

## Anlage 11

## Synopsis zur Bürgerbeteiligung Nahverkehrsplan Landkreis Friesland

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
Landkreis Aurich	1	53		Liniensteckbrief 420	Auf der Linie 420 gibt es 2 Fahrten (Frtnr 53 und 56), die restlichen Fahrten auf der Linie wurden aus den Linien 473, 474 und 480 eingemischt. Planung des LK AUR ist ein Zweistundentakt Aurich – Wittmund – Jever an Mo – So auf der Linie 480. Die Konzession der Linie 420 sollte auslaufen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	2	54		Liniensteckbrief 480	Auf der Linie 480 gibt es 4 Fahrten Mo-Fr und 2 Fahrten am Sa	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Steckbriefe wurden korrigiert.
	3	56		Liniensteckbrief 111	Die Fa. Fass ist Konzessionär, nicht die Fa. Bruns	
	4			Allgemein	Aktuell überplant die Fa. BPV den ÖPNV im LK Aurich; es soll ein Integraler Taktfahrplan mit Taktknoten in der Kreisstadt Aurich entstehen; in den Planungen soll die Linie 480 gestärkt werden und von Aurich über Wittmund an Mo – So im Zweistundentakt über Jever ZOB bis nach Jever Alter Markt/Schloss geführt werden und am Bahnhof/ZOB den Zuganschluss sicherstellen; eine Wendemöglichkeit ist noch in Abstimmung mit dem LK FRI und der Stadt Jever zu suchen; aufgrund dann noch vorhandener Fahrzeit könnte der Bus in Jever z.B. noch die Stadt erschließen oder in Richtung Tivoli und Familie verkehren	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Parallelbedienung zwischen Jever und Wittmund zum SPNV ist nicht vorgesehen.
	5			Allgemein	Die Linie 480 könnte als zweistündliche Linie in die ITF-Grafik aufgenommen werden, mit den Fahrzeiten: Wittmund Markt '55, Jever ZOB '15/'16, Jever Markt '20;	s.o.
Gemeinde Sande	6				Aufgrund des anstehenden Wegfalls des Haltepunktes Sanderbusch soll hier ein dringender Handlungsbedarf aufgezeigt werden, um für die Zukunft mindestens entsprechende Wegverbindungen vom und zum Bahnhof Sande zu erhalten. Auch entsprechende Alternativen sollten aufgezeigt werden.	Der Halt Sanderbusch wird durch die zukünftigen Linien 260 und 200 jeweils stündlich bedient Mo-So. Der Anschluss erfolgt an den SPNV am Bhf. Sande. Weitere Verbindungen werden durch Fahrten an Schultagen ergänzt.
	7				Der Haltepunkt am Krankenhaus Sanderbusch wird nach Wegfall des Haltepunktes eine wesentliche höhere Bedeutung zukommen. Dies sollte im NVP verdeutlicht werden, auch mit der Alternative hier einen ZOB einzurichten.	

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
Stadt Schortens	8	43	4.3		<p><i>Die Erschließungsqualität nimmt in vielen Bereichen des Landkreises deutlich ab. Dies betrifft in erster Linie den stündlichen Teil des Landkreises und den Bereich südwestlich von Jever. Alle übrigen Bereiche sind noch ausreichend erschlossen. Mit Blick auf das derzeitige Angebot wird die Einschätzung, dass die Erschließungsqualität im Bereich der Stadt Schortens noch ausreichend sei, nicht geteilt. Ferner wird um Überprüfung der geografischen Angaben gebeten.</i></p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	9	49	6.2		<p>Anhand des vorliegenden Materials lässt sich nicht erkennen ob für die Stadt Schortens tatsächlich eine nachhaltige Verbesserung des ÖPNV-Angebotes erreicht wird. Konkrete zu beabsichtigten Maßnahmen fehlen für den Bereich der Stadt Schortens nahezu vollständig, Angaben zu Bedienungshäufigkeiten der einzelnen Haltestellen, die auf eine Versorgungsverbesserung hindeuten, sind nicht ablesbar. So heißt es auf Seite 9 des Entwurfes: <i>Für alle Ortsteile ist die Daseinsvorsorge in Form einer Mindestbedienung zu gewährleisten. Die Mindestbedienung ist den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen, soll aber ein Angebot von 15 Fahrtenpaaren pro Woche (Mo-Fr) nicht unterschreiten. Die Mindestbedienung muss auch in den Ferien gewährleistet sein.</i> Die Einschätzung zur Notwendigkeit, über die bereits etablierten Linien hinaus <u>alle</u> Ortsteile zu bedienen, wird geteilt. Gleichwohl sind 15 Fahrtenpaare pro Woche als Mindestbedienung unzureichend. Wie im Rahmen einer öffentlichen interfraktionellen Sitzung des Rates diskutiert, sollte hier eine <u>stündliche</u> Bedienung als Versorgungsstandard festgeschrieben werden. darüber hinaus ist auch an den Wochenenden eine entsprechende Bedienungsfrequenz zu gewährleisten und im Nahverkehrsplan zu dokumentieren bzw. zu konkretisieren.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Neben dem SPNV wird das Gebiet der Stadt Schortens durch die neuen Linie 240 und 210 täglich im Stundentakt erschlossen. Weitere Fahrten werden Mo-Fr an Schultagen angeboten. Der Bahnhof Schortens-Heidmühle ist hierbei der zentrale Umsteigepunkt

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	10	72			Aufgrund der Ausführungen des während der Beratung anwesenden Vertreters des Landkreises, Herrn Neuhaus, wurde deutlich, dass die Haltestelle am Bahnhof Heidmühle für einen barrierefreien Ausbau vorgesehen ist. In der Auflistung Seite 72 wird diese bisher noch nicht aufgeführt und ist dort folglich zu ergänzen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Bahnhof Schortens-Heidmühle wurde in der entsprechenden Tabelle ergänzt.
	11				Mit Blick auf die herzustellende Transparenz sind die beabsichtigten Optimierungen für den Bereich der Stadt Schortens im Nahverkehrsplan nachvollziehbar darzustellen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die beabsichtigten Verbesserungen für den Bereich der Stadt Schortens sind nachvollziehbar dargestellt.
	12	14	2.1.1		Auf Seite 14 (Standorte für die Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten) wird der Stadtteil Sillenstede irrtümlich der Stadt Jever zugeordnet	Der Fehler wurde korrigiert.
	13	55			Der Tabelle 6.4.1 - Teilnetz 1 sind dem Verlauf der Linie 250 die Haltestellen Jever, Sillenstede und Sengwarden zu entnehmen. IM Kartenmaterial der Anlage 10 A beginnt diese Linie jedoch in Schortens Heidmühle	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Karte wurde entsprechend korrigiert.
Bremen/Niedersachsen GmbH	14	34	2.6		Die Internetseite von Weser-Ems Bus ist unter <a href="http://www.weser-ems-bus.de">www.weser-ems-bus.de</a> zu erreichen. Die angegebene Internetseite <a href="http://www.web-ems-bus.de">www.web-ems-bus.de</a> ist nicht korrekt.	Der Fehler wurde korrigiert.
	15	49	6.2		Im ersten Satz muss es Kapitel 6.1 heißen und nicht Kap. 7.1 (Ziele des Aufgabenträgers)	Wurde korrigiert.
	16	53	6.4.2		„In 2 wird darauf hingewiesen, dass auf quantifizierbare Aussagen soweit möglich Wert zu legen ist.“ Dieser Satz ist nicht verständlich, die Hochzahl 2, die sich in der Fußnote auf eine Zahl 47 bezieht, ist nicht nachvollziehbar.	Die Textstelle wurde entsprechend angepasst.
	17	54		Abb. 6.4.1	Es fehlt eine Legende zu der Abbildung (Farbgebung der Linien) und auch eine Erläuterung. Im Text wird von einem Grundkonzept gesprochen, dies sollte textlich auch erläutert werden, da die Grafik bereits ein Fahrplankonzept darstellt. Da es sich wohl um neue Linien handelt, sollten diese auch beschrieben werden, vor allem da sie in den Teilnetztabellen ohne entsprechenden Hinweis aufgelistet werden.	Die Legende wurde ergänzt.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
Verkehrsverbund	18	55		Tab. 6.4.1	Da es sich bei den Fahrplankilometern bereits um ein Zielnetz mit neuen Linien handelt, die vorher nicht beschrieben wurden, wird nicht deutlich, dass darin bereits Angebotsverbesserungen enthalten sind. Summe ist nicht richtig gezogen, bzw. ein Einzelwert wurde nicht gerundet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Fehler wurde korrigiert.
	19	55		Tab. 6.4.1	Da es sich bei den oberen Zeilen anscheinend um neue Linien handelt, sollte diese textlich auch beschrieben werden. Eine Beschreibung der Linien fehlt. Siehe auch Anmerkung 4 und 5.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die textliche Beschreibung der Linien wurde ergänzt.
	20	57		Tab. 6.4.3	Summe ist nicht richtig gezogen, bzw. ein Einzelwert wurde nicht gerundet.	Wurde korrigiert.
	21	58	6.5		Eine Beschreibung der Entwicklung eines neuen Angebotskonzeptes ist in dem vorherigen Kapiteln nicht ersichtlich. (siehe Anmerkungen 4-6).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Beschreibung wurde ergänzt.
	22	43	4.3		Betrachtet man hierzu die Erschließungsqualität... Wörtlich: „Dies betrifft in erster Linie den stündlichen Teil des Landkreises und den Bereich südwestlich von Jever. Alle übrigen Bereiche sind noch ausreichend erschlossen“. (Anm.: Hier wird das Missverhältnis Schülertransport zum Jedermannverkehr erkennbar. „Es muss also gerade im südl. Friesland „kräftig etwas geschehen“).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	23	48	6.1		8. Punkt: „Der ÖPNV muss den Ansprüchen der Wirtschaftlichkeit Rechnung tragen“. (Anm.: Es gibt in Deutschland praktisch keinen ÖPNV der kostendeckend betrieben wird. Wirtschaftlichkeit ist also ein dehnbarer Begriff. Uns geht es um die Daseinsvorsorge – und die gibt es nun einmal nicht umsonst).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	24	48	6.1		Die Siedlungstätigkeit ist auf Schwerpunkte entlang regionaler Siedlungsachsen zu lenken. (Anm.: „Zukunftsmusik“! Der Punkt ist im RROP zu regeln; wird dennoch kaum einzuhalten sein.)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
					Der SPNV ... (Anm.: Schienen-Personen-Nah-Verkehr)	

