

Landkreis Friesland Nahverkehrsplan 2019 - 2024

Bitte senden Sie diese Stellungnahme bis zum **17.09.2019** an nvp@friesland.de oder per Post an Lindenallee 1, 26441 Jever

Stellungnahme von:

| | |
|-----------------------------|--|
| Name / Organisation: | Arbeitskreis Mobilität-Varel |
| Ansprechpartner: | Lothar Macht und Rolf Ammermann |
| Adresse: | Oltmann-Beecken-Str. 10, 26316 Varel |
| E-Mail, Telefon: | mobilitaet-varel@ewe.net 04451/81635 0151 560 639 56 |

| Lfd. Nr. | Seite | Kapitelnummer | Absatz | Nummer der Abbildung/Tabelle | Anregung/Kommentar/Frage |
|----------|-------|---------------|---------------|------------------------------|--|
| 1 | 43 | 4.3 | 1 | 4.3.2 | Betrachtet man hierzu die Erschließungsqualität... <i>Wörtlich: „Dies betrifft in erster Linie den südlichen 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“).</i> |
| 2 | 48 | 6.1 | Spiegel-Punkt | 5. Punkt | <i>5. Punkt: Erklärung für Nichtprofis: „MIV“ bedeutet Motorisierter Individual-Verkehr; (Anm.: gemeint sind private Fortbewegungsmittel wie Fahrrad, Motorrad, Pkw oder ggf. auch Flugzeug.)</i> |
| 3 | 48 | 6.1 | Spiegel-Punkt | 8. Punkt | <i>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).</i> |
| 4 | 48 | 6.1 | Spiegel-Punkt | 9. Punkt | Die Siedlungstätigkeit ist auf Schwerpunkte entlang regionaler Siedlungsachsen zu lenken. <i>(Anm.: „Zukunftsmusik“! Der Punkt ist im RROP zu regeln; wird dennoch kaum einzuhalten sein.)</i> |
| 5 | 49 | 6.2 | 1 | 6.2.1 | Die unter Kap. 7.1 genannten Ziele des Aufgabenträgers müssen im nächsten Schritt operationalisiert werden. <i>(Erklärung für Nicht-Mobi-Profis: „Operationalisierung“ = Messbarmachung; hier: wie kann zur Fahrplangestaltung der Bedarf ermittelt werden?)</i> |
| 6 | 49 | 6.2 | 1 | 6.2.1 | Der SPNV ... <i>(Anm.: Schienen-Personen-Nah-Verkehr)</i> bildet das Rückgrat des ÖPNV. Der SPNV bietet die höchste Reisegeschwindigkeit, den höchsten Komfort und die größte Bedienungshäufigkeit. <i>(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.)</i> |

| | | | | | |
|----|----|-----|---|-------|---|
| 7 | 50 | 6.2 | 2 | | Auf dem Grundnetz 2. Ordnung soll im Busverkehr ebenfalls ein hochwertiger ÖPNV angeboten werden. ... Zu Zeiten schwacher Nachfrage können ggf. auch flexible Bedienungsformen zum Einsatz kommen. (Anm.: Flexible Bedienformen = Rufbus/ Ruftaxi ; kostenschonend und gut für die Taxi-Unternehmen. Hinweis: Für diese Beförderungsart in ländlichen Bereichen stellt das Land Niedersachsen u.a. jährlich 378.711 € (§ 7b Nahverkehrsgesetz) zusätzlich zu den 1.503.171 € „Ausgleichszahlungen für die Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (§ 7a Nahverkehrsgesetz) für Friesland zur Verfügung“) |
| 8 | 51 | 6.2 | 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!) |
| 9 | 52 | 6.4 | 1 | 6.4.1 | Spiegelpunkt 1: zu einer Integration der Verkehrsbedienug. (Anm.: hier sollte die Möglichkeit zur Bestellung eines Generalunternehmers (Konsortium aller LK-Bus- plus Taxi-Unternehmen) geprüft werden. Bei Übereinkommen und eigener Linienverteilung würde 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)) |
| 10 | 59 | 6.6 | 1 | | ... Ein nachfragegesteuerter Betriebsablauf kann die Bedürfnisse der Nutzer <u>besser aufgreifen und abdecken</u> . 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!) |
| 11 | 59 | 6.6 | | 6.6.1 | 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 <u>keine Schwankungen der Abfahrtszeit über 5 Minuten vorkommen</u> . (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 Fahrtwunsch muss „angenommen“ und ggf. mit einem Ruf-Transportmittel (Bus/ Taxi) <u>verbindlich „organisiert“</u> werden; der Liniendienst ist einzubinden. |

| | | | | |
|----|----|-------|-------|---|
| 12 | 62 | 6.6 | 2 + 3 | <p>„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 ...“</p> <p>(Anm.: siehe auch lfd. Nummern 10 u. 11: 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.)</p> |
| 13 | 63 | 6.6 | 1 | <p>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.“)</p> |
| 15 | 63 | 6.7 | 1 + 2 | <p>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 konzentriert sich auf „weiche“ Maßnahmen wie Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service ... (Anm.: alles richtig, jedoch wer „richtet ein“?)</p> |
| 16 | 64 | 6.7.1 | 1 | <p>Kommunales Management hat zum Ziel ... (Anm.: CarSharing klappt in ländlichen Bereichen wirtschaftlich nicht)</p> |
| 17 | 65 | 6.7.1 | 1 | <p>Diesem Personenkreis soll es möglich sein ... (Anm.: Super, jedoch nicht nur für Senioren!!!)</p> |
| 18 | 66 | 6.7.2 | 1 | <p>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. Behörden ausgeschrieben.</p> |
| 19 | 66 | 6.7.2 | 3 | <p>Neben der dienstlichen Mobilität ... (Anm.: Datenerfassung Pendler; Bevorzugte Parkplätze für Fahrgemeinschaften)</p> |
| 20 | 66 | 6.7.2 | 6 | <p>Folgende Schritte ... (Anm.: wichtig: zusätzliche Fragen zur Wohnstandort-Analyse: Fahrdaten (Hin – u. Rückfahrt), Schichtbetrieb?)</p> |
| 21 | 67 | 6.7.2 | 1 | <p>Der Landkreis Friesland übernimmt auch beim Betrieblichen Mobilitätsmanagement ... (Anm.: Wer ?! Das „Betriebliche Mobilitäts-Management“ darf nicht als Studie abgefragt werden; es muss speziell mit jedem Unternehmen / mit jeder Behörde besprochen und umgesetzt werden!)</p> |
| | | | | |