dieseltriebwagen vom Typ Coradia Lint 54 eingesetzt. Die Umsetzung der Barrierefreiheit auf den Bahnhöfen liegt nicht in der Zuständigkeit der LNVG, sondern bei der DB Station &amp; Service AG .</p>	<p>Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Text wurde „LNVG“ durch „DB Station &amp; Service AG“ ersetzt.</p>	X	

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Aufgabenträger/ Genehmigungsbehörde [IV]</b>						
36	114/15	LNVG	Im Auftrag des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr hat die LNVG in den Jahren 2013/2014 eine Untersuchung durchgeführt, wo in Niedersachsen stillgelegte Schienenstrecken mit wirtschaftlicher Vernunft für den SPNV reaktiviert werden können. Die Untersuchung zur Streckensanierung war dreistufig angelegt. Die Strecken (1) Dannenberg Ost – Wustrow und (2) Dannenberg Ost – Uelzen wurden ebenfalls untersucht und sind bereits in der ersten Untersuchungsstufe ausgeschieden. Von Seiten des Landes und der LNVG ist für die genannten Strecken eine Reaktivierung für den SPNV nicht vorgesehen.	Text wurde entsprechend ergänzt.	X	
37	96 Abs. 5	Nahverkehrservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA)	PVGS-Linie 902 Bergen – Salzwedel: Die Zuständigkeit für die Genehmigung liegt bei der Genehmigungsbehörde des Altmarkkreises Salzwedel.	Text wurde entsprechend geändert.	X	
38	112 Einleitung	NASA	Einleitung: Die NASA als zuständige Aufgabenträgergesellschaft des Landes Sachsen-Anhalt ergänzen.	Text wurde ergänzt.	X	
39	113	NASA	KBS 305: Bei „Federführung“ NASA GmbH ergänzen.	Text wurde ergänzt.	X	
40	23	Altmarkkreis Salzwedel	Im Nahverkehrsplan des Altmarkkreises Salzwedel ist enthalten, dass mögliche Verknüpfungspunkte für beide ÖPNV-Systeme im Landkreis Lüchow-Dannenberg Lüchow, Bergen/D. und Schnega sind. Im ersten Satz würde sich anbieten diesen Punkt um die Prüfung dieser Verknüpfungspunkte zu ergänzen	Auf Seite 42, 2.4.4 „Verknüpfung der Verkehre“ sind die genannten Verknüpfungspunkte aufgeführt.	X	
41	44	Altmarkkreis Salzwedel	Bei der Aufzählung der Verkehrsbetriebe sollte auch die PVGS mbH aufgenommen werden, da auch auf ihrer Webseite eine elektronische Fahrplanauskunft existiert.	Text wurde ergänzt.	X	
42	85	Altmarkkreis Salzwedel	Für die Verbindung nach Clenze sollte vermieden werden, dass hier der Eindruck entsteht, dass es eine direkte Verbindung von Salzwedel gibt. Der 4. Anstrich sollte dahingehend ergänzt werden, dass Clenze von Salzwedel nur über Umstiege in Lüchow oder Bergen/Dumme zu erreichen ist.	Text wurde entsprechend ergänzt.	X	
43	96	Altmarkkreis Salzwedel	Durch das IGZ Altmarkkreis Salzwedel als ÖPNV-Aufgabenträger wird der Herausnahme der Linie 902 aus dem Teilnetz 2 zugestimmt.	Diese Rückmeldung wird zur Kenntnis genommen.	X	

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Aufgabenträger/ Genehmigungsbehörde [V]</b>						
44	104	Landkreis Ludwigslust-Parchim	Dem Betrieb des Rufbusses Dannenberg – Dömitz wird unter der Maßgabe zugestimmt, dass der Betrieb ohne Zuschuss des Landkreises Ludwigslust-Parchim erbracht wird. Zur Verbesserung der Verknüpfungsqualität sollte der Fahrplan des Rufbusses mit dem Fahrplan der Linie 58 Dömitz – Ludwigslust abgestimmt werden. Hierdurch ergeben sich attraktive Angebote für die Fahrgäste nach Ludwigslust, Schwerin, Berlin und Rostock.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.  Text wurde ergänzt.	X	
45	43 Abs. (5)	Landkreis Prignitz	Der Landkreis bittet um folgende Korrekturen/Ergänzungen: ÖPNV-Anbindung Fähre Lütkenwisch – Schnackenburg: Die Betriebsaufnahme des Rufbusses erfolgte durch die Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH (VGP) nach Lanz (nicht nach Lenzen) mit Anschluss an den Regionalbus in Richtung Wittenberge. Ab 01.08.2016 werden durch die VGP die Fähren Lütkenwisch - Schnackenburg und Lenzen –Pevestorf per Rufbus nach Lenzen mit Weiterfahrt bzw. Anschlussmöglichkeit Richtung Wittenberge an den ÖPNV angebunden.	Text wurde korrigiert bzw. ergänzt.	X	
46	96ff	Landkreis Uelzen	Für die Relationen Dannenberg ⇔ Uelzen und Lüchow ⇔ Uelzen sind sowohl Verknüpfungen in Rosche und Suhlendorf als auch „Durchbindungen“ bis nach Uelzen vorgesehen. Gegen Verknüpfungen mit den neuen Linien 7010 (Suhlendorf – Uelzen) und 7100 (Rosche – Uelzen) ist nichts einzuwenden. Es stellt sich aber die Frage, wie die „Durchbindungen“ gestaltet werden sollen. Falls damit durchgängige Fahrten gemeint sind, die der künftige Betreiber in Uelzen durchführt, spricht ebenfalls nichts dagegen. Eine Konkurrenzierung von zeitgleich stattfindenden Fahrten aus dem Landkreis Lüchow-Dannenberg und dem Fahrtenangebot im Landkreis Uelzen ist zu vermeiden	Der Text wurde wie folgt ergänzt: „Die Durchbindung einzelner Fahrten von und nach Uelzen ist zwischen den beiden Aufgabenträgern abzustimmen, damit eine Konkurrenzierung durch zeitgleich stattfindende Fahrten vermieden wird.“	X	

