Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.						
lfd. Nr.	**Einwender/ Einwenderin**	**Kapitel Seite**	**Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag**	**Anmerkung und Verfahrensvorschlag**	**Aufn. in NVP ja**	**nein**
Genehmigungsbehörde						
1	LNVG	2.4.3 S. 30 Tab.11	Die KVG ist hier falsch benannt: Im Fall des Landkreises Lüchow–Dannenberg handelt es sich um die KVG Stade GmbH & Co. KG (Kurzwort: KVG Stade). Die PVGS heißt Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH.	Ergänzungen werden in die Tabelle 11 eingefügt.	X	
2	LNVG	2.4.5 S. 32	Die Ausführungen zur Anschlussmobilität entsprechen nicht mehr dem aktuellen Sachstand seit Dezember 2018. Inzwischen wurde nahezu landesweit, leider noch nicht im Landkreis Lüchow-Dannenberg die integrierte Anschlussmobilität je SPNV-Halt obligatorisch im Bartarif und fakultativ im Zeitkartentarif umgesetzt.	Text wird angepasst, d.h. es wird das Ziel der Sicherung der Anschlussmobilität in den NVP aufgenommen.	X	
			Weiter fehlt die Aktualisierung zum Niedersachsen-Ticket, welches seit Dezember 2018 landkreisweit auch in Lüchow-Dannenberg in allen Bussen anerkannt wird.	Die Anerkennung des Nds. Ticket erfolgt seit Dezember 2018 und der Nds.Tarif als Anschlussmobilität ab Dez. 2019.	X	
3	LNVG	4.4.3 S. 74	Maßnahme 2: Unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit für den ÖPNV im Kreis Lüchow-Dannenberg begrüßen wir die Maßnahme zur Prüfung der Schulzeitstaffelung, die dazu führen kann, dass die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge in der Schulspitze verringert wird und somit finanzielle Spielräume zur Angebotsausweitung eröffnen können. Intelligente Anreizsysteme ggü. den Schulen zur Verteilung der eingesparten Aufwendungen können die Motivation zur aktiven Mitarbeit erhöhen.	Aussage wird zur Kenntnis genommen.		
			Bei der Nennung der Beteiligten schlagen wir die ergänzende Nennung der betroffenen Schulen vor.	Unter „Beteiligte“ wird zusätzlich „Schulen“ eingefügt. Eine detaillierte Nennung von betroffenen Schulen ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da das entsprechende Gutachten noch nicht in der Endfassung vorliegt	X	
			Es ist unbestritten, dass die Einsparung von konventionell erbrachter Fahrleistung, ob nun im ÖPNV oder Individualverkehr, zu Einsparung bei den CO_2-Emissionen führt. Unbestritten ist allerdings auch, dass ein ÖPNV in einer guten Angebotsqualität zwar – falls konventionell betrieben – CO_2 emittiert, aber i.d.R. auch dazu beiträgt, dass ein Vielfaches dieses Schadstoffausstoßes durch vermiedene PKW-Fahrten eingespart wird.	Aussage wird zur Kenntnis genommen.		

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.						
lfd. Nr.	**Einwender/ Einwenderin**	**Kapitel Seite**	**Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag**	**Anmerkung und Verfahrensvorschlag**	**Aufn. in NVP ja**	**nein**
Genehmigungsbehörde (Fortsetzung)						
4	LNVG	4.4.3 S. 78	Mit der LNVG hat eine Abstimmung zur Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie Lüchow – Uelzen mit dem Ziel begonnen, die Bedingungen für eine Landesförderung dieser Buslinie auf die strukturellen Rahmenbedingungen im Landkreis Lüchow-Dannenberg anzupassen. **Korrektur:** Mit der LNVG hat eine Abstimmung zur Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie Lüchow – Uelzen ~~mit dem Ziel~~ begonnen. ~~, die Bedingungen für eine Landesförderung dieser Buslinie auf die strukturellen Rahmenbedingungen im Landkreis Lüchow-Dannenberg anzupassen.~~	Text wird – wie von der LNVG vorgeschlagen - angepasst.	X	
5	LNVG	4.4.3 S. 80	Verknüpfung ÖPNV/SPNV und Fahrrad Hinweis zur Finanzierung: Als vorrangige Straßenbaulastträger ist dies richtig, jedoch kann hier darauf verwiesen werden, dass es 1.) von der LNVG Fördermittel für „Verknüpfungsanlagen ÖPNV/SPNV an Bahnhöfen“ und 2.) durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ebenfalls Fördermittel für den Bau oder Ausbau von Umsteigeanlagen mit Park- oder Halteplätzen und von Fahrradstationen gibt. Darüber hinaus können auch die NNVG §7 Abs.5 sowie §7 Abs.7b-Mittel im Rahmen eines Haltestellenausbaus hierfür genutzt werden.	Der Text wird durch Hinweise auf Fördermöglichkeiten durch LNVG und Landesbehörde für Straßenbau ergänzt, allerdings mit dem Hinweis, dass die NNVG-Mittel nach §7 Abs. 5 bzw. §7 Abs. 7b vom Lk Lüchow-Dannenberg vollständig für andere ÖPNV-Belange eingesetzt werden und daher derzeit keine Mittel aus diesen Töpfen für Haltestellenmaßnahmen zur Verfügung stehen.	(X)	
6	LNVG	4.4.5 S. 82	Fahrgastinformation Unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit für den ÖPNV im Kreis Lüchow-Dannenberg empfehlen wir über die Vorhaltung der Fahrplan-Solldaten (siehe Connect) hinaus die Erarbeitung einer Konzeption zur Erfassung und Fahrgastkommunikation von Echtzeitdaten.	Das Echtzeitinformationssystem ist bereits implementiert, insbesondere über die VBN „Fahrplaner- App“. Der Text wird entsprechend ergänzt	X	
		4.4.4 S. 81	Darüber hinaus empfehlen wir die Integration des Wendland-Tarifs in elektronische Fahrplanauskunftssysteme, um dem Fahrgast neben dem Fahrplan auch die Information über den Fahrpreis zur gesuchten Verbindung zu ermöglichen.	Die Integration der Tarifangaben in die elektronischen Fahrplanauskunftssysteme erfolgt im Laufe des Jahres 2020. Der Text im Kap. 4.4.4 „Tarif“ (S. 81) wird um diesen Aspekt ergänzt.	X	
			Unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit für den ÖPNV im Kreis Lüchow-Dannenberg empfehlen wir neben der Integration der Busverkehre in die Anschlussmobilität im Niedersachsentarif (unsere Anmerkungen zu lfd. Nr. 1) auch die Schaffung eines digitalen Vertriebs, d. h. Verkauf von Fahrkarten über Internet oder Mobiltelefon.	Die Schaffung eines digitalen Vertriebs wird ebenfalls in den NVP aufgenommen, dies aber mit dem Hinweis auf eine eher langfristige Perspektive.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.						
lfd. Nr.	**Einwender/ Einwenderin**	**Kapitel Seite**	**Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag**	**Anmerkung und Verfahrensvorschlag**	**Aufn. in NVP ja**	**nein**
Genehmigungsbehörde (Fortsetzung)						
7	LNVG	4.4.5 S. 83	Aufbau / Betrieb eines Mobilitätsmanagements: Hinweis zur Finanzierung: Zur Einrichtung einer Mobilitätszentrale gibt es vom Land Fördermöglichkeiten, siehe das Förderprogramm der NBANK „Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen)“.	Textergänzung wird vorgenommen. Die Fördermöglichkeit ist dem Landbreis bekannt und Bestandteil des Antragsverfahrens.	X	
8	LNVG	4.4.9 S. 88	LNVG (SPNV-Aufgabenträger) Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) ist SPNV-Aufgabenträger in Niedersachsen außerhalb der Großräume Hannover und Braunschweig.	Textergänzung wird vorgenommen.	X	
9	LNVG	4.4.9 S. 88	Dannenberg – Lüneburg: Hinweis: Wenn die Reihenfolge der Nennung der Beteiligten die Verantwortlichkeit widerspiegeln soll, sollte sie wie folgt lauten. Bei „Beteiligte“: DB Netz, DB St&S, LNVG, Landkreis, erixx Bei „Finanzierung“: DB Netz, DB St&S, Land/LNVG	An der Reihenfolge unter „Beteiligte“ wird festgehalten, bei der Finanzierung wird dem LNVG-Vorschlag gefolgt.	(X)	
10	LNVG	4.4.9 S. 89	Uelzen – Stendal: Hinweis: siehe lfd. Nr. 9 Bei „Beteiligte“: DB Netz, Landkreis Der Ausbau erfolgt im Auftrag des Bundes. Die LNVG ist in den Ausbau selbst nicht aktiv involviert.	Unter „Beteiligte“ wird die LNVG gestrichen.	X	
Verkehrsunternehmen / Verkehrsgemeinschaften / Verkehrsverbünde						
11	Irro-Reisen	4.3 S. 68	Lt. S. 68 des NVP-Entwurfs sollen Fahrzeuge umweltverträglich und bequem sein. Eine konkretere, verbindliche Aussage wäre wünschenswert. Die Beschaffung künftiger Busse sollte für die Betreiber mindestens mittelfristig Bestand haben. Ist innerhalb der nächsten 5 Jahre u.U. der Einsatz von E-Bussen, Erdgasbussen ggf. biomethan-betriebenen Fahrzeugen geplant? Soll es über die nächsten Jahre bei Euro 4 bleiben oder mittelfristig ggf. auf Euro 6 gehen? Für wirtschaftliche Beschaffungsentscheidungen wäre eine verbindliche Aussage im NVP für die Busbetreiber dazu hilfreich, sofern dies möglich erscheint.	Planungssicherheit ist durch den ÖDA zwischen LK und LSE, der auch die Subunternehmen einschließt bis 2028, gegeben. Zweckmäßig wäre aus Sicht des Landkreises bei zukünftigen Beschaffungen EURO 6 –Fahrzeuge zu wählen. Aufgrund der Änderung der Verordnung (EG) 2033/2009 durch die EU-Richtlinie 2019/1161, die in den nächsten zwei Jahren in nationales Recht umzusetzen ist, werden sich die Beschaffungsvorgaben ändern. Vgl zu diesem Aspekt die laufende Nr. 19. Im NVP-Entwurf sind im Kapitel 4.4.8 „Fahrzeuge“ (S. 87) Aussagen zu alternativen Antriebsformen enthalten und es wird dort auch eine Handlungsempfehlung gegeben.	(X)	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.						
