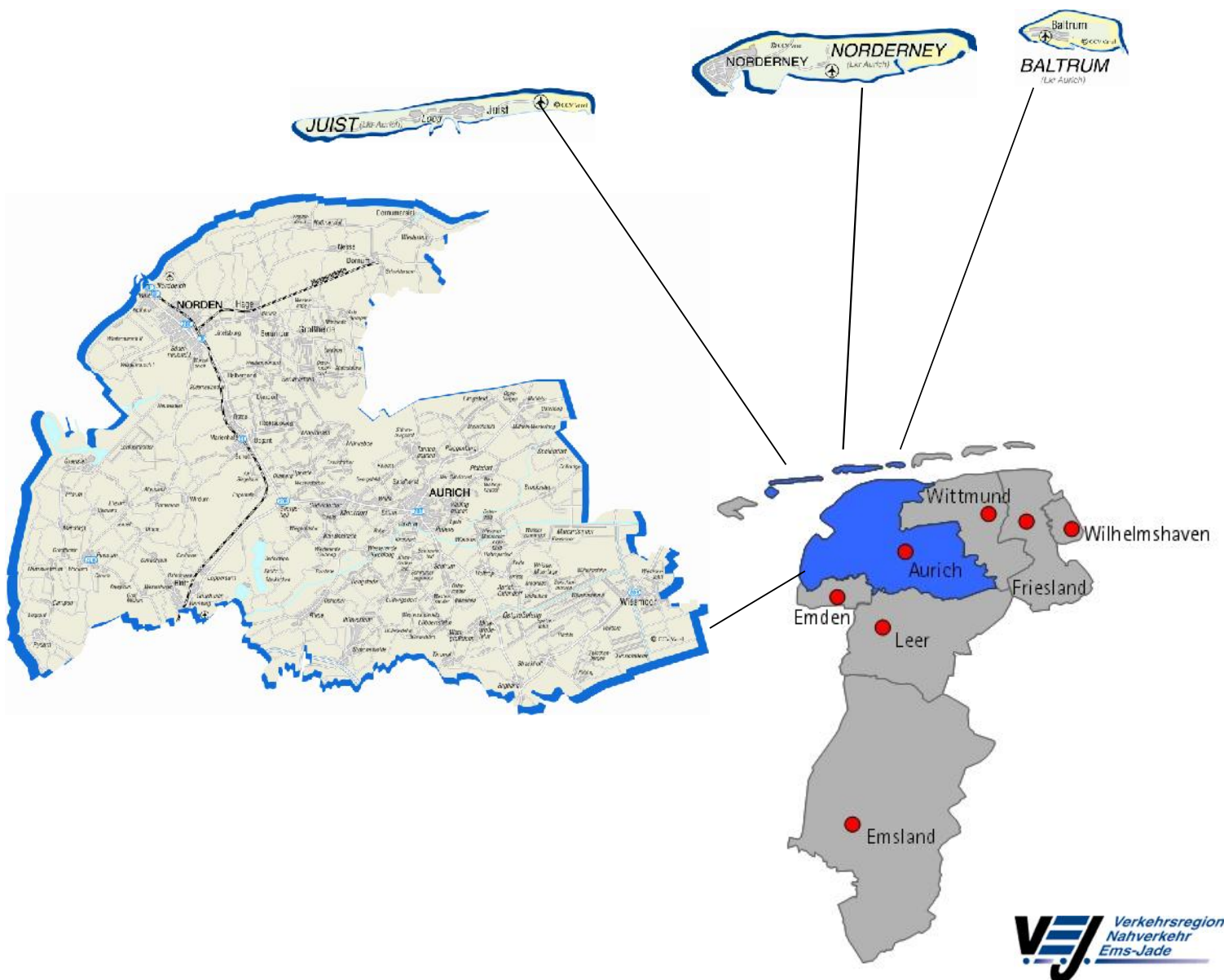




**ENTWURF !**  
**Stand: 11.07.2017**

**Landkreis Aurich**  
**Nahverkehrsplan**  
**2018-2022**



Einer von sieben Gesellschaftern in der Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade



# **Nahverkehrsplan für den Landkreis Aurich 2017-2021**

Beschlossen vom  
**Kreistag des Landkreises Aurich**  
am

**Herausgeber:**  
Landkreis Aurich  
- Der Landrat -  
Fischteichweg 7-13  
26603 Aurich

**Erarbeitet von:**  
Landkreis Aurich  
- Amt 80 -  
Dipl.-Soz. Wiss. Hendrik Reichelt  
Fischteichweg 7-13  
26603 Aurich

<b>VORWORT</b> .....	<b>4</b>
<b>ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS</b> .....	<b>6</b>
<b>1. RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN ÖPNV</b> .....	<b>9</b>
1.1 GESETZLICHE GRUNDLAGEN .....	9
1.1.1 VERORDNUNGEN UND RICHTLINIEN DER EUROPÄISCHEN UNION.....	10
1.1.2 NAHVERKEHRSRELEVANTE GESETZE DER BUNDESREPUBLIK .....	11
1.1.3 NNVG.....	14
1.1.4 BGG .....	15
1.1.5 RAHMENVORGABEN AUS DER LANDESPLANUNG .....	16
1.1.6 AUFGABENTRÄGERSCHAFT IM ÖPNV .....	17
1.1.7 FINANZIERUNG .....	19
1.1.7.1 FINANZMITTEL NACH DEM REGIONALISIERUNGSGESETZ.....	20
1.1.7.2 FINANZMITTEL NACH DEM NIEDERSÄCHSISCHEN NAHVERKEHRSGESETZ (NNVG).....	21
1.1.7.3 FINANZMITTEL NACH DEM ENTFLECHTUNGSGESETZ.....	22
1.1.7.4 FINANZMITTEL UND AUSGABEN FÜR DEN ÖPNV IM LANDKREIS AURICH.....	22
1.2 RÄUMLICHE STRUKTUR DES NAHVERKEHRSRAUMES.....	24
1.2.1 ALLGEMEINES.....	25
1.2.2 ZENTRALÖRTLICHE GLIEDERUNG DES NAHVERKEHRSRAUMES .....	26
1.3 BEVÖLKERUNGS- UND WIRTSCHAFTSSTRUKTUR .....	30
1.3.1 BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR.....	30
1.3.1.1 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG.....	34
1.3.1.2 ALTERSSTRUKTUR .....	37
1.3.1.3 DEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNG .....	38
1.3.2 WIRTSCHAFTSSTRUKTUR.....	39
1.3.2.1 ARBEITSPLATZ- UND BESCHÄFTIGTENENTWICKLUNG.....	39
1.3.2.2 MOTORISIERUNGSGRAD .....	41
1.3.2.3 PENDLERVERFLECHTUNGEN IM LANDKREIS AURICH.....	43
1.4 SCHULEN UND SCHÜLER .....	44
1.4.1 SCHULSTANDORTE UND SCHÜLERZAHLEN.....	44
1.4.2 SCHÜLERBEFÖRDERUNG.....	47
1.4.3 SCHULENTWICKLUNG .....	48
1.5 EINRICHTUNGEN MIT GROßEM BESUCHERAUFKOMMEN .....	49
1.5.1 BILDUNGSEINRICHTUNGEN .....	50
1.5.2 KULTURELLE EINRICHTUNGEN .....	50
1.5.3 FREIZEITEINRICHTUNGEN.....	52
1.6 VERKEHRSANLAGEN.....	54
1.6.1 STRAßENNETZ.....	55
1.6.2 SCHIENENNETZ .....	57
1.6.3 WASSERSTRABEN/HAFEN.....	58
1.6.4 LUFTVERKEHR.....	59
1.7 ORGANISATIONSSTRUKTUR IM ÖPNV.....	59
1.7.1 AUFGABENTRÄGER .....	60
1.7.2 VERKEHRSREGION NAHVERKEHR EMS-JADE .....	60
1.7.3 VERKEHRSUNTERNEHMEN .....	61

1.7.4	VERKEHRSVERBUND EMS-JADE.....	61
<b>2.</b>	<b>BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG.....</b>	<b>62</b>
2.1	GEGENWÄRTIGES VERKEHRSANGEBOT (LINIENNETZ).....	62
2.1.1	VERKEHRSUNTERNEHMEN .....	75
2.1.2	BEDIENUNGSEBENEN.....	76
2.1.3	TARIF.....	84
2.1.4	EINSTEIGERBUS.....	88
2.1.5	URLAUBERBUS.....	90
2.2	<b>FAHRGASTAUFKOMMEN</b> .....	94
2.3	INFRASTRUKTUR DES ÖPNV .....	94
2.3.1	FAHRZEUGE .....	94
2.3.2	VERKEHRSANLAGEN .....	97
2.3.2.1	HALTESTELLEN .....	97
2.3.2.1.1	FAHRGASTINFORMATION AN HALTESTELLEN.....	102
2.3.2.1.2	MINDESTANFORDERUNGEN ZUR GEWÄHRLEISTUNG DER BARRIEREFREIHEIT.....	107
2.3.2.1.3	STAND HALTESTELLENAUSBAU IM LK AURICH.....	108
2.3.2.1.4	PLANUNG DES WEITEREN HALTESTELLENAUSBAUS IM LK AURICH .....	109
2.3.2.2	MOBILITÄTSZENTRALEN .....	110
2.3.2.2.1	FAHRGASTINFORMATION .....	111
2.3.2.2.2	MARKETING.....	111
2.3.2.2.3	BESCHWERDEMANAGEMENT .....	111
2.3.2.3	ÖPNV-BESCHLEUNIGUNGSMÄßNAHMEN .....	112
2.3.2.4	BILANZ UND BEWERTUNG .....	113
2.4	FINANZIERUNG DES LEISTUNGSANGEBOTES .....	115
2.4.1	VERKEHRSANGEBOT .....	115
2.4.2	FAHRZEUGE .....	115
2.4.3	HALTESTELLEN .....	116
2.4.4	ÖPNV-BESCHLEUNIGUNGSMÄßNAHMEN .....	116
2.4.5	FAHRGASTINFORMATIONEN .....	117
2.5	VERKNÜPFUNGSPUNKTE ÖPNV.....	118
2.5.1	ÖPNV – ÖPNV.....	118
2.5.2	ÖPNV – SPNV .....	119
2.5.3	ÖPNV – SPNV – FÄHRE .....	121
2.6	SCHIENENPERSONENVERKEHR.....	122
2.6.1	SCHIENENVERKEHRSNETZ .....	122
2.6.2	INFRASTRUKTUR DES SPNV UND FERNVERKEHRS .....	124
2.6.2.1	FAHRZEUGE .....	124
2.6.2.2	BAHNHÖFE UND HALTEPUNKTE .....	128
2.6.3	VERKEHRSANGEBOT AUF DER SCHIENE .....	130
2.6.3.1	SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV) .....	130
2.6.3.1.1	REAKTIVIERUNGSBEMÜHUNGEN AUF DER STRECKE AURICH - ABELITZ.....	132
2.6.3.2	SCHIENENPERSONENFERNVERKEHR (SPFV).....	135
<b>3.</b>	<b>ZIELE UND RAHMENVORGABEN FÜR DIE GESTALTUNG DES ÖPNV.....</b>	<b>140</b>
3.1	GRUNDSÄTZLICHE ZIELE .....	140
3.2	HERSTELLUNG EINER VOLLSTÄNDIGEN BARRIEREFREIHEIT IM ÖPNV.....	142
3.2.1	MÄßNAHMEN ZUR HERSTELLUNG DER VOLLSTÄNDIGEN BARRIEREFREIHEIT .....	143

3.2.2	FINANZIERUNG DER MAßNAHMEN ZUR HERSTELLUNG DER VOLLSTÄNDIGEN BARRIEREFREIHEIT ...	149
3.3	ZUKÜNFTIGES VERKEHRSANGEBOT .....	151
3.3.1	MAßNAHMEN IM SPNV .....	151
3.3.2	MAßNAHMEN IM ÖPNV .....	151
3.3.3	ZIELNETZ LANDKREIS AURICH .....	152
	<b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....</b>	<b>179</b>
	<b>TABELLENVERZEICHNIS .....</b>	<b>181</b>
	<b>KARTENVERZEICHNIS .....</b>	<b>183</b>
	<b>ANLAGENVERZEICHNIS .....</b>	<b>184</b>
	<b>ANLAGEN .....</b>	<b>186</b>

## Vorwort

Der ÖPNV trägt wesentlich zur Mobilität unserer Gesellschaft bei. Als Standortfaktor beeinflusst er unsere Region und unterstreicht deren Attraktivität nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht, sondern auch im Hinblick auf ihre Qualitäten im Bereich Wohnen, Freizeit und Umwelt.

Im Landkreis Aurich werden im Jahr tagtäglich ca. 11.000 Schülerinnen und Schüler befördert – eine Kernaufgabe des ÖPNV im ländlichen Raum. Darüber hinaus nutzen jährlich ca. 39.000 Fahrgäste das besondere Nachtbus-Angebot „NachtEule“ und ca. 130.000 Urlauber das Angebot „Urlauberbus“ rund um Aurich.

Der erste Nahverkehrsplan des Landkreis Aurich wurde im Jahr 1998 erstellt.

Während die Nahverkehrspläne dieser ersten Generation in erster Linie die Aufnahme des Bestandes und der noch bestehenden Mängel vorgenommen hatten (Linienstandards, Wirtschaftlichkeit etc.), so muss sich die nächste Generation der Nahverkehrspläne weiteren Aufgabenfeldern zuwenden. Hier steht an erster Stelle die Vorbereitung des ÖPNV auf den Wettbewerb, der dazu beitragen soll, die Qualität des Bedienungsangebotes attraktiv zu halten.

Die Ausgestaltung eines „bedarfsgerechten“ ÖPNV-Angebotes oder einer „ausreichenden“ Verkehrsbedienung (§73, EGV) ist Aufgabe des Landkreis Aurich als zuständiger Aufgabenträger des ÖPNV. Der NVP dient dabei als Instrument der Rahmensetzung für das Konzept des lokalen ÖPNV. Unter Berücksichtigung des politischen Willens und der wirtschaftlichen Möglichkeiten legt der NVP die Standards der Bedienung des ÖPNV im Landkreis Aurich fest.<sup>1</sup>

### Aurich, den

---

<sup>1</sup> vgl. Olaf Markus Winter (2005): Analyse und Evaluation von Nahverkehrsplänen und die Aufstellung von Kriterien zu Bewertung von Standards im ÖPNV. Schriftenreihe Verkehr, Heft 16. Institut für Verkehrswesen (Hg.), Kassel, S. 1-2.



Harm-Uwe Weber  
Landrat

## Abkürzungsverzeichnis

### A

AEG ..... *Allgemeines Eisenbahngesetz*  
AT ..... *Aufgabenträger*  
AV ..... *allgemeine Vorschriften*

### B

BBSR ..... *Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung*  
BGBl ..... *Bundesgesetzblatt*  
BGG ..... *Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen*  
BUND ..... *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland*

### D

DB ..... *Deutsche Bahn AG*

### E

EAE ..... *Eisenbahninfrastrukturgesellschaft Aurich-Emden mbH*  
EG ..... *Europäische Gemeinschaft*  
EGV ..... *Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft*  
EU ..... *Europäische Union*  
EuGH ..... *Europäischer Gerichtshof*  
EWG ..... *Europäische Wirtschaftsgemeinschaft*

### G

GVFG ..... *Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz*

### H

HB ..... *Hochboden*

### I

IC Intercity  
ITRACT ..... *Improving Transport and Accessibility through new Communication Technologies*  
IV Individualverkehr  
IVU.Plan ..... *Fahrplansoftware der IVU Traffic Technologies AG*

### K

KBS ..... *Kursbuchstrecke*

**L**

LIS-oAES ..... *Lademaßvergrößerung zur optimierten Anbindung des Emders Seehafens plus Schienennahverkehr*

LK ..... *Landkreis*

LNVG ..... *Landesnahverkehrsgesellschaft GmbH, Hannover*

LROP ..... *Landesraumordnungsprogramm*

LSA ..... *Lichtsignalansteuerung (Ampelbeeinflussung)*

**M**

MIV ..... *Motorisierter Individualverkehr*

**N**

NABU..... *Naturschutzbund Deutschland*

NEKHG.....*Niedersächsisches Gesetz zur landesweiten Umsetzung der mit dem Modellkommunen-Gesetz erprobten Erweiterung kommunaler Handlungsspielräume*

NF..... *Niederflur*

NIW ..... *Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung*

NLS ..... *Niedersächsisches Landesamt für Statistik*

NNVG ..... *Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz*

NSchG ..... *Niedersächsisches Schulgesetz*

NVP ..... *Nahverkehrsplan*

**O**

ÖDA..... *Öffentlicher Dienstleistungsauftrag*

ÖPNV..... *Öffentlicher Personennahverkehr*

OTG ..... *Ostfriesland Tourismus GmbH*

ÖV ..... *Öffentlicher Verkehr*

**P**

PBefG ..... *Personenbeförderungsgesetz*

**Q**

QR *Quick Response Code, Code, der Informationen bietet bzw. darauf verweist*

**R**

RB..... *Regionalbahn*

RE ..... *Regionalexpress*

RegG..... *Gesetz zur Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs*

RROP ..... *Regionales Raumordnungsprogramm*

**S**

SGB..... *Sozialgesetzbuch*  
sma ..... *SMA und Partner AG, Zürich, Eisenbahnsystemplanung etc.*  
SPNV ..... *Schienenpersonennahverkehr*

**V**

VBN ..... *Verkehrsverbund Bremen Niedersachsen*  
VCD ..... *Verkehrsclub Deutschland e.V.*  
VEJ..... *Verkehrsverbund Ems-Jade, Verkehrsregion Ems-Jade*  
VO ..... *Verordnung*  
VU ..... *Verkehrsunternehmen*

**Z**

ZOB ..... *Zentraler Omnibus Bahnhof*

## 1. Rahmenbedingungen für den ÖPNV

### 1.1 Gesetzliche Grundlagen

In Verbindung mit den Gesetzen zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (vom 27.12.1993) traten zum 01.01.1996 das Gesetz zur Regionalisierung des SPNV sowie die damalige Novelle des PBefG in Kraft. Auf der Grundlage des RegG hat der Niedersächsische Landtag am 28. Juni 1995 das NNVG beschlossen, welches ebenfalls zum 01.01.1996 in Kraft trat.

Die AT haben für ihr Gebiet einen NVP aufzustellen, um eine Sicherung und Verbesserung des ÖPNV zu gewährleisten. Er besitzt für einen Zeitraum von fünf Jahren Gültigkeit, wird regelmäßig fortgeschrieben und legt den Rahmen für die Qualität und das Bedienungsangebot des ÖPNV im Landkreis Aurich fest. Vorhandene Verkehrsstrukturen sind dabei zu beachten, damit Ungleichbehandlungen von Verkehrsunternehmen unterbleiben (NNVG § 6, Abs. 3).

Das Verfahren zur Aufstellung des NVP unterteilt sich in drei Phasen:

- 1. Erarbeitungsphase:** Erstellung des Planes unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bevölkerung, Erfordernissen der Raumstruktur und der Lebens- und Arbeitsbedingungen.
- 2. Abstimmungsphase:** Entwurf des NVP wird auf lokaler und regionaler Ebene unter Mitwirkung der Verkehrsunternehmen, der kreisangehörigen Gebietskörperschaften und weiteren Beteiligten mitgestaltet und abgestimmt.
- 3. Entscheidungsphase:** Einbringen des NVP-Entwurfes in die zuständigen Gremien des AT. Der NVP erhält nach der Beschlussfassung eine verwaltungsintern rahmensetzende Verbindlichkeit und ist dann dem für Verkehr zuständigen Ministerium des Landes Niedersachsen vorzulegen.

Nachfolgend werden die einzelnen gesetzlichen Regelungen näher erläutert.

### 1.1.1 Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union

Die Verordnung (EWG) Nr.: 1370/07 wurde am 03.12.2007 veröffentlicht und trat am 31.12.2009 in Kraft. Sie ersetzt die VO 1191/69 und 1107/70 und legt fest wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden müssen, um die Erbringung von Dienstleistungen im allgemeinen Interesse zu gewährleisten.

Die Verordnung unterscheidet zwischen unregulierten und regulierten ÖPNV-Märkten. Beispielhaft für letztere ist Deutschland, das den Zugang zum Markt reglementiert und Unternehmen als Gegenleistung ausschließliche Rechte (PBefG-Liniengenehmigung) und / oder öffentliche Mittel gewährt. Für diesen Fall sieht die Verordnung den Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags vor. Hier wird in Art. 3 Abs. 1 gefordert, dass „ausschließliche Rechte und / oder Ausgleichszahlungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen“ im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu gewähren sind. Dabei ist zu vermeiden, dass übermäßige Ausgleichsleistungen gewährt werden. Dazu wurden vom EuGH die Kriterien im Altmark Trans-Urteil festgestellt.<sup>2</sup> Daneben ist nach der Verordnung 1370 die Gewährung von Ausgleichsleistungen durch AV möglich. Dies sind Regelungen, die gleichermaßen für alle Betreiber in einem bestimmten Gebiet gelten und den Ausgleich für festgelegte Höchsttarife zum Inhalt haben. Die Verordnung 1370 ist in Deutschland unmittelbar geltendes Recht und bestimmt mit dem PBefG die Marktordnung des ÖPNV in Deutschland.