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Aufgabenträger / Genehmigungsbehörde [VI]</b>						
47	101ff	Landkreis Uelzen	Die Verbindungsqualität (Reisezeit) ist von Clenze, Lüchow und Hitzacker zum Mittelzentrum Uelzen gegenwärtig ungenügend. Der Landkreis Uelzen hat ein Interesse, dass sein Mittelzentrum attraktiv auch mit dem ÖPNV erreicht werden kann. Während die Relation Hitzacker – Uelzen sicherlich erst mit der Beschleunigung der Wendlandbahn und günstigen Umstiegen in Lüneburg verbessert werden kann, könnten die Verbindungen von Lüchow und Clenze eher beschleunigt werden. Mit optimalen Verknüpfungen im Bahnhof Schnega zwischen Fahrten der gegenwärtigen Buslinie 1947 (Lüchow – Clenze – Bergen – Bf. Schnega) und der Bahnlinie RE20 (Magdeburg – Salzwedel – Schnega – Uelzen) kann jeweils eine genügende Verbindungsqualität erreicht werden.	Der Hinweis des Landkreises Uelzen wird zur Kenntnis genommen. Zunächst sollten die Wirkungen des ab 01.08.2017 geltenden neuen Buskonzepts abgewartet werden. Im Lichte der Erfahrungen, der positiven und ggf. auch negativen Ergebnisse ist eine Überprüfung des Konzepts bzw. dessen Weiterentwicklung vorgesehen. Im Zuge der Prüfung von Verfeinerungen/Verbesserungen des Konzepts werden die Vorschläge des Landkreises Uelzen Berücksichtigung finden.		
<b>Samtgemeinden / Gemeinden / Städte [I]</b>						
48	32/33	SG Elbtalaue Stadt Hitzacker	Ab 2015 ist der Einsatz einer Auto- und Personenfähre Hitzacker - Bitter als Ersatz für die Personenfähre geplant. Der östliche Fähranleger wurde bereits fertiggestellt. Es ist ein entsprechender Hinweis aufzunehmen	Die Darstellung der Fährverbindungen auf den Seiten 32/33 bezieht sich auf den Bestand der Verkehrsverbindungen. Da die Autofähre noch nicht eingerichtet werden konnte, kann an dieser Stelle der Anregung nicht gefolgt werden.		X
49	42 Tabelle 13	SG Elbtalaue	Die Haltestelle „Neu Darchau, Post/Hafen“ ist aufgrund der Verbindung zur Elbfähre Neu Darchau – Darchau und der hohen Anzahl der Busfahrten nicht als regional sondern als kreisweit/überregional einzustufen	Tabelle wurde entsprechend geändert.	X	
50	43 Abs. (5)	SG Elbtalaue Stadt Hitzacker	Ab 2015 ist der Einsatz einer Auto- und Personenfähre Hitzacker-Bitter als Ersatz für die vorhandene Personenfähre geplant. Der östliche Fähranleger wurde bereits fertiggestellt. Es ist ein entsprechender Hinweis aufzunehmen und die zurzeit gegebenen Verknüpfungen sind darzustellen.	Die Anregung wurde in den NVP aufgenommen und die mögliche ÖPNV-Verknüpfung über die Fähre Hitzacker – Bitter erwähnt. Der Hinweis auf die geplante Auto- und Personenfähre wurde ebenfalls aufgenommen.	X	
51	42 Abs. (3) Abs. (4)	SG Elbtalaue Stadt Hitzacker	Im Hinblick auf den wachsenden Fahrradverkehr ist ein eigener Abschnitt „ÖPNV – Fahrradverkehr mit Unterstellmöglichkeiten“ einzufügen und die Darstellungen aus den Abschnitten 2.4.4(3) ÖPNV - Individualverkehr und 2.4.4(4) SPNV - Individualverkehr nach dorthin zu übernehmen.	Vgl. lfd. Nr. 54.	X	