lfd. Nr.	**Einwender/ Einwenderin**	**Kapitel Seite**	**Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag**	**Anmerkung und Verfahrensvorschlag**	**Aufn. in NVP ja**	**nein**
Verkehrsunternehmen / Verkehrsgemeinschaften / Verkehrsverbünde (Fortsetzung)						
12	Irro-Reisen	4.4.3 S. 75 - 80	Es wird angeregt, zusätzliche ÖPNV-Leistungen an Werktagen zwischen 9 – 12 Uhr zu schaffen. Das notwendige Fahrpersonal ist ohnehin in dem Zeitfenster in den Betrieben vorhanden, da es zahlreiche Dienste gibt, die sich zwischen 5.30 und 8.30 Uhr und dann erst wieder ab 12.00 Uhr abspielen. Die Erbringung dieser Fahrleistungen dürfte daher nur marginal zusätzliche Kosten entstehen lassen (da Personalkosten i.d.R. ca. 45% der Gesamtkosten darstellen). Dadurch lässt sich die im Entwurf des NVP geforderte Verbesserung der Verbindungs- und Bedienungsqualität erreichen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei den Diskussionen in der Arbeitsgruppe zur Begutachtung des bestehenden Buskonzeptes mit einfließen. Durch zusätzliche Leistungen könnten die in der Bewertung des NVP-Entwurfs aufgezeigten Mängel abgestellt werden (vgl. NVP-Entwurf 4.4.3 Maßnahme „Neustrukturiertes Bus-Konzept > Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Begutachtung der Wirkungen des neuen Buskonzeptes“, S. 74).		
13	Irro-Reisen	4.4.3 S. 74	Die im NVP-Entwurf benannte Arbeitsgruppe sollte ggf. durch das private Busgewerbe im Landkreis ergänzt werden, um operatives Know-How der Betreiber in die AG hineinzutragen.	In einem ersten Schritt soll die AG Stärken und Schwächen des derzeitigen Konzeptes analysieren, um daraus dann in einem zweiten Schritt Änderungen/Ergänzungen des Busangebotes im Lk Lüchow-Dannenberg zu erarbeiten. Das private Busgewerbe könnte im 2. Arbeitsschritt für den Meinungsbildungsprozess durch operatives Know-How hilfreich sein. Der NVP-Entwurf wird entsprechend ergänzt mit Verweis auf die Mehrstufigkeit des Arbeitsprozesses in der AG. Im Übrigen gehört die LSE als Inhaberin der Liniengenehmigungen und Auftraggeberin der Subunternehmen zum Teilnehmerkreis.	(X)	
14	Irro-Reisen	4.4.8 S. 87	Fahrzeuge: Es fehlt die Genehmigung von Hochbodenfahrzeugen mit Hublift (zumindest mit prozentualem Anteil an der Gesamtzahl der Fahrzeuge, die eingesetzt werden). Diese Fahrzeugkategorie wurde im letzten Jahr ausdrücklich zugelassen und auch für die Erbringung von Verkehrsleistungen im ÖPNV im Lk Lüchow-Dannenberg beschafft. Es wäre fatal, wenn diese Fahrzeuge mit Wirksam werden des neuen NVP nicht mehr zum Einsatz kommen dürften.	Vorweg: Der Bestandsschutz gilt auch im Bereich des Fahrzeugeinsatzes. Dennoch muss im Sinne der Barrierefreiheit der Einsatz von Hochbodenfahrzeugen mit Hublift die absolute Ausnahme bleiben, da Hublifte nur von Personen im Rollstuhl genutzt werden dürfen, Personen mit Kinderwagen bzw. Rollator sind von der Nutzung ausgeschlossen. Damit sind die Fahrzeuge also nicht allen mobilitätseingeschränkten Personenkreisen dienlich und können nicht als barrierefrei eingestuft werden. Deshalb wird der Landkreis auch keine Quote für den Einsatz von Hochbodenfahrzeugen mit Hublift vorgeben.		X
15	LSE	2.4.3 S. 28, Abs. 1	Z.Zt. erfolgt keine Schülerbeförderung nach der Freistellungsverordnung (FVO) durch die LSE GmbH.	In diesem Kapitel werden allgemein die rechtlichen Möglichkeiten zur Durchführung von Busverkehren benannt und dies nicht direkt auf die LSE bezogen. Zu den FVO-Verkehren zählen dabei auch Fahrten, die mit Taxi- bzw. Mietwagen durchgeführt werden, was auch im Bereich des Lk Lüchow-Dannenberg der Fall ist.		X
16	LSE	2.4.3 S. 28, Abs. 3	Der Leistungsumfang von rd. 3.258.100 Fahrplankilometern pro Jahr enthält eine Rufbus-Abrufquote von 100%.	Der Text im NVP-Entwurf ist an dieser Stelle korrekt.	(X)	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.						
lfd. Nr.	**Einwender/ Einwenderin**	**Kapitel Seite**	**Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag**	**Anmerkung und Verfahrensvorschlag**	**Aufn. in NVP ja**	**nein**
Verkehrsunternehmen / Verkehrsgemeinschaften / Verkehrsverbünde (Fortsetzung)						
17	LSE	2.4.5 S. 32 Abs. 1	Ab 01. August 2019 wird der Verkehr im Landkreis Uelzen wieder durch die Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) durchgeführt und nicht mehr durch die Haller Busbetrieb GmbH. Infolgedessen wurde ab dem 01.08 2019 der Tarif vom HBB-Tarif in den RBB-Tarif umbenannt.	NVP-Entwurf wird aktualisiert.	X	
18	LSE	2.4.5 S. 32 Abs. 2	Der 25-prozentige Preisnachlass wird nur auf die Fahrkartenart der „Einzelfahrt“ für Erwachsene und Kinder gewährt.	Text wird mit dem Hinweis auf Rabattgewährung auf Einzelkarten ergänzt.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.

lfd. Nr.	Einwender/ Einwenderin	Kapitel Seite	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufn. in NVP ja	Aufn. in NVP nein
Verkehrsunternehmen / Verkehrsgemeinschaften / Verkehrsverbünde (Fortsetzung)						
19	LSE	4.2 S. 67	Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge Die neue „Clean-Vehicles"-Richtlinie der EU besagt, dass bis 2026 45 % der Beschaffungen aus sauberen Fahrzeugen bestehen soll und davon 50 % aus emissionsfreien Fahrzeugen. Bis 2030 sollen dann 65 % der Beschaffung aus sauberen Fahrzeugen bestehen, davon 50 % aus emissionsfreien Fahrzeugen. Definition „Sauberes Fahrzeug": Ein Omnibus gilt als „sauberes Fahrzeug", sofern er mit alternativen Kraftstoffen, definiert nach Artikel 2 (1) der Richtlinie 2014/94/EU, betrieben wird. Demnach sind alternative Kraftstoffe oder Energiequellen Kraftstoffe, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger dienen und zur Reduzierung der CO_2-Emissionen beitragen sowie die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem: - Elektrizität, - Wasserstoff, - Biokraftstoffe gemäß Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie (EG) 2009/28, - synthetische und paraffinhaltige Stoffe, - Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas [CNG] und Flüssigerdgas [LNG]), und - Plug-in-Hybrid…" (*VDV, Rundschreiben Nr. 8/2019, Seite 3 III. – 17.06.2019)* Definition „emissionsfreie Fahrzeuge": Die Kommission sieht vornehmlich Batteriebusse und Wasserstoffbrennstoffzellenbusse als „emissionsfreie Fahrzeuge" an. Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren werden zwar genannt, jedoch mit einem Grenzwert von 1 g/kWh CO_2-Ausstoß akzeptiert und damit nach dem heutigen Stand der Technik nur mit einem Wasserstoffverbrennungsmotor erreichbar. Zum momentanen Zeitpunkt wird diese Antriebsart von den marktüblichen Herstellern nicht angeboten. Gasbusse, betrieben mit Biomethan, werden nicht dem emissionsfreien Fahrzeug gleichgesetzt und werden der Kategorie „sauberes Fahrzeug" zugeordnet. Weiterhin wird explizit der Trolleybus genannt, der als emissionsfrei gilt, sofern dieser auch nach der Trennung von der Oberleitung elektrisch betrieben wird." *(VDV Köln, Rundschreiben Nr. 8/2019, Seite 4 IV. – 17.06.2019)* Die EU-Kommission empfiehlt eine nationale Förderung der Beschaffung, damit eine finanzielle Sicherheit gegenüber der Auftragnehmer bzw. der Verkehrsunternehmen besteht und keine Angebotsreduzierungen oder Tariferhöhungen vorgenommen werden müssen. Dennoch ist anzumerken, dass bei der Beschaffung *wesentlich höhere Anschaffungskosten* trotz möglicher Förderungen beziffert werden. Diese Richtlinie bedarf noch der nationalen Umsetzung innerhalb der nächsten 24 Monate.	Die EU-Richtlinie 2019/1161 zur Änderung der EU-Richtlinie 2009/33 wird – wie von der LSE vorgeschlagen - unter 1.1.2 „Europäisches Recht", als Abs. 2 in den NVP-Entwurf aufgenommen. Dabei werden auch die Hinweise des VDV berücksichtigt. Im Hinblick auf die praktische Umsetzung muss zunächst abgewartet werden, in welcher Form der Bundesgesetzgeber diese Richtlinie in nationales Recht überführt. Ganz wesentlich ist dabei, wie sich der Bund und auch die Länder die Förderung solcher Fahrzeug-Beschaffungen vorstellen. Bei der LSE stehen in den kommenden Jahren keine größeren Beschaffungsmaßnahmen an, so dass zunächst die nationale Umsetzung der EU-Richtlinie abgewartet werden kann. Sicher ist aber schon jetzt, dass die Beschaffung „sauberer" bzw. „emissionsfreier" Fahrzeuge erheblich höhere Kosten nach sich ziehen wird als es derzeit der Fall ist. Auch die Aufrüstung des Werkstattbereiches für die neue Fahrzeuggeneration wird erhebliche Mittel erfordern. Außerdem muss abgewartet werden, ob die Fahrzeugindustrie in den kommenden Jahren Fahrzeuge auf den Markt bringt, die für Verkehre in der Fläche auch wirklich alltagstauglich sind. Die bisher von batterie-elektrischen Bussen angebotenen Reichweiten sind für die Anforderungen für Verkehre in der Fläche bei Weitem nicht ausreichend. Zu diesem Punkt werden im NVP-Entwurf im Kap. 4.4.8 „Fahrzeuge" (S. 87) im letzten Absatz bereits Aussagen getroffen.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.