In der Richtlinie 91/440/EWG wird für den Bereich des Eisenbahnwesens die Trennung von Fahrweg und Betrieb gefordert. Die Richtlinie, die sich nicht auf Stadtbahn- und Straßenbahnstrecken bezieht, ist daher hauptsächlich für das Land Niedersachsen von Interesse, das Aufgabenträger des SPNV im Planungsgebiet ist.

---

<sup>2</sup> vgl. Hübner, Alexander: Neue Vergaberegeln für den ÖPNV unter Verordnung (EG) Nr.1370/2007. In: Zeitschrift „Vergaberecht“. Jg.:9, Nr.2a, 2009.

### 1.1.2 Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik

Das Eisenbahnneuordnungsgesetz vom 27.12.1993 fasst als so genanntes „Artikelgesetz“ alle zur Verwirklichung der Bahnreform erforderlichen Gesetze zusammen. Die wichtigsten Artikel sind:

- **Art. 4: RegG**

Ziel der Regionalisierung ist es, die Aufgaben- und Aufgabenverantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr vor Ort in eine Hand zu legen. Das Regionalisierungsgesetz des Bundes definiert den ÖPNV und erklärt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zu einer Aufgabe der Daseinsvorsorge. Es obliegt den Ländern zu bestimmen, wer diese Aufgabe wahrnimmt und welche Behörde gemeinwirtschaftliche Leistungen auferlegt und vertraglich vereinbart.

Das Regionalisierungsgesetz legt auch die Beträge fest, die die Länder zur Ausübung der ihnen übertragenen Aufgaben aus dem Mineralölsteueraufkommen zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs erhalten.

- **Art. 5: AEG)**

Das AEG setzt die EG-Richtlinie 91/440/EWG in nationales Recht um. Das AEG regelt die Zugangsrechte zur Infrastruktur aller Eisenbahnen auf dem Gebiet der Bundesrepublik. Im AEG wird jedoch auch der Begriff Personennahverkehr definiert. Nach dem AEG handelt es sich dabei um Verkehr, bei dem für die Mehrzahl der Beförderungsfälle die durchschnittliche Reiseweite unter 50 km oder die Reisezeit nicht mehr als eine Stunde beträgt.

- **Art. 6 Abs. 107: GVFG)**

Das GVFG regelt den Rahmen für die Finanzierung von Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden und ermächtigt die Bundesländer, dazu Durchführungsverordnungen zu erlassen.

- **Art. 6 Abs. 116: PBefG**

Im PBefG sind die rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im straßengebundenen ÖPNV enthalten. Als Genehmigungsbehörde in Niedersachsen fungiert hier die LNVG in Hannover. Aufgrund der VO 1370 bedurfte es einer Anpassung des PBefG. Darüber wurde jahrelang intensiv und kontrovers diskutiert. Letztendlich wurde das Gesetz Ende 2012 verabschiedet. Die Novellierung des PBefG ist ab 01.01.2013 in Kraft getreten. Die wesentlichen Veränderungen sollen hier kurz dargestellt werden.

Die zwei großen Ziele der PBefG-Novelle sind:

- Anpassung an die VO 1370
- Öffnung der Busfernlinien

Die Rolle des AT wurde gestärkt und findet in den Themenbereichen Finanzverantwortung, Daseinsvorsorge für eine ausreichende Verkehrsbedienung und Nahverkehrsplan (Definition von Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, Linienbündelung, Bewertungsmatrix etc.) seinen Niederschlag. Der AT hat über folgende Instrumente die Möglichkeit auf das Verkehrsangebot Einfluss zu nehmen:

- **Nahverkehrsplan** definiert grundsätzliche Anforderungen (Linienbündelung, Bewertungsmatrix)
- Instrument der **Vorabbekanntmachung (ÖDA)** kann dazu genutzt werden Anforderungen genauer zu definieren (finanzielle Abgeltung)
- **Allgemeine Vorschrift** definiert einen Höchsttarif (finanzielle Abgeltung)

Weiterhin haben **eigenwirtschaftliche Verkehre** Vorrang. Mit der Einschränkung, dass sie im Wesentlichen den Anforderungen des AT genügen müssen. Verkehrsleistungen sind eigenwirtschaftlich, wenn deren Aufwand durch folgende Einnahmen gedeckt sind:

- Beförderungserlöse
- Ausgleichsleistungen (§45a, SGB IX)
- Ausgleichsleistungen (AV z.B. Höchsttarif Verbund)



- Am Markt erzielte sonstige Unternehmenserträge
- Keine weiteren Zahlungen

Dagegen werden **gemeinwirtschaftliche Verkehre** finanziert durch:

- Ausgleichzahlungen durch AT (z.B. Verkehrsverträge)
- Öffentliche Zuschüsse (z.B. Zahlungen für Zusatzleistungen)
- Verlustausgleich Querverbund
- Verbundfinanzierung außerhalb allgem. Vorschrift

Bei der Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Verkehre sind ein ÖDA und eine Vorabbe-  
kanntmachung notwendig.

Künftig wird einmal im Jahr ein Verzeichnis der Liniengenehmigungen (Konzessionen)  
durch die LNVG herausgegeben und im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Des Weiteren enthält das neue PBefG auch neue Regelungen zur Barrierefreiheit. Der Ge-  
setzgeber hat hierzu eine politische Zielbestimmung (Umsetzung UN-  
Behindertenrechtskonvention) im PBefG verankert. Es besteht eine Verpflichtung der AT  
die Belange der Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im  
NVP mit dem Ziel zu berücksichtigen, „[...] bis zum 01.01.2022 eine vollständig barriere-  
freie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen.“<sup>3</sup>

Grundsätzlich ist die Zielstellung auch im Hinblick auf die Zunahme älterer Mitmenschen in  
der Gesellschaft zu begrüßen. Zudem bietet ein barrierefreier ÖPNV für alle Fahrgastgrup-  
pen einen höheren Komfort und einen vereinfachten Zugang.

Weiter führt § 8 Abs. 3 PBefG aus: „[...] Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitli-  
che Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahver-  
kehrsplanes sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhan-  
den sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität  
oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Inte-

---

<sup>3</sup> vgl. ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände:  
„Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ – Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der  
Zielbestimmung des novellierten PBefG. September 2014.

ressen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen [..].“ Die Bundesländer haben die Möglichkeit laut § 62 Abs. 2 PBefG Übergangsbestimmungen zu erlassen: „Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.“

### **1.1.3 NNVG**

Auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes hat der Niedersächsische Landtag am 28. Juni 1995 das Niedersächsische Gesetz zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs (NNVG) beschlossen, welches ebenfalls zum 01.01.1996 in Kraft trat. Mit Beschluss vom 26.10.2016 hat der Niedersächsische Landtag das NNVG geändert. Es tritt zum 01.01.2017 in Kraft. Zur Stärkung des ÖPNV hat das Land Niedersachsen die Zahlung der Ausgleichsleistung für verbilligte Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG neu geregelt. Ein Kernpunkt des NNVG ist die Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei den kommunalen Aufgabenträgern. Durch die sogenannte „Kommunalisierung“ werden nicht mehr, wie bisher, die Ausgleichszahlungen für Rabatte im Schülerverkehr direkt an die beauftragten Verkehrsunternehmen ausgezahlt. Stattdessen sollen die für den ÖPNV ohnehin verantwortlichen Landkreise und kreisfreien Städte die Finanzmittel erhalten und sie rechtskonform an die Verkehrsunternehmen auszahlen.

Grundlegende Voraussetzung für die Weiterleitung der Mittel ist eine Mindestrabattierung von fünfundzwanzig Prozent für Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr. Zusätzlich zu den bisherigen Ausgleichszahlungen in Höhe von 2.598.899 Euro nach § 7a NNVG (ehemals PBefG §45a) erhält der Landkreis Aurich nach § 7b NNVG jährlich weitere 447.417 Euro für die Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV.

Außerdem erhalten die kommunalen Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 3 Finanzhilfen zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung

der Nahverkehrspläne. Die Finanzhilfe beträgt jährlich 1 Euro je Einwohner, jedoch mindestens 100.000 Euro.

Unter anderem werden diese Mittel auch noch verwendet für:

- Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen,
- Zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger,
- Zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten

#### **1.1.4 BGG**

Das BGG zuletzt geändert am 19.12.07, wurde am 27.04.02 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Ziel dieses Gesetzes ist es „die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“<sup>4</sup>

Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen zuletzt geändert am 19.12.07, wurde am 27.04.02 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Ziel dieses Gesetzes ist es „die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“<sup>5</sup>

In diesem Zusammenhang wird in § 4 des BGG der Begriff „Barrierefreiheit“ definiert. Als barrierefrei sind hierbei „bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, [...], wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“<sup>6</sup> zu verstehen.

---

<sup>4</sup> §1, Abs. 1 BGG

<sup>5</sup> §1, Abs. 1 BGG

<sup>6</sup> §4, Abs. 1 BGG

In § 8 des BGG wird schließlich gefordert, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind. Demnach sollen künftig unter Bezugnahme auf Art. 49 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27.04.02 (BGBl. 1467) im ÖPNV nach Möglichkeit vorrangig Fahrzeuge mit Niederflurtechnik eingesetzt werden, um den Anforderungen an die Barrierefreiheit so gut es geht gerecht zu werden. Neben den Anforderungen an die Fahrzeuge werden auch an Haltestellen neue Anforderungen gestellt. Deshalb sollten bei der Neuausstattung von Haltestellen Hochborde berücksichtigt werden, um im Zusammenhang mit der Niederflurtechnik den Fahrgästen einen ebenerdigen Einstieg in die Busse zu ermöglichen. Darüber hinaus sind sogenannte Aufmerksamkeitsfelder vorzusehen.

Der Einsatz von Hochborden und Niederflurtechnik kommt allerdings nicht nur mobilitäts eingeschränkten Menschen zu Gute, sondern auch allen anderen Fahrgästen.

### **1.1.5 Rahmenvorgaben aus der Landesplanung**

Im Jahre 1994 hat das Land Niedersachsen, als übergeordnete Planungsinstanz das LROP) erlassen, welches die räumlichen und fachlichen Ziele für die Entwicklung Niedersachsens bestimmt. Neben der Behandlung von Verkehrsfragen finden sich hier auch Aussagen zum „Zentrale-Orte-System“. Das LROP wurde grundlegend novelliert und im Januar 2008 im Niedersächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt veröffentlicht. Eine Änderungsverordnung erfolgte im Oktober 2012.

Die Zielsetzung für den öffentlichen Personennahverkehr ist folgendermaßen formuliert:

„Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind“.<sup>7</sup>

Städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen sollen unterstützend wirken, damit eine Verlagerung des MIV auf den ÖPNV (und den Fahrradverkehr) gefördert wird.<sup>8</sup> Um dieses

---

<sup>7</sup> LROP Niedersachsen 2008, S.33

<sup>8</sup> LROP Niedersachsen 2008, S.34

Ziel zu erreichen, werde auch eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV (und des Fahrradverkehrs) von Nöten sein. Diese könne im ÖPNV insbesondere durch eine verbesserte Vernetzung erreicht werden.<sup>9</sup>

Der Entwurf einer Änderungsverordnung des LROP 2014 Niedersachsen fordert die Sicherung und den bedarfsgerechten Ausbau des ÖPNV. Gleichzeitig sollen im ländlichen Raum flexible Bedienformen und ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren entwickelt und gestärkt werden. Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklungen sollen dementsprechend im RROP getroffen werden. Ebenso sei eine Abstimmung zwischen straßen- und schienengebundenem ÖPNVG sicherzustellen.<sup>10</sup>

### 1.1.6 Aufgabenträgerschaft im ÖPNV

Mitte der neunziger Jahre wurde mit Verabschiedung der Bahnstrukturreform auch der gesetzliche Ordnungsrahmen für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr in Deutschland neu geregelt.

In den einzelnen Nahverkehrsgesetzen der Bundesländer wurden, auf Basis des Regionalisierungsgesetzes des Bundes vom 27.12.1993, erstmals die Aufgabenträger für den SPNV und den straßengebundenen ÖPNV bestimmt.

In diesem Sinne trennt das Land Niedersachsen im NNVG vom 28.06.1995 (zuletzt geändert am 16.12.2004) die Aufgabenträgerschaft zwischen

- dem Schienenpersonennahverkehr und
- dem straßengebundenen ÖPNV

AT des SPNV sind die Region Hannover, der Zweckverband Großraum Braunschweig und das Land Niedersachsen, welches diese Aufgabe an die LNVG übertragen hat. Die LNVG ist in diesem Sinne auch für die Region Ems-Jade zuständig.

Beim straßengebundenen ÖPNV liegt die Aufgabenträgerschaft bei den Landkreisen und

---

<sup>9</sup> LROP Niedersachsen 2008, S.133

<sup>10</sup> vgl. Entwurf LROP Niedersachsen Änderungsverordnung 2014, S.35

kreisfreien Städten. Beim Landkreis Aurich wird diese Aufgabe durch das Amt 80 (Wirtschaftsförderung, Kreisentwicklung, ÖPNV) wahrgenommen.

Die Aufgabenträgerschaft kann auf Antrag von kreisangehörigen Städten und Gemeinden auf diese übertragen werden. Umgekehrt können Landkreise oder die kreisfreien Städte die Aufgabe auf einen kreisübergreifenden Zusammenschluss übertragen.

Die zentrale Aufgabe der AT besteht in der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr („Daseinsvorsorge“). Ein wichtiges Instrument hierzu ist der NVP, durch dessen Anwendung die Aufgabenträger die ihnen übertragene Planungsverantwortung wahrnehmen. Der NVP ist für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und regelmäßig fortzuschreiben. Der NVP versetzt die AT in die Lage, über die Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben erheblich Einfluss auf Umfang, Qualität und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem Bedienungsgebiet zu nehmen. Dies ist vor allem deshalb bedeutsam, weil die AT den Hauptteil der finanziellen Verantwortung für den Nahverkehr zu tragen haben. Die Steuerfunktion des NVP im Hinblick auf das betriebliche Leistungsangebot und den Aufbau der Infrastruktur kommt durch seine behördenverbindliche Rechtswirksamkeit zum Ausdruck:

- Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG hat die Genehmigungsbehörde (= LNVG) den vom AT beschlossenen NVP bei ihrem Hinwirken auf eine integrierte Nahverkehrsbedienung zu berücksichtigen, sofern er vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der derzeit tätigen Verkehrsunternehmen erarbeitet worden ist und zur diskriminierungsfreien Behandlung von Verkehrsunternehmen führt
- Die LNVG kann die Genehmigung versagen, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit dem NVP steht (§ 13 Abs. 2a PBefG)

Der NVP als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV soll laut NNVG § 6 folgende Inhalte aufweisen:

- Darstellung des Bedienungsangebotes im Planungsgebiet und der vorhandenen Einrichtungen und Verkehrsanlagen und eine Bewertung dieser Bestandsaufnahme (Verkehrsanalyse)
- Ausarbeitung der Zielvorstellungen zur weiteren Gestaltung des ÖPNV
- Erarbeitung von Maßnahmen zur Verwirklichung der Zielvorstellungen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers
- Darstellung der Aufteilung der Investitionen auf den Schienenpersonennahverkehr und auf den sonstigen Nahverkehr durch den zuständigen SPNV-AT.
- Schätzung des Finanzbedarf für die Investitionen einschließlich der Folgekosten
- Ermittlung des Finanzbedarfs für die Betriebskostendefizite auf dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der angestrebten Maßnahmen
- Geplante Deckung des Finanzbedarfs

Die AT in der VEJ, die Landkreise Aurich, Emsland, Friesland, Leer und Wittmund, sowie die kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven, haben beschlossen, aufeinander abgestimmte Nahverkehrspläne, bezüglich der kreisübergreifenden Aspekte, aufzustellen.

### **1.1.7 Finanzierung**

Die Verkehrsunternehmen finanzieren den straßengebundenen ÖPNV aus den im Folgenden genannten Quellen:

- Fahrgeldeinnahmen aus den vom Landkreis bestellten Schülersammelzeitkarten
- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten (freier Verkauf)
- Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im ÖPNV
- Ausgleichszahlungen für die Anwendung des VEJ-Zonentarifs (Höchsttarif) im Rahmen der erlassenen Allgemeinen Vorschrift des LK Aurich

- Fördermöglichkeiten für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV (z.B. Niederflertechnik etc.)

### 1.1.7.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz

Die Länder erhalten auf Basis des RegG für die Aufgabenträgerschaft im SPNV einen Anteil der Einnahmen des Bundes aus dem Mineralölsteueraufkommen. Nach § 7 RegG ist mit diesen Mitteln zwar insbesondere der SPNV zu finanzieren. Allerdings können die Mittel auch für den übrigen ÖPNV verwendet werden.

Den Ländern stand gemäß § 5 Abs. 3 RegG für den ÖPNV aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes für das Jahr 2008 ein Betrag von 6,675 Milliarden Euro zu. Dieser Betrag stieg ab 2009 jährlich um 1,5 Prozent. Im Jahr 2012 erhielt das Land Niedersachsen Regionalisierungsmittel in Höhe von rund 608,60 Millionen €. Diese Regelungen sind Ende 2014 ausgelaufen. Am 24. September 2015 wurde eine Einigung auf wesentliche Eckpunkte zur Fortsetzung des RegG ab dem Jahr 2016 erzielt:

- Laufzeit von 2015 bis 2035
- Fortsetzung der bestehenden Regelung im Jahr 2015 gemäß Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 29. Dezember 2014 mit 7,408 Mrd. €
- Sockelbetrag im Jahr 2016 in Höhe von 8,2 Mrd. €
- Dynamisierungsrate ab dem Jahr 2017 bis 2035 in Höhe von 1,8 % p. a.

Jahr	2010 (Mio. €)	2011 (Mio. €)	2012 (Mio. €)	2013 (Mio. €)	2014 (Mio. €)	2015 (Mio. €)	2016 (Mio. €)
RegMittel <b>Bund</b>	6.876,8	6.979,9	7.084,6	7.190,9	7.298,7	7.408,0	8.200,0

Tabelle: T - 1, Regionalisierungsmittel Bund bis 2016



Der prozentuale Anteil der Mittel für Niedersachsen betrug bis 2014 8,59%. Dieser Anteil erhöht sich in 2017 auf 8,6607% (ab 2018: 8,6843%; ab 2019: 8,7079; ab 2020: 8,7315%<sup>11</sup>)

Jahr	2010 (Mio. €)	2011 (Mio. €)	2012 (Mio. €)	2013 (Mio. €)	2014 (Mio. €)	2015 (Mio. €)	2016 (Mio. €)
RegMittel Land	590,7	599,6	608,6	617,7	627,0	636,3	710,1

Tabelle: T - 2, Regionalisierungsmittel Land bis 2016

Die Verwaltung der RegM wird in Niedersachsen durch die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) in Hannover vorgenommen. Sie setzt diese Mittel für die Finanzierung des SPNV und von Infrastrukturmaßnahmen (z.B. barrierefreier Ausbau von Bahnhöfen aber auch Haltestellen) ein. Ungefähr 5% der RegM werden den kommunalen Aufgabenträgern für den ÖNVP übertragen.

### 1.1.7.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Im § 7 des NNVG ist die Finanzierung des ÖPNV geregelt. Nach § 7 Abs. 4 erhalten die kommunalen AT zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung der Nahverkehrspläne jährlich 1 Euro je Einwohner (mindestens jedoch 100.000 Euro). Außerdem erhalten die AT nach § 7 Abs. 5 RegM (anteilig zu zwei Dritteln nach Einwohnerzahl und einem Drittel nach Fläche). Diese Mittel sind gemäß § 7 Abs. 7 folgendermaßen zu verwenden:

1. für Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen,
2. zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger,
3. zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbänden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten,

<sup>11</sup> vgl. Verkehrsministerkonferenz – Geschäftsstelle – K 1 – 1 Bd. 120 (2014): Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 01./02. Oktober 2014 in Kiel, S.25 ff.

4. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr,
5. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr,
6. zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation und
7. zur Durchführung von Verkehrserhebungen.

Das Land gewährt auf Grundlage von Richtlinien des Fachministeriums und Nahverkehrspläne gemäß § 7 Abs. 8 Zuwendungen, insbesondere zur Investitionsförderung, aus den Finanzmitteln, die dem Land nach dem Regionalisierungsgesetz zustehen. Die AT haben dem Land gegenüber die zweckentsprechende Verwendung der RegM nachzuweisen (§ 9).

#### **1.1.7.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz**

Das Entflechtungsgesetz soll die Finanzierung für gemeinschaftliche Aufgaben, die zuvor Länder und Bund durchgeführt haben, sicherstellen. Aufgrund des Wegfalls des GVFG erhalten die Länder jährlich Beträge aus dem Bundeshaushalt. Dabei erhält das Land Niedersachsen 9,248% vom jährlichen Gesamtbetrag in Höhe von 1.335,5 Mio. Euro. Für die Gemeinden in Niedersachsen sind das jährlich 123,5 Mio. Euro. Ziel des Landes ist es, dass die Mittel zu 60% für den ÖPNV und zu 40% für den Bereich Straße aufgeteilt werden. Aktuell soll dazu die heutige 40:60 Aufteilung zwischen ÖPNV und Straße jährlich um 5-Prozentpunkte umgeschichtet werden.