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Samtgemeinden / Gemeinden / Städte [II]</b>						
52	35/37 46-49 59-64 97 99	SG Elbtalaue	<p>Die Gemeinde Zernien ist nach den Städten und Flecken die einwohnerstärkste Gemeinde im Kreisgebiet. Zum Mittelzentrum Lüchow / Kreisstadt Lüchow gibt es keine direkte ÖPNV-Verbindung. Die Verbindung ist nur über das Grundzentrum Dannenberg gegeben. Zudem werden einige Orte südlich der B 191 im Gebiet der Gemeinde Zernien ungenügend bzw. gar nicht bedient wie z.B. Bellahn, Fließau, Gülden, Keddien, Middefeitz, Mützingen, Prepow, Spranz u.a..</p> <p>Die ÖPNV-Linie 1939 „Hohenvolkfien – Lüchow“ der LSE hat in Hohenvolkfien längere Wartezeiten. Diese Wartezeiten sind zu nutzen, die Linie bis Zernien zu erweitern, um eine direkte Verknüpfung Zernien - Lüchow einzurichten und die Bedienung der ungenügend bzw. gar nicht bedienten Orte südlich der B 191 zu verbessern</p>	<p>Die Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der genannten Orte wird durch das ab 01.08.2017 geltende, neue Buskonzept in großem Maße verwirklicht.</p> <p>Die Maßnahme „Verlängerung der Linie 1939 Lüchow- Hohenvolkfien bis Zernien“ wurde in den NVP mit geringerer Priorität aufgenommen. In den Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass die LSE eine Verlängerung der Linie 1939 bis Zernien im Hinblick auf die finanziellen Auswirkungen überprüft hat. Es entstehen bei Verlängerung der bislang in Hohenvolkfien beginnenden bzw. endenden Fahrten bis Zernien zusätzliche Betriebskosten in Höhe von rund 11 T€. Es wird darauf hingewiesen, dass der Landkreis keine Mittel für zusätzliche Leistungen zur Verfügung hat und eine Realisierung der Maßnahme nur dann in Frage käme, wenn eine Finanzierung durch Dritte erfolgen würde.</p>	X	(X)
53	104	SG Elbtalaue Stadt Hitzacker	Ab 2015 ist der Einsatz einer Auto- und Personenfähre Hitzacker – Bitter als Ersatz für die Personenfähre geplant. Der Absatz über die vorgesehenen Maßnahmen zur Verknüpfung zwischen Elbfähren und ÖPNV ist zu ergänzen.	Der Hinweis auf die geplante Einrichtung einer Auto- und Personenfähre wurde ebenso aufgenommen wie der Prüfauftrag, nach Umsetzung der vorgesehenen Maßnahme ggf. eine verbesserte ÖPNV-Anbindung einzurichten.	X	

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Samtgemeinden / Gemeinden / Städte [III]</b>						
54	106	SG Elbtalaue Stadt Dannenberg Stadt Hitzacker	Im Hinblick auf eine bessere Verknüpfung des Fahrradverkehrs mit Bushaltestellen und Bahnhöfen gemäß der Bestandsdarstellung im Kapitel 2.4.4(3) „Verknüpfung der Verkehre ÖPNV-Individualverkehr“ und 2.4.4(4) „Verknüpfung der Verkehre SPNV-Individualverkehr“ auf den Seiten 42 und 43 ist ein Ziel zu formulieren, dass an Bahnhöfen und zentralen Haltestellen Fahrradunterstände vorgesehen werden sollen.	Unter 4.2.4 „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ wurde als zusätzliche Maßnahme „Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV/SPNV und Fahrrad durch Einrichtung von überdachten Fahrradabstellanlagen an zentralen Haltestellen und Bahnhöfen“ eingefügt. Erläuterungstext: Im Bereich des Individualverkehrs könnte auch in ländlichen Regionen das Fahrrad eine zukünftig größere Rolle spielen. Pedelecs bzw. E-Bikes erhöhen den möglichen Radius der Strecken, die mit Fahrrädern zurückgelegt werden können, deutlich. Daher könnte auch für eine größer werdende Zahl von Pendlern die Verknüpfung zwischen Fahrrädern und ÖPNV/SPNV interessant werden (B+R Bike+Ride). Eine wesentliche Voraussetzung ist dabei, dass an zentralen Bahnhöfen und Bushaltestellen entsprechende B+R-Anlagen mit witterungsgeschützten und sicheren Abstellmöglichkeiten vorhanden sind bzw. dort, wo sie nicht vorhanden sind, errichtet werden. Beteiligte: Kommunen, Verkehrsunternehmen Federführung: Kommunen Priorität: mittlere Priorität Finanzierung: Kommunen	X	
55	104	Stadt Hitzacker	Die für den gesamten Landkreis wichtige Zubringerlinie zum Bahnhof Salzwedel ist als durchgehende, umwegfreie Verbindung der Linie Hitzacker – Dannenberg – Lüchow – Salzwedel einzurichten und die Stückelung nicht langfristig festzuschreiben.	Aussage wird zur Kenntnis genommen. Es sei aber darauf hingewiesen, dass die Wirkungen des ab 01.08.2017 geltenden, neuen Buskonzeptes zunächst abgewartet werden sollten. Im Lichte der Erfahrungen, der positiven und ggf. auch negativen Ergebnisse ist eine Überprüfung des Konzepts bzw. dessen Weiterentwicklung vorgesehen. Im Zuge der Prüfung von Verfeinerungen/Verbesserungen des Konzepts werden Vorschläge von dritter Seite berücksichtigt.		
56	29	SG Lüchow	Verkehrliche Anbindung zur „Freien Schule Wendland e.V. in Grabow mit Herstellung einer Bushaltestelle.	Die Anbindung der Freien Schule Wendland in Grabow ist ab 04.08.2016 sichergestellt. Auch die Einrichtung einer Haltestelle auf dem Schulgelände ist erfolgt. Eine Aufnahme dieser Anforderung in den NVP ist deshalb nicht mehr erforderlich.		X
57	31	SG Lüchow Stadt Lüchow	Eine Verbesserung der Anbindungen durch den ÖPNV des Haltepunktes Schnega, Bahnhof in Verbindung mit dem Zugfahrplan wäre gut.	Aussage wird zur Kenntnis genommen. Siehe lfd. Nr. 55.		