lfd. Nr.	Einwender/ Einwenderin	Kapitel Seite	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufn. in NVP ja	Aufn. in NVP nein
Verkehrsunternehmen / Verkehrsgemeinschaften / Verkehrsverbünde [Fortsetzung]						
20	LSE	4.3 S. 71	Baustein 5: Es ist anzunehmen, dass die technische Zukunft lt. Branche und aufgrund der Definition der „emissionsfreien Fahrzeuge“ der Richtlinie 2009/33/EG in Elektrobussen, Hybridfahrzeugen und durch Wasserstoff betriebene Fahrzeugen liegt. In der ländlichen Region werden aktuell zu viele Kilometer (Nutz- und Leerkilometer) zurückgelegt, sodass die Technik zunächst für den Stadtverkehr geeignet ist. Dennoch sollte darüber nachgedacht werden, ob der Landkreis tatsächlich in Erdgas betriebene Busse investieren sollte, da diese Antriebsarten zwar als „sauberes Fahrzeug“, aber nicht als „emissionsfreie Fahrzeuge“ gewertet werden. Grundsätzlich sollte noch keine konkrete Festlegung im Nahverkehrsplan verankert sein, sondern ein Ausblick hinsichtlich der alternativen Antriebsarten und Beschaffungen angestrebt werden.	Der Landkreis stimmt der Analyse der LSE zu. Vgl auch Anmerkung zur lfd. Nr. 19.		
21	LSE	4.4.8 S. 87	Hier ist anzumerken, dass auch eine Barrierefreiheit mit Hochflurfahrzeugen gewährleistet ist, wenn ein entsprechender Hublift vorhanden ist. Fraglich ist, ob dies vom Landkreis Lüchow-Dannenberg anerkannt wird. Die LSE GmbH sollte die Möglichkeit besitzen, Hochflurfahrzeuge zu besitzen oder anzuschaffen, da im Gelegenheitsverkehr (Sonderfahrten) regelmäßig Gepäckstücke oder ähnliches befördert werden. Bei Hochflurfahrzeugen sind Gepäckräume vorhanden. Wenn ausschließlich Niederflurfahrzeuge in die Busflotte integriert werden sollen, muss die LSE GmbH auf gezielte Sonderfahrten und dessen Einnahmequelle verzichten.	Im Blick auf die Barrierefreiheit von Hochbodenfahrzeugen mit Hublift im Linienverkehr ist der Lk anderer Auffassung (Vgl. lfd. Nr. 14).		X
22	HVV	2.4.1 S. 26	Der Bahnhof in Dannenberg heißt offiziell „Dannenberg Ost“	Grafik wird ergänzt.	X	
23	NASA	4.4.9 S. 89	○ „RE 29“ in „RE 20“ ändern ○ Hinweis: LNVG und NASA planen eine Ausweitung des derzeitigen 2+V-Angebotes. Allerdings kann es sein, dass dies erst nach Inbetriebnahme des zweiten Streckengleises vsl. im Jahr 2028 möglich ist, da aktuell nicht ausreichend Trassen für SPFV, SPNV und SGV zur Verfügung stehen.	Korrektur wird vorgenommen. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	X	
Landkreise						
24	Altmarkkreis Salzwedel	2.4.3 S. 30	Der korrekte Name der PVGS mbH lautet: Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH (PVGS mbH)	Tabelle 11 wird geändert.	X	
25	Altmarkkreis Salzwedel	3.2.1 S. 38	Die Erläuterung in Klammern in diesem Absatz für den Bereich Dannenberg stellt einen Widerspruch zur Tabelle 15 dar (93 % oder 95,3 %).	Da der Wert in der Tabelle korrekt ist, wird im Absatz 5 der Wert in der Klammer von 93% auf 95,3% geändert.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.						
lfd. Nr.	**Einwender/ Einwenderin**	**Kapitel Seite**	**Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag**	**Anmerkung und Verfahrensvorschlag**	**Aufn. in NVP ja**	**nein**
Landkreise [Fortsetzung]						
26	Altmarkkreis Salzwedel	3.2.5 4.4.3 S. 61 S.77/79	Der Altmarkkreis Salzwedel unterstützt die Bemühungen des Landkreises Lüchow-Dannenberg in Bergen/Dumme bessere Übergangszeiten zwischen den Linien 8030 (LSE) und 902 (PVGS) zu erreichen, um die Verbindung zwischen Clenze und Salzwedel attraktiver zu machen.	Der Lk Lüchow-Dannenberg nimmt diese Aussage positiv zur Kenntnis.		
27	Lk Lü.-Dbg. Seniorenbeirat	4.4.7 S. 85	Richtigerweise wurde in Pkt. 4.4.7 „Haltestellen“ schon festgestellt, dass eine „umfassende“ Barrierefreiheit der 840 aufgeführten Haltestellen nach dem geltenden Personenbeförderungsgesetz (PBefG) aus finanziellen und ressourcenabhängigen Gründen bis zum 01.01.2022 nicht realisierbar ist. Dabei wurde als möglicher Realisierungszeitpunkt 2026 für die 28 Haltestellen der Stufe A in Aussicht gestellt; eine weitere Zeitplanung für die 93 Haltestellen der Stufe B und die restlichen Haltestellen (719) wäre hier sicherlich sehr hilfreich und würde die erforderliche Planungssicherheit gerade für die Kommunen schaffen	Aussage wird zur Kenntnis genommen. Der Wunsch des Seniorenbeirates ist verständlich, aus praktischen Gründen wird jedoch im NVP-Entwurf und im Haltestellenkonzept auf genauere Zeitangaben verzichtet, zumal im Wesentlichen die Kommunen in ihrer Funktion als Straßenbaulastträger gefordert sind und deren (finanzielle) Möglichkeiten für die Umsetzung von Haltestellenmaßnahmen eine entscheidende Größe ist. Entsprechend werden im Haltestellen-Konzept unter 8.3.2 lediglich Rahmendaten vorgegeben (Kategorie A bis 2024, Kategorie B bis 2026, Kategorie C nach 2026) und dabei sollte es aus Sicht des Lk auch bleiben.		X
28	Lk Lü.-Dbg. Seniorenbeirat	4.4.5 S. 82 S. 83	Die Schaffung eines Informationssystems ist zu begrüßen, soweit es sich um übersichtliche und allgemeinverständliche Fahr- und Fahrplanhinweise handelt (auch in elektronischer Form). Es muss gewährleitet sein, dass auch der behinderte Mensch (z. B. im Rollstuhl) diese Informationen abrufen kann. Inwieweit allerdings die angestrebte APP überhaupt in Anspruch genommen wird (siehe APP > D A N <), bzw. von älteren Mitbürgern ohne Einweisung entsprechend genutzt werden kann, ist mehr als fraglich.	Der barrierefreie Zugang zu Fahrplaninformationen sowohl an den Haltestellen als auch im elektronischen Bereich wird vom Landkreis vorausgesetzt und gefordert und ist sowohl im NVP-Entwurf als auch im Haltestellen-Konzept enthalten. Der Rückgriff auf App-Lösungen ist sicherlich eine Generationenfrage. Schon heute ist zu beobachten, dass auch immer mehr ältere Menschen Smartphones nutzen. Die Zahl der – auch älteren – Nutzer/innen wird sich zukünftig weiter erhöhen und damit auch die Affinität zu App-Lösungen.	(X)	
29	Lk Lü.-Dbg. Seniorenbeirat	4.3 S. 71 und 4.4.9 S. 88	Auf Seite 71 ist unter „Baustein 2“ von der Beschleunigung der Wendlandbahn RB 32 „erixx“ die Rede. Aus unserer Sicht wäre ein zu schaffender 2-Stunden-Takt kurzfristig anzustreben, da diese Verbindung regelmäßig sehr gut ausgelastet ist.	Im Kap. 4.4.9 Schienenverkehr (S. 88) wird als Maßnahme zur Wendlandbahn folgende Aussage getroffen: „Die Wendlandbahn Dannenberg ⇔ Lüneburg hat für den Lk hohe Bedeutung. Der Erhalt der Strecke und eine deutliche Attraktivitätssteigerung durch Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und der damit möglichen Einführung eines 2-Stunden-Taktes sind für den Landkreis entsprechend notwendig. Der für die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit notwendige Ausbau ist geplant, aber bislang noch nicht begonnen worden. Der Lk wird sich bei den zuständigen Stellen dafür einsetzen, dass die notwendigen Ausbaumaßnahmen so bald als möglich durchgeführt werden, damit eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Wendlandbahn erzielt werden kann (2-Std.-Takt).“	(X)	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.						