#### **1.1.7.4 Finanzmittel und Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Aurich**

Aus der folgenden Tabelle sind die Finanzmittel ersichtlich, die dem LK Aurich im Zeitraum von 2010 bis 2017 für den ÖPNV zur Verfügung standen.

NNVG	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
§7								
Abs. 4	140.000 (190.257)	140.000 (189.147)	150.000 (188.932)	150.000 (188.677)	150.000 (187.034)	150.000 (187.900)	150.000 (188.546)	150.000 ( )
Abs. 5	650.076	660.078	670.118	680.150	694.033	694.033	762.798	762.798
§7 a	-	-	-	-	-	-	-	2.598.899
§7 b	-	-	-	-	-	-	-	447.417
<b>Gesamt</b>	<b>790.076</b>	<b>800.078</b>	<b>820.118</b>	<b>830.150</b>	<b>844.033</b>	<b>844.033</b>	<b>912.798</b>	<b>3.959.114</b>

Tabelle: T - 3, Finanzmittel ÖPNV 2010 bis 2017 LK Aurich

Der LK hat die für den ÖPNV zur Verfügung gestellten Mittel vor allem für die folgenden Verbesserungen im ÖPNV eingesetzt:

- **Allgemeine Vorschrift:** Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch die Anwendung des VEJ-Tarifs mit einer Mindeststrabattierung von 25% für Zeitfahr- ausweise im Ausbildungsverkehr.
- **Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen:** Ausstattung von Haltestellen mit Niederflurbord, Wartehäuschen und Fahrradständern
- **Barrierefreie Fahrzeuge:** Förderung der Niederflurtechnik (auf Antrag der Verkehrsunternehmen)
- **Verkehrsregion Ems-Jade:** Gesellschafteranteile für Personal- und Sachkosten
- **Verkehrsverbund Ems-Jade:** Förderung der Mobilitätszentrale am ZOB Aurich für Personal- und Sachkosten
- **Fahrgastinformation:** Connect (Datengrundlage für elektronische Fahrplanauskunft)
- **Fahrgastinformation:** Stationssteckbriefe (Übersichtskarte und ausführliche Informationen über die Ausstattung der Bahnstationen im LK Aurich)
- **Einsteigerbus:** anteilige Kosten für das Projekt Einsteigerbus
- **Urlauberbus:** anteilige Marketingkosten für das Tarifangebot Urlauberbus

In den Jahren 2010 bis 2016 sind beim LK Aurich für die gesetzlich vorgeschriebene Aufgabe der Schülerbeförderung folgenden Kosten entstanden (Bereiche Schülersammelzeitkarten SSZK/ÖPNV, Kosten für Freistellungsverkehre inkl. Einzelbeförderungen):

Jahr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>SSZK/ÖPNV</b>	5.427.419	5.577.508	6.040.543	5.967.480	6.037.902	6.014.762	6.460.383	
<b>FV inkl. Einzelbef.</b>	2.199.672	2.499.866	2.533.062	2.539.217	2.542.159	2.741.953	3.016.550	
<b>Summe</b>	7.627.092	8.077.374	8.573.605	8.506.697	8.580.062	8.756.715	9.476.933	

Tabelle: T - 4, Kosten Schülerbeförderung 2010-2017

Die wesentliche Ursache für die Kostensteigerungen in den genannten Bereichen ist die stetige Veränderung in der Schullandschaft (neue Schulstandorte, Ganztagsunterrichte). Vielfach müssen aufgrund fehlender ÖPNV-Verbindungen Einzelbeförderungen zu den jeweiligen Schulstandorten bestellt werden. Zudem ist eine Bündelung mit einem größeren Fahrzeug im Rahmen des ÖPNV bei nur wenigen Einzelfällen oftmals nicht wirtschaftlich.

## 1.2 Räumliche Struktur des Nahverkehrsraumes

In Abhängigkeit von der räumlichen Struktur sind die Erfordernisse an den ÖPNV sehr unterschiedlich. So können Konzepte in städtischen Verdichtungsräumen nicht problemlos auf den ländlichen Raum übertragen werden. Während in Verdichtungsräumen ein hohes Fahrgastpotenzial gut gebündelt und durch typischen Linienverkehr erschlossen werden kann, verlangen ländliche Räume in vielen Fällen differenziertere und flexiblere Lösungen, um die Mobilität in der Fläche zu gewährleisten. Die Netzstrukturen im ÖPNV orientieren sich gewöhnlich am „Zentrale-Orte-System“ der Raumordnungspolitik, „[...] das auf Gesetzmäßigkeiten zur Größe, Zahl und Verteilung von Siedlungen mit Dienstleistungsfunktionen basiert“. In den 60er Jahren wurde diese Kategorisierung von Kommunen nach Ober-, Mittel- und Grundzentren (Unter- und Kleinzentren) vorgenommen, um die Versor-

gungskerne für soziale, kulturelle und wirtschaftliche Einrichtungen zu definieren, die die Bevölkerung über die eigenen Einwohner hinaus versorgen sollen. „Dabei hat jedes höhere Zentrum zugleich auch die Aufgaben der zentralen Orte niedrigerer Stufe“<sup>12</sup>.

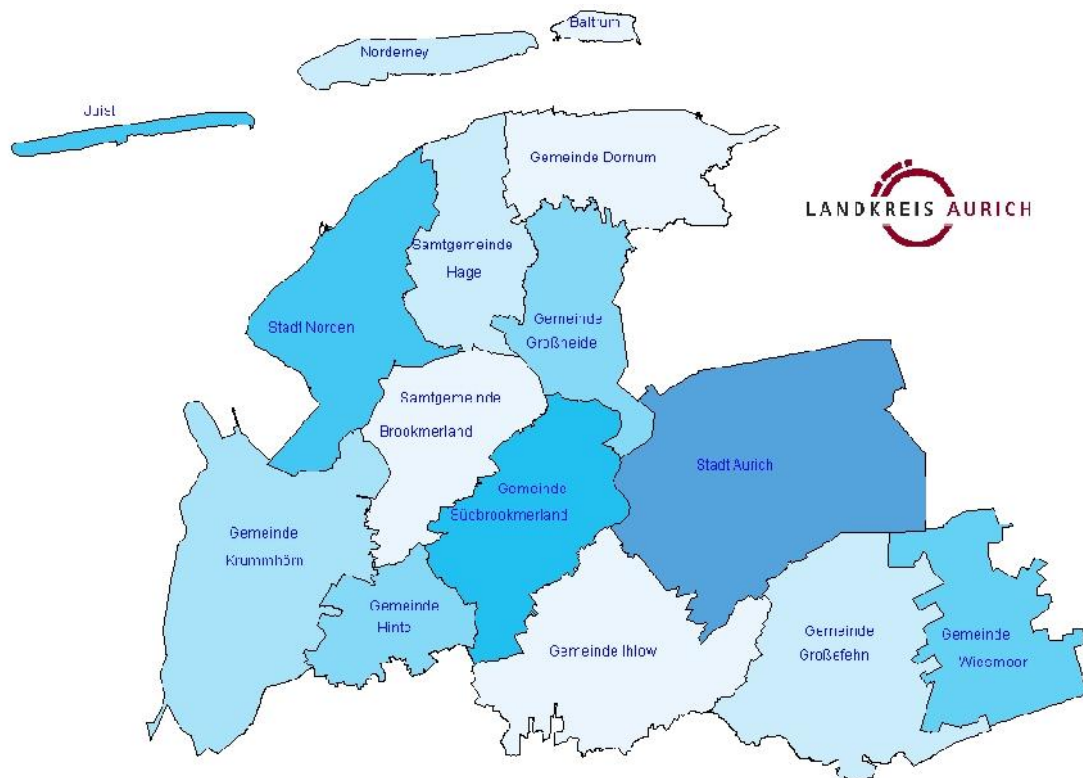
### 1.2.1 Allgemeines

Das Planungsgebiet des Landkreises Aurich umfasst eine Fläche von 1.287,31 km<sup>2</sup>.

Es hat im Westen und Norden eine Küste entlang der Nordsee mit den vorgelagerten Inseln Juist, Norderney und Baltrum. Im Osten grenzt es an den Landkreis Wittmund im Süden an den Landkreis Leer und die kreisfreie Stadt Emden. Die Lage und Verwaltungsgrenzen der 15 Gemeinden/Samtgemeinden im Landkreis Aurich sind der nachfolgenden Karte zu entnehmen.

---

<sup>12</sup> vgl. Olaf Markus Winter (2005): Analyse und Evaluation von Nahverkehrsplänen und die Aufstellung von Kriterien zu Bewertung von Standards im ÖPNV. Schriftenreihe Verkehr, Heft 16. Institut für Verkehrswesen (Hg.), Kassel, S. 19.



Karte: K - 1, Kommunen im Landkreis Aurich

### 1.2.2 Zentralörtliche Gliederung des Nahverkehrsraumes

Nach dem Prinzip der Zentralen Orte und den Vorgaben des LROP sowie des RROP können die Städte und Gemeinden des Landkreises Aurich folgendermaßen definiert werden:

Mittelzentren:

- Stadt Aurich
- Stadt Norden

In den Mittelzentren sollen die zentralörtlichen Einrichtungen und Angebote des gehobenen Bedarfs gesichert und entwickelt werden. Außerdem soll die grundzentrale Versorgung für die lokale Bevölkerung und Wirtschaft erfolgen.

Grundzentraler Standort mit mittelzentraler Teilfunktion „Einzelhandel“:

- Stadt Wiesmoor

Grundzentren (*Standort*):

- Baltrum (*Baltrum*)
- Samtgemeinde Brookmerland (*Marienhafe*)
- Gemeinde Dornum (*Dornum*)
- Samtgemeinde Hage (*Hage*)
- Gemeinde Hinte (*Hinte*)
- Gemeinde Ihlow (*Ihlowerfehn*)
- Gemeinde Krummhörn (*Pewsum*)
- Gemeinde Großefehn (*Ostgroßefehn*)
- Gemeinde Großheide (*Großheide*)
- Norderney (*Stadt Norderney*)
- Juist (*Juist*)
- Gemeinde Südbrookmerland (*Moordorf*)

In den Grundzentren sind die zentralörtlichen Einrichtungen und Angebote des täglichen Bedarfs und die Bereitstellung von Wohn- und Gewerbebauland, welche über den Eigenbedarf hinausgehen, zu sichern und zu entwickeln.

- Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus:
  - Juist
  - Norderney
  - Baltrum
  - Norddeich
  - Neßmersiel
  - Dornumersiel
  - Greetsiel
  - Hage
  - Moordorf
  - Timmel

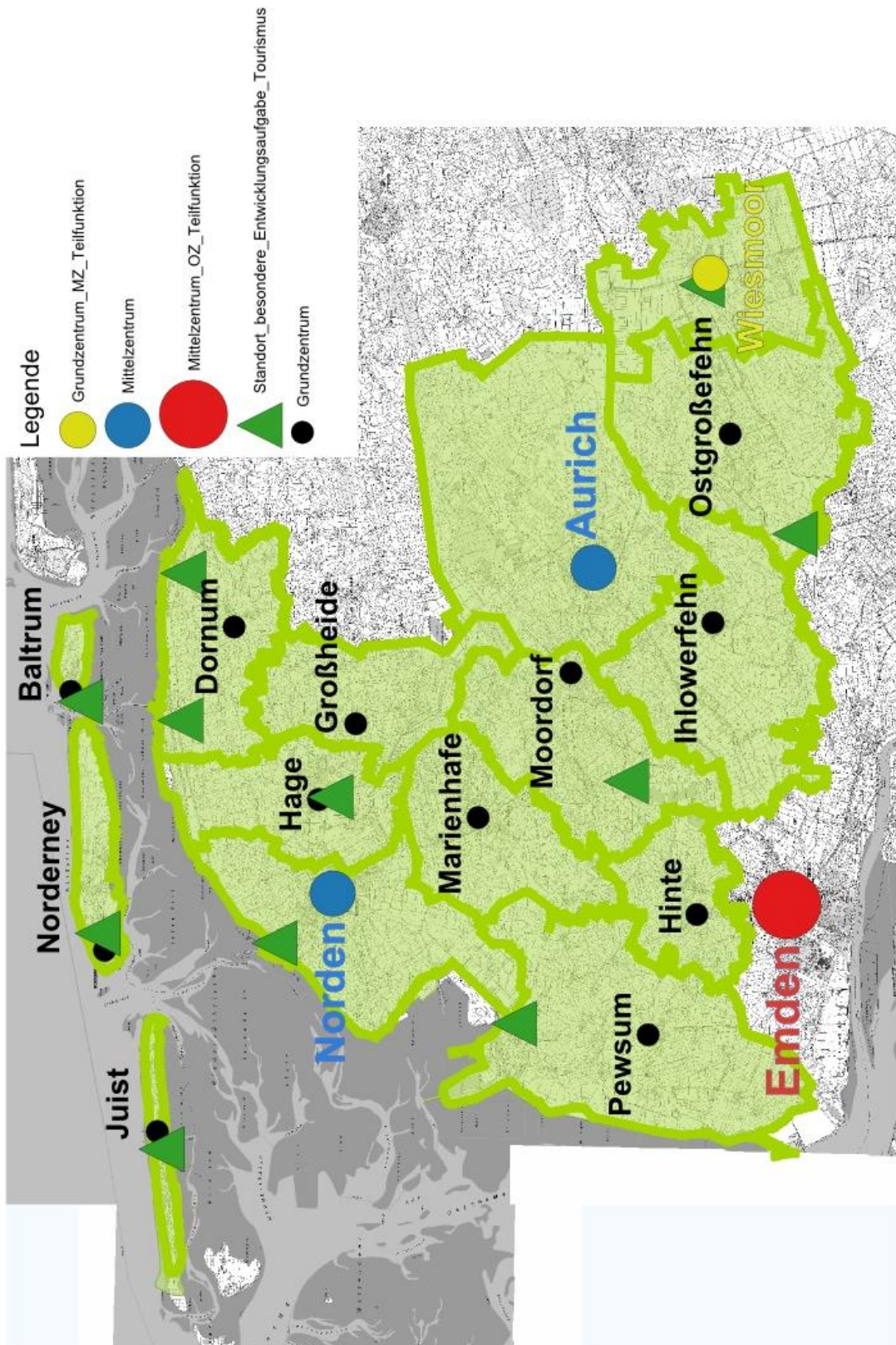
Dementsprechend ist für die o.g. Orte eine Entwicklung der Infrastruktur für den Tourismus über den Eigenbedarf hinaus möglich.

Darüber hinaus haben für den Landkreis die Stadt Emden eine Bedeutung als Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen und die Städte Oldenburg und Wilhelmshaven eine Bedeutung als Oberzentren der Region Weser-Ems.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> LROP Niedersachsen Entwurf Änderungsentwurf 2014 , S.13-14





Karte: K - 2, Zentrale Orte im Landkreis Aurich

### **1.3 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur**

Die Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Landkreises Aurich und seiner Gebietskörperschaften hat einen maßgeblichen Einfluss auf das Verkehrsaufkommen. Hinzu kommt das Bedürfnis der Bevölkerung nach Mobilität – sei es um täglich zur Arbeit zu pendeln, Einkäufe zu erledigen oder Freizeitaktivitäten nachzugehen. Hieraus resultiert die Verkehrsnachfrage im Planungsgebiet. In den folgenden Abschnitten werden darum zunächst die Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur näher betrachtet.

#### **1.3.1 Bevölkerungsstruktur**

Wie bereits eingangs erläutert umfasst der Landkreis Aurich eine Fläche von 1.287,31 km<sup>2</sup>. Im gesamten Landkreis Aurich leben insgesamt 187.058 Einwohner (Stand 31.12.2013, siehe Tabelle T-1). Siedlungsschwerpunkte befinden sich in den Städten Aurich, Norden und der Gemeinde Südbrookmerland. Hier leben knapp 45% der Gesamtbevölkerung. Während die durchschnittliche Bevölkerungsdichte im Landkreis ca. 145 Einwohner/km<sup>2</sup> beträgt, schwankt sie zwischen der Gemeinde Dornum mit ca. 59 Einwohnern/km<sup>2</sup> und der Stadt Aurich mit 206 Einwohnern/km<sup>2</sup> erheblich (vgl. Tabelle T-1 und Abbildung A-1).

Gebietskörperschaft	Fläche	Bevölkerung	Bevölkerungsdichte
	qkm	Insgesamt	Einwohner/qkm
Aurich, Landkreis	1.287,31	187.058,00	145,3
Aurich, Stadt	197,22	40.637	206,0
Baltrum	6,50	564	86,8
Großefehn	127,23	13.646	107,3
Großheide	69,32	8.563	123,5
Hinte	48,06	6.906	143,7
Ihlow	123,12	12.139	98,6
Juist	16,43	1.540	93,7
Krummhörn	159,21	12.228	76,8
Norden	106,32	24.887	234,1
Norderney	26,29	5.845	222,3
Südbrookmerland	96,82	18.509	191,2
Wiesmoor	82,96	12.887	155,3
Domum	76,78	4.525	58,9
Brookmerland, Samtgemeinde	77,25	13.204	170,9
Leezdorf	8,45	1.859	220,0
Marienhafte, Flecken	4,06	2.253	554,9
Osteel	19,89	2.201	110,7
Rechtsupweg	5,13	2.060	401,6
Uppgant-Schott	24,78	3.802	153,4
Wirdum	14,94	1.029	68,9
Hage, Samtgemeinde	68,64	10.978	159,9
Berumbur	6,42	2.620	408,1
Hage, Flecken	16,62	6.162	370,8
Hagermarsch	22,32	445	19,9
Halbmond	6,55	993	151,6
Lütetsburg	16,73	758	45,3
Nordseeins. Memmert, gemfr.	5,17	0	0,0

(Copyright Landesamt für Statistik Niedersachsen

Stand: 31.12.2013

Tabelle: T - 5, Fläche und Bevölkerung im Landkreis Aurich (Stand: 31.12.2013)

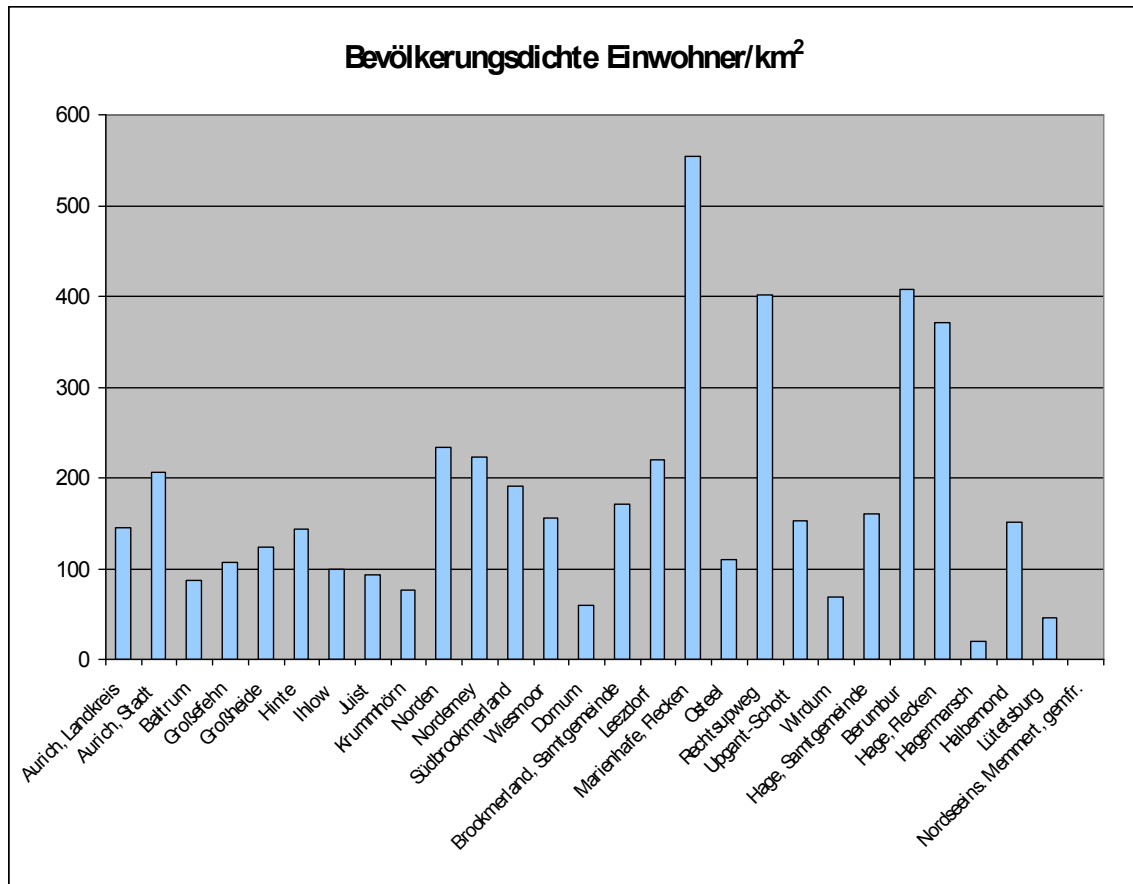
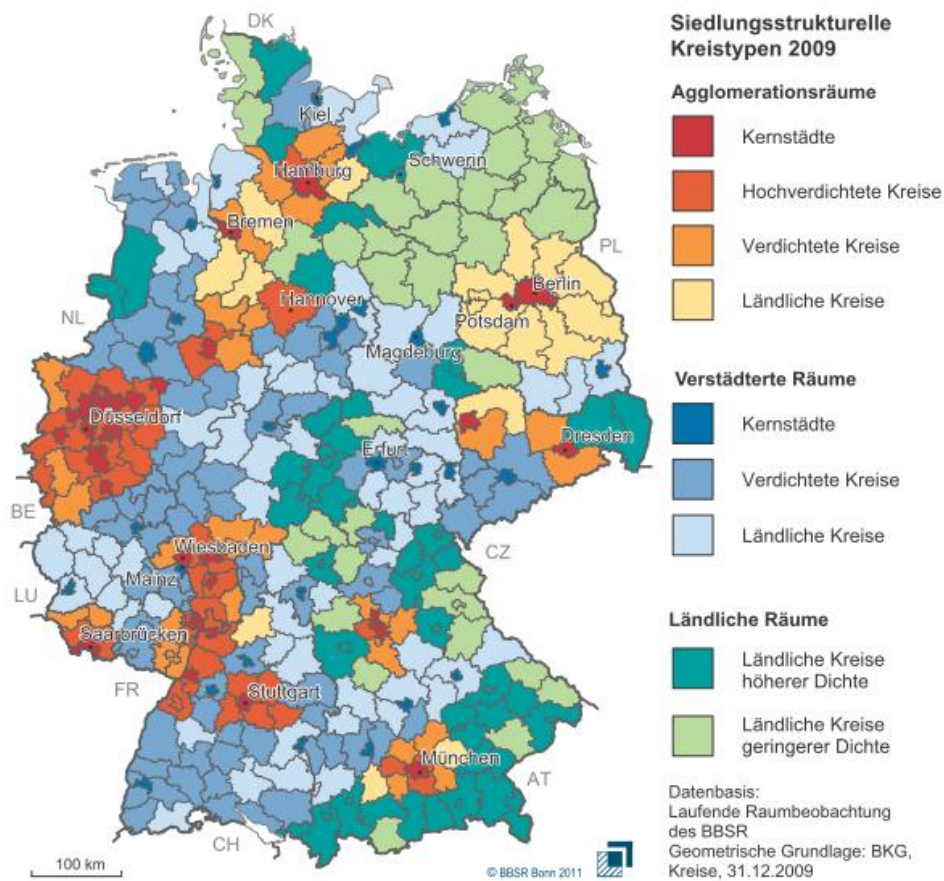


Abbildung: A - 1, Bevölkerungsdichte im Landkreis Aurich

Um den Landkreis Aurich siedlungsstrukturell einzuordnen, zieht das BBSR als Kriterium außerhalb der Kernstädte die Einwohnerdichte heran, die über 150 Einwohner/km<sup>2</sup> betra-

gen muss. Darüber hinaus wird aber auch der großräumige Kontext berücksichtigt. Auf dieser Basis wird der Landkreis Aurich zu den verdichterten Räumen gerechnet und hierunter als verdichteter Kreis definiert (vgl. Karte-K3).