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Samtgemeinden / Gemeinden / Städte [IV]</b>						
58	37 (96)	SG Lüchow	Linie 902 Bergen – Salzwedel ggf. als Rufbus verlängern. Linie 1949 Lüchow – Küsten – Rosche - Uelzen	Es geht aus dem Schreiben der Samtgemeinde nicht hervor, wohin die Linie 902 verlängert werden soll, wahrscheinlich ist eine Verlängerung bis Clenze gemeint. Aus Sicht des Landkreises ist eine verbesserte Verknüpfung zwischen der Linie 902 und den ÖV-Linien im Bereich Bergen für eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in diesem Bereich zielführender als eine Verlängerung der Linie 902 in Richtung Clenze. Auch bei der Forderung nach einer Verlängerung der Linie 1949 ist nicht klar, ob dies in Richtung Dannenberg oder Gartow erfolgen soll. Auch hier ist der Landkreis der Auffassung, dass verbesserte Übergänge zu anderen Linien in Lüchow hilfreicher sind als die Verlängerung der Linie 1949.		X
59	53 Tab. 15	SG Lüchow Stadt Lüchow	Um die Bedienungsqualität in der schulfreien Zeit zu verbessern, wird seitens der Samtgemeinde Lüchow (Wendland) vorgeschlagen, einen Rufbus einzusetzen. Der demografische Wandel, eine zunehmend ältere Bevölkerung, die kaum Möglichkeiten zum Einkaufen haben und Jugendliche, denen die Möglichkeit gegeben sein sollte, Freibäder und Veranstaltungen zu besuchen, gewährleistet werden.	Die Notwendigkeit von den Linienverkehr ergänzenden Rufbusangeboten ist unbestritten und im NVP enthalten, da dies auch vor dem Hintergrund der Gleichbehandlung der Orte und Siedlungsbereiche als notwendig angesehen wird. Es geht u.a. auch darum, an schulfreien Tagen und an den Wochenenden durch Rufbusangebote das ÖV-Angebot im Landkreis insgesamt zu verbessern. Insellösungen für einzelne Bereiche sind vor diesem Hintergrund nicht zielführend. Das ab 01.08.2017 geltende, neue Buskonzept setzt die Anforderungen in großen Teilen um.	(X)	
60	109	SG Lüchow	Die Samtgemeinde Lüchow (Wendland) empfiehlt die Instandsetzung der K31 Küsten – L 261.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.		
61	114	SG Lüchow Stadt Lüchow	Eine Wiederherstellung des Schienenverkehrs Dannenberg – Lüchow – Wustrow – Salzwedel wäre wünschenswert.	Die Bekräftigung dieser im NVP verankerten Maßnahme wird zur Kenntnis genommen.	X	

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Beiräte / Organisationen / Verbände [I]</b>						
62	22	Fahrgast-Rat	Um eine attraktive und wirtschaftliche Bedienungsqualität während der Schulzeiten zu gewährleisten, wird der Landkreis aufgefordert, die Schulanfangs- und Schulendzeiten aller Schulen zentral zu steuern	<p>Dem Gedanken, dass die Wirtschaftlichkeit der Schülerbeförderung durch eine Staffelung der Schulanfangs- und Schulendzeiten verbessert werden könnte, stimmt der Landkreis ausdrücklich zu. Im NVP-Entwurf wird auf die Notwendigkeit der Staffelung von Schulzeiten im Sinne einer effizienten Schülerbeförderung im Kap. 1.4 „Demografischer Wandel als Rahmenbedingung des ÖPNV“, Pkt. 1.4.5 „Handlungsoptionen zur Sicherung der Mobilität“ (S. 22) und im Kap. 4. „Ziele und Maßnahmen“, Pkt. 4.1. „Ziele und Grundsätze übergeordneter Gesetze und Programme“ (S.92) hingewiesen.</p> <p>Eine zentrale Steuerung der Schulzeiten wäre auf den ersten Blick möglich. Im Schulverwaltungsblatt (SVBl) 2/2014 des Niedersächsischen Kultusministeriums ist ein Runderlass vom 20.12.2013 veröffentlicht. Dort heißt es unter 2. „Unterrichtszeiten“:</p> <p>„2.5 Die Unterrichtszeiten sind mit dem Träger der Schülerbeförderung abzustimmen.</p> <p>2.6 Bei der Abstimmung von Unterrichtszeiten und Fahrplänen ist zwischen den pädagogischen Erfordernissen, der Belastungsfähigkeit der Schülerinnen und Schüler und den Belangen der Schülerbeförderung abzuwägen.</p> <p>2.7 Eine Staffelung der Unterrichtszeiten nach Unterrichtsstunden oder Fahrtzeiten des Verkehrsmittels kann wesentlich zu einer sparsamen und dennoch leistungsfähigen Organisation der Schülerbeförderung beitragen. Entsprechenden Wünschen der Träger der Schülerbeförderung ist bei der Festlegung der Unterrichtszeiten zu folgen, wenn damit die Wirtschaftlichkeit der Schülerbeförderung deutlich verbessert wird, die Belastung der Schülerinnen und Schüler zumutbar bleibt und keine wesentlichen pädagogischen Erfordernisse unberücksichtigt bleiben. Lehnt ein Schulleiterrat die geplante Staffelung ab, entscheidet die zuständige Schulbehörde.“</p> <p>Letztlich müssen zwischen dem Träger der Schülerbeförderung und den Schulen die Interessen zwischen Schülerbeförderung und den pädagogischen Erfordernisse jeder Schule abgewogen und im Gespräch geklärt und ein Konsens gesucht werden. Gegen den Willen von Schulleitungen und Eltern- und Schülervertretungen zu agieren, ist nicht Ziel des Landkreises.</p>	X	X



### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Beiräte / Organisationen / Verbände [II]</b>						
63	95	Fahrgast-Rat	Finanzierbarkeit: Die sogenannten eigenwirtschaftlichen Verkehre werden durch die Ausgleichsgelder für den Schülerverkehr finanziert. Für den reinen Schülerverkehr müssten durch Ausschreibung die Ausgleichsgelder deutlich sinken. Mit den eingesparten Mitteln kann der „Jedermannverkehr“ finanziert werden. In der Ausschreibung / Direktvergabe kann auch eine Kombilösung für Schüler- und Jedermannverkehr wie bisher angestrebt werden. Die Nicht-Schülerverkehre sind aufgrund der geringen Fahrgastzahlen nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen.	Die Verkehrsunternehmen finanzieren in der Tat durch ihre Einnahmen aus der Schülerbeförderung im Wesentlichen die übrigen Leistungsangebote. Der Landkreis muss sich jedoch gegen ein Herauslösen des Leistungsangebotes für die Schülerbeförderung aus dem kompletten Busangebot wenden: Einerseits ist es aufgrund der derzeitigen Rahmenbedingungen fraglich, ob wirklich größere Summen durch eine Ausschreibung eingespart werden könnten und zum anderen dürften die Kosten für die restlichen „Jedermann-Verkehre“ in erhebliche Höhen schnellen, weil ohne eine Zusammenführung von Schüler- und Jedermannverkehr für letzteren nur „Angebotsinseln“ bleiben, die einen völlig unwirtschaftlichen Personal- und Fahrzeugeinsatz nach sich ziehen.		X
64	101	Fahrgast-Rat	Relationen Orte ⇔ Grundzentrum: Durch Korridorverkehre können diese Orte durch die bestehenden Linien zusätzlich bedient werden. Im Gegensatz zu den Rufbuslinien werden keine zusätzlichen Fahrten angeboten. Stattdessen sollten die Fahrten in der Neben- und Schwachverkehrszeit als Linien-Rufbusfahrten verkehren. Alle Orte sind mindestens 3x täglich anzubinden: Morgens durch Schüler- oder Ferienbus (nach Voranmeldung), vormittags zwischen den Schulzeiten und nachmittags (14-15 Uhr), um Arztbesuche, Besorgungen usw. zu erledigen. Die Rückfahrten sollten mittags vor den Schulzeiten oder durch den Schülerbus, nachmittags und abends nach 18 Uhr durchgeführt werden. Abseits der Schulzeiten sind sogenannte „Sternfahrten“ in Lüchow, Dannenberg und Gartow anzustreben, wo alle Busse untereinander Anschluss haben, z.B. um 10 Uhr, 13 und 18 Uhr.	Im aktuellen NVP-Entwurf sind diese Anforderungen zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung umgesetzt worden, insbesondere durch die deutliche Erhöhung des Anteils der Rufbusverkehre. Der Fahrgast-Rat wurde umfassend an den Planungen der Neukonzeptionierung des ÖPNV ab 01.08.2017 beteiligt, so dass die Vorschläge unmittelbar eingeflossen sind.	X	
65	103	Fahrgast-Rat	Relationen Grundzentren ⇔ Mittelzentren Die auf direktem Weg verkehrenden Linien sollten nur noch in der Hauptverkehrszeit von 6 bis 8 und 12 bis 14 Uhr montags bis freitags verkehren. Oberste Priorität hat die flächendeckende Bedienung des Kreisgebietes. Einzige Ausnahme ist die Linie 304 zwischen Dannenberg und Lüchow. Dabei sollte aber nur noch jede 2. Fahrt direkt geführt werden und die übrigen Fahrten den gesamten Korridor bedienen.	Die Vorschläge wurden soweit wie möglich bei der Neukonzeption des ÖPNV ab 01.08.2017 durch die aktive Mitwirkung des Fahrgast-Rates berücksichtigt.	X	

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Beiräte / Organisationen / Verbände [III]</b>						
66	104	Fahrgast-Rat	Der Landkreis sollte sich mit Nachdruck für verbesserte Anschlüsse einsetzen und diese in der Ausschreibung bzw. Direktvergabe einfordern. Das Eigeninteresse an bessere SPNV/ÖPNV-Anschlüsse hält sich bei den Busunternehmen seit Jahren in Grenzen und nur durch den Einsatz von Kreisverwaltung und Fahrgast-Rat konnten verbesserte Anschlüsse erreicht werden	Die Forderung ist im NVP-Entwurf enthalten. Verbesserungen der Verknüpfungen zwischen ÖPNV und SPNV sind in der Neukonzeption des ÖPNV ab 01.08.2017 entsprechend den Hinweisen des Fahrgast-Rates vorgesehen.	X	
67	105	Fahrgast-Rat	Um Zusatzkosten wie beim Rufbus (Fahrpreisdifferenz, Bereitstellungskosten) zu vermeiden, ist eine Kombination von Linien- und Rufbus erforderlich. Bus fährt immer, Fahrweg aber nach Vorbestellung und ohne Umwege wie beim „normalen“ Linienverkehr. Keine Zusatzlinien, sondern die bestehenden Linien mit dem bestehenden Fahrtenangebot leisten das Flächenangebot.  Aufgrund der geringeren Nachfrage sollte in den Ferien und samstags das Linienangebot reduziert und die Bedienungskorridore vergrößert werden. Im Gegenzug könnten die Fahrten bis 20 Uhr verkehren und dann durch die zwei Freizeitlinien abgelöst werden. Zur Zeit ist das geringe Sonntagsangebot sehr ungleich verteilt. Zwei bis drei Freizeitlinien könnten abends und sonntags den Landkreis kostengünstig flächendeckend bedienen und an die Bahnhöfe Dannenberg, Schnega und Salzwedel (PVGS) anbinden.  Das differenzierte Bedienungsangebot muss ausgeschrieben werden, um es ab 2016 umsetzen zu können. Flexible Verkehrsunternehmen sollten auch aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten in der Lage sein, ein attraktives und bezahlbares Angebot für den Landkreis zu erstellen.	Wurde im neuen Buskonzept durch aktive Mitwirkung des Fahrgast-Rates umgesetzt.  Die Reduzierung des Linienangebotes zugunsten von Rufbusverkehren ist Teil des neuen Buskonzeptes. Es sollte zunächst abgewartet werden, wie die Bevölkerung die neuen Rufbusangebote annimmt und ob es zu Einsparungen in nennenswerten Größenordnungen kommt. Erst nach einer ausreichend langen Beobachtungsphase von z.B. 2 Jahren können die Wirkungen des neuen Buskonzeptes beurteilt werden. Sollten sich dann finanzielle Spielräume für Angebotsausweitungen ergeben, kann über den Vorschlag des Fahrgast-Rates entschieden werden.  Eine getrennte Ausschreibung von differenzierten Angeboten muss intensiv geprüft werden. Erfahrungen aus anderen Landkreisen deuten darauf hin, dass die Kosten für diese Leistungen – vor allem bei größeren Reiseweiten und bei entsprechend großen Entfernungen für An- bzw. Abfahrt - erheblich sein können. Außerdem ist im Lk Lüchow-Dbg. das Taxen- und Mietwagengewerbe nicht flächendeckend aufgestellt, so dass von dieser Seite kaum kostengünstige Angebote zu erwarten sind. Im neuen Buskonzept sind Linienverkehr und die flexible Bedienform Rufbus zusammengefasst worden, um einen flexiblen Betrieb umsetzen zu können und um eine möglichst wirtschaftliche Betriebsweise zu bewerkstelligen. Die Erfahrungen mit den neuen Rufbusangeboten ab 01.08.2017 werden zeigen, wie das Angebot angenommen wird und ob ein weiterer Ausbau der flexiblen Angebote angezeigt und finanziell möglich ist.	X  (X)	X