lfd. Nr.	**Einwender/ Einwenderin**	**Kapitel Seite**	**Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag**	**Anmerkung und Verfahrensvorschlag**	**Aufn. in NVP ja**	**nein**
Landkreise [Fortsetzung]						
30	Lk Lü.-Dbg. Senioren-beirat	4.3 4.4.8 S. 88	Fahrzeugbeschaffung …“ Wenn insgesamt festgestellt wird, dass vieles aus unterschiedlichsten Gründen nicht realisierbar ist, sollte man bei der Fahrzeugbeschaffung vorrangig die Möglichkeiten einer generellen Fahrzeugabsenkung und entsprechender Rampe (wie schon tlw. vorhanden) nutzen, um die Schwierigkeiten des Ein- und Aussteigens an nicht barrierefreien Haltestellen tlw. zu kompensieren.	Unter 4.4.8 „Fahrzeuge (S. 88 NVP-Entwurf) werden Standards für die im Lk Lüchow-Dannenberg einzusetzenden Fahrzeuge genannt. Danach sollen 70% der Fahrzeugflotte bis 2022 barrierefrei sein. Für den Lk heißt dies, dass es sich um Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit manueller Rampe und Absenkvorrichtung handelt. Allerdings muss eines deutlich herausgestrichen werden: Auch Absenkeinrichtungen und Klapprampen in den Fahrzeugen können nicht für Barrierefreiheit sorgen, wenn die Bordhöhe im Haltestellenbereich unter 16 cm liegt, weil der Winkel der Rampe für die Nutzung durch Rollstuhlfahrer/innen dann zu steil wird und diese nicht mehr befahren werden kann.	X	
31	Lk Lü.-Dbg. Senioren-beirat	All-gemein	Was geschieht mit Orten unter 50 Einwohnern?	Da die Frage nicht eindeutig formuliert ist, beziehen Lk/VNO die Aspekte Erschließung und Barrierefreiheit/Haltestellen: Die Orte/Siedlungsbereiche unter 50 Einwohnern liegen an Linienwegen der im Lk verkehrenden Buslinien und werden damit an den ÖPNV angeschlossen. Viele dieser Orte werden durch Buslinien bedient, die in der Schülerbeförderung ihren Schwerpunkt haben und deshalb spielen die mit dem neuen Buskonzept eingeführten Rufbusse für die Erschließung dieser Orte/Siedlungsbereiche eine wichtige Rolle, insbesondere an schulfreien Tagen. Anders als für die Orte mit über 50 Einwohnern wird für die hier in Rede stehenden Orte keine Bewertung im NVP vorgenommen oder ein Mindeststandard für die Bedienungshäufigkeit vorgegeben. Im Hinblick auf die Barrierefreiheit bezieht sich die im Personenbeförderungsgesetz geforderte, umfassende Barrierefreiheit im Grundsatz auf alle Haltestellen, also auch auf Haltestellen in Orten mit weniger als 50 Einwohnern. Dies ist auch bei der Einstufung der Haltestellen im Lk Lüchow-Dannenberg berücksichtigt worden.	X	
32	Lk Lü.-Dbg. Senioren-beirat	4.4.4 S. 81	Da innerhalb der unterschiedlichen Tarife keine Ermäßigung für ältere Personen (Rentner, die mit einer Minimalrente auskommen müssen) vorhanden ist, bitten wir zu prüfen, inwieweit eine Ermäßigungsmöglichkeit für diesen Personenkreis aufgenommen werden kann.	Dieser Wunsch wird durch die im Kap. 4.4.4 „Wendland-Tarif“ getroffene Zielsetzung erfüllt (vgl. S. 81 NVP-Entwurf). Dort heißt es: „Der Wendland-Tarif ist nach sozialen Erfordernissen und im Sinne ökologischer Anreize weiterzuentwickeln. Voraussetzung für weitere Vergünstigungen ist, dass die LSE und der Landkreis diese im Rahmen des ÖDA finanziell ermöglichen können.“	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.

lfd. Nr.	Einwender/ Einwenderin	Kapitel Seite	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufn. in NVP ja	Aufn. in NVP nein
Landkreise [Fortsetzung]						
33	Lk Lü.-Dbg. Senioren-beirat	Rufbus	Im Moment gibt es eine 90-minütige Anmeldefrist für den „RufBus“, es erscheint sinnvoll, diese Zeit auf 60 Minuten zu verkürzen.	Die Anmeldezeit ist aus praktischen Gründen von der LSE auf 90 Minuten festgelegt worden. Durch diese Vorlaufzeit wird sichergestellt, dass auch bei weiten Anfahrten die im Fahrplan genannten Abfahrzeiten eingehalten werden können. In der Anmeldezeit muss auch die Aufrüstung des jeweiligen Fahrzeugs mit einem Fahrradträger berücksichtigt werden. Der Wunsch des Seniorenbeirates ist verständlich, aber eine Verkürzung der Voranmeldefrist kann nur durch die LSE erfolgen und ist gegenwärtig nach Auskunft des Unternehmens nicht möglich.		X
34	Lk Lü.-Dbg. Senioren-beirat	4.4.5 S. 82	Im Fahrplanbuch für den LK Lüchow-Dannenberg sollte ein Beiblatt eingelegt werden, in dem über alternative Fahrmöglichkeiten informiert wird: Car-Sharing, Mitfahrbänke, Fahrmobilangebote (siehe Zernien).	Der Aufwand für Erstellung und – nicht zuletzt – auch Aktualisierung eines solchen Blattes ist erheblich. Zudem müssten z.B. bei Car-Sharing-Angeboten die jeweiligen Nutzungsbedingungen zumindest in Auszügen genannt werden, damit ein potenzieller Nutzer/eine potenzielle Nutzerin überhaupt einschätzen kann, ob kurzfristig solch ein Mobilitätsangebot zur Verfügung steht. Standorte von Mitfahrbänken müssten kartenmäßig aufgezeigt werden, damit auch Ortsunkundige überhaupt einen Nutzen davon hätten. Allein diese beiden Anmerkungen zeigen, dass es nicht bei einem Beilageblatt bleiben könnte, sondern die Hinweise sehr viel breiter dargestellt werden müssten. Die Integration der verschiedenen Mobilitätsangebote soll im Rahmen eines Förderprojektes geprüft werden. Dazu gehört auch der Bereich Kommunikation.		X
Samtgemeinden / Gemeinden / Städte						
35	SG Gartow	4.4.3 S. 79	Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualität III Grundzentren ⇔ Oberzentren: Hier sollte die Verbindungsqualität Lüneburg von der mittleren in hohe Priorität eingestuft werden.	Im Hinblick auf die Verbindungsqualität von/nach Lüneburg wird dem Wunsch der SG Gartow gefolgt und die „mittlere“ in „hohe“ Priorität geändert.	X	
36	SG Gartow	4.4.3 S. 79	Verbesserung der Verknüpfungsqualitäten Bus ⇔ Bus und Bus ⇔ Bahn zur Erhöhung der Bedienungs-/Verbindungsqualitäten auf allen 3 Ebenen Für die Linie 8070 sollte die weggefallene Verbindung mit Abfahrt (wie früher) 10:45 Uhr ab Schnackenburg zum Anschluss an RB 32 nach LG um 12:12 Uhr wieder eingeplant werden (als Rufbus). Die Priorität in diesem Kapitel von mittlere auf hohe Priorität gestuft werden.	Die genannte Fahrt wurde nicht gestrichen, sondern in der Zeitlage vorgezogen (Abfahrt 7:55 mit Anschluss an RB in Dannenberg um 9:12 Uhr), damit Lüneburg auch vormittags erreicht werden kann. Diese Änderung wurde auf Wunsch von Fahrgästen vorgenommen. Zusätzliche Fahrten müssen im Gesamtzusammenhang geprüft werden und stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Da unter der Maßnahme 4.4.3 ein Bündel von Linien genannt wird, die auch in Bereichen mit geringerer Nachfrage unterwegs sind, möchte der Lk an der gewählte Priorität festhalten, zumal die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verknüpfungsqualität aufgrund der Anforderungen aus der Schülerbeförderung für die LSE eingeschränkt sind.		X

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.						
lfd. Nr.	**Einwender/ Einwenderin**	**Kapitel Seite**	**Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag**	**Anmerkung und Verfahrensvorschlag**	**Aufn. in NVP ja**	**nein**
Samtgemeinden / Gemeinden / Städte [Fortsetzung]						
37	SG Gartow	4.4.3 S. 80	Verbesserung der Verknüpfungsqualitäten Bus ⇔ Fähre ⇔ Bus zur Erhöhung der Bedienungs-/Verbindungsqualitäten in Richtung Ludwigslust bzw. Wittenberge: Schaffung durchgebundener Verkehre Diesen Punkt mit hoher Priorität einstufen, dabei drei Übergänge einplanen, nach dem Fahrplanmuster: LSE- Bus erreicht Pevestorf Fähre bzw. Schnackenburg Fähre ca. 30 Minuten vor Abfahrt Prignitz-Bus Lenzen Fähre bzw. Lütkenwisch Fähre, und LSE- Bus startet in Pevestorf bzw. Schnackenburg ca. 30 Minuten nach Ankunft Prignitz-Bus an der Lenzener bzw. Lütkenwischer Fähre.	Zusätzliche Fahrten müssen im Gesamtzusammenhang geprüft werden und stehen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Eine finanzielle Beteiligung durch die Gemeindeebene wäre von Vorteil. Die Höherstufung dieses Maßnahmenbündels wird vorgenommen.	(X)	
38	SG Gartow	1.3.1 S. 12	Hier wird die Finanzierung zum straßengebundenen ÖPNV erläutert, gibt es auch Quellen, die zur Finanzierung von Fähren als Verkehrsmittel im ÖPNV beitragen (wie bspw. in Brandenburg) bzw. was wäre zu veranlassen, um dies auch in Niedersachsen zu ermöglichen?	In Niedersachsen wird gegenwärtig keine Fährverbindung als ÖPNV-Verbindung eingestuft. Aus Sicht des Lk müsste das Niedersächsische Nahverkehrsgesetz geändert und um den Bereich Fähren erweitert werden, um die Möglichkeiten von Fördermaßnahmen für Fährverbindungen unter dem Siegel „Förderung von ÖPNV-Maßnahmen“ zu schaffen.		