Karte: K - 3, Siedlungsstrukturelle Kreistypen 2009

Quelle: BBSR Bonn 2011

### 1.3.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Allgemein werden die Bundesrepublik und der Landkreis Aurich momentan und in Zukunft von den drei großen Trends der Bevölkerungsentwicklung geprägt:

- Schrumpfung
- Alterung (siehe 1.3.1.2 Altersstruktur)
- Zuwanderung

Auf Bundesebene gab es eine ca. 10 jährige Phase der Zuwanderung vor allem aus Osteuropa im Zeitraum von ca. 1995 bis 2005. Eine darauf folgende Stagnation wird in den nächsten Jahren zu einem Schrumpfen der Bevölkerung führen. „Eine strukturbruchähnliche Abnahme stellt sich erst 2040/2050 als langfristige Entwicklung mit zum Teil deutlichen Bevölkerungsabnahmen ein“ (von ca. 82. Millionen im Jahr 2005 auf ca. 67 bis 81 Millionen). Ging die bisherige Binnenwanderung zu Lasten der Neuen Bundesländer, so kommt es zukünftig auch zu größeren Rückgängen der Bevölkerung in den altindustriellen Ballungsräumen.<sup>14</sup> Diese Entwicklung bedeutete im Landkreis Aurich einen Anstieg der Bevölkerung im Landkreis Aurich von 1995 bis 2007 um ca. 10.000 Personen (5,5 Prozent) angewachsen. Danach hat sich die Bevölkerung bis zum Jahr 2010 um ca. 1.000 Personen (0,5 Prozent) verringert (siehe Abbildung A-2). Diesen Trend unterstreicht auch eine Vorberechnung des NLS. Demnach würde die Bevölkerung des Landkreises im Jahr 2025 auf 185.904 Personen zurückgehen, was einen Rückgang um ca. 1,6 Prozent (bezogen auf das Jahr 2010) bedeuten würde. Eine Studie des NIW geht sogar davon aus, dass 2025 nur noch 179.391 Personen im Landkreis Aurich leben werden. Das würde ungefähr dem Stand von 1995 entsprechen.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> vgl. Olaf Markus Winter (2005): Analyse und Evaluation von Nahverkehrsplänen und die Aufstellung von Kriterien zu Bewertung von Standards im ÖPNV. Schriftenreihe Verkehr, Heft 16. Institut für Verkehrswesen (Hg.), Kassel, S. 27.

<sup>15</sup> Bevölkerungsprognose NIW 2009

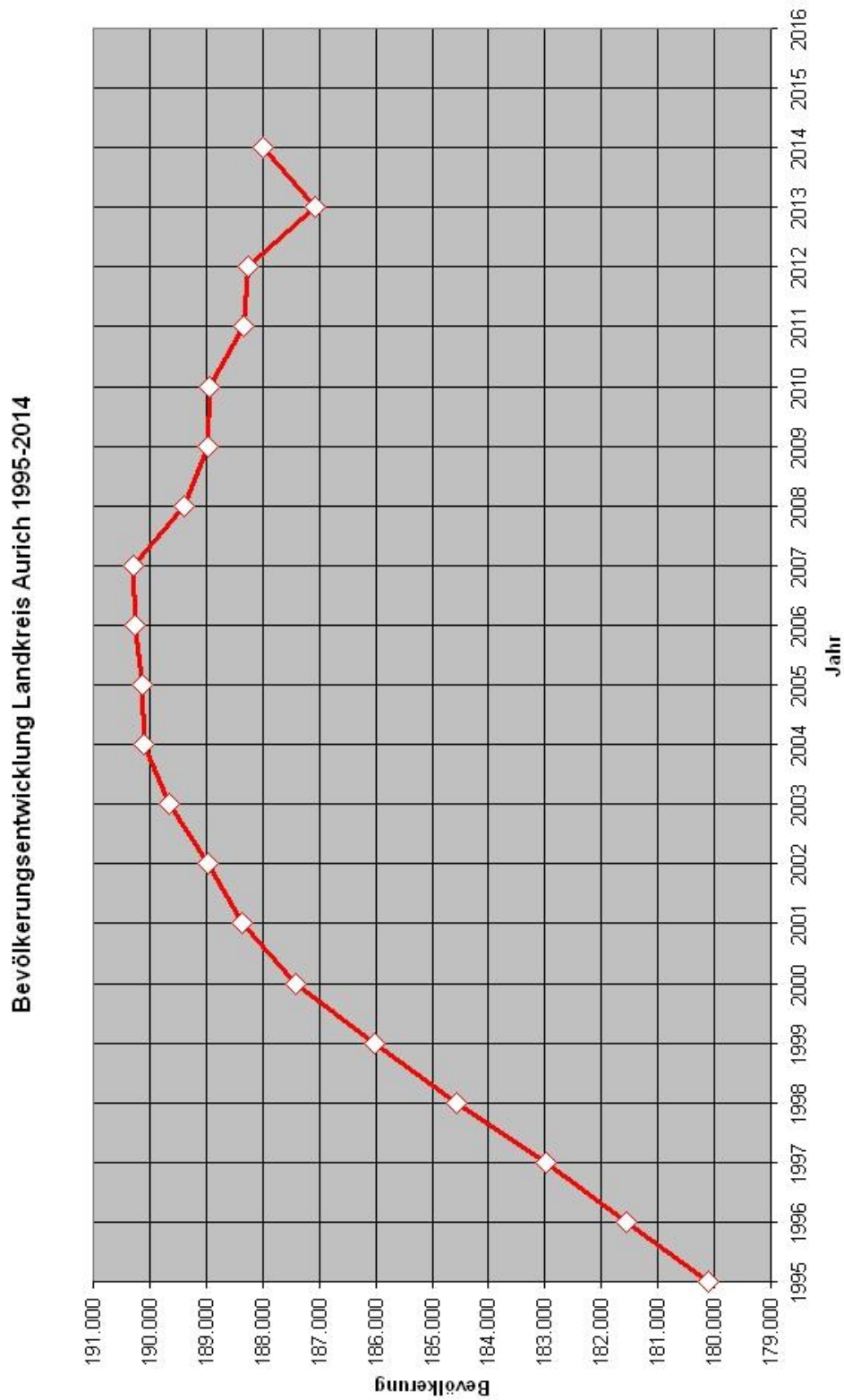


Abbildung: A - 2, Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Aurich (1995 – 2014)

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Stand: 26.07.2016

Bei der Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Städten und Gemeinden des Landkreises Aurich mit den Bevölkerungszahlen aus 1995, 2000, 2005 und 2010 ist zunächst in den meisten Gebietskörperschaften ein Anstieg der Bevölkerung zu verzeichnen. Dieser Anstieg flacht zum Jahr 2005 hin ab. Ab 2010 ist in den meisten Gemeinden hingegen bereits ein Rückgang der Bevölkerung zu verzeichnen.

Gebietskörperschaft	Entwicklung der Bevölkerung						
	1995	2000		2005		2010	
	absolut	absolut	in Prozent	absolut	in Prozent	absolut	in Prozent
Aurich, Stadt	39.519	40.278	1,92	40.594	0,78	40.572	-0,05
Baltrum	528	516	-2,27	481	-6,78	493	2,49
Großefehn	11.909	12.833	7,76	13.208	2,92	13.367	1,20
Großheide	8.353	8.575	2,66	8.766	2,23	8.652	-1,30
Hinte	7.242	7.311	0,95	7.339	0,38	7.018	-4,37
Ihlow	11.241	12.257	9,04	12.654	3,24	12.475	-1,41
Juist	1.634	1.788	9,42	1.786	-0,11	1.700	-4,82
Krummhörn	13.075	13.295	1,68	13.152	-1,08	12.656	-3,77
Norden	24.328	24.957	2,59	25.122	0,66	25.116	-0,02
Norderney	6.261	6.090	-2,73	5.904	-3,05	5.816	-1,49
Südbrookmerland	17.132	18.619	8,68	19.060	2,37	19.010	-0,26
Wiesmoor	11.834	12.645	6,85	13.208	4,45	13.389	1,37
Dornum	4.714	4.666	-1,02	4.803	2,94	4.748	-1,15
Brookmerland, Samtgemeinde	12.407	13.143	5,93	13.392	1,89	13.233	-1,19
Leezdorf	1.878	1.984	5,64	1.978	-0,30	1.928	-2,53
Marienhafe, Flecken	1.819	1.920	5,55	2.066	7,60	2.029	-1,79
Osteel	2.380	2.385	0,21	2.346	-1,64	2.292	-2,30
Rechtsweg	1.878	2.081	10,81	2.077	-0,19	2.098	1,01
Uppgant-Schött	3.377	3.677	8,88	3.858	4,92	3.848	-0,26
Wirdum	1.075	1.096	1,95	1.067	-2,65	1.038	-2,72
Hage, Samtgemeinde	9.940	10.428	4,91	10.659	2,22	10.702	0,40
Berumbur	2.230	2.443	9,55	2.545	4,18	2.542	-0,12
Hage, Flecken	5.545	5.767	4,00	5.827	1,04	5.888	1,05
Hagermarsch	602	496	-17,61	455	-8,27	436	-4,18
Halbmond	899	1.006	11,90	1.052	4,57	1.055	0,29
Lütetsburg	664	716	7,83	780	8,94	781	0,13

(C)opyright Landesamt für Statistik Niedersachsen

Stand: 31.12.2012

Tabelle: T - 6, Bevölkerungsentwicklung der Kommunen im Landkreis Aurich



### 1.3.1.2 Altersstruktur

Die Alterung als zweiter großer Trend der Bevölkerungsentwicklung beinhaltet die zwei Bestandteile der Zunahme der Älteren an der Bevölkerung und die gleichzeitige Abnahme des Anteils der Jüngeren an der Bevölkerung.

Bei der Betrachtung der Altersgruppen „0-15“, „16-65“ und „über 65“ im Landkreis Aurich ist auch hier der demografisch bedingte Anstieg des Anteils der älteren Personen an der Gesamtbevölkerung ersichtlich. So nehmen die Anteile der Gruppen „0-15“ und „16-65“ von 2009 bis zur Prognose in 2025 von 16% auf 12% bzw. von 64% auf 60% ab. Dagegen wächst der Anteil der Gruppe „über 65“ von 20% im Jahr 2009 auf 28% in 2025 (siehe Abbildung A-3).

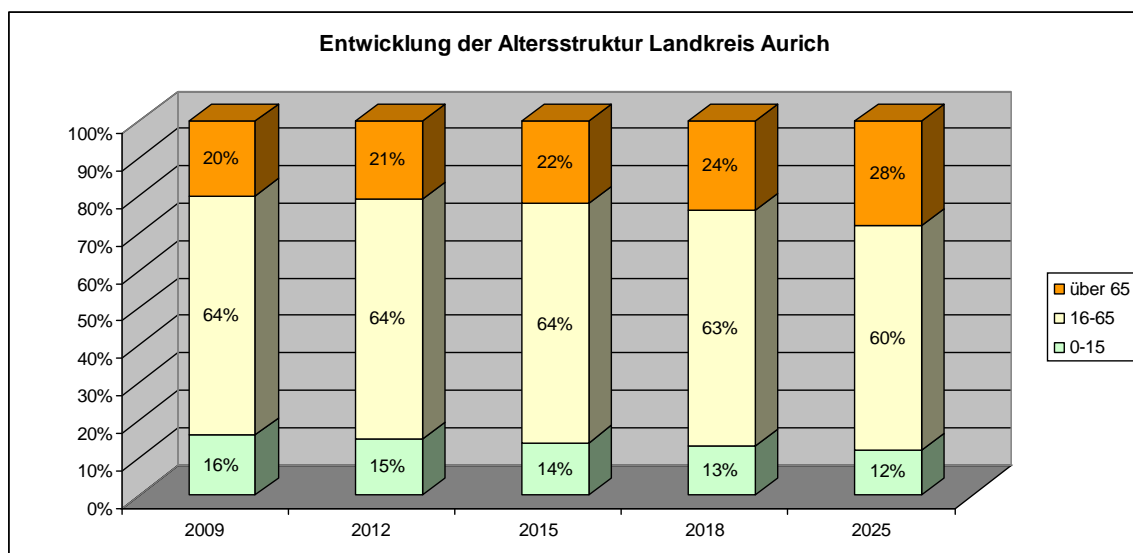


Abbildung: A - 3, Altersstruktur im Landkreis Aurich

Quelle: NIW Bevölkerungsprognose, Stand November 2009

**1.3.1.3 Demografische Entwicklung**

Der steigende Anteil der höheren Altersklassen ist aus dem Erwerbsleben zwar ausgeschieden, aber besonders mobil, nach wie vor motorisiert und finanziell gut gerüstet. Hierin könnte für den ÖPNV durchaus ein steigendes Fahrgastpotential liegen, wenn das ÖPNV-Angebot von der Qualität her den Zuspruch dieser Gruppe finden wird. Ansonsten ist die Gruppe der höheren Altersklassen nicht notgedrungen auf den ÖPNV angewiesen, weil sie nicht nur eine große Pkw-Affinität aufweist, sondern besonders im ländlichen Raum einen Pkw vorhält<sup>16</sup>. Den Zusammenhang zwischen demografischer Entwicklung und den Folgen für die siedlungsstrukturellen Kreistypen stellt Tabelle T-3 her. Konkret auf den Landkreis Aurich als Typus „Verdichteter Kreis in verdichterten Räumen“ bezogen bedeuten eine relativ konstante bis leicht rückgängige Bevölkerungszahl und eine Überalterung eine Steigerung der Verkehrsmittelwahl des MIV und eine Stagnation im ÖV.

Spezifische Entwicklung von Kreistypen 2000 - 2020

Siedlungsstrukturelle Kreistypen	Bevölkerungszahl	Überalterung	MIV	ÖV
Kernstädte in Agglomerationsräumen	↓	↓	↔	↔
Verdichtete Kreise in Agglomerationsräumen	↑	↔	↔	↔
Ländliche Kreise in Agglomerationsräumen	↑	↔	↑	↓
Kernstädte in verdichterten Räumen	↓	↓	↔	↔
Verdichtete Kreise in verdichterten Räumen	↔	↔	↑	↔
Ländliche Kreise in verdichterten Räumen	↓	↓	↑	↓
Ländliche Kreise geringer Dichte	↓	↓	↑	↓

Tabelle: T - 7, Entwicklung von Kreistypen

<sup>16</sup> vgl. Olaf Markus Winter (2005): Analyse und Evaluation von Nahverkehrsplänen und die Aufstellung von Kriterien zu Bewertung von Standards im ÖPNV. Schriftenreihe Verkehr, Heft 16. Institut für Verkehrswesen (Hg.), Kassel, S. 29ff..

Quelle: Prof. Dr. Ing. Huber, Auswirkungen des Bevölkerungsrückgangs auf Standorte, Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsverhalten. Wuppertal, 2004.

## 1.3.2 Wirtschaftsstruktur

### 1.3.2.1 Arbeitsplatz- und Beschäftigtenentwicklung

Im Landkreis Aurich haben die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten von 2010 bis 2013 zugenommen. Dabei zeigt sich im Bereich der Land-/Forstwirtschaft ein geringer Rückgang bzw. eine gewisse Konstanz bei der Anzahl der Beschäftigten, wohingegen im Produzierenden Gewerbe und in den Dienstleistungsbereichen ein stärkerer Zuwachs an Beschäftigungsverhältnissen abzulesen sind (siehe Tabelle T- 4 und Abbildung A- 4).

Jahr	Kreisfreie Stadt Landkreis Statistische Region Land	Sozialvers. Beschäftigte am Arbeitsplatz in den Verwaltungseinheiten Niedersachsens			
		Beschäftigte Insgesamt	davon		
			Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	Produzierendes Gewerbe	Dienstleistungsbereiche
2010	Aurich.....	45.663	780	12.356	32.527
2011	Aurich.....	47.914	851	12.968	34.095
2012	Aurich.....	49.898	825	14.386	34.687
2013	Aurich.....	50.940	825	14.386	34.687
2014	Aurich.....	53.780	856	14.548	38.376
2015	Aurich.....	56.020	908	14.553	40.559

Tabelle: T - 8, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit<sup>17</sup>

<sup>17</sup> die Bundesagentur unterteilt die Beschäftigtenzahlen in Wirtschaftszweige von A bis T; für eine übersichtliche Darstellung wurde eine Zusammenfassung zu den drei einzelnen Sektoren vorgenommen

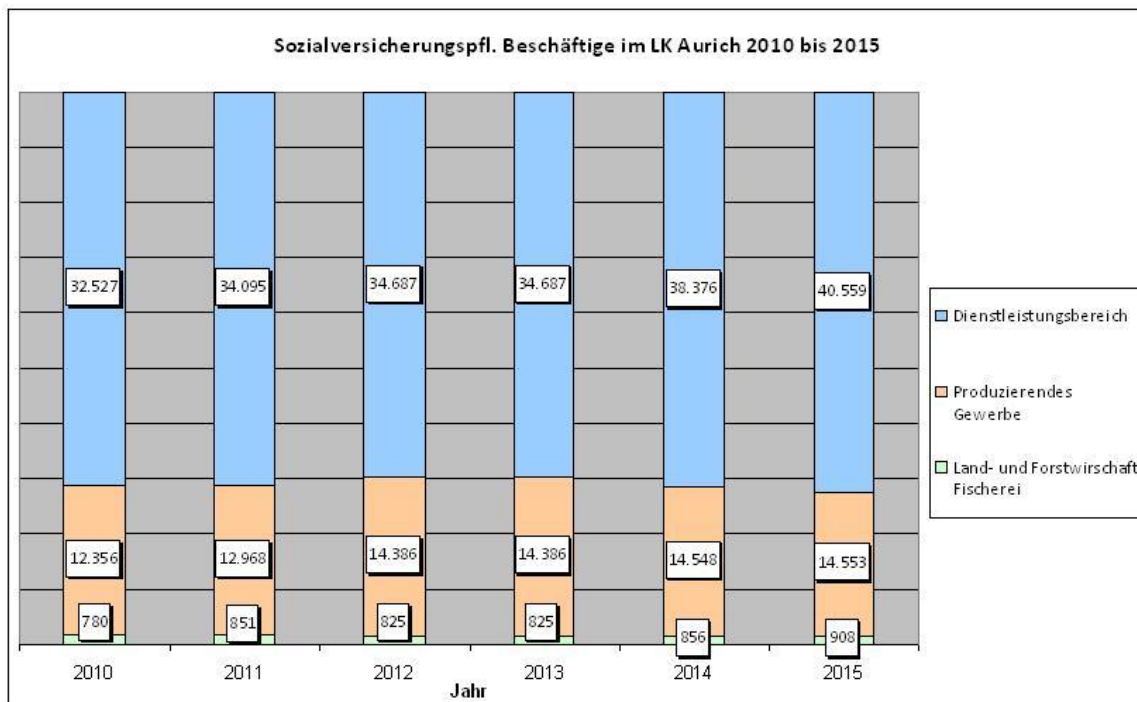


Abbildung: A - 4, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Ab 2012 ist die Arbeitslosenquote gleichzeitig mit der Zunahme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten kontinuierlich zurückgegangen (siehe Tabelle T – 6).