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Beiräte / Organisationen / Verbände [IV]</b>						
68	110	Fahrgast-Rat	Um die Bedienungsqualität für Senioren und Menschen mit Handicaps zu erhöhen, müssen zusätzliche Haltestellen eingerichtet werden. So z.B. in Lüchow am Marktplatz und am Friedhof, in Dannenberg am Lidl-Center, in Schweskau am Ärztehaus usw. Die jetzigen Haltestellenabstände sind nicht senioren- und behindertengerecht. Daher muss ein Haltestellenprogramm aufgelegt werden, dass durch Zuschüsse und Fördermittel Dritter und geringen Eigenmitteln zu finanzieren ist.	Die im NVP-Entwurf enthaltene Maßnahme „Fortführung der barrierefreien Gestaltung von Haltestellen“ schließt die Einrichtung von zusätzlichen Haltestellen nicht aus. In dem vorgeschlagenen Gesprächskreis können die Vorschläge des Fahrgast-Rates einfließen. Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass die landesseitige Förderung von Haltestellenmaßnahmen maximal 75% beträgt und der restliche Betrag für Neu-/Umbaumaßnahmen vom jeweiligen Straßenbausträger zu tragen ist. Zu beachten ist, dass die Bausumme für eine Förderung der Einzel- oder Sammelmaßnahme > 35.000,- EUR sein muss.	(X)	
69	112	Fahrgast-Rat	Das Eisenbahnbündnis Nordostniedersachsen, dem sich auch der Landkreis angeschlossen hat, setzt sich für den Ausbau und die Reaktivierung der Bahnstrecken in der gesamten Region ein. Ziel ist eine durchgehende Bahnverbindung zwischen Lüneburg, Lüchow-Dannenberg, Salzwedel und Wolfsburg. Mit einer direkten Anbindung in die Oberzentren Lüneburg und Wolfsburg würde die Infrastruktur im gesamten Landkreis deutlich gestärkt. Der Landkreis setzt sich für den Ausbau der Wendlandbahn ein. Ziel ist eine Fahrzeitverkürzung um 20 Minuten auf dann 45 Minuten zwischen Lüneburg und Dannenberg und ein 2-Stunden-Takt an allen Bedienungstagen	Die Bekräftigung zur Umsetzung der Maßnahme wird zur Kenntnis genommen	X	
70	114	Fahrgast-Rat	Der Landkreis setzt sich für die Reaktivierung der Bahnstrecke nach Salzwedel ein. Der Ausbau der Bahnstrecken kann nur durch Bund, Land und den kommunalen Gebietskörperschaften finanziert werden, wie es bundesweit der Fall ist. Ausnahme: Durch bestellten Güterverkehr können so hohe Einnahmen generiert werden, dass der Streckeneigentümer DRE bzw. DB den Streckenausbau finanzieren kann. Ab dem Lüchower Schulzentrum gehört die Bahnstrecke der DB, die allerdings die weitere Strecke gesperrt hat. Nach Auskunft der DRE soll der Abschnitt Lüchow- Wustrow verkauft werden. Sonderfahrten sind aufgrund der oben genannten Streckensperrung nicht möglich.	Die Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.		
71	115	Fahrgast-Rat	Die Osteide-Elbe-Bahn ist als Güter- und Draisinenstrecke zu erhalten und auszubauen. Langfristig ist ein Personenverkehr möglich. Zunächst gilt es, die Schieneninfrastruktur zu sichern und für Güterverkehr und Tourismus zu nutzen.	Die Bekräftigung zur Umsetzung der Maßnahme wird zur Kenntnis genommen, denn diese beinhaltet auch die Sicherung der Infrastruktur.	X	