39	SG Lüchow	All-gemein	Beteiligung der Räte! Die 4-wöchige Frist während der Sommerpause/-ferien zur Beteiligung der Räte ind er SG Lüchow ist zu kurz. Die Stellungnahme der Mitgliedsgemeinden müssen per Ratsbeschluss erfolgen und ist in der SG Lüchow in der vorgegebenen Zeit nicht möglich bzw. nicht leistbar.	Die Mitteilung wird zur Kenntnis genommen. Gesetzlich ist eine Beteiligungsfrist von maximal zwei Monaten vorgesehen, die auch gewährt wurde.		
40	SG Lüchow	3.2.5 S. 58	Die Anbindung des Haltepunktes Schnega Bahnhof in Verbindung mit dem Zugfahrplan ist ungenügend und muss verbessert werden.	Die Verbesserung der Verknüpfungen zwischen Bussen und Bahnen auch am Bahnhof Schnega ist im NVP-Entwurf in 2 Maßnahmenpaketen enthalten: (1) Unter „Verbesserung der Verbindungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren“ sind die Verbindungen zwischen Clenze und Uelzen bzw. Salzwedel explizit erwähnt. Ein Aspekt der Qualitätserhöhung besteht dabei auch in besseren Abstimmungen zwischen Bussen und Bahnen am Bahnhof Schnega (vgl. NVP-Entwurf S. 77) (2) „Verbesserung der Verknüpfungsqualitäten Bus ⇔ Bus und Bus ⇔ Bahn zur Erhöhung der Bedienungs-/Verbindungsqualitäten auf allen 3 Ebenen“. Auch hier ist der Bahnhof Schnega benannt (vgl. NVP-Entwurf, S. 79) Im Übrigen müssen Angebotsverbesserungen auch unter dem Aspekt der Finanzierbarkeit betrachtet werden.	X	
41	SG Lüchow	4.4.3 S. 75f	Die Bedienung für die Orte 50 – 200 EW mit ungenügender Anbindung muss durch Rufbusse verbessert werden.	Listen mit verbesserungsbedürftigen Relationen sind unter 4.4.3, S. 75f „Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentren“ im NVP-Entwurf enthalten und werden von der Arbeitsgruppe zur Begutachtung des derzeitigen Buskonzeptes als wichtige Grundlage mit berücksichtigt.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.

lfd. Nr.	Einwender/ Einwenderin	Kapitel Seite	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufn. in NVP ja	Aufn. in NVP nein
Samtgemeinden / Gemeinden / Städte [Fortsetzung]						
42	SG Lüchow	4.4..9 S. 89	Eine Wiederherstellung des Schienenverkehrs Dannenberg – Lüchow – Wustrow – Salzwedel wäre wünschenswert.	Ist als Maßnahme unter 4.4.9, S. 89, im NVP-Entwurf enthalten.	X	
43	SG Lüchow		Die Radwege sollen erhalten und ausgenbaut werden.	Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Allerdings sind Fragen zum Erhalt und Ausbau von Radwegen nicht Bestandteil des NVP.		
44	Gem. Luckau		In der Ratssitzung am 29.07.2019 hat die Gemeinde Luckau (Wendland) einstimmig festgestellt, dass die Gemeinde zur Zeit nicht in der finanziellen Lage ist, eine barrierefreie Haltestelle in Kremlin zu errichten.	Aussage wird zur Kenntnis genommen und wird von der Lk-Verwaltung in die Haltestellenliste unter Anmerkungen aufgenommen.		
45	Stadt Wustrow	4.4.9 S. 89	Die Stadt Wustrow möchte im Falle eines Planungsverfahrens zur Ertüchtigung des Schienenverkehrs von Wustrow (W.) nach Salzwedel beteiligt werden.	Aussage wird zur Kenntnis genommen. Bei möglichen Planungsverfahren wird die Stadt Wustrow beteiligt.		
Beiräte / Organisationen / Verbände						
46	FahrgastRat	4.4.2 S. 73	Flächendeckende Erschließung: Das bewährte Rufbussystem, was die Erreichbarkeit der Dörfer deutlich verbessert hat, sollte fortgesetzt und weiter optimiert werden. Alle Dörfer, die bisher an schulfreien Tagen keine 3 Fahrtenpaare aufweisen, müssen sofort gemäß Zielvereinbarung angebunden werden. Dazu muss eine neue Linie Hitzacker- Clenze geschaffen werden, die per Schul- und Rufbus bedient werden sollte. Dadurch können Dörfer wie Tollendorf, Wibbese, Prießeck ausreichend versorgt werden. Die weiteren Dörfer abseits der Achse Hitzacker – Clenze müssen in die bereits vorhandenen Linien als Rufbushaltestellen aufgenommen werden, z.B. Diahren oder Nienwalde.	Der Analyse des FahrgastRates im Hinblick auf die Ausgestaltung des Rufbusverkehrs kann zugestimmt werden. Das Orte, die an Schultagen und/oder an schulfreien Tagen eine ungenügende Bedienungsqualität aufweisen, besser mit ÖPNV-Leistungen versorgt werden müssen, spiegelt sich in der unter 4.3.3 „Verbesserung der Bedienungs-/Verbindungsqualität I Orte ⇔ Grundzentren“ auf der S. 76ff im NVP-Entwurf wider. Allerdings hält es der Lk für nicht zielführend, nur einen Verkehrsbereich zu betrachten (hier Achse Hitzacker ⇔ Clenze) und für diesen detailliert zusätzliche Leistungen vorzuschlagen. Die Vorschläge des FgR sollten in der ab Sommer 2020 einzuberufenden Arbeitsgruppe zur Überprüfung des Buskonzeptes mit einfließen und dort in einer ganzheitlichen Betrachtung des Landkreises und der Verbesserung der ÖPNV-Angebote einbezogen werden. Bei konzeptionellen Veränderungen besteht dabei aus Sicht des Lk in jedem Fall der Grundsatz, dass durch Leistungsveränderungen/-verbesserungen zumindest genügende Bewertungsqualitäten erzielt werden.	(X)	
			Auf den Nebenlinien mit geringer Abrufquote, wo das Fahrtenangebot mehr als drei Fahrten umfasst, sollte das Angebot auf drei Fahrtenpaare reduziert werden. Ergänzend kann durch Mitfahrangebote und andere Maßnahmen die Erreichbarkeit der Dörfer verbessert werden.	Auf so genannten „Nebenlinien“ mit geringerer Abrufquote von Rufbusleistungen das Fahrtenangebot ggf. einzuschränken, ist aus Sicht des Lk für eine Stärkung des ÖPNV wenig hilfreich und sollte nur als letzte Maßnahme in den Fällen durchgeführt, in denen eine hohe Unwirtschaftlichkeit durch das Fahrpanangebot besteht. Im Übrigen sollte die Abrufquote im ersten Rufbusjahr noch keine Entscheidungsgrundlage für die Einstellung von Fahrten sein, da es erfahrungsgemäß zwei bis drei Jahre dauert, bis die Angebote bei den Nutzern/Nutzerinnen ankommen.		X
			Hohe Priorität statt höhere Priorität.	Höherstufung wird vorgenommen.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.						
lfd. Nr.	**Einwender/ Einwenderin**	**Kapitel Seite**	**Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag**	**Anmerkung und Verfahrensvorschlag**	**Aufn. in NVP ja**	**nein**
Beiräte / Organisationen / Verbände [Fortsetzung]						
47	FahrgastRat	4.4.2 S. 73 bzw. 4.4.9 S. 89	Einbindung in die Regionalplanung: Mittelfristiges Ziel des Nahverkehrsplanes muss die Reaktivierung der Bahnstrecke Dannenberg – Lüchow – Wustrow (- Salzwedel) für den täglichen Betrieb sein. Die Bahnachse Hitzacker – Wustrow ist als Entwicklungsachse für Wohnen und Arbeiten mit einem attraktiven ÖPNV-Angebot zu entwickeln. Hohe Priorität.	Maßnahme ist im Kap. 4.4.9 „Schienenverkehr“ auf S. 79 im NVP-Entwurf enthalten. Da es sich – wie der FgR selbst aussagt – um ein mittelfristiges Ziel handelt, hält der Landkreis an der Einstufung unter „höherer Priorität“ fest. Die Maßnahme „Einbindung des ÖPNV in die Regionalplanung“ (S. 73) bezieht sich auf den straßengebundenen ÖPNV und trifft allgemeine Aussagen. Inwieweit die Schienenachse Dannenberg – Lüchow – Wustrow (- Salzwedel) von den Kommunen bei ihre Planungen berücksichtigt wird, müsste in Gesprächen mit den betroffenen Kommunen geklärt werden.	(X)	
			Die Einrichtung eines Wochenendverkehres auf der Bahnstrecke zwischen Dannenberg – Lüchow - Wustrow zur Förderung des Tourismus hat höchste Priorität und sollte im Sommer 2021 erfolgen. Brückensanierungen erfolgen im Frühjahr 2020. Mittelfristiges Ziel ist die Aufnahme eines täglichen Verkehres für die Regionalentwicklung unseres Landkreises. Hohe statt Höhere Priorität.	Auch die Aufnahme von touristischen Verkehren ist als Prüfauftrag in der Maßnahme enthalten, denn es müssen diverse Fragen beantwortet werden, die beiden wichtigsten: Wer tritt als Betreiber auf und wie bzw. durch wen sollen solche Verkehre an den Wochenende finanziert werden?	(X)	
48	FahrgastRat	4.4.3 S. 74	Staffelung der Schulzeiten: Die Schulanfangs- und endzeiten sind vom Landkreis festzulegen, um mit möglichst geringen (CO_2-)Aufwand den Schülerverkehr durchzuführen. Auf den Hauptachsen Dannenberg – Lüchow – Salzwedel und Lüchow – Clenze – Schnega ist ein Zwei-Stunden-Takt anzustreben. Die Schulzeiten an den Hauptstandorten sind so anzupassen, dass die Schüler mit dem Taktverkehr befördert werden können. Hohe Priorität.	Als Maßnahme ist im Kap. 4.4.3 auf S. 74 NVP-Entwurf die Staffelung der Schulzeiten enthalten. Es wird an dieser Stelle auf das in Bearbeitung befindliche Gutachten hingewiesen. Die Festlegung von Schulzeiten ist jedoch Sache der jeweiligen Scule und ihrer Gremien und muss zwischen Landkreis und Schulen abgestimmt werden. Auch die Ausrichtung der Schulzeiten auf (Takt-)Fahrpläne kann der Landkreis nicht ohne Abstimmung mit den Schulen vorschreiben.	(X)	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.