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	25	49	6.2		bildet das Rückgrat des ÖPNV. Der SPNV bietet die höchste Reisegeschwindigkeit, den höchsten Komfort und die größte Bedienungshäufigkeit. (Stimmt allgemein – und so muss wohl im Normalfall geplant werden. Wenn wir allerdings auf die derzeitige NWB bauen, dann werden die Grundnetze 1. u. 2. Ordnung keine zuverlässigen Anschlussmöglichkeiten bieten können.)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	26	51	6.2		Das Ergänzungsnetz Grundversorgung soll ein Mindestmaß ... (Anm.: Das ist das Thema überhaupt: „Für Menschen die nicht, noch nicht oder auch nicht mehr mobil sein können“! Hier geht es nicht mehr um Umgewöhnung der Menschen von MIV auf ÖPNV, sondern um Daseinsvorsorge!	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	27	52	6.4		Spiegelpunkt 1: zu einer Integration der Verkehrsbedienung. (Anm.: hier sollte die Möglichkeit zur Bestellung eines Generalunternehmers (Konsortium aller LK- Bus- plus Taxi-Unternehmen) geprüft werden. Bei Übereinkommen und eigener Linienverteilung wurde die „Rosinenpickerei“ fortfallen und der LK ggf. eher aus laufenden Lizenzverträgen herauskommen. Dieses sollte auch bei einer Bildung von Teilnetzen (S. 55 – 57) bedacht werden – obwohl: je kleiner die Einheiten umso schwieriger die Behebung von Problemen (Thema: Busfahrer-Ausfälle))	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	28	59	6.6		... Ein nachfragegesteuerter Betriebsablauf kann die Bedürfnisse der Nutzer besser aufgreifen und abdecken. Mittels des Einsatzes von Telematik kann eine nachfrageabhängige Steuerung realisiert werden und in die Praxis integriert werden. (Anm.: Telematik bedeutet für uns „funktionierende Mobilitätszentrale“, die über Telefon oder Internet, „rund um die Uhr“ erreichbar sein muss! Ist das gemeint?)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
Arbeitskreis Mobilität	29	59	6.6		Im Richtungsband- und Sektorbetrieb wird wie im Linienbetrieb im Takt gefahren. Die Abfahrtszeit der Hauptorte ist immer zur selben Minute, jedoch variieren die Abfahrtszeiten an den anderen Haltestellen je nach Route. Es ist darauf zu achten, dass keine Schwankungen der Abfahrtszeit über 5 Minuten vorkommen. (Anm.: Wir erinnern NWB!!! Eine solche Planung „klappt nicht“, deshalb: Für die Betriebsformen „Richtungsbandbetrieb“, „Sektorbetrieb“ u. „Flächenbetrieb“ – und vor allem auch für Auskünfte zum Linienbetrieb - geht kein Weg an einer echten Mobilitätszentrale vorbei, wobei nicht etwa ein Reisebüro, wie z.B. im Vareler Bahnhof, als Mobilitätszentrale angesehen werden kann. Ein Fahrt-Wunsch muss „angenommen“ und ggf. mit einem Ruf-Transportmittel (Bus/ Taxi)) verbindlich „organisiert“ werden; der Liniendienst ist einzubinden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	30	62	6.6		„Nachfragegesteuerte Betriebsformen können Fahrzeugkilometer als auch Fahrzeiten einsparen... „ und „Ein nachfragegesteuerter Betrieb benötigt die Anmeldung und Steuerung von Fahrtenwünschen mit der zugehörigen Koordination im Betriebsablauf ...“ (Anm.: siehe auch lfd. Nummern 7 u. 8: Eine funktionierende Mobi-Zentrale ist der – eben – zentrale Punkt im ganzen System; kostet Geld, spart jedoch Bus-km und Busfahrer, die sowieso in immer geringerer Zahl vorhanden sind.)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	31	63	6.6		Im Bereich des LK Friesland ... (Anm.: Unterschied Bürgerbus zu Rufbus: BB: Hohe Anschaffungs- u. Einrichtungs-Kosten; ständige Sorge ob Linien genug genutzt werden oder Ehrenamtliche zur Verfügung stehen; wer springt ein, wenn es einmal nicht klappt? RB: Einrichtung einer Mobi-Zentrale; keine weiteren Anschaffungen, weil Busse u. Taxen vorhanden; kein Risiko bei Auslastung „Wenn niemand mitfahren möchte, muss auch kein Fahrzeug unnötig unterwegs sein.“)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	32	63	6.7		Das Mobilitätsmanagement nimmt in den Nahverkehrsplänen der neuen Generation eine wichtige Rolle ein, da es auf eine nachhaltig positive Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und des individuellen Verkehrsverhaltens im ÖPNV abzielt. Mobilitätsmanagement kon- zentriert sich auf „weiche“ Maßnahmen wie Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service ... (Anm.: alles richtig, jedoch wer „richtet ein“?)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	33	64	6.7.1		Kommunales Management hat zum Ziel ... (Anm.: CarSharing klappt in ländlichen Berei- chen wirtschaftlich nicht )	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	34	65	6.7.1		Diesem Personenkreis soll es möglich sein ... (Anm.: Super, jedoch nicht nur für Senio- ren!!!)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	35	66	6.7.2		Beim betrieblichem Mobilitäts-Management ... (Anm.: Fahrgemeinschaften: Um private Fahrgemeinschaften zu fördern (ggf. auch kostenpflichtiges Mitfahren) hat die Uni Oldbg. im Projekt NeMo bereits studentische Stellen zur Beratung von Firmen u. Behör- den ausgeschrieben. Bitte „kurzschließen“.)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	36	66	6.7.2		Neben der dienstlichen Mobilität ... (Anm.: Datenerfassung Pendler; Bevorzugte Park- plätze für Fahrgemeinschaften)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	37	66	6.7.2		Folgende Schritte ... (Anm.: wichtig: zusätzliche Fragen zur Wohnstandort-Analyse: Fahrdaten (Hin – u. Rückfahrt), Schichtbetrieb?)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	38	67	6.7.2		Der Landkreis Friesland übernimmt auch beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement ... (Anm.: Wer oder welche Abteil. konkret?! Das „Betriebliche Mobilitäts-Management“ darf nicht als Studie abgefragt werden; es muss speziell mit jedem Unternehmen / mit jeder Behörde besprochen / Lösungen erarbeitet und umgesetzt werden!)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	39	26	2.3.1	Abb. 2.3.2	Der Bahnhof Jaderberg im Lk Wesermarsch wird am 15.12.2019 in Betrieb gehen. Bitte darstellen, da ab hier der attraktive VBN-Tarif gilt, ist diese Station auch für Fahrgäste aus dem Lk Friesland sehr interessant.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	40	28		Tab 2.3.1	Für die in den LK Wesermarsch verkehrenden Linien 256 und 257 liegen uns andere Kilometerleistungen vor: 256 – 23.008Km/a anstatt wie in der Tabelle dargestellt 76.090Km/a 257 – 5.276Km/a anstatt wie in der Tabelle dargestellt 62.384Km/a → S. a. Hinweis unten zur Tab. 6.4.3 Hier gibt es evtl. Widersprüche auch zwischen den Tabellen die gegebenenfalls bitte im Text zu erläutern sind.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Zahlen wurden geprüft und geändert, falls erforderlich.
	41	28		Tab 2.3.1	Linie 338 (Wiefelstede – Conneforde – Varel) fehlt, VU: Hanekamp	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Linie wurde ergänzt.
	42	28		Abb. 2.3.3	Linie 338 (Wiefelstede – Conneforde – Varel) fehlt, VU: Hanekamp	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Linie wurde ergänzt.
	43	29	2.3.2	Tab 2.3.2	Die auf Seite 29 genannten Zahlen im Text korrespondieren nicht mit den Werten in Tab 2.3.2 auf Seite 30 und scheinen auch nicht nur Rundungsabweichungen zu sein (Bsp. Ferientag 6%/9%).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Zahlen wurden geprüft und geändert, falls erforderlich.
	44	30	2.3.2	Tab 2.3.2/2.3.1	Es ist unklar ob die dargestellte Angabe von 2,921 Mio Km die reinen Fahrplankilometer sind oder ob diese Angaben gewisse Betriebskilometeranteile (Wendefahrten-, Umsetzfahrten, Leer-Rückfahrten) enthalten. Ggflls im Text erläutern. Zudem die Frage ob in der Summe 2,921MioKm die fehlenden Linienkilometer in der Tabelle 3.2.1. auf S.28 (dort fehlen für 10 Linien KmAngaben) enthalten sind oder nicht?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um Fahrplankilometer, da weitere Angaben zu Betriebsleistungen nicht vorhanden sind, eine entsprechende Erläuterung wurde ergänzt.
	45	30	2.3.2	Tab 2.3.3	Eine Unterteilung der Tageszeiten in werktags 0:00 bis 6:00 Uhr und 6:00 bis 8:30 Uhr, wie im Text beschrieben, wäre logischer und konvergent.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Unterteilung wurde ergänzt.
	46	31			Gibt es keine Bike- and – Ride-Anlagen im Lk Friesland. Bitte aufführen oder darstellen, dass es keine gibt. Dabei bitte unterscheiden in frei zugängliche und Sammelschließanlagen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Bike- & Ride-Anlagen werden in der Endredaktion noch aufgenommen.
	47	34	2.6		Die VBN GmbH ist kein Anbieter von Verkehrsleistungen sondern ein Verkehrsverbund. Daher passt der Text: „...Anbieterseiten abgerufen werden (u.a. vbn.de)“ nicht.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderung wurde vorgenommen.
	48	36	3		Es ist geplant ein nds. Haltestellenkataster aufzubauen. Bitte Kontakt aufnehmen, um hier keine solitäre Lösung zu entwickeln.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.



Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
VBN Lk Wesermarsch und Lk Ammerland	49	39			Die Abhängigkeit von Erschließungsqualität und Bedienungsqualität ist nach u. A. nicht relevant, es ist ein Schiene-Bus-Grundnetz zu entwickeln, damit der Bevölkerung im Lk Friesland ein Grundangebot im ÖPNV zur Verfügung gestellt werden kann. Eine Definition aus dem Jahre 1981, dass sind bald 40 Jahre, ist doch schon verdammt lange her. Bitte auf ein verlässliches Schiene-Bus-Grundnetz gehen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Schiene-Bus-Grundnetz wird entwickelt.
	50	42		Abb 4.3.1	Diese und weitere Abbildungen sind unleserlich klein. Beurteilung bzw. inhaltliche Erfassung sind kaum möglich.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	51	49			Die im Text dargestellte Netzhierarchie der Grundnetze setzt ausschließlich auf die zeitliche Komponente (30 /60'- Min-Takt) auf. Eine Koppelung zu siedlungsstrukturellen/räumlichen Gegebenheiten werden zumindest im Text nicht dargestellt, dafür aber in der unübersichtlichen Systemskizze deutlich betont. Dies bitte gegebenenfalls erläutern. Bitte die Quelle für die Aussage „[Empirische Untersuchungen haben gezeigt, dass in Gebieten außerhalb der Ballungszentren hierfür mindestens ein 30-Min-Takt notwendig wäre]“ angeben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend ergänzt.
	52	57			Nach unseren Informationen beläuft sich die Jahreskilometerleistung der Linie 256 auf 23.008 Km/a anstatt wie in der Tabelle dargestellt 24.500 Km/a → S. a. Hinweis oben zur Tab 2.3.1 Hier gibt es evtl. Widersprüche auch zwischen den Tabellen die gegebenenfalls bitte im Text zu erläutern sind.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend ergänzt.
	53	57			Bitte eine Übersicht der Linien bringen, die nicht in den Teilnetzen Lk Friesland gebündelt sind. Z. B. gehört die Linie 338 zum Linienbündel Lk Ammerland Ost.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	54				Grundlage eines Mobilitätsmanagement ist das Vorhandensein eines ÖPNV- Angebotes. Daher sollte die 1. Priorität der Aufbau eines verlässlichen Bus-Schiene-Grundnetzes sein. Dann kann erst eine „nachhaltige“ Beeinflussung in Richtung ÖPNV passieren. Daher ist die Aussage „[Das Mobilitätsmanagement nimmt in den Nahverkehrsplänen der neuen Generation eine wichtige Rolle ein, ...]“ unglücklich und kann gestrichen werden.	Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Das Mobilitätsmanagement ist wichtiger Bestandteil der Nahverkehrsplanung und wird beibehalten.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	55	63			Der Satz: „Im Nordkreis sind neben dem in der Gemeinde Wangerland geplanten Bürgerbus zwei Bedienungsgebiete zu bedienen.“ Ist unverständlich. Dieser Satz ist ansonsten der einzige Hinweis der im NVP den Begriff Bürgerbus aufnimmt ohne konkretere Hinweise wie mit solchen Angeboten zukünftig umgegangen werden soll bzw. ob diese erwünscht sind. Das Thema Bürgerbus ist derzeit, auch in den angrenzenden LK, hochaktuell. Mehrere Bürgerbusvereine stehen dort in den Startlöchern und werden mglws. Vorbild für weitere Bürgerbusse sein. Ein Steuerungsbedarf ist ersichtlich. Es sollte, insbesondere im Hinblick auf die Verwendung von 7b-Mitteln, im NVP Kriterien/Bedingungen dargestellt werden unter denen Bürgerbusse gefördert werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Planung von Bürgerbussen ist nicht Aufgabe des Landkreises und dessen Nahverkehrsplanes.
	56	72			Das Ziel, „[für jede Linie eine Aushangmöglichkeit des Fahrplans in DIN A4 hoch ...]“ ist für einen Verbundraum = VEJ nicht kundenfreundlich. Es sollte das Ziel verfolgt werden, dass alle Linien auf einen Aushangfahrplan gebündelt dargestellt werden. Daher ist als Aushang in der Größe DIN A4 oft zu klein, besser ist die Vorgabe DIN A3.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	57	73			Es sind keine Aussagen für Qualitätsstandards im Bereich B+R aufgeführt. Eine grundsätzliche Aussage über die ausschließliche Verwendung von Anlehnbügel (diese sollten zweckmäßigerweise genau 1,0 m lang, 0,8 m über der Oberfläche, mit Knieholm in 0,4 m über der Oberfläche sollte als Mindeststandard im NVP verankert werden. Damit werden die Vorderradhalter ausgeschlossen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf das Haltestellenkonzept VEJ-VEJ hingewiesen.
	58	73			Neben optischer auch akustische Haltestellenansage aufnehmen. Außerdem sollte am Fahrzeug der Verkehrsverbund dargestellt werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	59	36	3		Es wird grundsätzlich viel zu wenig zum Thema Barrierefreiheit geschrieben. Bis 2022 sollen alle Haltestellen barrierefrei sein. Ausnahmen sind im NVP zu begründen. Hierzu wird eigentlich gar nichts geschrieben. Außerdem wurde erkannt, dass ein Haltestellenkataster erforderlich ist. Es wird nichts Konkretes zu Maßnahmen oder zum Zeitpunkt der Entwicklung/ Inbetriebnahme gesagt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Kategorisierung erfolgt mit Erstellung des Haltestellenkatasters in 2020.
	60	9	1.2		In der Rechtsdarstellung sollte Hinweis erfolgen, dass Eigenwirtschaftlichkeit vorrangig zu vor ÖDA behandeln ist. Bisher handelt es sich um eine einseitige Darstellung. Generelle Analyse des Status Quo (Eigenwirtschaftlichkeit) wünschenswert, da dies auch ursächlich für u.a. schlechtere FZ-Ausstattung ist	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ergänzungen wurden, soweit erforderlich, vorgenommen.
	61	21			Ist der Schülerverkehr nicht bereits vollständig integriert?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend ergänzt
	62	28			Sind die WEB-Zahlen richtig?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
	63	29	2.3.2	Tab 2.3.2	Zahlen in Text und Tabelle weichen ab	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	64	31			Aussage hinsichtlich des Trade-Offs zwischen Schulverkehr und echtem Taktverkehr wünschenswert	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend ergänzt
	65	33	2.5		KM-Vergleich ohne Hinweis das es sich um verschiedene Betriebe handelt sinnvoll? Kostenstruktur der Unternehmen verschieden. Unternehmen nennen?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend geändert.
	66	33	2.5		Aussage zum vorhanden Ticketangebot wünschenswert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend ergänzt
	67	33	2.5		Warum ist der Übergangstarif zum VBN (auch an anderer Stelle) nicht erwähnt? Dieser wird doch in der Öffentlichkeit kommuniziert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend geändert.
	68	34	2.6		Was ist an den Aushängen nicht optimal? Beispiel ist eine VBN-Haltestelle – Korrektur. Beispiele wünschenswert. Eine Regelung hierzu gibt es im VEJ-Vertrag.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend ergänzt.
	69	36	3		Verweis, dass ein VEJ-Haltestellenkonzept vorliegt sinnvoll. Schön wäre eine einheitliche Umsetzung im VEJ-Raum. Bisher gab es Abweichungen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend ergänzt.
	70	38	3	3.1	Entsprechen die aufgeführten Haltestellen dem VEJ-Haltestellenkonzept?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Haltestellen entsprechen dem VEJ-Haltestellenkonzept.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
Weser-Ems-Bus	71	40	4.1		Stimmt die Anzahl der Fahrtenpaare????	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Anzahl der Fahrtenpaare ist korrekt
	72	64	6.1		Hinweis über den Diskussionsstand/Ergebnis mit den Schulen zur Anpassungen der Schulzeiten wünschenswert?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Erste Umsetzungsschritte in Planung.
	73	48	6.1		Mit Blick auf die Ziele des NVPs wäre eine Aussage über den Anteil barrierefreier Fahrzeuge wünschenswert. WEB-seitig sind fast nur barrierefreie Fahrzeuge im Einsatz	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wird in der Endredaktion entsprechend ergänzt.
	74	49	6.2		Muss es nicht bei der Angabe 7.1 nicht 6.1 heißen?	Wurde korrigiert.
	75	49	6.2		Welche Bezugsgröße ist mit 10% Jedermannverkehr am Gesamtverkehr gemeint? Wie hoch ist jetzt die Quote? Mit welchen Fahrgastzuwächsen wird kalkuliert? Zahlen wünschenswert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Keine linienbezogenen Fahrgastzahlen vorhanden, Übermittlung durch die VU wäre wünschenswert.
	76	51	6.4.1		Problem der Rosinenpickerei nicht vorhanden, da entsprechende Regelung im VEJ-Vertrag vorhanden ist (Verkehrsangebot wird beibehalten). Dies sollte auch erwähnt werden. Erläuterung, wann AV'en genutzt werden wünschenswert – Kontext wird nicht klar. Formulierungsvorschlag wurde vorgelegt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Formulierung wurde teilweise geändert.
	77	51	6.2		Nachteile der Linienbündelung werden nicht genannt, wie Risiken für Unternehmen durch Wettbewerb (Verlust der eigenen Linien)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der NVP setzt nur den Rechtsrahmen, es ist keine betriebsbezogene Bewertung des rechtlichen Rahmens erforderlich.
	78	53	6.4.2		Streichung des Worts betrieblich wünschenswert, da dies im Verantwortungs- und Aufgabenbereich des VU liegt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde geändert.
	79	54		6.4.1	Berücksichtigt das Verkehrskonzept die Belange anderer AT im Falle von kreisübergreifenden Linien? Erfolgte hier eine Abstimmung der Verkehrskonzepte und ein Abgleich mit den Vereinbarungen im VEJ-Vertrag?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Abstimmung ist erfolgt.
	80	55		6.4.1	Summenwert weichen um einige KM ab, 1.948.808 KM, Rundung?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	81	56		6.4.2	Summenwert weichen um einige KM ab; 1.084.500 KM, Rundung? Zuschusswert liegt eher bei 1,76€, Rundung.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	82	58	6.5		Fehlt der Nordteil bei der Abbildung Liniennetz 2020+?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Abbildung ist vollständig.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	83	58			Zusätzliche Erläuterung bzw. Formulierung, dass der Zuschusswert bei Verkehrsausweitung (2,9 Mio Km -> 4,5 Mio KM) steigen wird und deutlich höher als 1,70€ sein wird. Finanzierung wird nicht angesprochen. Alternativer Textvorschlag liegt vor.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend geändert.
	84	63			Im Rahmen des Mobilitätsmanagements oder der allgemeinen Analyse sollte auch auf die vorhandene Mobilitätszentrale eingegangen werden	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend ergänzt.
	85				gesprochen, wenn dies nicht für die Haltestellenkonzept, oder andere „Verbundweite“ Themen gilt. Stringente Betrachtung im LK-Kontext wünschenswert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	86	70	7.2.1		Erfolgt noch eine Anpassung der Tabelle. Sind die Bedienstandards so umsetzbar und finanzierbar?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend ergänzt.
	87	72	7.3.1		Kein Bezug / Hinweis zum/auf VEJ-Haltestellenkonzept	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend
	88	73	7.3.3		Bestandsanalyse geht nicht auf Fahrzeuge ein, struktureller Nachteil für die Region, da keine Fahrzeugfördermöglichkeiten vorhanden sind – Hinweis auf fehlende Fördermöglichkeiten wünschenswert	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	89	Anlage		Liniensteckbriefe	Liniensteckbrief 211: Besonderheiten – falscher Text	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderung wurde vorgenommen.
	90	Anlage		Liniensteckbriefe	Sind alle Ferienfahrten in den Liniensteckbriefen enthalten, für die Linien 121,211,218? Korrektur notwendig	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderung wurde vorgenommen.
	91	Anlage		Liniensteckbriefe	Linie 215 doppelt vorhanden, Jever-Roffhausen-Middelsfähr = 217 Fehlt der Nordteil bei der Abbildung Liniennetz 2020+?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderung wurde vorgenommen.
	92	Anlage		Tabellen	Fehlt der Nordteil bei der Abbildung Liniennetz 2020+?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Abbildung ist vollständig.
	93	7	1.1	1.	Die bestehenden Linien und deren Fahrplanangebot sind nicht vollständig und zum Teil auch nicht richtig im NVP Entwurf enthalten.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderung wurde vorgenommen.
	94	7	1.1	2.	Die Zielvorstellungen sind aus unseren Erfahrungen nicht geeignet die bestehenden Fahrgäste weiterhin an den ÖPNV zu binden, wir befürchten Fahrgastverluste.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Fahrgastverluste sind nicht zu erwarten.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	95	7	1.1	3.	Es ist nicht klar ersichtlich, welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung in welchem Zeitraum vorgesehen sind.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend ergänzt.
	96				Es findet sich auch an keiner Stelle ein Finanzierungsvorbehalt.	Siehe Kapitel 8
	97	7	1.1	4.	Hierzu fehlen alle Informationen.	Siehe Kapitel 8
	98	7	1.1	5.	Hierzu fehlen alle Informationen.	
	99	7	1.1	6.	Hierzu fehlen alle Informationen.	
	100	7	1.1	7.	Hierzu fehlen alle Informationen.	
	101	12	1.4		Es fehlen klare Aussagen wo die vollständige Barrierefreiheit am 01.01.2022 nicht, oder nur zum Teil erreicht werden wird, sie werden im Detail erforderlich sein.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine Kategorisierung erfolgt mit Erstellung des Haltestellenkatasters in 2020.
	102	19	2.1.3		Weshalb werden Beamte und Selbstständige nicht in der Statistik aufgeführt?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Für Beamte und Selbstständige liegen keine Daten bei der Agentur für Arbeit vor.
	103	21	2.2		Es fehlt das Gymnasium Jaderberg, es fehlt die Abbildung 2.18	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderung wurde vorgenommen.
	104	21	2.2		Anlagen 2a – 2j, Anlagen sind nicht eindeutig zu identifizieren und unvollständig. Die Bedeutung von „ausgewählte Schulen“ ist unklar. Es sollen 10 Schulen ausgesucht sein, es befinden sich aber nur 3 in der bereitgestellten Datei.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen wurden vorgenommen.
	105	27	2.3.2	Anlage 5	Die Liniensteckbriefe enthalten Fehler, z. B. Linie 211 oder 259, die Anlage ist ebenfalls nicht eindeutig zu identifizieren	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen wurden vorgenommen.
	106	30	2.3.2	Anlagen 4a-4c	Anlagen sind nicht klar zu identifizieren	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen wurden vorgenommen.
	107	30	2.3.2	Tab. 2.3.3:	Tabelle bezieht sich nur auf Fahrten von Mo-Fr an Schultagen, nicht werktags	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderung wurde vorgenommen.
	108	31	2.3.2		Kriterien für Zubringerfahrten zur Schiene?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Zeitlicher Umstieg muss möglich sein, wurde unter Anforderungen ergänzt (Kapitel 7.2).
	109	33	2.5	2.5.1	Da es sich um Tarifzonen handelt kommen willkürliche Ergebnisse zustande, je nachdem wie zentral die gewählte Haltestelle ist und welcher Fahrweg gewählt wird, da die Fahrkarten über alle Linienwege gelten.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um Beispiele, die über die Internetplattform ausgewählt wurden.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	110	33	2.5		Die aufgeführten Preise basieren auf dem VEJ-Tarif gültig bis 31.07.2019	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	111	34	2.6		Auf der Internetseite der Fa. Bruns stehen neben den Fahrplänen der von ihr bedienten Linien auch Fahrpläne speziell für Schüler zur Verfügung für deren jeweilige Schule. Ebenso wird dort auf die sogenannten Veranstaltungsfahrten hingewiesen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderung wurde vorgenommen.
	112	34	2.6		Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen wurden zwischen der VEJ und der VEJ abgestimmt und entsprechen deren Vorgaben zumindest im Landkreis Friesland.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderung wurde vorgenommen.
	113	35	2.6	2.6.1	Die abgebildete Haltestelle ist keine VEJ Haltestelle, sondern eine VBN Haltestelle, daher ist die Abbildung für den NVP des Landkreises Friesland falsch. Die VEJ-Haltestelle befindet sich links von diesem abgebildeten Mast und ist mit einer Vitrine ausgestattet.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderung wurde vorgenommen.
	114	40	4.1	4.1.2	„Der VEJ Standard geht hier über die Mindestbedienstungsstandards des VDV hinaus und wird deshalb als Maßstab für die Bewertung festgelegt.“	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderung wurde vorgenommen.
	115				Die Formulierung: „Als Verkehrszeit wird Montag - Freitag an Schul- und Ferientagen festgelegt“ geht wieder über den VEJ Standard hinaus für die Bedienungsebene 3.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderung wurde vorgenommen.
	116				Hier fehlt ein Finanzierungsvorbehalt.	Siehe Kapitel 8
	117	40	4.1		Benennung in der Anlagensammlung nicht vorhanden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderung wurde vorgenommen.
	118	40	4.2		Das Bewertungsrastrer für die Verbindungsqualität ist falsch, solange es keine Entfernungen berücksichtigt. Die Qualität ist nicht zwingend schlechter, nur weil die Entfernung größer ist.	Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Bewertungsrastrer ist korrekt, im Jedermannverkehr sind kurze Reisezeiten wichtig, da sie die Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem IV garantieren.
	119			Entscheidend ist für die Verbindungsqualität, ob für eine Fahrt von A nach B größere Umwege oder der direkte Weg vom ÖPNV genutzt wird. Es fehlt eine Tabelle mit der Auswertung der Verbindungsqualität.		
	120	42	4.3	4.3.1	An einigen Haltestellen nicht nachvollziehbar	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen wurden vorgenommen.
	121	43	4.3	Abb.4.3.2	An einigen Haltestellen nicht nachvollziehbar	
	122	44	4.3	Abb.4.3.3	An einigen Haltestellen nicht nachvollziehbar	
	123	46	4.3	7a-7d	Benennung in der Anlagensammlung nicht vorhanden	
	124				Benennung in der Anlagensammlung nicht vorhanden.	