Arbeitslose im Landkreis Aurich				
Jahr	absolut	Veränderung z. Vorjahr absolut	in %	Veränderung z. Vorjahr in %
2011	7.655		8,2	
2012	8.147	492	8,6	0,4
2013	8.234	87	8,5	-0,1
2014	7.692	-542	7,9	-0,6
2015	7.647	-45	7,7	-0,2

Tabelle: T - 9, Arbeitslose im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016)

Quelle Bundesagentur für Arbeit

### 1.3.2.2 Motorisierungsgrad

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Zulassungszahlen der verschiedenen Fahrzeugtypen im Zeitraum von 2008-2014 im Landkreis Aurich.

	PKW	LKW	Motorräder	Kraft- Omnibusse	Gesamt	Einwohner
<b>2008</b>	94.782	5.552	9.775	198	110.307	189.381
<b>2009</b>	96.676	5.956	10.177	213	113.022	188.973
<b>2010</b>	98.914	6.292	10.470	206	115.882	188.947
<b>2011</b>	101.390	6.704	10.614	200	118.908	188.330
<b>2012</b>	103.222	6.945	10.892	202	121.261	188.267
<b>2013</b>	105.210	7.226	11.099	207	123.742	187.058
<b>2014</b>	107.222	7.572	11.361	212	126.367	187.998
<b>2015</b>						
<b>2016</b>	111.328 (20 Fzg.)	8.209	11.701	237		
Zuwachs Gesamt	12.440	2.020	1.586	14	16.060	-1.383
durchschn. Zuwachs pro Jahr	2.073	337	264	2	2.677	-231

Tabelle: T - 10, Zulassungszahlen Kfz im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016)

Insgesamt ist die Anzahl der Fahrzeuge in den Jahren 2008 bis 2014 von 110.307 auf 126.367, also um ca. 15% angestiegen. Der durchschnittliche Anstieg pro Jahr liegt bei 2.677 Fahrzeugen. Dabei fällt auf, dass der größte Zuwachs an Fahrzeugen bei den Lastkraftwagen von 5.552 auf 7.572 (ca. 36% Zuwachs) liegt. Danach folgt der Anstieg der Motorräder von 9.775 auf 11.361 mit einem Anstieg von ca. 16%. Der Zuwachs von Personenkraftwagen liegt dagegen bei ca. 13%. Die Zulassungen haben sich mit 94.782 Pkw im Jahr 2008 auf 107.222 Pkw im Jahr 2014 erhöht. Dagegen sind die Zulassungszahlen im Bereich der Kraftomnibusse über die Jahr hinweg relativ konstant.

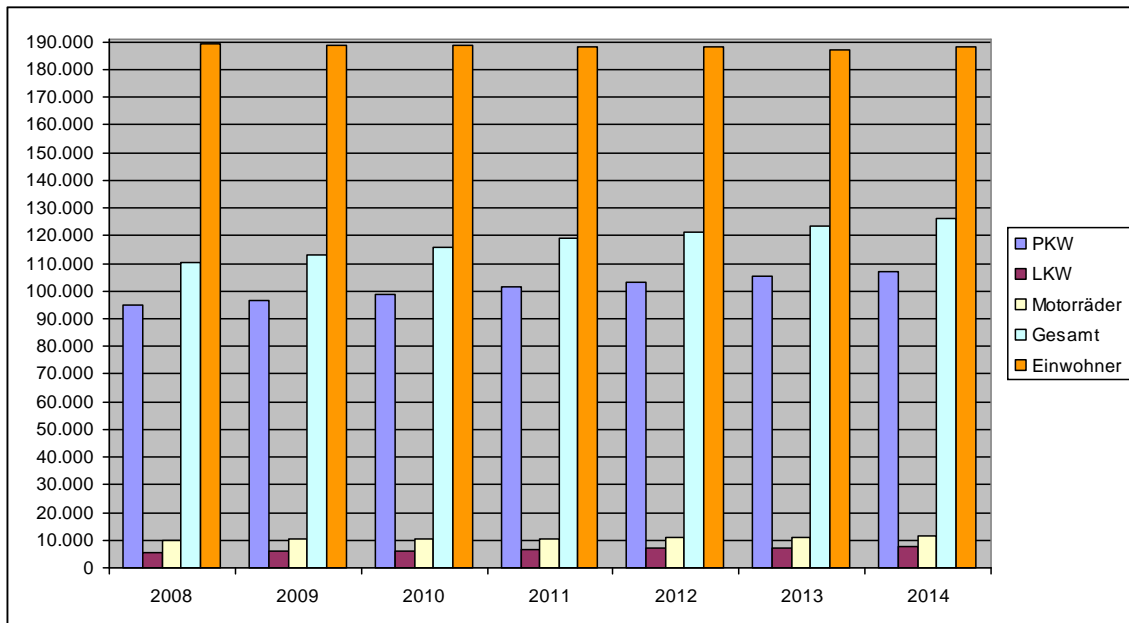


Abbildung: A - 5, Zulassungszahlen Kfz im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016)

Betrachtet man die vorliegenden Zahlen im Verhältnis zu den Veränderungen der Einwohnerzahl der vergangenen Jahre wird deutlich, dass der Anstieg der Zulassungszahlen der Kraftfahrzeuge trotz rückläufiger Bevölkerung zustande kam. Diese Entwicklung wird vor Allem durch die Abbildung A-5 deutlich. Durch den stetigen Anstieg der zugelassenen PKW verfügt mittlerweile mehr als jeder zweite Einwohner über einen eigenen PKW (56,35 %). Dagegen hatte im Jahr 2008 nur knapp jeder Zweite einen eigenen PKW (50,4%). Eine weitere Zunahme des Motorisierungsgrades ist auch in den nächsten Jahren zu erwarten. Sie lässt sich aus folgenden Aspekten ableiten:

- Wegen seiner geographischen Lage ist der Landkreis Aurich unmittelbar als Weg zu Urlaubsgebieten der Nordsee sowie den Inseln betroffen.
- Der ÖPNV in einem ländlich strukturierten und weiträumigen Landkreis wie dem Landkreis Aurich findet hauptsächlich auf der Straße, weniger auf der Schiene statt. Zudem ist die Kreisstadt nicht an den SPNV angeschlossen.

- Innerhalb des LK Aurich befindet sich kein Oberzentrum. Die nächstgelegenen Oberzentren (Oldenburg und Wilhelmshaven) sind ca. 50 bis 80 km entfernt. Somit ist damit zu rechnen, dass aufgrund der nicht vorhandenen flächendeckenden Schienenanbindung der überwiegende Teil der Bevölkerung des Landkreises für die Anfahrt oberzentraler Einrichtungen den Pkw benutzen wird.

### 1.3.2.3 Pendlerverflechtungen im Landkreis Aurich

Bei den Pendlerzahlen fällt insbesondere die Dominanz des Mittelzentrums Aurichs auf. Die meisten Einpendler (1.492), die nicht in Aurich wohnen, aber hier arbeiten, stammen aus der Gemeinde Südbrookmerland. Weitere 1.214 Einpendler sind in Ihlow wohnhaft, gefolgt von Großefehn mit 931, dem Landkreis Leer (ohne Stadt Leer) sowie den Nachbarstädten Emden (505), Wiesmoor (438) und Norden (538). Dagegen gibt es auch einen bedeutenden Pendlerstrom (1.181) aus der Stadt Aurich in die Seehafenstadt Emden (VW-Werk, Hafen- und Energiewirtschaft), die ein Pendlersaldo von ca. 14.000 aufweist. Neben der Kreisstadt Aurich ist die Stadt Norden die einzige Gemeinde mit einem vierstelligen positiven Pendlersaldo. Nur die Stadt Wiesmoor und die Inseln Baltrum, Juist und Norderney weisen einen geringen positiven Pendlersaldo auf, der im Falle der Nordseeinseln der besonderen geografischen Lage geschuldet sein dürfte. In den übrigen Gemeinden und Städten im Landkreis Aurich müssen Arbeitnehmer oder Auszubildende in vielen Fällen ihren Wohnort verlassen, um den Arbeitsort erreichen zu können.

Landkreis Aurich	Beschäftigte am Arbeitsort	Pendler-saldo
Aurich	18.338	5.448
Baltrum	309	66
Großefehn	3.186	-1.101
Großheide	791	-2.052
Hinte	446	-1.791
Ihlow	2.099	-2.020
Juist	1.050	132
Krummhörn	2.109	-1.967
Norden	8.937	1.884

Norderney	3.250	515
Südbrookmerland	2.608	-3.640
Wiesmoor	4.249	31
Dornum	612	-613
Brookmerland, SG	1.399	-3.018
<i>Leezdorf</i>	81	-549
<i>Marienhaf</i>	650	-55
<i>Osteel</i>	108	-588
<i>Rechtsupweg</i>	174	-539
<i>Uppgant-Schott</i>	359	-946
<i>Wirdum</i>	27	-341
Hage, SG	1.264	-1.899
<i>Berumbur</i>	187	-577
<i>Hage</i>	908	-820
<i>Hagermarsch</i>	31	-62
<i>Halbmond</i>	24	-325
<i>Lütetsburg</i>	114	-115

Tabelle: T - 11, Pendlersaldo der Gemeinden im Landkreis Aurich

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen (Auswertungen aus der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2012)

## 1.4 Schulen und Schüler

Der ÖPNV wird im ländlichen Raum hauptsächlich durch die Schülerbeförderung bestimmt, die die wichtigste Säule der Finanzierung und des Fahrgastaufkommens darstellt. In Abhängigkeit von der Schullandschaft mit ihren Schulstandorten, der Entwicklung der Schülerzahlen und den jeweiligen Schülerströmen ergeben sich besondere Anforderungen an die Schülerbeförderung und den ÖPNV im Landkreis Aurich.

### 1.4.1 Schulstandorte und Schülerzahlen

Ein bedeutender Teil der Schülerverkehre erfolgt im LK Aurich im Rahmen des Linienverkehrs im ÖPNV, der auch der allgemeinen Bevölkerung offensteht.

Die nachfolgende Karte zeigt die Schulstandorte im LK Aurich. In der anschließenden Tabelle sind die Schülerzahlen der Schulen und die anspruchsberechtigten Schüler dargestellt.





Kommune/Schulen	GS	HS	RS	HRS	OBS	GY	IGS	KGS	FÖS	BBs*	Leinerstift	Fr. Waldorf- schule	Schüler gesamt	anspruchsbe- rechtigte Schüler**
Aurich	12	1	1			1	2		2	2		1	10.179	1.798
Baltrum	1				1								41	4
Großefehn	4							1	2		1		1.411	1.120
Großheide	2			1					1				810	621
Hinte	2			1									490	510
Ihlow	4							1					1.042	1.017
Juist	1				1								103	1
Krummhörn	4			1		1 (JAG Emden, Außenstelle)	1		1				1.264	836
Norden	5				1	1		1 (KGS Hage, Außenstelle)	2	1			5.204	776
Norderney	1							1					447	15
Südbrookmerland	5					1 (Ulricianum Aurich, Außenstelle)			2				1.586	1.377
Wiesmoor	3							1					1.879	656
Dornum	1		1										236	298
Brookmerland, SG													1.399	860
Leezdorf	1													182
Mariehafte	1						1							89
Osteel	1													147
Rechtsweg	1													202
Uppgant-Schott	1													165
Wirdum	1													75
Hage, SG													1.206	472
Berumbur	1													141
Hage	1							1						331
Summe	53	1	2	5	3	2	4	5	10	3	1	1	27.297	10.361

Stand: 22.09.2014 \*Schuljahr 2013/2014 \*\*Stand: 23.01.2015

Tabelle: T - 12, Schulstandorte und Schülerzahlen im Landkreis Aurich

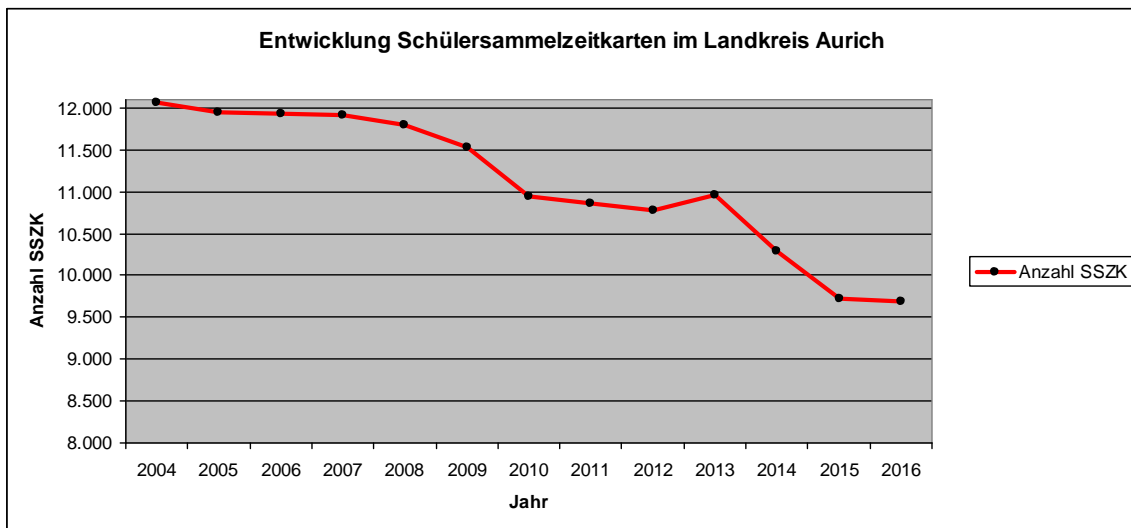


Abbildung: A - 6, Entwicklung Schülersammelzeitkarten im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016)

### 1.4.2 Schülerbeförderung

Die Landkreise und kreisfreien Städte sind die Träger der Schülerbeförderung. So regelt es das NSchG im § 114 Abs. 1: „Sie haben die in ihrem Gebiet wohnenden Kinder, die einen Schulkindergarten besuchen oder die an besonderen Sprachfördermaßnahmen gemäß § 64 Abs. 3 teilnehmen, sowie die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler [...]unter zumutbaren Bedingungen zur Schule zu befördern oder ihnen oder ihren Erziehungsberechtigten die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg zu erstatten.“ Das gilt für:

1. die 1. bis 10. Schuljahrgänge der allgemeinbildenden Schulen,
2. die 11. und 12. Schuljahrgänge der Schulen im Förderschwerpunkt für geistige Entwicklung der Förderschulen,
3. die Berufseinstiegsschule,
4. die ersten Klassen von Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I – Realschulabschluss – besuchen.

Da die Schülerbeförderung zum eigenen Wirkungskreis der Landkreise gehört, trägt er auch die finanzielle Verantwortung und Ausgestaltung derselben. Ab wann z.B. ein Anspruch besteht oder welche Erstattungen für den Schulweg erfolgen, hat der LK Aurich in seiner Schülerbeförderungssatzung im Detail geregelt (siehe hierzu Anlage: An - 1, Schülerbeförderungssatzung LK Aurich).

### **1.4.3 Schulentwicklung**

Bis 2009 regelte §26 des NSchG die Schulentwicklungsplanung, die durch die Landkreise aufzustellen waren. Durch die Verabschiedung des NEKHG entfiel die Verpflichtung der Landkreise einen Schulentwicklungsplan aufzustellen. Es blieb aber weiterhin das Ziel ein leistungsfähiges und bedarfsgerechtes Bildungsangebot in allen Regionen des Landes Niedersachsens zu etablieren.

Der LK Aurich beauftragte das Büro biregio aus Bonn mit der Erstellung eines Gutachtens zur Schulentwicklungsplanung. Die ersten Zwischenergebnisse wurden am 04. Juni 2014 öffentlich vorgestellt. Es folgten erste konkrete Handlungsempfehlungen am 09. Juli 2014. Des Weiteren wurden die Ergebnisse für den Primarbereich am 17. November 2014 präsentiert. Schließlich wurde der erste Teil des Schulentwicklungsplans (Allgemeinbildende Schulen) am 18. Dezember 2014 durch den Kreistag des LK Aurich beschlossen. Aussagen zu den berufsbildenden Schulen werden im zweiten noch zu erstellenden Teil des Gutachtens getroffen.

Das Gutachten empfiehlt für die Grundschulen eine Mindestgröße von 100 Schülern und pro Kommune im Landkreis Aurich eine Reduzierung der Anzahl an Grundschulen. Da die Kommunen Träger der Grundschulen sind, werden die Entscheidungen hinsichtlich der Empfehlungen des Gutachtens vor Ort getroffen.

Für den Sekundarbereich stellt das Gutachten fest, dass Haupt-, Real- und Oberschulen Auslaufmodelle seien. Dagegen müssten die bestehenden Gesamtschulen gestärkt und qualitativ verbessert werden. Die Schüler benötigten in zumutbarer Entfernung eine gymnasiale Oberstufe an einer Gesamtschule. Die weiteren detaillierten Ausführungen siehe Anlage: An - 2, Beschluss Kreistag vom 18.12.2014.

## **1.5 Einrichtungen mit großem Besucheraufkommen**

Im Landkreis Aurich sind in den letzten Jahrzehnten enorme Investitionen in Einrichtungen des Bildungs-, Kultur-, Gesundheits- und Freizeitbereichs getätigt worden.

### 1.5.1 Bildungseinrichtungen

Neben den zahlreichen Allgemein- und Berufsbildenden Schulen findet man auch Musik- und Kunstschulen sowie je eine Kreisvolkshochschule in den Mittelzentren Aurich und Norden vor. Neben den derzeit angebotenen Freizeitaktivitäten, wird ein hohes Besucheraufkommen in den nächsten Jahren durch das Energie Erlebnis Zentrum, welches im Sommer 2015 in Sandhorst eröffnet wird, erwartet.

### 1.5.2 Kulturelle Einrichtungen

Auch im Bereich der kulturellen Einrichtungen wurde in der letzten Zeit ständig investiert. Nicht nur in fast allen Allgemein- und Berufsbildenden Schulen ist eine Bücherei zu finden. Neben der Stadtbibliothek der Stadt Aurich befindet sich die ostfriesische Landschaftsbibliothek, welche die Tradition staatlichen Buchbesitzes in Ostfriesland verkörpert.

Der LK Aurich verfügt über eine große Anzahl an Museen, welche zum größten Teil das Leben in Ostfriesland über die letzten Jahrhunderte veranschaulichen. Auch viele Mühlen, welche charakteristisch für Ostfriesland sind, fallen in den musealen Bereich wie unter anderen die Stiftsmühle in Aurich und die so genannte Bockwindmühle in Dornum.

Zudem wird durch zahlreiche Naturschutzgebiete der besondere Naturreichtum des Kreises wie z.B das Wattenmeer oder das Moor geschützt. Außerdem gibt es neben Theater-Vereinen in Aurich und Norden eine Freilichtbühne in Wiesmoor.

Nicht nur die zahlreichen Kirchen, sondern auch die Imagination der ehemaligen Klosterstätte in Ihlow können besichtigt werden. Um den Erhalt der vielen kulturellen Sehenswürdigkeiten wie unter anderem Baudenkmäler kümmert sich die Untere Denkmalschutzbehörde des Kreises. Ferner verfügt der Landkreis über kulturelle Sehenswürdigkeiten wie ein ehemaliges Ständehaus in welchem sich Einrichtungen für Forschung Kultur und Bildung befinden.

Inmitten des Marktplatzes der Stadt Aurich sticht der „Sous Turm“ von Albert Sous aus dem Jahre 1990 ins Auge. Weitere Wahrzeichen sind die Lambertikirche und das Schloß der damaligen Häuptlingsfamilie Cirksena, in welchem sich heute das Landgericht und die Oberfinanzdirektion befinden.

In der Stadt Norden gibt das Teemuseum einen Einblick in die ostfriesische Tee-Kultur. Daneben ist die Ludgeri-Kirche mit der berühmten Arp-Schnitger-Orgel zu erwähnen. Der Auto-Liebhaber hat die Möglichkeit im Norder Automuseum über 150 Autos und Motorräder zu besichtigen. Seehundstation, Nationalparkhaus und Waloseum bringen dem Besucher und Urlauber die Natur der Region näher.

Die nachstehenden Tabellen geben einen Überblick über ausgewählte kulturelle Einrichtungen bzw. über die vorhandenen Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens im LK Aurich.