lfd. Nr.	Einwender/ Einwenderin	Kapitel Seite	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufn. in NVP ja	nein
49	FahrgastRat	4.4.3 S. 77	Verbindung Grenzentren ⇔ Mittelzentren: Clenze – Salzwedel/ Uelzen: Um die Verbindungsqualität zu verbessern, muss eine schnelle Busverbindung nach Schnega mit Bahnanschluss nach Salzwedel geschaffen werden, die anschließend in Suhlendorf den Direktanschluss nach Uelzen herstellt. Aufgrund der hohen Nachfrage sollte als Vorlaufbetrieb bis zum täglichen Bahnverkehr zwischen Dannenberg – Lüchow – Salzwedel eine Schnellbuslinie im 2-Stunden- Takt geschaffen werden. Bis zum Ausbau der Bahnstrecke Dannenberg- Lüneburg sollte die Schnellbuslinie von Dannenberg über Lüchow nach Schnega- Suhlendorf eingerichtet werden, da sonst in Salzwedel der fahrplanmäßige Zug nach Magdeburg nicht erreicht wird. Nach dem Bahnausbau Dannenberg - Lüneburg können mit einem Schnellbus Dannenberg – Salzwedel beide Anschlüsse erreicht werden. Eine zweite Linie zwischen Lüchow, Schnega und Suhlendorf sollte zusätzlich errichtet werden. Die Rufbuslinien binden ergänzend zu den Hauptlinien 3x täglich alle Orte auf den Nebenrouten ans Grundzentrum an.	An dieser Stelle gilt die Anmerkung der lfd. Nr. 46: Es ist aus Sicht des Landkreises nicht hilfreich, Einzelbereiche einer Betrachtung zu unterziehen. Auch andere Bereiche im Landkreis Lüchow-Dannenberg weisen Defizite in der Verbindungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren auf und es ist eine ganzheitliche Analyse zur Abstellung von Schwachstellen notwendig. Die Vorschläge des FgR werden in die Diskussionen innerhalb der vorgesehenen Arbeitsgruppe zur Begutachtung des Buskonzeptes einfließen. Im Übrigen sei der Hinweis gestattet, dass die Verkehrsachsen Clenze ⇔ Salzwedel bzw. Clenze ⇔ Uelzen Bestandteile der unter 4.4.3 im NVP-Entwurf fixierten Maßnahme „Verbesserung der Verbindungsqualität II Grundzentren ⇔ Mittelzentren“ sind (vgl. NVP-Entwurf, S. 77).	(X)	
50	FahrgastRat	4.4.3 S. 78 bzw. 4.4.9 S. 88	Höchste Priorität hat der Ausbau der Bahnstrecke Dannenberg - Lüneburg, die mittelfristig auf einen Stundentakt verdichtet werden sollte. Ein teurer und langsamer Parallelverkehr mit Bussen ist abzulehnen. Hohe statt höhere Priorität.	Ist als Maßnahme unter 4.4.9 im NVP-Entwurf (S. 88) enthalten. Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass die Ausbaumaßnahmen auf der Wendlandbahn zunächst das Ziel haben, einen 2-Stunden-Takt zu realisieren. Für die Bestellung und Finanzierung von Leistungen im SPNV ist die LNVG zuständig und ob die LNVG zukünftig weitere Finanzmittel für zusätzliche Leistungen in Richtung Stundentakt auf der Wendlandbahn zur Verfügung stellen würde, ist zum jetzigen Zeitpunkt kein Thema. Erst nach Ertüchtigung der Strecke und der Einführung des 2-Stunden-Taktes und den daraus gewonnenen Erkenntnissen – Stichwort „Nachfrageentwicklung“ – kann das Thema „Leistungsangebot auf der Wendlandbahn“ mit der LNVG diskutiert werden. Die Erhöhung der Prioritätsstufe wird vorgenommen.	(X)	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.						
lfd. Nr.	**Einwender/ Einwenderin**	**Kapitel Seite**	**Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag**	**Anmerkung und Verfahrensvorschlag**	**Aufn. in NVP ja**	**nein**
Beiräte / Organisationen / Verbände [Fortsetzung]						
51	VCD Kreisverband Lü.-Dbg.	Allgem.	Laufzeit des Nahverkehrsplanes: Die Laufzeit des Nahverkehrsplanes ist mit fünf Jahren deutlich zu lang.	Im NNVG, §6 Abs. 1 heißt es: „Die Aufgabenträger stellen für ihren jeweiligen Bereich, einschließlich der Bereiche, für die sie die Aufgabenträgerschaft nach § 4 Abs. 2 übertragen haben, jeweils für fünf Jahre einen Nahverkehrsplan auf. (…) Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf vor Ablauf des Fünfjahreszeitraumes anzupassen und fortzuschreiben.“ Für die Aufstellung/Fortschreibung eines NVP mit Beteiligungsverfahren und mit den entsprechenden Beschlüssen der zuständigen Gremien ist ein Zeitraum von mindestens 15 Monaten anzusetzen, so dass die gesetzliche Regelung Sinn macht und nur in Ausnahmefällen von der Öffnungsklausel einer kürzeren Laufzeit Gebrauch gemacht werden sollte. Außerdem sollte dem Landkreis, den Kommunen und den Verkehrsunternehmen auch Gelegenheit gegeben werden, Maßnahmen aus dem vom Kreistag beschlossenen NVP umzusetzen.		
52	VCD Kreisverband Lü.-Dbg	Allgem.	In vorliegender Form wird er der großen Herausforderungen, die der Klimawandel darstellt, nicht gerecht. Eine dafür notwendige Verkehrswende ist nicht im Ansatz erkennbar. Keine der im Masterplan Klimaschutz 2050 vorgesehenen Maßnahmen ist im Nahverkehrsplan berücksichtigt.	Aussage muss in dieser pauschalierten Form zurückgewiesen werden. Im Kap. 4.3 „Ziele und Grundsätze übergeordneter Gesetze und Programme“ sind ab S. 70 Maßnahmen aus dem Masterplan Klimaschutz aufgeführt. Unter „kurzfristiger Strategie“ werden der Wendland-Tarif und die Förderung von landesbedeutsamen Buslinien aus dem Masterplan in den NVP-Entwurf aufgenommen. Die Weiterentwicklung des Wendland-Tarifs und die Einführung landesbedeutsamer Buslinien sind im NVP-Maßnahmenkapitel entsprechend enthalten.		
53	VCD Kreisverband Lü.-Dbg	3.1.1 S. 34	Erreichbarkeitsatlas des Landkreises. Er bietet sinnvollere Bewertungskriterien des ÖPNV Angebotes als die im vorliegenden Entwurf vorgenommene rein quantitative Betrachtung der Anfahrt durch Busse in möglichst viele Orte ohne Rücksicht darauf, ob Fahrgäste konkrete Ziele wie z.B. Arzt oder Krankenhaus erreichen können. Hier muss vor Ablauf des üblichen fünfjährigen Geltungsdauer eine Überarbeitung des Nahverkehrsplanes erfolgen, sobald der Atlas neu aufgelegt ist.	Für die Analyse der Erreichbarkeit der Zentralen Orte legt der Erreichbarkeitsatlas für den öffentlichen Verkehr Daten aus den Zeitfenstern 6 bis 8 Uhr bzw. 9 bis 12 Uhr zugrunde. Dies ergibt zweifelllos interessante Einblicke, inwieweit Arbeitsstätten, Schulen oder Dienstleistungseinrichtungen in den Zentralen Orten aus der Region innerhalb von 60 Minuten erreichbar sind bzw. mit welchen Reisezeiten bei Nutzung des ÖPNV gerechnet werden muss. Da die Daten des Erreichbarkeitsatlasses jedoch nur einen Ausschnitt eines Tages widerspiegeln, bei der Analyse keine Unterscheidung zwischen ÖPNV-Angeboten an Schul- und Ferientagen erfolgt, hält der Landkreis - wie im NVP-Entwurf auf S. 34 vermerkt - an der bislang bewährten Praxis der Bewertung mit der Betrachtung des ÖPNV-Angebotes ganztags und unterschieden nach Schul-/Ferientagen fest, nicht zuletzt auch aufgrund der Einzelbetrachtung von Orten ab 50 EW und Bewertung ihres jeweiligen Mobilitätsangebotes.		X

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.						