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	125	46	4.3	8a-8j	Bezüge auf die jeweiligen Ober- und Mittelzentren fehlen	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
	126	48	6.1		Diese Aussage kann nicht mit dem Konzept auf Seite 54 und der Anlage 9 übereinstimmen.	Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Diese Aussage trifft nicht zu.
	127	48	6.1		Im NVP findet sich kein Hinweis auf dessen Finanzierung.	Siehe Kapitel 8
	128	48	6.1		Im NVP findet sich kein Hinweis auf die Bedarfe der jeweiligen Nutzergruppen	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	129	48	6.1		Hier gibt es keine klaren Aussagen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	130				Einerseits soll durch weniger Haltestellen die Fahrzeit verringert werden um die Fahrzeiten zu reduzieren und an anderer Stelle soll durch Umsteigen der ÖPNV attraktiver gestaltet werden?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	131	48	6.1		Im NVP findet sich weder ein Hinweis auf die Finanzierung der Taktverkehre, noch ein Kostenvorbehalt. Welche Linien sollen bedarfsorientiert verkehren?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Siehe Kapitel 8
	132	48	6.1		IM NVP findet sich weder ein Hinweis über die Kostengrößen des ITF, noch über deren Finanzierung.	Siehe Kapitel 8
	133	48	6.1		Es findet sich im NVP weder ein Finanzierungsvorbehalt, noch eine Kostenprognose, noch deren Finanzierung.	Siehe Kapitel 8
	134	48	6.1		Ist das mit Punkt 5 und 7 vereinbar? Es fehlt eine Aufstellung in welchen Ortsteilen (nur noch an Schienenthaltestellen) neue Baugebiete ausgewiesen werden dürfen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	135	49	6.2		Im NVP findet sich kein Hinweis auf die Finanzierung.	Siehe Kapitel 8
	136	49	6.2		Hier fehlt ebenfalls ein Hinweis darauf, dass dabei die wirtschaftlichen Belange zu berücksichtigen sind, insbesondere falls von 3. Stelle auch „einfache“ Dieselbusse wieder gefördert werden sollten.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	137	51	6.2		Wo ist die Vorlage Ergänzungsnetz Grundversorgung zu finden? Die Finanzierung des ganzjährigen Ergänzungsnetzes erfolgt durch den Aufgabenträger, oder die Kommunen? Wie hoch werden die Kosten sein?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Siehe Kapitel 6.4.3



Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
Bruns Omnibusverkehr mbh	138	52	6.4		Es gibt keinen nationalen, oder europäischen Rechtsrahmen, der für den Landkreis Friesland einen Änderungsbedarf vorgibt. Es gibt keine rechtliche Grundlage, die eine Änderung des wettbewerblichen Systems verlangt, oder eine Abkehr von der heutigen Wettbewerblichen Linienvergabe. Ebenso wenig gibt es einen Zwang zur Netzbildung.	Die Stellungnahme wird zurückgewiesen. Bei der Finanzierung von zusätzlichen Angeboten durch öffentliche Mittel ist der euopäische Rechtsrahmen zu beachten.
	139	53	6.4		„Der zukünftige Wettbewerb wird sich...“ Ob und wenn ja wie sich der Wettbewerb im Landkreis Friesland verändert steht nicht fest, daher ist die Definition „wird“ sachlich nicht richtig.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	140	54	6.4	6.4.1	Die dargestellten Zeiten sind zu hinterfragen, ebenso die geplanten Linienwege. Zumindest fehlt im dargestellten Grundkonzept die „neue“ Teilnetzlinie 290. Darstellung entspricht nicht der Aufstellung der Teilnetze, dieses ist ebenso zu hinterfragen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es handelt sich um einen Entwurf, sodass die Zeiten bei Bedarf noch angepasst werden können.
	141	55	6.4	6.4.1, 6.4.2, 6.4.3	Durch die Bildung von Teilnetzen entfällt die vertragliche Verpflichtung für die Verkehrsunternehmen auch die nicht rentablen Linien wieder zu beantragen und weiter zu betreiben.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Bildung von Teilnetzen dient zunächst der Bildung von räumlich funktionalen Einheiten. Die vertragliche Verpflichtung entfiele nur durch einen gesonderten Beschluss über die Linienbündelung, welcher aber zunächst nicht gefasst wird.
	142				Es fehlt jeglicher Hinweis auf den kurzfristigen Handlungsbedarf des Aufgabenträgers, wie die Aufrechterhaltung der Verkehre auf diesen Linien sichergestellt werden soll.	s.o.
	143				Es fehlt ein Hinweis auf die Kosten, die durch diese Bündelung entstehen, sowie deren Finanzierung.	s.o.
	144				Auf welcher Grundlage errechnen sich die geplanten Fahrplankilometer?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Fahrplankilometer wurden überschlagen.
	145	57	6.4	6.4.3	Neue Taktlinie 290 Varel – Jaderberg wird zu welchem Zweck eingeführt?	Die Linie wurde entfernt.
	146				Der SPNV Haltepunkt Jaderberg wird wieder eingeführt und der ehemaligen Jedermannlinienverkehr auf diesem Stück wurde mangels Bedarf eingestellt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ergänzungen wurden vorgenommen.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	147	57	6.4		Die Einführung der Taktverkehre ohne vollständige Einbindung der Schülerverkehre erhöht die Kosten für den Übergangszeitraum, da Busse zwangsläufig sowohl zeitlich, als auch räumlich nebeneinander herfahren werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Schulverkehre werden in den einzelnen Umsetzungsschritten vollständig eingebunden.
	148			Zudem wird eine nachträgliche Integration der Schülerbedarfe in den ITF viel schwieriger, da diese „nur“ eine Kostenreduzierung für den Landkreis bringt und keine zusätzlichen Vorteile für die Schüler.	s.o.	
	149	58	6.5		Bei der wirtschaftlichen Bewertung fehlt jeglicher Hinweis darauf, welche Kosten die Verkehrsausweitung um über 50 % verursachen wird, ebenso wie diese finanziert werden soll, ein Finanzierungsvorbehalt ist nicht ersichtlich.	Siehe Kapitel 8
	150			Der Hinweis auf die bedarfsorientierte Beförderung und deren Kosten fehlt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ergänzungen wurden vorgenommen.	
	151	58	6.5		„Das entspricht einem <b>Zuschussbedarf</b> von 1,7 € pro <b>gefahrenen Buskilometer</b> “	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurden entsprechend geändert.
	152			Falsch ist das Wort „Zuschussbedarf“.	s.o.	
	153			Falsch ist ebenfalls die Bezugsgröße „gefahrere Buskilometer“, es handelt sich nicht um gefahrere Buskilometer, sondern um Fahrplankilometer, die Anfahrten, Umsetzfahrten und Leerfahrten sind ebenso wenig enthalten, wie Verstärkerfahrten und Zusatzfahrten.	s.o.	
	154				Unabhängig von den Berechnungen und deren Richtigkeit: Die 7a Mittel (1,4 + 0,6 Mio. €) und die Kosten für die anspruchsberechtigten Schüler (2,2 Mio. €) sind eine reine Bezahlung für Leistungen die der Landkreis einkauft. Der Landkreis Friesland zahlt heute keinen Zuschuss für den ÖPNV.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	155	58	6.5		Nach dem Kapitel „derzeitige Finanzierung“ fehlt das Kapitel „welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen nach Nummer 2 ergriffen werden sollen,“ (Seite7)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	156				Es fehlt eine Kostenabschätzung und deren Finanzierung.	Siehe Kapitel 8
	157	62	6.6		Sinnvoller Weise unterschieden in Disposition, Planung und Abrechnung, sowie Fahrleistungserbringung mit einer Prognose der Nutzerhäufigkeit, da jede einzelne Nutzung einen Finanzierungsmehrbedarf erfordert. Eine Abfrage der Rückfahrtwünsche bei jedem Fahrgast führt zwangsläufig zu einer verlängerten Fahrzeit für alle Fahrgäste, eine vorherige Angabe über das Internet oder telefonisch verkürzt die Fahrzeit, da keine organisatorischen Aufgaben im Fahrzeug erledigt werden müssen, möglicherweise sogar für die Abrechnung der Fahrleistungskosten mit dem Aufgabenträger!	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	158	63	6.7		Da das kommunale Mobilitätsmanagement vom Aufgabenträger geleistet werden muss, ob einzeln, oder in Kooperation sollte an dieser Stelle klargestellt werden, ob es wirklich beabsichtigt ist kommunal auch z.B. eine Fahrradvermietung zu betreiben. Ebenso sollte klarer definiert werden wie weit von den Aufgabenträgern selbst CarSharing Betriebe aufgebaut werden sollen. Gut wäre es hier auch, wenn der Landkreis Friesland mit gutem Beispiel vorangehen würde und für seine Mitarbeiter Job-Tickets bezuschussen würde!	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	159	64	6.7		Heute betreiben die Verkehrsunternehmen in Jever mit Unterstützung durch den Landkreis eine Mobilitätszentrale. Sinnvoll ist an dieser Stelle eine Klarstellung ob diese in Zukunft vom Landkreis betrieben werden soll.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Weiterbetrieb durch die Verkehrsunternehmen wird gewünscht und gefördert.
	160	65	6.7		Beabsichtigt der Landkreis Friesland die Beratung der Betriebe außerhalb der VEJ Geschäftsstelle selbst zu organisieren und zu betreiben, oder soll dies von den Aufgabenträgern VEJ weit erfolgen?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Noch offen.
	161	68	6.7	6.7.1	Es fehlt die Kostenabschätzung für Konzepte und Studien, sowie die der dauerhaften Folgekosten, sowie deren Finanzierung.	s.o.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	162	69	7.1	7.1.1	Die Satzung des Landkreises überschreitet diese Mindestwerte um ein Vielfaches für den Busverkehr. Da diese Festlegungen für alle Fahrgastgruppen gelten, sollte über eine Anpassung nachgedacht werden zur Vermeidung von Widersprüchen. Widerspricht dem Konzept der schnellen Fahrwege	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	163	70	7.1		Für direktere Fahrwege werden von den heutigen Fahrgästen keine längeren Fußwege akzeptiert. Die Aussage dieses Absatzes widerspricht sich selbst.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	164	71	7.2	7.2.1	Die Mindestbedienstungsstandards aus Sicht des Kreises sind in Tabelle 7.2.1 dargestellt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Es fehlt eine Kostenabschätzung und deren Finanzierung.					Siehe Kapitel 8	
					Alternativ ein Finanzierungsvorbehalt möglich, dann darf die Formulierung nicht „Mindestbedienstungsstandard“ lauten.	Siehe Kapitel 8
	165	70	7.2		Es fehlt ein Hinweis darauf, wie die Kommunen für die Mindestbedienstungsstands dieses NVP die Finanzierung gesichert haben, da jeglicher Finanzierungsvorbehalt im NVP fehlt.	Siehe Kapitel 8
	166				„Für jede Linie....“	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Kapitel wurde entsprechend geändert.
	167	72	7.3.1		Diese Formulierung ist sachlich falsch, die VEJ Kriterien mit einer Linienübergreifenden Darstellung sind rechtskonform. In der VEJ werden die Aushänge sogar heute bereits in DIN A3 ausgehangen, DIN A 4 wäre zudem ein Rückschritt! Die Gestaltung der Aushangfahrpläne ist Bestandteil des VEJ-VEJ Vertrages und sieht „linienübergreifende Gesamtfahrpläne“ vor.	
				168	73	37687
	169	Anlagen		Anlagen Nahverkehrsplan	Die einzelnen Anlagen sind den Hinweisen im NVP nicht eindeutig zu zuordnen. Anscheinend fehlen Anlagen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Änderungen wurden vorgenommen.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
Gemeinde Wangerland	170				die Gemeinde Wangerland stimmt dem Entwurf des Nahverkehrsplans des Landkreises Friesland grundsätzlich zu. Ich bitte jedoch vor Umsetzung des NVP, die Kostentragung der im Gebiet der Gemeinde Wangerland erforderlichen Investitionen zu klären. In diesem Zusammenhang weise ich vor allen Dingen auf die Einrichtung von genannten Park- & Rideanlagen (z. B. Horumersiel), die Aufrüstung von Haltestellen und die Schaffung von Barrierefreiheit und die geplanten Shuttleverkehre in Horumersiel und Schillig hin. Der neue NVP sollte ferner die Anbindung des Helgoland-Verkehres ermöglichen. Zudem sollte über die Bedürfnisse des Bürgers hinweg eine Orientierung an touristischen Erfordernissen erfolgen. Wünschenswert ist außerdem, die nötige innere Erschließung des Wangerlands, die zunächst über die Einrichtung eines Bürgerbusses abgedeckt werden soll, bei Nachweis entsprechenden dauerhaften Bedarfs in den NVP einzubeziehen. Dabei sollte die Haltestelle Hohenkirchen-Schule wegen ihrer dezentralen Lage nicht als ZOB ausgewiesen werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Den Hinweisen wird gefolgt bzw. sind diese bereits enthalten. Die Kostenaufteilung erfolgt nach den gesetzlichen Grundlagen.
Stadt Varel	171	58	6.5		Konkrete Darstellung der zu erwartenden Kosten aus der Umsetzung des Nahverkehrsplanes 2019 – 2024 mit der Aussage, wer diese Kosten trägt bzw. Refinanzierung. Ziel ist es, die zu erwartenden Mehraufwendungen aus der Angebotserweiterung in einem Umfang zu halten, deren letztendlich durch die Städte und Gemeinden zu leistende Finanzierung in einem erträglichen Rahmen hält.	Siehe Kapitel 8
	172				Die Umsetzung des Nahverkehrsplanes sollte durchgehend evaluiert werden. Hierfür wäre ein nachvollziehbares Kennzahlensystem wünschenswert. In diesem Zusammenhang wird auf die fehlenden Datengrundlagen verwiesen, die die Planung nach Einschätzung der Verwaltung erheblich erschweren.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Evaluation wird durch den folgenden NVP erfolgen.
	173	52	6.4.2		Da die Stadt Varel in großen Teilen Richtung Wesermarsch/Ammerland/Oldenburg ausgerichtet ist, wäre neben der VEJ eine Anbindung an die VBN zwingend notwendig.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Abstimmung mit VBN erforderlich, Einführung von Übergangstarifen wird angestrebt
	174				Einrichtung einer stadtbusähnlichen Rundlinie Varel-Langendamm-Obenstrohe-Büppel notwendig. Es handelt sich hierbei um einen dichtbesiedelten Bereich, bei dem der Buseinsatz unter Berücksichtigung ökologischer und ökonomischer Aspekte sinnvoll erscheint.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Dem Hinweis wird gefolgt bzw. ist dieser bereits enthalten.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	175	63ff.	6.7		<p>Bei Einrichtung eines Mobilitätsmanagements muss geklärt werden, wer diese Aufgaben erledigt und wer die Kosten trägt. Insgesamt sind die Anregungen zum Mobilitätsmanagement zu allgemein formuliert und bilden keinesfalls eine konkrete Planung ab. Gerade hier sollte im Hinblick auf den demographischen Wandel der Aspekt „letzte Meile“ eine intensive Beachtung finden. Die Ideen zu Rufbus / Bürgerbus sollten entsprechend geprüft und mit den Erfahrungen anderer Flächenkommunen abgeglichen werden. Erstrebenswert ist hier auch die Koordinierung von öffentlichen und privaten Verkehren über eine „Mobilitätszentrale“, die auch interkommunal handeln könnte.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
Stadt Wilhelmshaven	176				<p>Die Stadt Wilhelmshaven begrüßt außerordentlich die ambitionierten Aussagen im Entwurf des Nahverkehrs-plans des Landkreises. Hervorzuheben ist die Bildung von Teilnetzen / Linienbündeln sowie die Zuteilung der vorhandenen Linien auf ÖPNV-Achsen der 1. und 2. Ordnung.</p> <p>Insgesamt 6 Linien des Regionalverkehrs fahren nach Wilhelmshaven hinein und heraus.</p> <p>Besonderes Augenmerk liegt für mich dabei auf der Linie 121, weil diese die Ortschaften Sengwarden und Fedderwarden exklusiv erschließt und aus historischen Gründen immer noch bei der Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB) konzessioniert ist.</p> <p>Der NVP Friesland weist der Linie 121 die ÖPNV-Achse 1. Ordnung zu, was grundsätzlich eine Bedienung im 60-Min.-Takt bedeutet. Dies wäre eine erhebliche Verbesserung gegenüber dem heutigen Bedienungsangebot, welches in den Schulferien und am Wochenende so gut wie gar nicht stattfindet.</p> <p>Die Durchsetzung eines Bedienungsstandards im Stundentakt wird sich aber die WEB von den Aufgabenträgern voraussichtlich mit einem mittleren 6-stelligen Betrag bezahlen lassen wollen. Von daher muss die Verdichtung des Taktes unter dem Vorbehalt der finanziellen Machbarkeit stehen. Die seit dem 01.01.2017 zusätzlich fließenden 7b-Mittel werden weder beim Landkreis noch bei der Stadt ausreichen, um alle wünschenswerten Verbesserungen in der Bedienungsqualität sowohl bei der Linie 121 als auch bei anderen Linien zu finanzieren.</p> <p>Von daher sollten Landkreis und Stadt in 2020 mit der WEB in Verhandlungen treten, um die Bedienung auf der Linie 121 zu verbessern, ohne dass die Aufgabenträger dabei finanziell überfordert werden. Dabei muss auch darauf gedrungen werden, dass die Bestellfrist für die Anrufbusse von 2 Stunden mindestens auf eine Stunde, besser: auf eine halbe Stunde, verkürzt wird.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Eine enge Abstimmung mit der Stadt Wilhelmshaven bei der Verbesserung der kreisübergreifenden Linien wird erfolgen.
Privatperson	177					
	178				Landkreisübergreifende Busverbindung von Varel nach Bremerhaven (Text siehe Anlage 11a)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Landesbuslinie nicht Aufgabe des Nahverkehrsplanes.
	179				30-Minuten-Takt auf der Bahnstrecke Sande – Jever (Text siehe Anlage 11a)	Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr ist das Land.
	180				Tarif: Attraktives Ticket für Großveranstaltungen in der Region FRI/WHV/WTM (Text siehe Anlage 11a)	Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Möglichkeiten werden im Rahmen der Tarifreform geprüft.