Kommune	Theater	Freilicht- bühne	Museen	Mühlen	Kirchen
Aurich	1	0	2	5	7
Norden	1	0	7	3	6
Wiesmoor	0	1	1	0	2
Großefehn	0	0	0	5	6
Ihlow	0	0	0	5	7
Großheide	0	0	0	2	2
Krummhörn	0	0	2	5	20
Dornum	0	0	2	4	6
Südbrookmerland	0	0	4	3	9
Brookmerland	0	0	0	6	4
Hinte	0	0	1	1	7
Hage	0	0	1	1	1
Juist	0	0	0	0	1
Norderney	0	0	1	1	3
Baltrum	0	0	0	0	2
<b>Gesamt</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>21</b>	<b>44</b>	<b>93</b>

Tabelle: T - 13, Kulturelle Einrichtungen im Landkreis Aurich

Kommune	Kranken- häuser	Hilfsorg. – Rettungsdien- st DRK	Kinder- gärten	Alten- heime	Feuer- wehren	Sonstiges
Aurich	1	1	50	7	10	Ortsverband d tech.

						Hilfswerk
Norden	1	1	19	7	1	Ortsverband tech. Hilfswerk
Wiesmoor	0	1	11	2	2	
Großefehn	0	0	10	3	9	Kinder-Jugend- und Familienhilfe Leinerstift
Ihlow	0	0	12	3	5	
Großheide	0	0	9	1	3	
Krümmhörn	0	1	19	4	11	
Dornum	0	0	4	1	5	
Südbrookmerland	0	0	17	1	5	
Brookmerland	0	0	8	1	5	
Hinte	0	0	5		6	
Hage	0	0	9	3	4	Tierheim
Juist	0	0	1		1	
Norderney	2	1	3		1	Kurklinik
Baltrum	0		1		1	
<b>Gesamt</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>168</b>	<b>33</b>	<b>69</b>	

Tabelle: T - 14, Gesundheits- und Sozialeinrichtungen im Landkreis Aurich

### 1.5.3 Freizeiteinrichtungen

Zahlreiche Freizeiteinrichtungen, wie Sportplätze, Reithallen und Freibäder sind in fast allen Gemeinden des Landkreises vorhanden. Durch die zahlreichen Kanäle und Meere ergeben sich gute Bedingungen für Wassersportarten. So kann man z.B. am Auricher Hafen sowie in Timmel Boote ausleihen. Auch Badeseen sind mehrfach in Tannenhausen, Ihlow und Hage vertreten.



Durch die ländliche Prägung der Umgebung stehen Ferienhöfe unter anderem in Norden zur Verfügung. Dem Reitsport wird große Aufmerksamkeit durch das Reitsport-Touristik-Centrum Ostfriesland in Timmel geschenkt.

Durch den Carolinenhof in Aurich hat man die Möglichkeit Freizeitaktivitäten wie Bowling oder den Besuch eines Kinos auch bei schlechten Witterungsverhältnissen nachzugehen.

Außerdem gibt es in der Stadt Aurich die größte Skaterhalle Deutschlands.

Auch einer der Kletterwälder „Kraxelmaxel“ ist in Aurich/Wallinghausen zu finden.

In Brookmerland befindet sich zudem die einzige Outdoor-Kartbahn Ostfrieslands.

Für besondere Sportveranstaltungen oder Konzerte und andere Veranstaltungen wie z.B. Messen und Flohmärkte bietet die Sparkassenarena im Zentrum Aurichs optimale Bedingungen.

In Halbmond befindet sich das größte Stadion Ostfrieslands, das Motodrom mit einer Kapazität von 50.000 Plätzen.

Alle aufgeführten Einrichtungen erlangen zunehmend Bedeutung des Tourismus im Landkreis und weisen ein hohes Besucheraufkommen auf.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die im Kreisgebiet vorhandenen Freizeiteinrichtungen.

Kommune	Jugendherbergen	Campingplätze	Hallen- und Freibäder	Häfen	Sonstiges
Aurich	1	0	1	1	Badesee, Skatehalle, Sparkassenarena, Kletterwald, deBaalje, EEZ
Norden	1	1	2	1	Strandbad Norddeich Ocean Wave
Wiesmoor	0	1	1		Ottermeer Golfanlage
Großefehn	1	1	0	0	2 Gruppen-Häuser

					Timmeler Meer RTC
Ihlow	0	0	0	1	1 Hostel Ihler Meer
Großheide	0			0	
Krummhörn	1	2	1	1	
Dornum	2	1	1	1	
Südbrook- merland	0	2	1	1	Großes Meer
Brookmerland	0	0	1	0	Kartbahn
Hinte	0	1	1	0	
Hage	0	1	0	0	Kiessee, Motodrom
Juist	1	0	2	1	Strandbad
Norderney	1	3	1	1	Strandbad
Baltrum	0	1	1	1	Strandbad
<b>Gesamt</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	

Tabelle: T - 15, Freizeiteinrichtungen im Landkreis Aurich

## 1.6 Verkehrsanlagen

In einem Flächenlandkreis wie Aurich kommt der Mobilität große Bedeutung zu. Unter den verschiedenen Verkehrsträgern erbringen schienengebundene Verkehrsträger und der straßengebundene öffentliche Personenverkehr einen wesentlichen Teil der Verkehrsleistung. Für die Wirtschaft und die Menschen unseres Landes sind daher Schienenverkehre und der Öffentliche Personennahverkehr auf der Straße unverzichtbare Bestandteile, die die notwendige Mobilität gewährleisten.

### 1.6.1 Straßennetz

#### Bundesautobahnen

Folgende Bundesautobahnen verlaufen durch den Landkreis Aurich:

A31 Bottrop – Emden

Durch die A 31 werden strukturschwache Räume wie Ostfriesland sowie die Seehäfen Emden, Leer und Papenburg an das transeuropäische Straßennetz angeschlossen und dadurch an alle wichtigen Wirtschaftsregionen in Deutschland und Europa angebunden. Gerade mit Blick auf den Fernverkehr ist die A 31 für den deutsch-niederländischen Grenzraum von erheblicher verkehrlicher Bedeutung.

Außerdem bildet die A 31 eine wichtige Verkehrsachse für den Durchgangsverkehr vom Ruhrgebiet bis zur Nordsee.

#### Bundesstraßen

Folgende Bundesstraßen verlaufen durch den Landkreis:

B72 (132km)

Die Bundesstraße 72 beginnt im Norddeicher Hafen, und bildet damit einen direkten Anschluss zu den Inselfähren nach Norderney.

Nachdem sie den Deich entlang führt umgeht sie die Stadt Norden sowie wenig später Marienhafen. Von Georgsheil bis Aurich verläuft sie auf gemeinsamer Trasse mit der B210, ebenso zwischen Bagband und Hesel mit der B436. In diesem Bereich wird sie als normale Landstraße mit Ortsdurchfahrten geführt.

B210

Die Bundesstraße 210 führt von Emden über Aurich, Wittmund, Jever nach Wilhelmshaven und gilt neben der A28 als die wichtigste Ost-West-Verbindung in Ostfriesland.

Da die B210 deutlich nördlicher verläuft als die A28 ist sie für viele Gemeinden und Städte des Kreises die wichtigste Anbindung an das Autobahnnetz.

B436

Die Bundesstraße 436 führt von Weener nahe der niederländischen Grenze quer durch Ostfriesland und den Landkreis Friesland bis nach Sande, wo sie an der Anschlussstelle

Sande auf die Bundesautobahn 29 trifft. Die gesamte Strecke umfasst ca. 70 km. Im Landkreis Aurich wird sie zunächst auf einem etwa fünf Kilometer langen Abschnitt als B72 weitergeführt, bis sie in Bagband schließlich von dieser abzweigt. Über Großefehn führt sie nach Wiesmoor und verlässt dort den Landkreis.

#### Landesstraßen/Kreisstraßen/Gemeindestraßen

-Landesstraßen 1,2,12,14,25-24,34 (179,4 km)

-Rund 400 km Kreisstraßen

-230 km Radwege an Kreisstraßen

-Gemeindestraßen

Ostfrieslandwanderweg (Gesamt 97 km)

Über dieses Straßennetz wird eine leistungsfähige Feinverteilung von Personen und Gütern im Landkreis sichergestellt. Insbesondere für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr ist das feingliedrige Netz von Bedeutung. Ergänzend kommt ein gut ausgebautes Radwegenetz entlang der klassifizierten Straßen hinzu, wovon rund 230 km an Kreisstraßen verlaufen.

Außerdem erstreckt sich der Ostfrieslandwanderweg, der von Rhaudefehn bis Bengersiel reicht, einige Kilometer durch das Kreisgebiet.

#### Güterverkehrszentren

Die Güterverkehrszentren fungieren sowohl als Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasserstraße als auch als Schnittstelle zwischen dem Güterfern- und Güternahverkehr. Solche Zentren sollen durch Mehrfachnutzung effizienter mit allen Ressourcen umgehen und dadurch zu erheblichen Zeit- und Kostenersparnissen beitragen.

Im Landkreis Aurich befindet sich kein Güterverkehrszentrum. Betriebe wie Enercons Bahn-Tochter Eisenbahngesellschaft nutzen Verbindungen zu den Güterverkehrszentren in Rheine und Dörpen im Landkreis Emsland.

### 1.6.2 Schienennetz

1833 wurde in Norden die Küstenbahn zwischen Emden und Wittmund eröffnet, zu der die Strecke Aurich-Abelitz bahntechnisch als Nebenbahn gehörte. Der Personenverkehr auf der Strecke wurde 1967 eingestellt. Seitdem wird der Personenverkehr im Landkreis Aurich mit Bussen abgewickelt. An das Bahnnetz der Deutschen Bahn ist der Landkreis seit 2008 im Güterverkehr wieder offiziell angeschlossen. Die Strecke zwischen Aurich und Abelitz wird von der Eisenbahninfrastrukturgesellschaft Aurich-Emden mbH (EAE) betrieben. Die Güterzüge fahren vom Industriegebiet Nord in Aurich in den Emdener Hafen, wo Enercon seine Anlagen verschiffen lässt.

Die Ostfriesische Küstenbahn, welche von Norden über Esens nach Sande führt, ist auf dem Abschnitt zwischen Norden und Esens stillgelegt und zwischen Dornum und Esens abgebaut. Die Strecke zwischen Esens über Jever nach Sande wird von der NordWestBahn im Personenverkehr bedient und betrifft den Landkreis somit nicht unmittelbar.

Zwischen Norden und Dornum wird die stillgelegte Strecke seit 1887 im touristischen Verkehr durch die Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland (MKO) an Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr befahren.

Etwa zweistündig bringt die IC-Linie Köln-Ruhrgebiet-Münster-Emden-Norddeich Mole der deutschen Bahn die Fahrgäste direkt an den Fähranleger Norddeich Mole (Norderney, Juist). Außerdem verkehrt ein zusätzlicher IC-Zug von Stuttgart über Mainz, Köln nach Norddeich Mole. Aus Richtung Leipzig, Magdeburg, Hannover wurde das IC-Angebot bereits ganzjährig auf einen Zweistundentakt bis nach Emden ausgeweitet. Außerdem gibt es in Marienhafen einen Bahnhof an der Eisenbahnstrecke zwischen Emden und Norddeich Mole. Seit 2013 ist Marienhafen, der zuvor als einziger Bahnhof zwischen Oldenburg und Norddeich nur vom Nahverkehr bedient wurde, ein Fernverkehrshalt.

### 1.6.3 Wasserstraßen/Häfen

Der 1880 bis 1888 erbaute Ems-Jade-Kanal verbindet Aurich mit Emden und Wilhelmshaven und führt quer durch das gesamte Kreisgebiet. Der Kanal mit einer Gesamtlänge von 73,3 Kilometern hat inzwischen fast ausschließlich Bedeutung für die Sportschifffahrt und den Tourismus. Lediglich der Transport von Baustoffen vom Emdener Hafen in den kleinen Auricher Hafen fällt noch ein wenig ins Gewicht. Durch den Ausbau des Ems-Jade-Kanals wäre es möglich eine leistungsfähige Verbindung zwischen dem Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven, Aurich und Emden zu schaffen. So würde eine Verbindung über die Ems und den Dortmund-Ems-Kanal auch mit dem Mittellandkanal und dem Ruhrgebiet ermöglicht werden.

Der Auricher Hafen verdankt seine Existenz dem Ems-Jade-Kanal. Dort ist ein Betonwerk angesiedelt, das Sand und Kies über den Kanal bezieht. Außerdem starten von hier Ausflugsfahrten zu Schiff z.B nach Emden. Ansonsten hat der Kanal vor allem östlich von Aurich hauptsächlich Bedeutung für Freizeit, Erholung und Tourismus. Sportschiffer mit kleineren Booten können über den Ems-Jade-Kanal nahezu das gesamte Kanalnetz Ostfrieslands erreichen. Vom Ems-Jade-Kanal besteht am östlichen Stadtrand eine direkte Verbindung über den Verbindungskanal zum Ems-Seitenkanal. Diese Strecke erspart der Kanalschifffahrt auf dem Weg emsaufwärts das Durchfahren des Emdener Hafens.

In Marcardsmoor zweigt der Nordgeorgsfehnikanal vom Ems-Jade-Kanal ab und verbindet diesen mit der Jümme und über die Leda schließlich mit der Ems. Über die Leda, den Elisabethfehnikanal und dem Küstenkanal kann man auch nach Oldenburg und über die Hunte weiter zur Weser gelangen.

Dagegen sind die Fährhäfen Norddeich und Neßmersiel hinsichtlich des Tourismus als Wirtschaftsfaktor für den Landkreis Aurich von großer Bedeutung. Während die Fährverbindungen nach Norderney zumindest in der Hauptsaison stündlich erfolgen, verkehren die Fähren nach Juist und Baltrum (ab Neßmersiel) tideabhängig und zeitweise nur zweimal am Tag.

#### **1.6.4 Luftverkehr**

Die nächstgelegenen zivilen Flugplätze finden sich in Leer, Norddeich und Emden.

Nächstgelegener internationaler Verkehrsflughafen ist der in Bremen.

In Brockzetel liegt das Segelfluggelände Aurich-Brockzetel.

Die ostfriesischen Inseln werden von zahlreichen regionalen Flughäfen angefliegen. Da einige Inseln auf Grund der Tideabhängigkeit mit der Fähre nur einmal am Tag zu erreichen sind, ist die Anreise mit dem Flugzeug eine gute Alternative. Die Frisia-Luftverkehr GmbH Norddeich betreibt den Flugplatz Norden-Norddeich für einen Bedarfsflugverkehr nach Juist und Norderney. Zudem werden Rundflüge zum Kennenlernen der Ostfriesischen Inseln und der Küstenlandschaft angeboten. Die FLN ist eine deutsche Regionalfluggesellschaft mit Sitz in Norden und stellt einen Zweitbetrieb der Reederei Norden-Frisia dar.

### **1.7 Organisationsstruktur im ÖPNV**

Entsprechend dem RegG aus dem Jahr 1993 liegt die Aufgaben- und Finanzverantwortung im ÖPNV bei den AT. In Niedersachsen sind im NNVG als AT die Landkreise und kreisfreien Städte festgelegt worden. Zur Verbesserung der kreisübergreifenden Zusammenarbeit haben sich die meisten AT mit benachbarten AT zu einer gemeinsamen Gesellschaft oder zu einem Zweckverband zusammengetan.

Die Aufgabe der Durchführung des ÖPNV, sowie die rechtliche Verantwortung gegenüber

dem Fahrgast liegt bei den Verkehrsunternehmen. Der größte Teil dieser hat sich mit dem Ziel einer gemeinsamen Angebotserstellung und Vermarktung zu gemeinsamen Gesellschaften / Verkehrsbünden zusammengeschlossen.

### **1.7.1 Aufgabenträger**

Die Landkreise Aurich, Emsland, Friesland, Leer, Wittmund und die kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven als AT des ÖPNV haben im Jahr 1997 eine gemeinsame Gesellschaft – die Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ) GbR – mit dem Ziel gegründet, deren gemeinsame Interessen im ÖPNV und im Schienenverkehr wahrzunehmen und gegenüber Dritten zu vertreten, sowie kreisübergreifende Konzepte zur Weiterentwicklung des ÖPNV auszuarbeiten.

### **1.7.2 Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade**

Die Delegation der Aufgaben- und Finanzverantwortung im ÖPNV auf die kommunale Ebene, wurde von den Landkreisen und kreisfreien Städten in der Region Ems-Jade begrüßt, da vor Ort am besten entschieden werden kann, was im ÖPNV notwendig und sinnvoll ist. Um die Sicherung der ÖPNV-Attraktivität auch über die Landkreisgrenzen zu gewährleisten und die Zusammenarbeit im Interesse der Region zu fördern, wurde im Frühjahr 1997 die Verkehrsregion Nahverkehrs Ems-Jade, mit Sitz in Jever, gegründet. Auf Landesebene erfolgt eine aktive Zusammenarbeit der VEJ mit den anderen kommunalen Aufgabenträgerverbänden.

Die VEJ hat sich in den ersten Jahren auf das Thema Schienenverkehr konzentrieren müssen, da hier weit reichende Kürzungen in Rede standen. Als Interessenvertretung der Region hat sich die VEJ erfolgreich für den Erhalt des Anschlusses an das Fernverkehrsnetz stark gemacht und sich auch kontinuierlich für den Erhalt des Anschlusses an das Fernver-



kehrnetzwerk stark gemacht und sich auch kontinuierlich für den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) eingesetzt.

Im Busverkehr ging es in den letzten Jahren insbesondere um den Regionalverkehr (z.B. Tarifangebote, Haltestellen etc).

### **1.7.3 Verkehrsunternehmen**

Im LK Aurich besitzen zurzeit insgesamt dreizehn Unternehmen Konzessionen für den Buslinienverkehr gemäß §42 bzw. §43 PBefG (vgl. auch Kapitel 2). Hierbei habe einige Genehmigungsinhaber die Betriebsführerschaft auf ein anderes VU übertragen. Der Betriebsführer hat dieselben Rechte und Pflichten des Genehmigungsinhabers. Nicht alle Verkehrsleistungen werden vom Genehmigungsinhaber bzw. Betriebsführer selbst erbracht, sondern an Auftragsunternehmen vergeben.

### **1.7.4 Verkehrsverbund Ems-Jade**

Die Busunternehmen haben sich in den Landkreisen Aurich, Leer, Wittmund und Friesland sowie den kreisfreien Städten Emden und Wilhelmshaven 2003 zum Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ) zusammengeschlossen. Im Jahr 2015 schlossen der VEJ und die genannten Landkreise und kreisfreien Städte einen Verkehrsvertrag ab, in dem die Ziele für die Weiterentwicklung des ÖPNV in der Region festgelegt wurden. Dieser Vertrag wurde nach vier Jahren um weitere vier Jahre verlängert und im Jahr 2014 den aktuellen Gegebenheiten angepasst. Die aktuelle Laufzeit geht bis Ende 2018.

Sieben der dreizehn VU, die Genehmigungen im LK Aurich besitzen, gehören dem VEJ an. Dabei ist zu erwähnen, dass die VU, die auf Norderney Linienverkehre durchführen, nicht dazu zählen und auf ihren Linien eigene Haustarife anwenden.

Im Zuge der Zusammenarbeit von Verbund und Region konnten folgende Entwicklungen eingeleitet bzw. umgesetzt werden:

- die Förderung aufeinander abgestimmter Fahrpläne und Tarifsysteme
- der unkomplizierte Fahrkartenverkauf durch den Einsatz elektronischer Fahrscheindruckersysteme
- der Einsatz alternativer Bedienungsformen vom Rufbus bis hin zum Anruf-Sammeltaxi als Ergänzung des Linienverkehrs
- die Bereitstellung spezieller Bahnanschlussverbindungen
- der Bau von zentralen Omnibusbahnhöfen
- die Einrichtung von Mobilitätszentralen
- die Schaffung vertakteter Linienverkehre und spezieller Nachtbusangebote
- die Verbesserung der Anreisemöglichkeiten für die touristischen Gäste der Region
- die Erhöhung der Attraktivität der Tourismusregion durch die kostengünstige Erreichbarkeit der touristischen Ziele
- die Erstellung eines Haltestellenkonzeptes mit dem Ziel einer qualitativen Aufwertung
- die Einführung spezieller Tarife für Schüler (außerhalb der Schulzeiten), für Senioren und für Familien

## **2. Bestandsaufnahme und Bewertung**

### **2.1 Gegenwärtiges Verkehrsangebot (Liniennetz)**

Das gegenwärtige Verkehrsangebot des LK Aurich orientiert sich insbesondere an den Notwendigkeiten der Fahrgastgruppe der „Schülerinnen und Schüler“, dem Zentrale-Orte-System und den sich daraus resultierenden verkehrlichen Achsen. Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen den Städten Norden, Aurich, Emden und Leer.