lfd. Nr.	**Einwender/ Einwenderin**	**Kapitel Seite**	**Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag**	**Anmerkung und Verfahrensvorschlag**	**Aufn. in NVP ja**	**nein**
Beiräte / Organisationen / Verbände [Fortsetzung]						
54	VCD Kreisverband Lü.-Dbg	4.4.3 S. 74	Die Anpassung der Unterrichtszeiten an den Bedarf eines ökologisch und ökonomisch sinnvollen Schülerverkehres muss so schnell wie möglich eingeleitet werden. Das ist bereits 2004 im regionalen Raumordnungsprogramm als Ziel für den ÖPNV vorgegeben. Das in Auftrag gegebene Gutachten muss dahingehend präzisiert werden, dass es Aufschluss darüber gibt, welche Auswirkungen es hat, wenn: o Schulen mit überregionalem Einzugsbereich morgens immer erst nach den Schulen mit lokalem Einzugsbereich bedient würden. o Die Schulen mit lokalem Einzugsbereich als Verknüpfungspunkte dienen würden für örtlich in der Fläche verkehrende Schul/Rufbusse zu Grund- und Hauptschulen mit schnelleren Regionalbussen zu den weiter entfernt gelegenen privat- bzw. weiterführenden Schulen mit landkreisweitem Einzugsbereich. Die Ergebnisse dieser Gutachten sollten eine Verpflichtung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes auslösen.	Zunächst muss noch einmal darauf hingewiesen werden, dass Änderungen bei den Schulzeiten nur von der jeweiligen Schule und ihren Gremien beschlossen werden können. Der Landkreis hat auf diese Regelungen nur eingeschränkt Einfluss. Dieses grundsätzliche Prinzip wird sich auch nicht nach Vorlage des Gutachtens ändern (vgl. lfd. Nr. 48). Bei der Erarbeitung des Gutachtens werden durch das Büro Proziv verschiedenen Szenarien geprüft. Dazu gehören auch die in der Stellungnahme genannten Ansätze. Der NVP ist ein Rahmenplan und nimmt im Grundsatz keine Einzelmaßnahmen bzw. Einzelfahrpläne auf. Der derzeit gültige NVP stellt eine Ausnahme dar, weil es für die Direktvergabe an die LSE und dem vorgeschaltetem Genehmigungswettbewerb eine genaue Fassung der im neuen Buskonzept vorgesehenen Fahrplanleistungen bedurfte. Wenn sich Schulzeiten staffeln lassen und die betroffenen Schulen zustimmen würden, dann lassen sich aus Sicht des Lk und der LSE vielfach Änderungen auf einfacher Fahrplanebene generieren, die keiner Verankerung im NVP bedürfen, sondern zum laufenden Geschäft von Verwaltung und Verkehrsunternehmen gehören. Die vom VCD entwickelten Gedanken zu einer grundsätzlich anders aufgestellten Schülerbeförderung sollten in der im NVP-Entwurf fixierten Arbeitsgruppe zur Begutachtung des Buskonzeptes einfließen, um über diese Vorschläge dann mit den Beteiligten zu diskutieren.		X

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.

lfd. Nr.	Einwender/ Einwenderin	Kapitel Seite	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufn. in NVP ja	Aufn. in NVP nein
55	VCD Kreisverband Lü.-Dbg	4.3.3	Regionallinie Salzwedel-Lüchow-Dannenberg-Hitzacker-Lüneburg: Die Stärkung dieser Regionallinie ist im Nahverkehrsplan vorzusehen. Auf dieser Relation ist laut Bestandsdarstellung das höchste Aufkommen an Pendlern im ganzen Kreis. Es ist die bedeutsamste Regionallinie für den Landkreis. An beiden Endzielen dieser Strecke sind Anschlüsse an den überregionalen Schienenverkehr gegeben. Derzeit gibt keine durchgehende Verbindung. Sie ist bisher vielfach gebrochen: immer in Lüchow, oft in Dannenberg, immer in Hitzacker oder Metzingen. Der Bahnhof Salzwedel mit seinen direkten Verbindungen nach Berlin ist aus dem Bereich Hitzacker nur mit zwei bis dreimaligem Umstieg zu erreichen mit Fahrtzeiten von meist mehr als zwei Stunden. Die Stärkung dieser Linie wäre die Umsetzung des regionalen Raumordnungsprogramms und ein erster Schritt in Richtung Umsetzung des Masterplanes Klimaschutz 2050, der einige landkreisdurchschneidende „Magistralen“ vorsieht, zu der es flexible Zubringer wie Rufbus, Bürgerbus, Ridesharing (Mitfahrbänke), Fahrrad und Mitfahrbänke geben soll. An dieser Linie zu arbeiten heißt: 1. Anschlüsse an die Bahnverbindungen nach Magdeburg und Berlin und 2. Anschlüsse nach Lüneburg und Hamburg sicherstellen 3. Verknüpfungspunkte überarbeiten: Bus-Bus: Der Verknüpfungspunkt Metzingen sollte nach Pommoissel / Ventschau bzw. an den Bahnhof Göhrde verlegt werden. Bus-Bahn: Statt des Bahnhofes Dannenberg Ost sollte der Bhf Hitzacker oder, wegen der zu erwartenden Schließung des Haltepunktes Leitstade, der Bhf Goehrde als Umsteigehalt angefahren werden. 4. Übernahme der ein- und ausfallenden Linien Salzwedel-Lüchow sowie Metzingen-Goehrde durch die LSE zur Sicherstellung einer landkreisübergreifenden, ungebrochenen Regionallinie ohne Umstiege. 5. Mit den Betreibern von Bürgerbussen Anschlüsse an die Regionallinie verabreden 6. Innerstädtische Rufbus/ASM Bedienung der Regionallinie und des SPNV einrichten. 7. Bedienung der Regionallinie durch in der Schülerbeförderung zu Schulen mit lokalem Einzugsbereich eingesetzte Busse, die gleichzeitig als lokal in der Fläche verkehrende Rufbusse fungieren können. 8. Mit den Betreibern der Mitfahrbänke Aufstellflächen organisieren 9. Zu den Einstiegspunkten mit den Aufgabenträgern sichere Radwege erschließen. 10. Haltestellen an Stellen einrichten, wo Platz für sichere Unterstellmöglichkeiten für Pedelecs/Fahrräder sowie Parkmöglichkeiten für PKW gegeben sind. 11. Verhandlung mit dem HVV über einen neuen Verknüpfungspunkt mit den Linien 5304 (die bisher bis Metzigen führt) im Bereich Ventschau/Pommoissel, wo es mit der Linie 5300 eine weitere direkte Verbindung nach Lüneburg gibt.	Regionalbuslinie Lüneburg – Salzwedel: Für den Abschnitt Lüneburg – Dannenberg ist zunächst darauf zu verweisen, dass ein paralleler Busverkehr zur Wendlandbahn gegenwärtig nur deshalb Sinn macht, weil das Bedienungsangebot der RB 32 lückenhaft ist und Busangebote diese Angebotslücke zum Teil schließen. Wenn auf der Wendland ein 2-Stunden-Takt realisiert ist, dann sind parallele Busverkehre aufgrund ihrer deutlich längeren Fahrzeit (rund 90 Min.) gegenüber 51 Min. bei der beschleunigten Wendlandbahn wenig attraktiv. Ein Beispiel: Bahn Dannenberg ab 8:00 > Lüneburg an 8:51 Uhr Bus Dannenberg ab 8:21 > Lüneburg an 9:51 Uhr oder Bus Dannenberg ab 9:00 > Lüneburg an 10:30 Uhr Bahn Dannenberg ab 10:00 > Lüneburg an 10:51 Uhr Des Weiteren: Alle vom VCD gewünschten Übergänge zu den Bahnen in Lüneburg, Dannenberg und Salzwedel zu realisieren, dürfte zu Problemen bei der Fahrplangestaltung führen, nicht zuletzt deshalb, weil eine derart lang laufende Linie auch verspätungsanfällig ist (Stichworte Verkehrssituation auf der B 216 oder auf der B248). Außerdem sind auch ausreichende Pufferzeiten an den Bahnhöfen für u.U. verspätete Züge einzuplanen, damit Anschlüsse an den anderen Bahnhöfen gewährleistet sind. Vor diesem Hintergrund hält der Lk an der im NVP-Entwurf verankerten Maßnahme (S. 78) zur landesbedeutsamen Buslinie Lüchow – Uelzen und Wieder-Herstellung einer durchgehenden Verbindung (Lüchow -) Dannenberg – Lüneburg fest.		X
				Verknüpfungspunkte (Pkte 1 – 3): Die Verbesserung der Anschlüsse zwischen Bussen und Bahnen ist als Maßnahme im NVP-Entwurf enthalten (vgl. NVP-Entw., S. 79). Da eine durchgehende Busverbindung zwischen Dannenberg und Lüneburg Ziel ist, würde es aus Sicht des Lk keinen Sinn machen, über Veränderungen von Verknüpfungspunkten zum jetzigen Zeitpunkt zu diskutieren. Außerdem ist der Bf. Dannenberg Ost insgesamt ein wichtiger Verknüpfungspunkt, den weder der Lk noch die Verkehrsunternehmen aufgeben wollen.	(X)	
				Übernahme von Verkehren durch die LSE (Pkt. 4): PVGS und KVG haben aktuelle Genehmigungen und außerdem wäre die Zustimmung des Altmarkkreises Salzwedel bzw. der Lk Lüneburg in ihrer Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger offen, zumal sie dann die LSE (mit-)finanzieren müssten		X
				Bürgerbus (Pkt. 5): Nach Kenntnis des Lk existieren derzeit keine BB an der gewünschten Regionallinie.		X
				Innerstädtische Rufbus/ASM-Bedienung (Pkt 6): In die Hoheit anderer Aufgabenträger, wie z.B. dem Lk Lüneburg einzugreifen, ist nicht möglich. Das Rufbus-/ASM-Angebot in Lüneburg hat Zielsetzungen, die nicht unbedingt mit der gewünschten VCD-Regionallinie kompatibel sind.		X
				Pkte 7–10 sind Details, die „vor Ort“ und nicht im NVP geklärt werden müssten		X
				Verhandlungen mit HVV (Pkt. 11): Zuständig ist der Lk Lüneburg, nicht der HVV.		X

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.