Anlage 11

Synopse zur Bürgerbeteiligung Nahverkehrsplan Landkreis Friesland

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
Privatperson	181				<p>Derzeit ist - gerade während der Schulferien - die Abdeckung des Linienverkehr zwischen Zetel und Varel bzw. Varel - Zetel unbefriedigend! Die Linie 251 fährt während der Ferien nach 17:15 Uhr nicht mehr - für Pendler ohne Auto ein echtes Problem!</p> <p>Ich hoffe, dass mit der neuen Taktung meine Frau wieder sicher pendeln kann, und nicht im Dunkeln die 15 km mit dem Rad von/zum Krankenhaus fahren muss! Genau das macht Sie jetzt seit Umstellung des Fahrplanes!</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Verbesserung des Angebotes in den Ferien ist Bestandteil des Nahverkehrsplanes.
	182	alle			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gliederung und Abbildungsverzeichnis sollte überarbeitet werden.</li> <li>• Fußnoten sollten geprüft werden.</li> </ul>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	183	7	1		<p>Der Name „Zweckverband Großraum Braunschweig“ ist falsch. Seit März 2017 neue Bezeichnung „Regionalverband Großraum Braunschweig“.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	184	24	2.3.1		<p>Der Begriff „Kursbuchstrecke“ ist veraltet. Hier sollten die niedersachsenweit gültigen Liniennummern verwendet werden. RE 18: Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück RE 19: Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen (Fehlt in der aktuellen Auflistung!) RB 59: Esens – Sande – Wilhelmshaven</p> <p>Der Hinweis auf die „Deutsche Bahn“ ist falsch. Die Nahverkehrslinien werden von der NordWestBahn (NWB) betrieben.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.



Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	185	25	2.3.1		<p>Auf welches Jahr beziehen sich die Fahrplan-Daten in dieser Tabelle? Die Fahrplan-Daten beziehen sich auf ein Jahr mit Baufahrplan Jade-Weser-Port. Hier sollte das Bedienungsangebot eines Standard-Fahrplans aufgezeigt werden. Bitte noch einmal die Bedienungszeiträume und Verstärkerfahrten prüfen und korrigieren. Bitte unbedingt den Stand bzw. Fahrplanjahr angeben.</p> <p>In dieser Tabelle fehlt die Nahverkehrslinie RE 19.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	186	25	2.3.1	2. Absatz	<p>Als schienenerschlossener Bereich gilt im Allgemeinen ein 1.500-m-Radius um den jeweiligen Bahnhof bzw. Haltepunkt. In Tabelle 7.1.1 (Seite 69) werden für den fußläufigen Einzugsbereich für den SPNV 1.000 m angegeben.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	187	26	2.3.1	2.3.2 Karte	<p>Die Landkreisgrenze „Friesland“ ist kaum zu erkennen. Die Lage der Schienenstrecke ist nicht zu erkennen. Es fehlt die Beschriftung der Bahnstationen.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Karte wurde ausgetauscht.
	188	26	2.3.1	2.3.2 Karte	<p>Empfehlung: Die Station Jaderberg im Landkreis Wesermarsch wird reaktiviert; Eröffnung voraussichtlich im Frühjahr 2020. Obwohl Jaderberg nicht im Kreis Friesland liegt, sollte die Station auf der Karte dargestellt werden. Jaderberg liegt unmittelbar hinter der Kreisgrenze Friesland. Daher wird der Einzugsbereich sicher bis in den Kreis Friesland hinein reichen.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	189	31	2.5		<p>Im Kapitel Tarif und Vertrieb werden keine Aussagen zum SPNV getroffen, z. B. zum Stichwort „Niedersachsentarif“.</p> <p>Es werden keine Aussagen zum Vertrieb getroffen.</p> <p>Vorschlag zur textlichen Ergänzung: Tariflich ist der Landkreis Friesland im straßengebundenen ÖPNV in den Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ) integriert.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, Das Kapitel wurde ergänzt.
	190	32	2.5		Kartenbeschriftung: Wofür steht die Fußnote „7“?	Übertragungsfehler. Wird in der Endredaktion korrigiert.
	191	34	2.6		<p>Die Webadresse der Weser-Ems-Bus ist falsch angegeben. Der Link funktioniert nicht. Der korrekte link lautet: <a href="http://www.weser-ems-bus.de/">http://www.weser-ems-bus.de/</a></p> <p>Hier sollte auch auf die Fahrplanauskunft des VBN hingewiesen werden <a href="https://www.vbn.de/fahrplaner/">https://www.vbn.de/fahrplaner/</a></p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der entsprechende Absatz wurde geändert.
	192	36	3		Unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit der LNVG für den ÖPNV im Landkreis Friesland begrüßen wir die Einrichtung eines Haltestellenkatasters, allerdings fehlt hier ein konkreter Umsetzungs- bzw. Zeitplan.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	193	49	6.2		Unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit der LNVG für den ÖPNV im Landkreis Friesland begrüßen wir die Differenzierung des Regionalbusverkehrs in Bedienungsebenen mit hinterlegten Bedienungsstandards.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	194	51	6.3		<p>Als weitere Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung des SPNV schlagen wir vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Busanschlüsse an den SPNV</li> </ul>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Verbesserung der Anschlüsse ist vorgesehen.
	195	53	6.4.2		§ 13 a PBefG existiert nicht mehr.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Korrektur wird in der Endredaktion vorgenommen.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
Landesnahverkehrsgesellschaft	196	54	6.4.3		Die Bildung von Linienbündeln wird von uns ausdrücklich begrüßt. Anmerkung: Es fehlen allerdings die jeweiligen Zeitpunkte der Harmonisierung der Laufzeiten der Konzessionen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Harmonisierung der Laufzeiten kann durch einen gesonderten Beschluss ausgelöst werden.
	197	63	6.6		Mindestens im Nordkreis in der Gemeinde Wangerland sind ein Bürgerbus und einige Bedienungsgebiete für flexible Bedienformen geplant. Empfehlung: Dieses Verkehrsangebot bei der Bestandsanalyse mit aufzunehmen, verbunden mit Hinweisen auf die mögliche Förderung für Betriebskostenzuschüsse sowie Komplementärfinanzierungen der Busbeschaffung durch den Landkreis und dem Land.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	198	64	6.7.1		Die Organisation und Durchführung von Fahrgemeinschaften ist kein „Carsharing“, sondern „Ridesharing“. Es heißt entweder Carsharing oder Car-Sharing, aber nicht CarSharing. Die Schaffung bzw. Ausweitung des kommunalen Mobilitätsmanagements wird ausdrücklich begrüßt. Anmerkung: Es fehlt ein konkreter Umsetzungs- und Finanzierungsplan für die Einrichtung eines Mobilitätsmanagements. Für dieses Thema gibt es Fördermittel durch das Land <a href="https://www.nbank.de/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Infrastruktur/Verbesserung-der-Stadt-Umlandmobilit%C3%A4t-im-%C3%B6ffentlichen-Personennahverkehr-(Mobilit%C3%A4tszentralen)/index.jsp">https://www.nbank.de/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Infrastruktur/Verbesserung-der-Stadt-Umlandmobilit%C3%A4t-im-%C3%B6ffentlichen-Personennahverkehr-(Mobilit%C3%A4tszentralen)/index.jsp</a>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	199	69	7.1		Stimmen die Werte „Einzugsbereich“ in der Tabelle mit den Werten im anschließenden Text überein?	Korrektur wurde vorgenommen.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	200	72	7.3.2		Hinweis: Ebenso wie bei der Einteilung des Regionalbusangebotes in Bedienungsebenen können auch die Haltestellen nach ihrem Aufkommen in verschiedene Ebenen, die sich im Ausbaustandard unterscheiden, unterteilt werden. Es fehlt ein Umsetzungsplan zur Erreichung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Mit Erstellung des Haltestellenkatasters in 2020 wird auch die Priorisierung erfolgen.
	201	73	7.3.2		Hinweis auf das Förderprogramm der LNVG zur Errichtung oder Ertüchtigung von P&R- und B&R-Plätzen fehlt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	202				Es fehlen Maßnahmen • zum Vertrieb, • elektronischen Preisauskunft direkt in der elektronischen Fahrplanauskunft (nicht in einem Separatsystem) und • zu Aktivitäten in Sachen Echtzeiterfassung und -kommunikation. Hinweis: Es wären hier kurzfristige Maßnahmenentwicklungen sinnvoll.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	203				Das Land Niedersachsen hat Mitte 2016 eine Studie zur Identifizierung und Bewertung potenzieller Verbindungen eines niedersächsischen Landesbusliniennetzes veröffentlicht. Anfang 2017 wurde ein entsprechendes Landesförderprogramm initiiert. Relationen im Kreis Friesland wurden zwar nicht vorgeschlagen, allerdings besteht durchaus die Möglichkeit, eigene Vorschläge zu unterbreiten, die die Anforderung des Fördererlasses erfüllen. Empfehlung: Prüfung möglicher Landesbuslinien im Landkreis Friesland. Mögliche Landesbuslinien wären beispielsweise alle Relationen die touristische Ziele mit Mittelzentren (Varel und/oder Jever) und/oder Oberzentren (Wilhelmshaven) bedienen und dabei nicht SPNV-parallel verkehren.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Prüfung möglicher Landesbuslinien wurde bereits durchgeführt. Die Kriterien sind leider für den ländlichen Raum zu hoch.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	204				<p>Ein Hinweis auf die notwendige Erstellung eines Qualitätsberichtes, den der Landkreis als ÖPNV-Aufgabenträger gemäß § 7c Abs. 2 NNVG erstmalig zum 01.01.2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren dem Land für seinen Zuständigkeitsbereich vorzulegen hat, fehlt.</p> <p>Die Angaben im Q-Bericht dienen dazu, die Entwicklung des ÖPNV im Gebiet der Aufgabenträger unter quantitativen und qualitativen Aspekten wiederzugeben und die Auswirkungen der Neuregelungen im NNVG zu bewerten. Die Inhalte des Berichts bilden somit eine wichtige Grundlage der in § 7c Abs. 3 NNVG vorgesehenen Evaluation der Auswirkungen der §§ 7a, 7b sowie gleichermaßen der im jeweils gültigen Nahverkehrsplan entwickelten Planungsansätze.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	205				<p>Wir begrüßen die Maßnahme zur Prüfung der Schulzeitstaffelung, die dazu führen kann, dass die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge in der Schulspitze verringert werden kann und finanzielle Spielräume zur Angebotsausweitung eröffnet werden können.</p> <p>Intelligente Anreizsysteme gegenüber den Schulen zur Verteilung der eingesparten Aufwendungen könnten die Motivation zur aktiven Mitarbeit erhöhen, ggf. Maßnahmenennung erwägen.</p> <p>Umsetzungsbeispiele siehe hier:  <a href="https://www.lnvg.de/fileadmin/media/lnvg/mobilitaet/downloads/04-DVVG_MobMgmt_a_d_Land-181113_Weisshand-Schulzeitstaffelung.pdf">https://www.lnvg.de/fileadmin/media/lnvg/mobilitaet/downloads/04-DVVG_MobMgmt_a_d_Land-181113_Weisshand-Schulzeitstaffelung.pdf</a></p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	206				<p>Neben den NNVG-Finanzhilfen des Landes existieren noch weitere Finanzierungsquellen für den Nahverkehr.</p> <p>Empfehlung:  Die ergänzende Nennung der Finanzierungsquelle im NVP und Aktivitäten zur Akquise.</p>	Siehe Kapitel 8
	207				<p>Empfehlung:  Die Integration der Anschlussmobilität des Niedersachsentarifs auch für Zeitkarten im VEJ-Tarif.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	208				<p>Empfehlung: Maßnahmenentwicklung, die die umweltfreundliche Mobilität von Touristen am Urlaubsort durch in Beherbergungsbetrieb integrierten ÖPNV-Fahrkarten erleichtert.</p> <p>Das bisherige jahrzehntelang fast unveränderte Tarifangebot „Urlauberbus“ kann dann entfallen. Die Umsetzung kann dazu beitragen, sich im Standortwettbewerb zu anderen touristischen Regionen zu behaupten.</p> <p>Beispiel: Zum 01.01.2020 kann das Harzer Urlaubs-Ticket auch im Westharz (Kreise Goslar, Göttingen und Northeim) zur kostenlosen ÖPNV-Nutzung genutzt werden (<a href="http://www.hatix.info/de/">http://www.hatix.info/de/</a>). Die Finanzierung wird über eine leichte Erhöhung des Kurbeitrages sowie durch Direktzahlungen von Gemeinden ohne Gästekarte sichergestellt.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	209				<p>Empfehlung: Die Harmonisierung der Tarifmerkmale im VEJ-Tarif. Die Anpassung der Kinderaltersgrenzen gemäß der VDV-Schrift 950. Nach dieser Empfehlung fahren Kinder unter 6 Jahren mit Begleitperson unentgeltlich. Kinder von 6 bis 14 Jahren zahlen den ermäßigten Tarif. Im VEJ-Tarif dagegen zahlen Kinder im Alter von 4 bis 11 Jahren den Kinderpreis, d. h. bereits ab 12 Jahren den vollen Preis.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
SPD AG 60 Plus	210				<p>Wir, die Arbeitsgemeinschaft 60 plus der SPD Schortens, haben uns mit dem Nahverkehrsplan des Landkreises Friesland befasst und möchten folgende Anmerkungen machen:</p> <p>Stündlicher Busverkehr auf den Hauptstrecken, Zubringerbusse mit Anschlussmöglichkeiten, Aufrechterhaltung der Fahrpläne auch in den Ferienzeiten bzw. alternativ andere Beförderungsmöglichkeiten, z.B. Anruftaxi, Barrierefreiheit an allen Haltestellen, ausreichend Zeit beim Umsteigen einplanen, hier besonders an die Senioren und Seniorinnen, behinderte Menschen und Eltern mit Kinderwagen denken, Rücksicht und genügend Platz für Personen mit Rollstühlen, Rollatoren und E-Scootern, Haltestellen nicht zu weit auseinanderlegen, Neubaugelände berücksichtigen, z.B. Schortens, Klosterweg-Höpkenmoor. Schön wäre es noch, wenn die Buszeiten mit dem Fahrplan der Nordwestbahn abgestimmt werden könnten.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die genannten Punkte sind alle Bestandteil des Nahverkehrsplanes.
	211	33	2.5		<p>Bei den derzeitigen Tarifen ist der ÖPNV unserer Meinung nach keine Alternative zum MIV. Wichtiger aber ist, dass auf Grund der hohen Ticketpreise vor allem jene abgehängt werden, die sich auch andere Verkehrsmittel (z.B. Auto) nicht leisten können. Wir fordern eine Anpassung der Fahrpreise an die wirtschaftliche Situation von Armen, Alten und generell wirtschaftlich schlechtgestellten, um eine gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen. Eine Anpassung könnte z.B. über ein Sozialticket oder</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die genannten Punkte werden nach Möglichkeit im Rahmen der Tarifreform berücksichtigt.
	212	48	6.1		<p>Von den genannten Zielen wollen wir besonders jenes hervorheben, welches sich mit der Abstimmung von Bus- und Schienenverkehr beschäftigt. Denn nur durch diese Abstimmung ist ein unnötiges Kurzstreckenfahren mit dem Auto zum Bahnhof zu vermeiden und eine Anbindung an die umliegenden Gemeinden und vorallem Städte muss möglich sein ohne einen extrahohen Zeitaufwand.</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
DGB Friesland	213	48	6.1		Zum Ziel der Mindestbedienung auch in den Ferien haben wir eine Nachfrage: wie sind die derzeitigen Arbeitszeitregelungen der Busfahrer_innen in den Ferien?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der genannte Punkt ist nicht Thema des Nahverkehrsplanes.
	214	51	6.2		Der Forderung nach einem ÖPNV, der es allen ermöglicht, die Einrichtungen des täglichen Bedarfs auch täglich zu erreichen können wir uns nur anschließen. Dies ist eine Grundvoraussetzung für ein soziales Miteinander, bei dem nicht alte, beeinträchtigte, arme oder andere Menschen von der ganz alltäglichen Versorgung abgeschnitten sind.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	215	65	6.7.1		Daran schließt sich für uns die Forderung an, für Senior_innen nicht nur Schulungen anzubieten, sondern grundsätzlich wieder eine Erreichbarkeit von nötigen Einrichtungen zu ermöglichen. Dies muss bei Ausstattung der Haltestellen und Busse (barrierearm), bei Taktung des ÖPNV, aber auch bei der Tariffestlegung beachtet werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Punkte sind im Nahverkehrsplan enthalten.
	216	66	6.7.2		Wir halten es für nötig, die Pendlerströme, wie in dem Kapitel vorgeschlagen zu analysieren und zusammen mit den Firmen darauf hin zu arbeiten, dass wieder vermehrt ÖPNV für den Arbeitsweg genutzt wird. Dabei ist es unserer Meinung nach wichtig, den ökologischen Faktor mit einzubeziehen. Firmen könnten z.B. einen Anreiz darin sehen, ihre eigene CO2- Bilanz dadurch zu verbessern. Kooperationen mit Unternehmen und vor allem auch mit Führungskräften werden unseren Erfahrungen nach für dieses Vorhaben unumgänglich sein.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.



Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	217	47	5		[Schortens] Es fehlt eine Aussage zum Einfluss des demografischen Wandels auf das Potential. Es ist doch mit einer weiteren Zunahme von älteren Mitmenschen auszugehen. Schon heute sind 51% der Bevölkerung des Landkreises über 50 Jahre alt! Aufgrund der Ausrichtung des öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) auf den Schülerverkehr ist hier ein grosses Potential. Z.T. ein „Zwangspotential“, da die ältere Bevölkerung mit zunehmende Alter das Hauptverkehrsmittel MIV nicht mehr selbständig nutzen kann.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	218	47	5		Es fehlen Aussagen zum Potential des Einkaufs- und Freizeitverkehrs. Denn nicht nur der Tourismus (Verkehr von außerhalb des Landkreises) ist relevant	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	219	48	6.1		„Nachfragestarke Buslinien mit einem hohen Anteil Jedermannverkehr sollen durchgängig im Takt, die übrigen Buslinien bedarfsorientiert verkehren“ □ Basis für die Bedienungshäufigkeit sollte nicht der Ist-Zustand sein („nachfragestarke“ Buslinien) sondern das Potential.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Potential wurde ebenfalls berücksichtigt.
	220	48	6.1		„Siedlungsschwerpunkte sind grundsätzlich in fußläufiger Erreichbarkeit der Haltestellen der Schienenverkehrsmittel anzulegen.“ Ist das ein realistisches Ziel? Bei der geringen Netzdichte des Schienenverkehrs ist damit die Siedlungsentwicklung kaum möglich. Ist es nicht realistischer, dass die Anlage von Siedlungsschwerpunkten die fußläufige Erreichbarkeit eines hochwertigen ÖPNV für den Jedermannverkehr voraussetzt?	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	221	49	6.1		Es fehlt die Aussage zur Mindestbedienung an Samstagen und Sonn- und Feiertagen	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Aussage ist vorhanden.
	222	49	6.1		Auch Bus-Haltestellen mit einem größerem Einzugsgebiet sollten mit Abstellanlagen für Fahrräder (B+R) und evtl. und MIV (P+R) ausgestattet werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
Privatperson	223	50	6.2		Die Ziele sind nicht konkret formuliert. Grundnetz 1. Ordnung: „hier sollte eher daraufhin gearbeitet werden, die Hauptachsen mindestens im Stundentakt zu bedienen.“ Diese Formulierung stellt keine Handlungserwartung dar.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	224	54	6.3		Es sollte ein Ziel sein, für den SPNV und den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) ein gemeinsames Tarifsystem zu schaffen. So kann im ÖPNV die Netzwirkung bei guten Verknüpfungen von SPNV und ÖSPV sehr attraktiv werden	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	225	50	6.4.3		Stellt die Abbildung das zukünftige Liniennetz dar? Bestehen nicht Widersprüche zu den Teilnetzen nach Kapitel 6.4.4 bis 6.4.6? So stellt im Teilnetz Mitte die Linie 200 auch eine Verbindung zw. dem KKH in Sanderbusch und dem Bhf Sande her, in der Abbildung führt diese Linie nach Horsten aber am KKH vorbei. Durch die Aufhebung des HP Sanderbusch, als wichtiger Zubringer zum KKH, ist eine gute Anbindung an den Bhf Sande m.M. nach zwingend erforderlich. Die Bahn-/Bus-Umsteigebeziehung sollten sowohl aus/ in Richtung Varel, Jever und Wilhelmshaven ohne lange Wartezeiten ermöglicht werden Sind die angegebene Ankunfts- und Abfahrzeiten Planungswerte? Dann sollte überprüft werden, ob z.B. in Schortens-Heidmühle die dortigen Zugkreuzung für zeitlich schlanke Bus-Anschlussverbindungen genutzt werden können.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Bei dem zukünftigen Liniennetz handelt es sich um einen Planungsentwurf.
	226	55	6.4.4		Es gibt z.T. Widersprüche zw. den Teilnetz-Listen und den Pläne. Z.B. Linie 250 (Start Jever bzw. Schortens)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
	227			6.6		Es sollten auch neue(re) Technologien (z.B. Smartphone) für den bedarfsgesteuerten Betrieb beachtet werden. Somit lässt sich der Betrieb effizienter und nutzerfreundlicher abgewickelt werden. Dieses gilt inzwischen- wenn die Handhabung für alle Nutzergruppen passen gestaltet ist, z.B. auch für Senioren

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
	228			Anlage 10a	Ist es sinnvoll das RH-Krankenhaus / die Fachhochschule nicht mehr direkt anzubinden? Krankenhäuser und Hochschulen stellen doch ein erhebliches Fahrgastpotential dar.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die direkte Anbindung ist weiterhin vorgesehen.
Verkehrsregion Ems-Jade	229				Entwicklung des Verkehrsangebotes: Konkretere Beschreibung des Zielzustands der einzelnen Buslinien unter Einhaltung der im VEJ-VEJ Vertrag definierten Bedienungsanforderungen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Interessengemeinschaft Schulbus Hooksiel	230				<p>Der Schülerverkehr bleibt in seiner Grundstruktur erhalten und wir im ersten Planungsschritt nicht verändert "</p> <p>Wie wird die Schulbushaltestelle "Pakensers Straße, Grundschule Hooksiel" in den neuen Nahverkehrsplan eingebunden? ( vgl. Sitzung des Ausschusses für Mobilität vom 25.06.2019 - Einwohnerfragestunde )</p> <p>Auf meine Frage bekam ich seinerzeit keine Antwort! Ich hoffe jedoch, daß die Aussage, dass der "Schulbusverkehr nicht verändert wird" auch in der weiteren Planung Bestand hat und die Bushaltestelle an der Grundschule Hooksiel auch weiterhin angefahren wird!</p> <p>Sollte eine Änderung geplant werden, bitte ich um sofortige Inkenntnissetzung, damit wir als Interessengemeinschaft rechtzeitig weitere Entscheidungen für uns und unsere Kinder treffen können!</p> <p>Die Bushaltestelle muß im Interesse der Schul- und Kindergarten-Kinder erhalten bleiben, damit ein sicherer Schulweg garantiert werden kann! Ein Wegfall dieser Haltestelle stellt eine Verschlechterung für die Kinder und</p>	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Seitens des Landkreises ist keine Änderung geplant.

Organisation	Nr	Seite	Kapitel	Nummer der Abbildung/Tabelle/Anlage	Anregung /Kommentar/Frage	Abwägungsvorschlag
Privatperson	231				<p>[Sillenstede] Es besteht in den Schulferien keinerlei Möglichkeit aus dem Ort in die umliegenden Ortschaften zu kommen, z.B. für einen Arztbesuch. Dieses Problem habe ich heute.</p> <p>Meiner Meinung nach sollte dies in der heutigen Zeit selbstverständlich sein, auch wenn sich diese Linien sicherlich finanziell nicht rentieren, sollte für die Landbevölkerung eine Möglichkeit gefunden werden, dringende Notwendigkeiten auch in der Ferienzeit zu erledigen.</p>	<p>Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Das Angebot während der Ferienzeiten wird im Laufe der Umsetzung des Nahverkehrsplanes deutlich verbessert werden.</p>