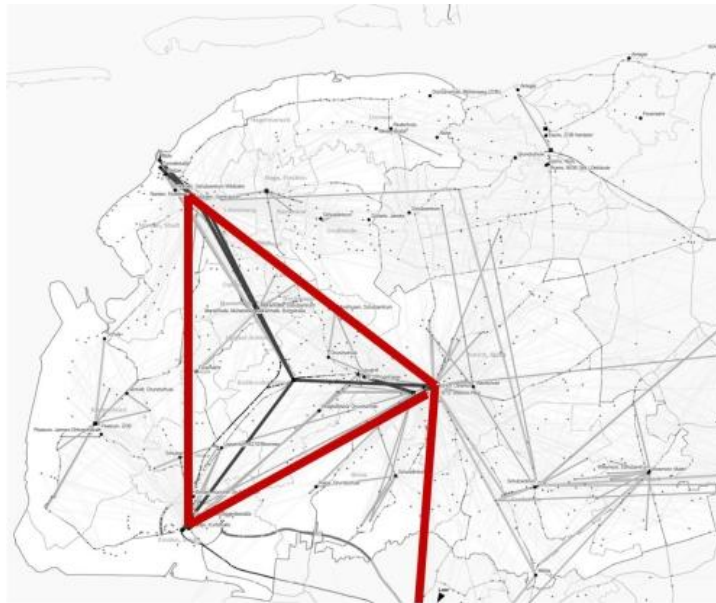


Abbildung: A - 7, Wichtigste Verkehrsbeziehungen

Quelle: sma (2012): Verkehrskonzept Aurich-Emden

Der straßengebundene ÖPNV im LK Aurich wird in der Regel als allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG bzw. §43 PBefG durchgeführt. In den folgenden Tabellen werden die einzelnen Linien nach dem jetzigen Genehmigungsinhaber sortiert aufgeführt. Zudem zeigen die nachfolgenden Karten die Linienverkehre und das Nachtbusnetz im Landkreis Aurich (Festland), die Anrufbusverkehre in der Stadt Aurich und die Buslinien auf der Insel Norderney.

Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Linien-Nr.	Genehmigungs-Beginn	Genehmigungs-Ende	Inhaber
Norden			Nordsee-Express	01.03.2009	28.02.2017	Ahi Hamdi
Aurich	Leer	Timmel	481	16.09.2008	15.09.2016	Andreesen
Lübbersfehn	Aurich	Ihlow-Schirum-	483	01.12.2013	31.11.2023	Andreesen
Großfehn	Moormerland	Westersander	484	01.05.2010	30.04.2018	Andreesen
Aurich	Norden	Moordorf-Upende-Rechtsweg-Marienhafte/Victorbur-Münkeboe-Moorhusen	442	01.03.2012	29.02.2020	Arendt
Upgant-Schott	Marienhafte	Osteel/Leezdorf-Rechtsweg	427	01.08.2013	31.07.2021	Arendt/Jacobs/Weser-Ems Bus
Moordorf	Moorhusen	Victorbur	431	01.08.2013	31.07.2021	Arendt/Weser-EmsBus
Moorhusen	Moordorf	Victorbur	432	01.08.2013	31.07.2021	Arendt/Weser-EmsBus
Norden	Neßmersiel		10004	01.10.2015	30.09.2023	Baltrum Linie
Esens	Dornum	Hage-Norden-Westerholt	361	15.09.2008	14.09.2016	Edzards
Dornumerode	Esens	Westerbur-Roggenstede-Westerholt-Dornum-Bensersiel	368	01.09.2013	31.08.2021	Edzards

Tabelle: T - 16, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 1

Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Linien-Nr.	Genehmigungs-Beginn	Genehmigungs-Ende	Genehmigungs-Inhaber
Theener/Hager marsch	Westerholt/Dornum	Roggenstede-Dornumergrode-Theener-Neßmersiel	314	27.09.2015	26.09.2025	Edzards/Kreisbahn Aurich/Weser-Ems-Bus
Norderney, Busbahnhof	Norderney, Oase	Meierei-Flugplatz-Leuchtturm	4	01.09.2010	31.08.2018	Fischer
Norderney, Hafen	Norderney, Weiße Düne	Deichstraße-Karl Rieger Weg	6	01.09.2010	31.08.2018	Fischer
Detern	Sandhorst, Waldorfschule	Leer	642	01.11.2012	17.08.2019	Gerdes
Südarle	Emden	Neuschoo-Schweindorf Westerholt-Großheide- Berumbur-Hage- Norden-Marienhaf	444	01.06.2012	31.05.2016	Jacobs
Norden	Aurich	Hage-Berumerfehn- Südcoldinne-Südarle- Eversmeer	445	01.02.2009	31.01.2017	Jacobs
Großheide	Großheide	Berumerfehn-Südarle- Westerende	447	30.08.2008	29.08.2016	Jacobs
Norden	Südarle	Hage-Halbmond- Großheide	446/1	01.06.2014	31.05.2024	Jacobs

Tabelle: T - 17, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 2

Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Linien-Nr.	Genehmigungs-Beginn	Genehmigungs-Ende	Genehmigungs-Inhaber
Aurich	Leer	Schirum-Hesel-Brinkum	460	06.05.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
Aurich	Wiesmoor	Wiesens-Holtrop-Ostgroßfehn	462	06.05.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
Aurich	Wiesmoor	Akelsberg-Spetzerfehn-Hinrichsfehn	463	06.05.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
Aurich	Wiesmoor	Egels-Wiesens-Brockzetel-Wiesedermeer-Marcardsmoor	464	01.10.2015	30.09.2025	Kreisbahn Aurich
Aurich	Wiesmoor	Bagband-Strackholt	466	06.05.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
Wiesmoor	Leer	Ostgroßfehn-Strackholt-Bagband	467	06.05.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
Wiesmoor	Hinrichsfehn	Mullberg	468	06.05.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
Ostgroßfehn	Aurich	Holtrop-Bietzefeld	469	06.05.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
Aurich	Jüiberde	Wiesmoor-Neudorf-Remels	470	14.04.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
Jheringsfehn	Ostgroßfehn	Neukamperfehn-Hesel	476	04.01.2010	05.08.2017	Kreisbahn Aurich
Emden	Jever	Wilhelmshaven	480	01.08.2013	31.07.2023	Kreisbahn Aurich
Westgroßfehn	Ostgroßfehn	Timmel-Ullbargen-Mittegroßfehn	486	01.09.2015	31.08.2025	Kreisbahn Aurich

Tabelle: T - 18, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 3

Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Linien-Nr.	Genehmigungs-Beginn	Genehmigungs-Ende	Genehmigungs-Inhaber
Aurich	Esens/Wittmund	Sandhorst-Wallinghausen-Osterlog	473/474	01.05.2015	30.04.2025	Kreisbahn Aurich
Blomberg	Westerholt/Dornum	Dornum	484/485	19.03.2007	31.12.2014	Kreisbahn Aurich
Südbrookmerland	Emden	Münkeboe-Ostvectorbur-Westvectorbur-Uthwerdum-Georgsheil	Berufslini	14.07.2015	13.07.2025	Ludolf Beninga
Norderney	Norderney	innerstädtischer Rundverkehr	7	01.03.2012	28.02.2020	Nds. Staatsbad Norderney
Wiesmoor	Tange	Strackholt-Ostgroßbefehn	N50	01.10.2013	30.09.2023	Schmidt-Mietwagen Stadtwerke
Wilhelmshaven	Wiesmoor	Sande-Friedeburg	111	01.07.2009	31.06.2017	Wilhelmshaven
Norderney, Weststrand	Norderney, Hafen	Damenpfad Mitte-Rosengarten	1	01.09.2010	31.08.2018	Tjaden
Norderney, Busbahnhof	Norderney, Hafen	Mühlenstraße-Marienstraße	2	01.09.2010	31.08.2018	Tjaden
Norderney, Haus Klipper	Norderney, Hafen	Lippestraße-Waldweg	3	01.09.2010	31.08.2018	Tjaden
Norderney, Busbahnhof	Norderney, Weiße Düne	Birkenweg-Meierei	5	27.09.2013	26.06.2021	Tjaden
Esens	Norden	Dornum-Hage	312	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Esens	Norden	Dornum-Hage	312	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Georgsheil	Norden	Marienhage	411	01.08.2010	31.07.2018	Weser-Ems Bus
Norden	Norddeich	Norden	412	01.08.2010	31.07.2018	Weser-Ems Bus

Tabelle: T - 19, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 4

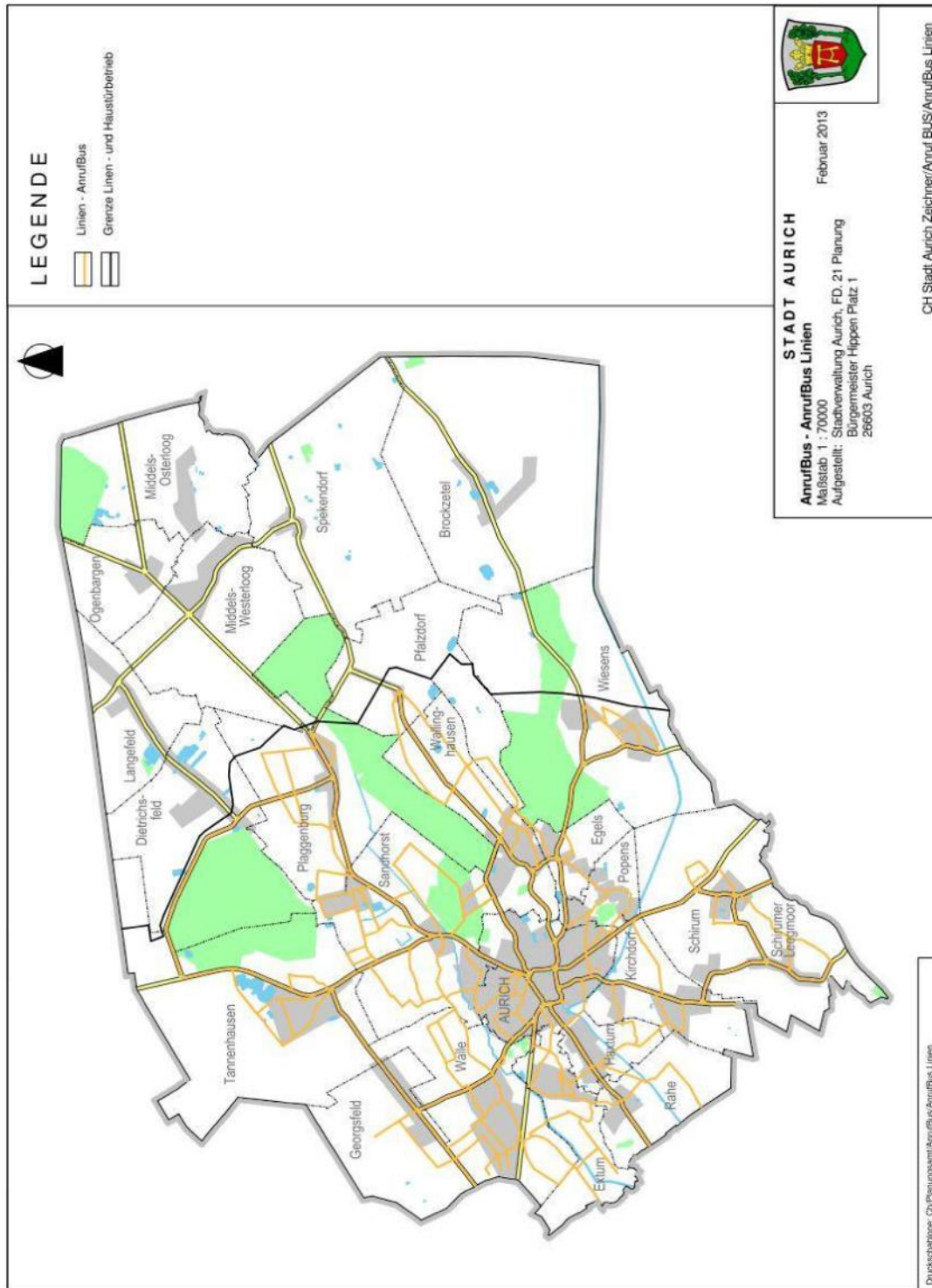
Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Linien-Nr.	Genehmigungs-Beginn	Genehmigungs-Ende	Genehmigungs-Inhaber
		Westerloog-Osterloog-				
Norden	Esens	Junkersrott-Theener-	413	01.08.2010	31.07.2018	Weser-Ems Bus
Junkersrott	Norden	Dornumergröde	414	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Junkersrott	Norden	Hage	414	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Norden	Norden	Hage	415	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Norden	Norden	Süderneuland	415	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Norden	Norden	Süderneuland	415	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Norden	Westermarsch	Utlandshörn	416	01.08.2010	31.07.2018	Weser-Ems Bus
		Eilsium-Greetsiel-				
		Leybucht-polder-				
Pewsum	Norden	Süderneuland	417	01.08.2010	31.07.2018	Weser-Ems Bus
		Charlottenpolder-				
		Grimersum-Eilsium-				
		Jennelt-Uttum-				
Norden	Pewsum	Visquard	418	01.08.2010	31.07.2018	Weser-Ems Bus
		Walle-Georgsfeld-				
Aurich	Aurich	Sandhorst	419	01.01.2014	31.12.2017	Weser-Ems Bus
Hösingwehr	Emden	Pewsum-Hinte	421	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Emden	Pewsum	Loquard	422	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Emden	Pewsum	Hinte-Uttum-Wirdum	423	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Leybucht-polder	Westermarsch	Neuwesteel	424	01.08.2010	31.07.2018	Weser-Ems Bus
Marienhäfe	Marienhäfe	Wirdum-Schoonorth	428	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Forlitz-						
Blaukirchen	Aurich	Moordorf	433	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
		Georgsheil-Aurich-				
Emden	Jever	Wittmund	410/420	01.01.2016	31.12.2023	Weser-Ems Bus
		Georgsheil-				
Aurich	Emden/Norden	Marienhäfe	N41	20.11.2009	19.11.2017	Weser-Ems Bus
Pewsum	Emden	Krummhörn	N42	20.11.2009	19.11.2017	Weser-Ems Bus

Tabelle: T - 20, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 5



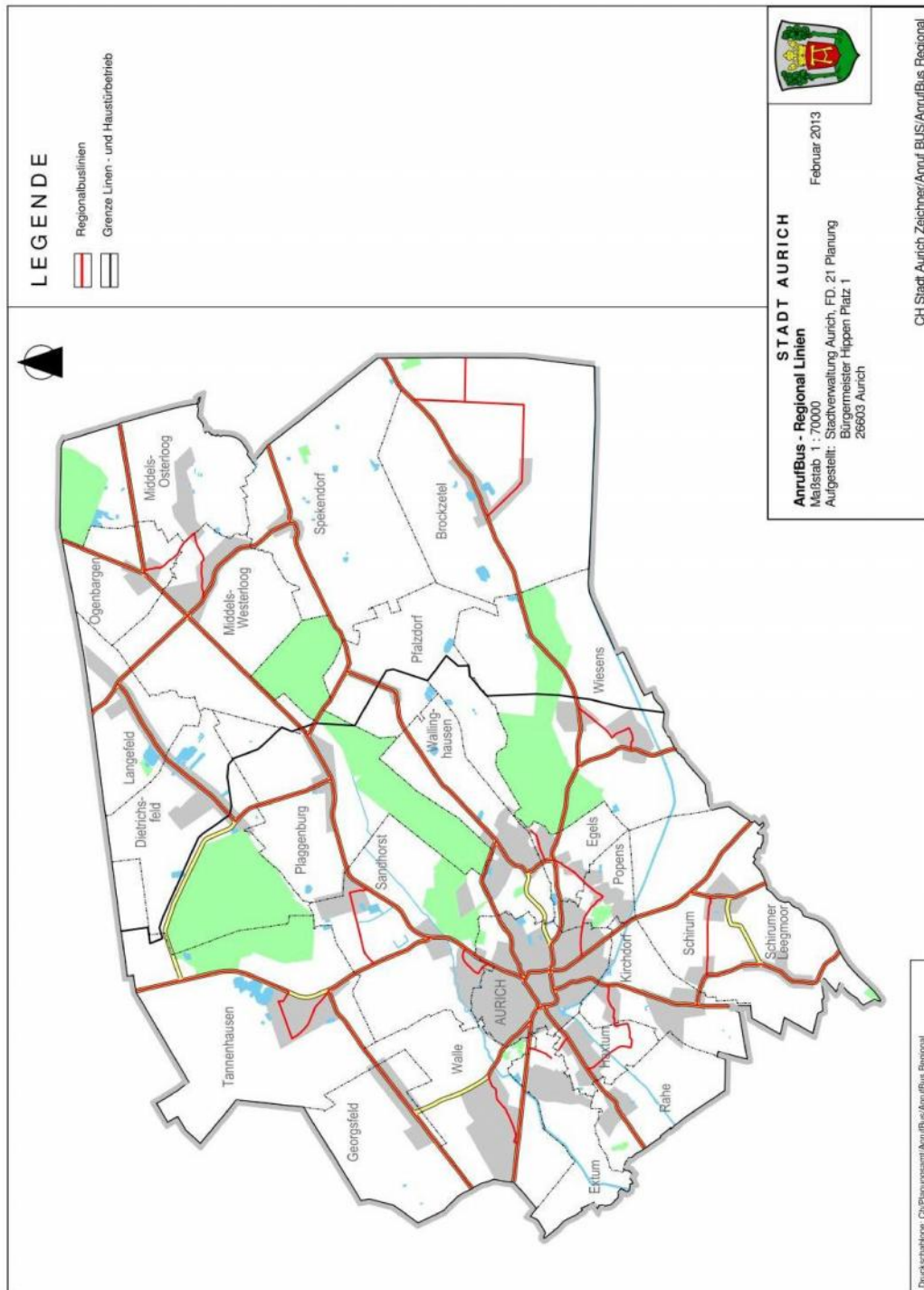






Karte: K - 7, Liniennetz Anrufbus Stadt Aurich

Quelle: Stadt Aurich



Karte: K - 8, Liniennetz Regionalbus Stadt Aurich

Quelle: Stadt Aurich



Karte: K - 9, Busverkehr Norderney (Linien 1 bis 6)

Quelle: <http://www.norderney.de>



Karte: K - 10, Busverkehr Norderney (Linie 7)

Quelle: <http://www.norderney.de>

### 2.1.1 Verkehrsunternehmen

Die Linienverkehre nach § 42 und § 43 PbefG werden zurzeit von folgenden Konzessionären durchgeführt (vgl. auch T – 5):

- Ahi Hamdi, Drostenweg 6, 26524 Hage
- Andreesen Omnibusbetrieb, Jadestr. 11, 26605 Aurich
- Arendt Omnibusbetrieb, Wallstr. 37, 26603 Aurich
- Reederei Baltrum-Linie GmbH & Co. KG, Haus Nr. 278, 26579 Baltrum
- Firma H.Edzards, Jeverstrasse 19, 26427 Esens
- Fischer Omnibusverkehr, Jann-Berghaus-Str. 38, 26548 Norderney
- Reederei Frisia AG, Bülowallee 2, 26548 Norderney
- Gerdes Reisen, Hochkamp 9, 26655 Westerstede-Ocholt
- Jacobs Reisedienst, Südarler Landstr. 21, 26532 Großheide
- Janssen-Reisen Aurich GmbH, Arentestr. 10, 26607 Aurich
- Janssen Reisen Friedeburg GmbH, Russlandweg 42, 26446 Friedeburg
- Janssen Reisen Wittmund GmbH, Alter Postweg 29, 26409 Wittmund
- Kreisbahn Aurich GmbH (Jan Klein), Breiter Weg 69a, 26603 Aurich
- Nds. Staatsbad Norderney GmbH, 26548 Norderney
- Stadtwerke Wilhelmshaven GmbH, Luisenstr. 8, 26382 Wilhelmshaven
- Tjaden Nahverkehrs GmbH, Bülowallee 2, 26548 Norderney
- Weser-Ems Busverkehr GmbH, Friedrich-Rauers-Str. 9, 28195 Bremen

### 2.1.2 Bedienungsebenen

Das ÖPNV-Netz im Landkreis Aurich kann in verschiedene Bedienungsebenen unterteilt werden. Diese Unterteilung dient dazu, den wesentlichen Charakter bzw. die Hauptaufgabe der einzelnen ÖPNV-Linien hervorzuheben und damit verbundene Qualitätsanforderungen formulieren zu können. Die Linien der verschiedenen Bedienungsebenen müssen aufeinander abgestimmt und an den bestehenden SPNV angeschlossen werden, damit sich für die Menschen der Region ein stimmiges Mobilitätskonzept jenseits des IV entwickeln lässt.

Die Erfordernisse von **Stadtverkehren** werden durch die im Folgenden erläuterten Bedienungsebenen nicht erfasst. So besteht in der Stadt Aurich ein **Stadtbusangebot** in Form eines Anrufbusses, der das gesamte Stadtgebiet von Montag bis Freitag in der Zeit von 08:15 bis 13:15 Uhr und von 14:15 bis 18:15 Uhr bedient. Nach vorangegangener telefonischer Anmeldung (mindestens 1 Stunde vor Abfahrt, Montag-Freitag 08:00 bis 20:00 Uhr) wird dem Fahrgast die nächstgelegene Einstiegshaltestelle und Abfahrtszeit genannt. Der Tarif wird nach durchfahrenen Zonen berechnet. Darüber hinaus gibt es auf Norderney einen Busverkehr, der insbesondere die Bedürfnisse der Urlauber (vgl. Karte K-9) berücksichtigt und eine wesentliche Verknüpfung zwischen Fähre und Bus am Anleger Norderney herstellt.

Die Linien 410, 411, 460 und 481 auf der **Bedienungsebene 1 (BE1)** verbinden die Orte höherer Zentralität. Dieses Netz stellt somit das Rückgrat im ÖPNV dar und kann deshalb auch als Hauptliniennetz bezeichnet werden. Als Mindestangebot sollte ein Stundentakt vorgehalten werden. Die Analyse des gegenwärtigen Verkehrsangebotes zeigt, dass in der Regel montags bis freitags ein Stundentakt gilt. Samstags ist der Takt teilweise auf einen Zweistundentakt ausgedünnt. An Sonntagen werden die Fahrten entweder ähnlich wie samstags durchgeführt oder aber nur noch einige Fahrtenpaare vorgehalten. Neben dem SPNV stellen die Linien der BE1 ein wichtiges und hochwertiges Angebot im Landkreis dar:

- Die Linien 410 und 411 verbinden die Mittelzentren Aurich und Norden mit der Stadt Emden. Da auf der Schienenstrecke Aurich – Abelitz nur Güterverkehr erfolgt, ersetzt die Linie 410 den fehlenden SPNV.