lfd. Nr.	Einwender/ Einwenderin	Kapitel Seite	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufn. in NVP ja	Aufn. in NVP nein
Beiräte / Organisationen / Verbände [Fortsetzung]						
56	VCD Kreisverband Lü.-Dbg	4.4.4	Wendlandtarif: Der Wendlandtarif muss unter ökologischen wie sozialen Gesichtspunkten dringend überarbeitet werden. Mit Kilometerentgelten von z.T. 30 Eurocent entspricht er bereits den Kosten eines einfachen privaten PKW. Er stellt in keiner Weise einen Anreiz dar, den ÖPNV zu nutzen, besonders dann, wenn ein PKW zur Verfügung steht, was in den meisten Haushalten im Kreis der Fall ist. Der Kreis hat die Aufgabe, die Klimaschutzziele zu erreichen und deshalb Anreize zu schaffen für die Nutzung des ÖPNV. Neben der Verbesserung des Angebotes bei Reisezeiten und Takthäufigkeit kann ein als günstig empfundener Preis den ÖPNV attraktiver machen. Die zu erwartenden Steigerungen bei den Fahrgastzahlen führen auf längere Sicht auch zu höheren Einnahmen führen. Hier im ländlichen Raum sind Behörden und zentrale Versorgungseinrichtungen wie das Kranken- und Fachärztehaus in Dannenberg wegen der großen Entfernungen kaum mit dem Fahrrad, geschweige denn fußläufig zu erreichen. Selbst die nächstgelegenen Grundzentren mit den Geschäften des täglichen Bedarfes sind oft mehr als 10 km entfernt. Entfernungen von11 km sind mit Reisekosten von 6,70 belegt. So sind lediglich 5 Fahrten solcher Distanzen im Monat mit dem für Menschen in Grundsicherung vorgesehenen Budget für Mobilität möglich. Der derzeit gültige Tarif ist für Menschen mit geringem Einkommen zu hoch. Hier wären die Einführung Jahresflatrate für den gesamten Landkreis wie in Wien, ein für das gesamte Kreisgebiet gültiger Flächentarif mit Tages-, Wochen- und Monatsgültigkeit richtige und machbare Schritte, Anreize zu schaffen und sozial benachteiligten Gruppen eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben zu ermöglichen. Wichtig ist auch die Transparenz des Tarifes, der bisher auch mit längerer Recherche nicht zu ermitteln ist. Der Tarif muss einfacher werden und auf den überregionalen Infoplattformen wie z.B. dem der Bahn kommuniziert werden.	Im NVP-Entwurf ist unter 4.4.4 (S. 78) die Weiterentwicklung des Wendland-Tarifs enthalten. Diese Weiterentwicklung könnte auch Elemente des VCD-Vorschlags enthalten. Es seien folgende Hinweise gestattet: (1) Der Wendlandtarif ist im Vergleich zum RBB-Tarif im Lk Uelzen oder zum NAWEA-Tarif im Altmarkkreis Salzwedel und auch im Vergleich zum HVV-Tarif als günstig einzustufen. (2) Die vom VCD angegebenen Kosten für die Busfahrt für eine Entfernung von 11 km von 6,70 € beziehen auf eine Hin- und Rückfahrt (Einzelfahrkarte 3,35 €). (3) Außerdem muss darauf hingewiesen werden, dass die Tarifeinnahmen ein Bestandteil der Finanzierung des ÖPNV im Lk Lüchow-Dannenberg sind. Tarifabsenkungen können also nur dann dargestellt werden, wenn zusätzliche Haushaltsmittel zur Finanzierung der Deckungslücke zwischen Einnahmen und Kosten für den ÖPNV bereitgestellt werden. (4) Zum Beispiel Wien: Dort kostet eine Jahreskarte 365,- €/Jahr. Die Preise für das übrige Fahrkartensortiment liegen dagegen in Bereichen, die auch von anderen Verkehrsbetriebe verlangt werden: Eine Monatskarte kostet schon 51,- €/Monat und eine 8-Tage-Klimakarte schlägt mit 40,80 € zu Buche. Für die 2-Fahrten-Wien-Karte sind 4,80 € zu entrichten. Die schon im Jahr 2012 vorgenommene Tarifabsenkung für Jahreskarten (die Kosten für eine Jahreskarte waren mit 458,- € bereits zuvor vergleichsweise niedrig) setzte den Schlusspunkt unter ein Maßnahmenbündel (u.a. Ausbau des Angebotes von Bussen und Bahnen, Reduzierung der Parkplätze im Zentrum Wiens, Erhöhung der Parkgebühren und Intensivierung der Parkraumüberwachung). Dieses Maßnahmenbündel hat – vor der Absenkung des Preises für Jahreskarten – für den entscheidenden Impuls zur Erhöhung der Fahrgastzahlen gesorgt. Ein wesentlicher Bestandteil des Defizitausgleichs sind Einnahmen aus einer Arbeitgeberabgabe pro Beschäftigten. Zudem hat sich die Stadt Wien vertraglich zum Ausgleich von Betriebskostendefiziten und zur Finanzierung von Infrastrukturmaßnahmen verpflichtet (rd. 500 Mio. €/a in 2017). Ab 2020 werden Tarifinformationen über die VBN „Fahrplaner App“ abrufbar sein.	X	

Zusammenfassung und Bewertung der im Beteiligungsverfahren geäußerten Anregungen und Bedenken zum NVP-Entwurf 2019 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.

lfd. Nr.	Einwender/ Einwenderin	Kapitel Seite	Anregung / Bedenken / Ergänzung / Vorschlag	Anmerkung und Verfahrensvorschlag	Aufn. in NVP ja	Aufn. in NVP nein
Beiräte / Organisationen / Verbände [Fortsetzung]						
57	VCD Kreisverband Lü.-Dbg	4.4.3 S. 74	Arbeitsgruppe „Weiterentwicklung des Buskonzeptes“. Im derzeit gültigen Nahverkehrsplan ist die Einrichtung der Arbeitsgruppe für das Jahr 2019 vorgesehen. Der VCD besteht darauf, den gültigen Nahverkehrsplan umzusetzen und wie bisher vorgesehen dieses Gremium dieses Jahr zu konstituieren und nicht, wie im Entwurf unter 4.4.3 Vorgesehen, die Einrichtung noch einmal um ein weiteres Jahr zu verschieben. Aufgabe des Arbeitskreises besteht nicht allein in der Bewertung des seit 2018 umgesetzten Rufbuskonzeptes, sondern es geht auch und vor allem um Maßnahmen, die zu einem besseren ineinandergreifen der verschiedenen Verkehrsmittel und zu einer multi- bzw. intermodalen Nutzung verschiedener Verkehrsmittel führen. Multimodale und intermodale Mobilität bedeutet, verschiedene Verkehrsmittel für das Erreichen von Fahrtzielen zu nutzen. Zu klären ist, wo die Grenzen des ökologisch und ökonomisch vertretbaren sinnvollen Einsatzes eines Verkehrsmittels liegen. An welcher Stelle ist der Umstieg auf ein anderes Verkehrsmittel sinnvoll. Dazu gilt es, die Übergänge von einem zum anderen zu betrachten. Der Arbeitskreis hat nach Ansicht des VCD die Aufgabe, sinnvolle Verknüpfungsmöglichkeiten der verschiedenen Verkehrsmittel zu suchen, vorhandene Defizite in diesem Bereich aufzuzeigen und Handlungsoptionen zu erarbeiten. Verknüpfungen z.B. des Radverkehrs mit dem ÖPNV mit sicheren Radwegen, Abstellmöglichkeiten etc., setzten längerfristige Perspektiven beim ÖPNV voraus. Aufgabe des Arbeitskreises ist es deshalb auch, mögliche Schritte für die im Masterplan Klimaschutz 2050 vorgesehenen „Magistralen“ aufzuzeigen. Spätestens wenn die Ergebnisse des Gutachtens zur Staffelung der Unterrichtszeiten vorliegen, sollte der Arbeitskreis zur Fortentwicklung des Buskonzeptes konstituiert werden. Die dringend anstehende Umgestaltung des Schülerverkehrs unter ökonomischen wie ökologischen Gesichtspunkten muss in ein Gesamtkonzept nachhaltiger Mobilität eingebettet sein. Die Herausforderungen unserer Zeit sind zu groß und es wäre verantwortungslos, die Arbeit an klimafreundlicher Mobilität noch einmal zu verschieben. Deshalb ist der derzeit gültige Nahverkehrsplan in diesem Punkt umzusetzen und die Arbeit an der Fortentwicklung des Buskonzeptes sofort aufzunehmen.	Im Kap. 4.4.3 „Neustrukturiertes Bus-Konzept > Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Begutachtung der Wirkungen des neuen Buskonzeptes“ heißt es auf S. 74 des NVP-Entwurfs: „Im derzeit gültigen NVP 2016 ist die Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Analyse der Auswirkungen des neuen Buskonzeptes vorgeschlagen worden. Da sich die Einführung des neuen Konzeptes um ein Jahr verzögert hat und erst zum 01.08.2018 wirksam wurde, neue Buskonzepte darüber hinaus mindestens 2 Jahre benötigen, um ihre Wirkungen ohne Sondereinflüsse beurteilen zu können, soll die Einrichtung der Arbeitsgruppe entsprechend terminiert werden. Es wird vorgeschlagen, diese Arbeitsgruppe unter Beteiligung des Landkreises, der LSE, des Fahrgast-Rates, des VCD und der VNO im Herbst 2020 erstmals tagen zu lassen. Neben der Beurteilung des aktuellen ÖPNV-Konzeptes sollen in dieser Gruppe auch Vorschläge zur Weiterentwicklung des Konzeptes bzw. zur Neukonzeptionierung diskutiert werden.“ In dieser AG könnten auch die im „Masterplan 100% Klimaschutz in Lüchow-Dannenberg“ unter Maßnahme M3 genannten „Empfehlungen für eine zukünftige ÖPNV-Ausrichtung zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor“ eingebracht und diskutiert werden, um die Attraktivität des ÖPNV im Landkreis weiter zu erhöhen.“ Der Schwerpunkt der Tätigkeit der Arbeitsgruppe wird zunächst in der Analyse des neuen Buskonzeptes liegen (wobei die Bewertung des vorliegenden NVP-Entwurfs eine gute Basis bietet), um dann Maßnahmen zur Neugestaltung des Busangebotes umreißen und diskutieren zu können. Außerdem werden auch die vom VCD angesprochenen Themenbereiche „Schülerbeförderung“ und „multimodale Mobilität“ ebenso zur Diskussionsgrundlage gehören wie Maßnahmenvorschläge aus dem Masterplan Klimaschutz oder die Vorschläge von VCD bzw. FahrgastRat im Hinblick auf eine Neuordnung der Verkehre. Über den Vorschlag, die Arbeitsgruppe bereits früher einzurichten, wurde im Fachausschuss diskutiert und eine Ablehnung der Vorverlegung empfohlen. Dieser Empfehlung ist der Kreisausschuss gefolgt. Der Landkreis hält dementsprechend an der Konstituierung der Arbeitsgruppe nach den Sommerferien 2020 fest.		X