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Beiräte / Organisationen / Verbände [V]</b>						
72	97	Gesellschaft für Wirtschafts- und Beschäftigungsförderung mbH (GWBF)	Ich finde den Gedanke sehr gut. Meines Erachtens hat die „Rufbus-Lösung“ in einigen Orten recht gut funktioniert.	Anmerkung wird zur Kenntnis genommen.		
73	106	GWBF	Mitnahme von Fahrrädern: Halte ich persönlich für ein gutes Angebot. Wurde dieses Angebot denn der Vergangenheit häufig in Anspruch genommen?	Anmerkung wird zur Kenntnis genommen. Die Inanspruchnahme war in der Vergangenheit eher gering. Durch die vorgeschlagene Maßnahme sollen die Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme verbessert und dadurch auch eine stärkere Nutzung generiert werden.		
74	ohne	Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Lüchow-Dbg.	Der VCD rät davon ab, diesen als Entwurf zur Genehmigung vorliegenden Nahverkehrsplan mit dem damit verbundenen, in weiten Teilen ungeschlüssigen Buskonzept durch langfristige Verträge für einen längeren Zeitraum zu zementieren. Besondere Zurückhaltung scheint uns geboten bei den Verträgen, die die landkreis-überschreitenden Verkehre in den Altmarkkreis und den Landkreis Uelzen betreffen.	Aussage wird zur Kenntnis genommen. Es sei aber darauf hingewiesen, dass die Wirkungen des ab 01.08.2017 geltenden, neuen Buskonzeptes zunächst abgewartet werden sollten. Im Lichte der Erfahrungen, der positiven und ggf. auch negativen Ergebnisse ist eine Überprüfung des Konzepts bzw. dessen Weiterentwicklung in einer Arbeitsgruppe vorgesehen. Im Zuge der Prüfung von Verfeinerungen/Verbesserungen des Konzepts werden Vorschläge von dritter Seite berücksichtigt (vgl. lfd. Nr. 77)		
75a	ohne	VCD Kreisverband Lüchow-Dbg.	Altmarkkreis Der an sich richtige Ansatz, durch Einführung von Rufbussen den öffentlichen Verkehr zu flexibilisieren, mehr durch den Bedarf steuern zu lassen und die kleinen Dörfer in der Fläche besser durch Busse erreichbar zu machen, wurde in sehr schematischer Weise umgesetzt, so dass gegen wichtige verkehrsplanerische Grundsätze verstoßen wurde. Rufbusse sind sinnvoll für Dörfer und ihre Verbindung zum Grundzentrum. Eine Regionalverbindung aber wie die, die Städte des Landkreises mit der Metropolregion und der Bundeshauptstadt Berlin in einem Teilstück in einen Rufbus zu verwandeln, der mit verschiedenen Absteuern rechts und links der Strecke kleine Dörfer bedienen soll, macht so viel Sinn, als würde man einen Fernverkehrszug zum Hauptbahnhof ab Harburg zur Straßenbahn erklären. Der VCD fordert deshalb, die für den ganzen Lk wichtige Zubringerlinie zum Bahnhof Salzwedel als durchgehende, umwegfreie Verbindung der Städte Hitzacker, Dannenberg und Lüchow einzurichten und die geplante Stückelung dieser Verbindung nicht langfristig festzuschreiben.	Vgl. Anmerkungen zur lfd. Nr. 74		

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Beiräte / Organisationen / Verbände [VI]</b>						
75b	ohne	VCD Kreisverband Lüchow-Dbg.	<p>Altmarkkreis (Fortsetzung)</p> <p>Für Touristen und andere Reisende würde eine durchgehende Verbindung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr einen deutlichen zeitlichen Vorteil für Reisen nach Berlin und die im Südosten gelegenen Großstädte bedeuten. Aus Berlin brauchen Menschen bis vor die Türe des Landkreises eine gute Stunde mit der Bahn nach Salzwedel. Für die letzten 30 bis 40 Km nach Dannenberg und Hitzacker aber nach derzeitigem Planungsstand mindestens zwei weitere Stunden.</p> <p>Der Landkreis bietet vielfältige Angebote des sanften und umweltfreundlichen Tourismus. Deshalb sollte es aus Berlin unbedingt möglich werden, schneller in den Lk Lüchow-Dannenberg als auf die Balearen kommen zu können. Die Bahn bewirbt in Zusammenarbeit mit dem VCD und zwei großen Naturschutzverbänden in seiner Broschüre „Fahrtziel Natur“ auch das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe. Als einzige Zugangsmöglichkeit zum Landkreis aus Richtung Osten sieht das Bahnprospekt bisher aber lediglich die Fähre über die Elbe bei Lenzen. Keine durchgehende Regionallinie zwischen den Städten des Landkreises und dem Oberzentrum Salzwedel zu schaffen und dafür einen unattraktiven Rufbus ab Lüchow einzusetzen, bringt eventuell einen kleinen wirtschaftlichen Vorteil für einige Lüchower Unternehmen, da ein unattraktives Busangebot vielleicht zur verstärkten Nutzung der örtlichen Taxibetriebe führen kann.</p> <p>Das kann und darf aber langfristig nicht auf Kosten der wirtschaftlichen Entwicklung des ganzen Kreises gehen. Auch sollte einmal darüber nachgedacht werden, ob politisch nicht ein falsches Signal gesetzt wird: Der Landkreis fordert einerseits die Reaktivierung der Bahnstrecke von Dannenberg nach Lüchow und den Ausbau weiter nach Salzwedel, signalisiert aber andererseits dadurch, dass er nicht einmal eine durchgehende Busverbindung für notwendig hält, dass er diese Forderung selbst nicht ernst meint. Wir raten deshalb dringend von der langfristigen Festschreibung einer so offenkundig unsinnigen Zerstückelung dieser Kernlinie ab, weshalb eine langfristige Vertragsbindung mit dem Altmarkkreis, der auch Leistungen auf dem Teilstück nach Lüchow erbringen soll, unbedingt ab.</p>	Aussagen werden zur Kenntnis genommen. Vgl. Anmerkungen zur lfd. Nr. 74.		

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Beiräte / Organisationen / Verbände [VII]</b>						
76	ohne	VCD Kreisverband Lüchow-Dbg.	<p>Landkreis Uelzen</p> <p>Das unter Zeitdruck lediglich eine quantitative Auswertung vorliegenden Datenmaterials vorgenommen werden konnte, sollte nicht dazu führen, dass eine darauf zurückzuführende Fehlplanung langfristig in Verträgen mit dem Landkreis Uelzen festgeschrieben wird.</p> <p>Die für das zukünftige Busangebot für diese Entscheidung zugrundeliegten Daten für Linienführung bestanden aus Zählungen der Fahrgäste zur Zeit der bestehenden Busverbindungen. So finden sich in den ab 2017 geltenden Busfahrplänen trotz hoher damit verbundener Kosten für den Landkreis wieder Parallelangebote zur gut vertakteten und schnelleren Verbindung aus dem Landkreis nach Uelzen, die die Bahn ab Schnega bietet. Zählungen hatten ergeben, dass Busse zum Bahnhof Schnega kaum genutzt wurden. Der Grund der geringen Nutzung wurde dabei nicht hinterfragt: Der Bus erreichte erst 5 Min. nach Abfahrt des Zuges nach Uelzen den Bahnhof, der parallel zur Bahn verkehrende Bus nach Uelzen wie aus nachvollziehbaren Gründen deshalb ein höheres Nutzeraufkommen auf.</p> <p>Das Busangebot von Lüchow nach Uelzen kann nur durch vertragliche Vereinbarungen mit dem Landkreis Uelzen vorgehalten werden.</p> <p>Eine häufigere Bedienung des Bahnhofes Schnega mit seinen regelmäßig vertakteten, auch in Ferienzeiten und sonntags verkehrenden Zügen ist aus Sicht des VCD für den Landkreis sinnvoller als ein parallel geführter Busverkehr.</p> <p>Deshalb raten wir auch in diesem Fall von langfristigen vertraglichen Vereinbarungen mit dem Landkreis Uelzen ab.</p>	Vgl. Anmerkungen zur lfd. Nr. 47 und Nr. 74		

### Zusammenfassung und Bewertung der im 1. und 2. Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf für den Landkreis Lüchow-Dannenberg

Dargestellt werden nur inhaltliche Anmerkungen, die über redaktionelle Hinweise hinausgehen. Einfache Korrekturen oder redaktionelle Hinweise werden beachtet und in die Endfassung eingearbeitet.

Nr.	Seite	Einwender/in	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Berücksichtigung im NVP	
					Ja	Nein
<b>Beiräte / Organisationen / Verbände [VIII]</b>						
77	96-98	VCD Kreisverband Lüchow-Dbg.	<p>Nach Ansicht des VCD ist jetzt die Zeit gekommen, den Beschluss des Verkehrsausschusses umzusetzen, der die Entwicklung eines klareren Buskonzeptes in Zusammenarbeit auch mit dem VCD vorsieht. Da darin auch Veränderungen beim Schülerverkehr als tragende Säule des ÖPNV vorgesehen sind, ist sicher ein längerer Abstimmungsprozess mit vielen Beteiligten zu erwarten.</p> <p>Der VCD schlägt vor, jetzt ein Gremium einzusetzen, in dem – eventuell unter Federführung des Klimaschutzbeauftragten des Landkreises – die LSE, die Verkehrsverbände und für bestimmte Aufgaben die VNO als beratendes Unternehmen ein schlüssiges Konzept zu erarbeiten. Dieses Konzept sollte auch den zur Zeit sprunghaft steigenden Bevölkerungszahlen mit seinen geänderten Anforderungen an den öffentlichen Nahverkehr Rechnung tragen und sollte zeitnah umgesetzt werden können.</p>	<p>Der im Entwurf vorliegende NVP ist die Grundlage für die Direktvergabe der Busleistungen an die LSE. Wie schon mehrfach erwähnt, sollte zunächst abgewartet werden, wie sich das neue Konzept in der Praxis bewährt. Im ÖPNV werden – wenn sich das Leistungsangebot gravierend durch Neuverkehre verändert – zwei Jahre als angemessener Zeitraum angesehen, um neue Angebote und ihre Ergebnisse – ohne einmalige Effekte – beurteilen zu können.</p> <p>Es wird deshalb vorgeschlagen, die vom VCD gewünschte Arbeitsgruppe dann einzurichten, wenn sich die Wirkungen des ab 01.08.2017 geltenden Buskonzeptes eindeutig beurteilen lassen.</p> <p>Die Einrichtung dieser Arbeitsgruppe wird im Bereich der Maßnahme „Neustrukturierung des ÖPNV im Landkreis Lüchow-Dannenberg“ als Punkt (4) verankert. Der Text lautet:          „Zur Analyse des neuen Buskonzeptes und für die Erarbeitung von Vorschlägen zur Weiterentwicklung des Konzepts bzw. zur Neukonzeptionierung wird eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung der LSE, des Fahrgast-Rates, des VCD, des Landkreises und der VNO eingerichtet. Diese AG sollte sich nach einer angemessenen Laufzeit des neuen Konzeptes von rund 2 Jahren im Frühjahr 2019 konstituieren und die Basis für Entscheidungen in den politischen Gremien schaffen.“</p>	X	

#### Legende:

			Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren 2014	Stellungnahme im Nahverkehrsplan eingeschränkt berücksichtigt	(X)	
			Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren 2016	Stellungnahme ohne Auswirkung auf den Nahverkehrsplan bzw. mit Option für eine künftige Berücksichtigung		