- Die Linie 460 verbindet die Kreisstädte Aurich und Leer miteinander.
- Die Linie 481 erschließt und verbindet die Kreisstädte Aurich und Leer. Ebenso erschließt sie Timmel, Teile der Gemeinde Ihlow und das Moormerland.

Der Regionalbusverkehr der Linien K1, 412, 421, 422, 423, 467 und 473 der **Bedienungsebene 2 (BE2)** erschließt die Fläche abseits der BE1. Dadurch wird das Hauptnetz der BE1 um die Flächenerschließung ergänzt. Das Mindestangebot sollte ein Zweistundentakt sein. Die Linien der BE2 weisen aktuell in der Regel montags bis freitags einen Stunden- bzw. Zweistundentakt auf. Samstags setzt der Zweistundenstakt später ein und endet früher oder es werden nur einige Fahrtenpaare bzw. Fahrten angeboten. Sonntags werden teilweise keine Angebote vorgehalten oder die Fahrten erfolgen im Zweistundentakt. Daneben gibt es die Linien 446, 451, 452, 462, 474 die montags bis freitags aktuell keinen Takt aufweisen, aber dennoch mit einer unterschiedlichen Zahl an Fahrten, die sowohl an Schul- als auch an Ferientagen verkehren, die Anbindung eines Grundzentrums an ein Mittelzentrum herstellen (in der Tabelle sind nur die Anzahl Fahrten aufgeführt die an Schul- und Ferientagen verkehren). Samstags gibt es auf diesen Linien in der Regel nur einige Fahrten als Anrufbus. An den Sonntagen besteht gar kein Angebot (nur auf der Linie 473 gibt es einige Fahrten als Anrufbus).

Vertaktete Linien der BE2:

- Die Linie K1 erschließt die Küstenregion von Harlesiel über Neuharlingersiel, Bensorsiel, Esens alternierend über Westerholt bzw. Dornum über das Grundzentrum Hage nach Norden. In den Küstebadeorten bestehen Anschlussmöglichkeiten an die Fährverbindungen nach Wangerooge, Spiekeroog und Langeoog. Hervorzuheben ist die große Bedeutung der Linie für die Urlauber der Nordseeküste und der Ostfriesischen Inseln.
- Die Linie 412 stellt eine Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Norden und dem Grundzentrum Norddeich dar. Fahrgäste der Linie 411 haben Anschluss an die Linie 412. Zudem wird der Fährhafen Norddeich, Mole mit den Fährverbindungen zu den Inseln Juist und Norderney angebunden.

- Die Linie 421 verbindet Greetsiel über Pewsum, Hinte mit Emden.
- Die Linie 422 verbindet Pewsum über Loquard und Wybelsum mit Emden.
- Die Linie 423 verbindet Pewsum über Hinte mit Emden. In Hinte besteht Anschluss an die Linie 421 in Richtung Emden.
- Die Linie 467 verbindet die Stadt Wiesmoor mit dem Knotenpunkt Bagband und der Kreisstadt Leer. In Bagband besteht eine Umstiegsmöglichkeit in die 460 Richtung Richtung Aurich bzw. Leer.
- Die Linie 473 verbindet die Kreisstadt Aurich mit der Stadt Esens und dem Küstenbadeort Bengersiel. Dort besteht Anschluss an die Fähre nach Langeoog.

#### Nicht vertaktete Linien der BE2:

- Die Linie 446 verknüpft die Samtgemeinde Großheide über Hage mit dem Mittelzentrum Norden. Die Linie erfüllt im Großen und Ganzen vorwiegend Aufgaben in der Schülerbeförderung.
- Die Linie 451 verknüpft die Kreisstadt Aurich, die Gemeinde Ihlow mit der Stadt Emden. Im Wesentlichen nimmt Sie die Aufgaben der Schülerbeförderung innerhalb der Gemeinde Ihlow und zu den Schulen der Kreisstadt Aurich wahr.
- Die Linie 452 verknüpft Ihlowerfehn mit der Kreisstadt Aurich. Im Vordergrund stehen die Anbindungen im Rahmen der Schülerbeförderung innerhalb der Gemeinde Ihlow und zu den Schulen der Kreisstadt Aurich.
- Die Linie 462 verknüpft Ostgroßefehn mit Aurich bzw. Wiesmoor. Es werden die Verbindungen im Rahmen der Schülerbeförderung zu den Schulen der Standorte Ostgroßefehn, Aurich und Wiesmoor hergestellt.
- Die Linie 474 verbindet die Kreisstädte Aurich und Wittmund. Z.T. ergänzen Fahrten auf den Linien 420 und 480 die Anbindung an die Kreisstadt Wittmund. Ein Schwerpunkt der Linie liegt auf der Beförderung der Schüler zu den jeweiligen Schulstandorten.

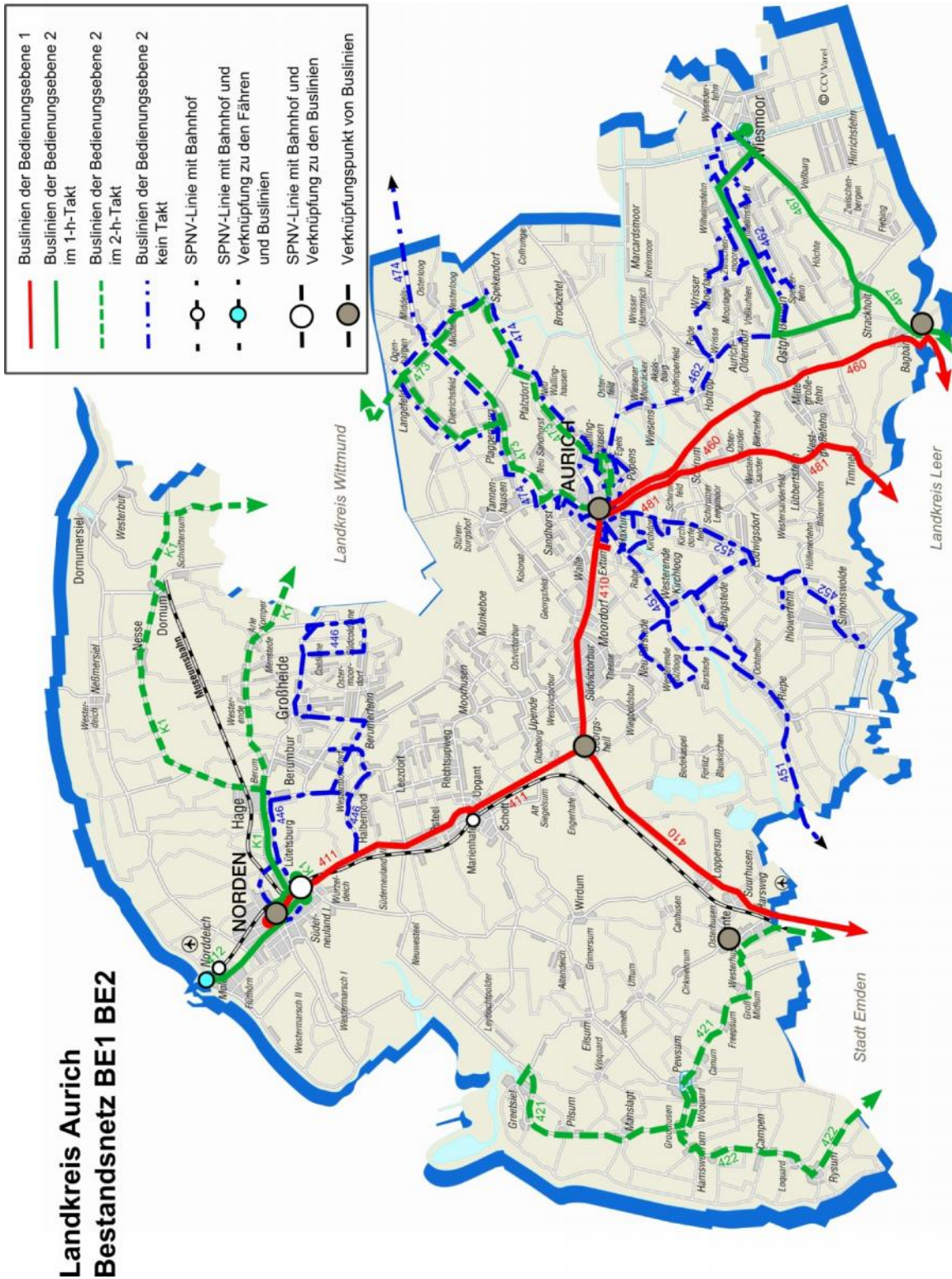
Die **Bedienungsebene 3 (BE3)** umfasst die Buslinien für den eigentlichen Schülerverkehr, der die besonderen Anforderungen hinsichtlich der Schulanbindungen erfüllen muss. Vielfach wird hier eine besondere Flexibilität erwartet. Die Schülerinnen und Schüler müssen unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung im LK Aurich zu Ihren Schulstandorten befördert werden. Auch wenn diese Linien vielfach eine Erschließung der Fläche im ländlichen Raum übernehmen und sie der Gesamtbevölkerung offenstehen, so bieten sie zum überwiegenden Teil nur ein Angebot an Schultagen von Montag bis Freitag. In der Regel werden keine Fahrten (oder vereinzelt Rufbusfahrten) am Wochenende oder in den Ferien angeboten.

Die folgende Tabelle und Karte zeigen die Linien der jeweiligen **Bedienungsebenen 1 und 2** im LK Aurich:

<u>BE</u>	<u>Linie</u>	<u>Strecke</u>	<u>Mo-Fr</u>	<u>Sa</u>	<u>So</u>
<b>Vertaktete Linien BE1:</b>					
1	410	Aurich – Georgsheil - Emden	1-h-Takt	1-h-/2-h-Takt	4 Fahrtenpaare
1	411	Georgsheil - Norden	1-h-Takt	1-h-/2-h-Takt	4 Fahrtenpaare
1	460	Aurich – Bagband - Leer	1-h-Takt	1-h-/2-h-Takt	1-h-/2-h-Takt
1	481	Leer – Timmel - Aurich	1-h-Takt	3 Fahrtenpaare	kein Angebot
<b>Vertaktete Linien BE2:</b>					
2	K1	Harle – Esens - Westerholt/Dornum - Norden	1-h-Takt	1-h-Takt	1-h-Takt
2	412	Norden - Norddeich	1-h-Takt	1-h-Takt	2-h-Takt
2	421	Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden	2-h-Takt	5 Fahrtenpaare	1 Fahrtenpaar
2	422	Pewsum – Loquard – Wybelsum – Emden	2-h-Takt	7 Fahrten	2 Fahrten
2	467	Wiesmoor – Ostgroßefehn – Strackholt – Bagband - Leer	1-h-/2-h-Takt	2-h-Takt	kein Angebot
2	473	Aurich – Middels - Esens - Bengersiel	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
<b>Nicht vertaktete Linien BE2:</b>					
2	446	Südarle – Großheide – Halbmond – Hage – Norden	kein Takt (12 Fahrten an S und F)	kein Takt (2 Fahrtenpaare)	kein Angebot
2	451	Aurich – Ihlow – Riepe - Emden	kein Takt (6 Fahrtenpaare an S und F)	kein Takt, Anrufbus (2 Fahrten)	kein Angebot
2	452	Aurich – Kirchdorf – Ihlow – Simonswolde	kein Takt (5 Fahrten an S und F, z.T. als Anrufbus)	kein Takt, Anrufbus (5 Fahrten)	kein Angebot
2	462	Aurich – Ostgroßefehn – Wiesmoor	kein Takt (6 Fahrtenpaare an S und F)	kein Takt (10 Fahrten, z.T. als Anrufbus)	kein Angebot
2	474	Aurich – Middels –	kein Takt	kein Takt,	kein Takt,

		Wittmund		Anrufbus	Anrufbus

Tabelle: T - 21, Übersicht Linien BE1 und BE2 Bestandsnetz

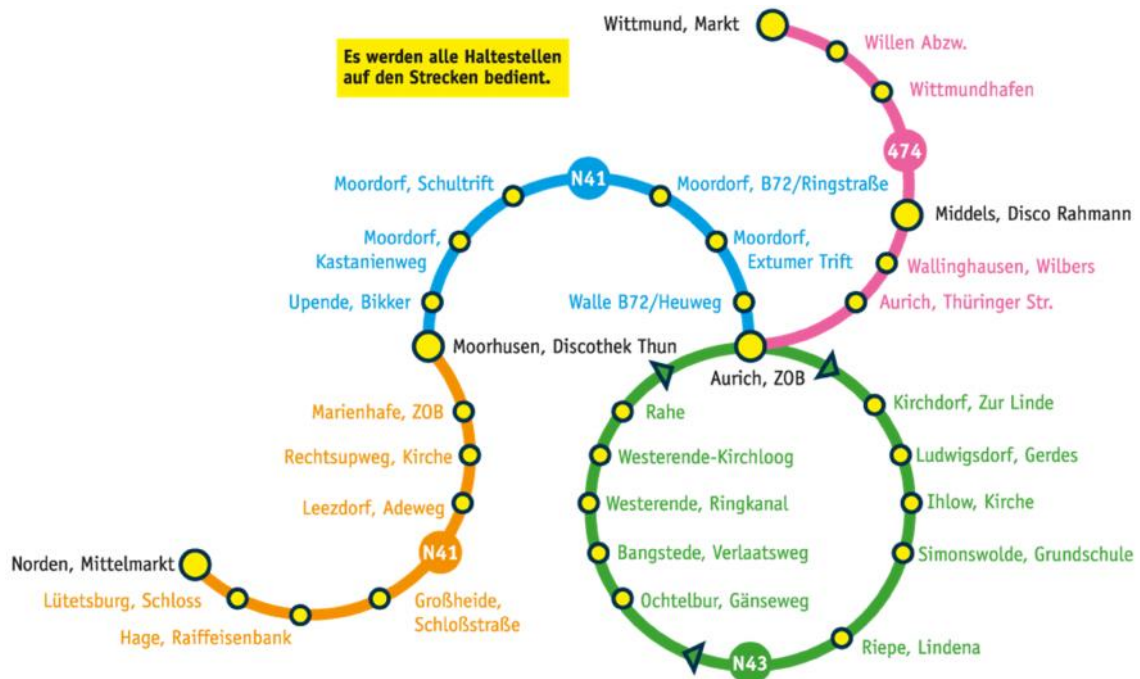


Karte: K - 11, Bestandsnetz BE1 BE2 im Landkreis Aurich (Stand: 28.04.2016)

Unabhängig von den drei dargestellten Bedienungsebenen erfüllen die **Nachtlinien (Nachteule, NE)** im LK Aurich die relativ eigenständige Funktion einer sicheren Beförderung in den Nächten von Samstag auf Sonntag. Die Linienführungen sind abhängig von den anzufahrenden Zielen und müssen relativ flexibel an die sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst werden. Im Jahr 2012 wurde dasachteulen-Netz überarbeitet und neu vermarktet. Informationen sind nunmehr nicht nur in Printform (Flyer, Plakate), sondern zeitgemäß auch über das Internet unter <http://www.nachteule.info> und facebook unter <http://www.facebook.com/nachteule.info> zu erlangen. Im Vordergrund der Neukonzipierung stand die Vereinfachung der Fahrplandarstellung, um auch dem Gelegenheitskunden eine schnelle und übersichtliche Information für die Nutzung dieses ÖPNV-Angebotes an die Hand zu geben. Außerdem soll das Angebot nicht nur die „typischen“ Disco-Besucher, sondern auch weitere Gruppen ansprechen, damit diese den Bus z.B. zum Einkaufen, dem Besuch von Konzerten und Veranstaltungen oder zum Besuch von Gaststätten und Restaurants nutzen. Dieachteulen können in den Nächten von Samstag auf Sonntag für den Preis von 5 Euro genutzt werden. Im April 2016 musste eine Anpassung der Linien vorgenommen werden, da die zentrale Discothek „Galaxy“ in Georgsheil geschlossen wurde.



Abbildung: A - 8,achteule Logo



Karte: K - 1, Nachtbus Liniennetz (Stand: 25.07.2016)

### 2.1.3 Tarif

Die Akzeptanz und Annahme des ÖPNV-Angebotes ist nicht nur an die Angebotsqualität (u.a. Liniennetzgestaltung und Fahrtenhäufigkeit) geknüpft, sondern hängt auch noch von anderen Faktoren ab. Einer dieser Faktoren ist das zugrunde liegende Tarifsystem. Das Tarifsystem muss einfach zu handhaben und für Jedermann begreiflich sein. Es sollte so angelegt sein, dass sich jeder Fahrgast ohne Probleme den für ihn zutreffenden Fahrpreis eigenständig ermitteln kann. Doch nicht nur die Verständlichkeit ist ein wesentliches Kriterium. Das Tarifsystem sollte auch vom Kunden als preisgerecht empfunden werden. Nur dann kann eine hohe Akzeptanz und Nutzung des ÖPNV erreicht werden.

Eine optimale einheitliche Gestaltung des Tarifs gewährleistet schließlich auch, dass der Kunde selbst bei Umstiegen zwischen zwei Buslinien unterschiedlicher Unternehmen nur eine Fahrkarte erwerben muss (Durchtarifizierung).



Neben den Bedürfnissen der Fahrgäste sind auch die Wünsche der VU zu berücksichtigen. Aus Sicht der VU sollte ein Tarif möglichst ergiebig und für das Verkaufs- und Kontrollpersonal leicht praktikabel sein.

Der Tarif im ÖPNV ist eine Sammlung von festen Bedingungen, insbesondere Preisen, für Leistungen bestimmter Art. Ein Beförderungstarif besteht rechtlich gesehen aus den Beförderungsbedingungen und den dazu gehörenden Tarifbestimmungen.

Die Tarifbestimmungen sind im ÖPNV ein Regelwerk, in dem die Fahrpreise und Benutzungsbedingungen der Fahrausweise festgelegt sind. In den Tarifbestimmungen werden u.a. geregelt:

- das Tarifsystem
- die Art der Fahrkarten
- die Beförderung von Schwerbehinderten
- die Beförderungsentgelte für Fahrräder, Gepäck, Tiere usw.



Die Tarifbestimmungen werden durch separate Beförderungsbedingungen ergänzt. Beide werden entweder durch das Verkehrsunternehmen oder den Verkehrsträger, z.B. den Verkehrsbund, festgelegt und gelten nebeneinander.

Als Gliederungseinheiten für Tarife kommen Entfernungen, Flächen und Zeiten vor, ggf. kommt es auch zu Kombinationen. Grundsätzlich lassen sich zwei unterschiedliche Tarifsysteme unterscheiden:

- der Einheitstarif mit einem von der Beförderungsweite unabhängigen Fahrpreis und
- Leistungstarife mit Fahrpreisen auf der Grundlage zurückgelegter Entfernungen (oder mit zeitlicher Beschränkung).

Die Leistungstarife wiederum können in folgender Form auftreten:

- **Entfernungstarif:** Jeder Fahrgast zahlt die tatsächlich in Anspruch genommene Beförderungsleistung mit einem feststehenden Kilometerpreis.
- **Teilstreckentarif:** Das Streckennetz der VU wird in etwa gleich lange Teilstrecken unterteilt. Dabei werden jeweils zwei oder mehr Teilstrecken zu einem Zahlabschnitt zusammengefasst.
- **Kurzstreckentarif:** Der Kurzstreckentarif ist ein günstiger Tarif für eine geringe Anzahl von Haltestellen bzw. kurze Reiseweiten. Der Kurzstreckentarif soll einen Anreiz für Fahrgäste schaffen, die überwiegend kurze Entfernungen zurücklegen wollen.
- **Zonentarif:** Das Bedienungsgebiet ist in Zonen unterteilt, um alle Linienverkehrsangebote innerhalb der Zonen nutzen zu können. Dabei orientieren sich die Zonengrenzen zweckmäßigerweise an natürlichen Begrenzungen, Bebauungs- oder Verwaltungsgrenzen.
- **Wabentarif:** Der Wabentarif ist geometrisch gleichwertig gegliedert. Es gelten die Einzelheiten des Zonentarifs.
- **VEJ:** Siehe Preistafel, beispielgebende Dreieckstafel-

																				 Verkehrsverbund Ems Jade  <b>Weser-Ems-Bus</b>		
Emden, TNSW																				<b>Tarifstufentafel</b> für die <b>Omnibuslinie 421</b> Emden Hbf - Greetsiel, Schule ü. Hinte-Pewsum Gültig ab 01.01.2012		
SE	Emden, (a. Hst)																					
C/6	C/5	Hinte, Hiro, -, Alter Postweg, -, Siedlung																				
C/7	C/5	C/2	Hinte, Am Hinter Tief																			
C/7	C/6	C/2	C/2	Westerhusen																		
C/9	C/7	C/3	C/3	C/2	Groß-Midlum																	
H/10	H/9	C/5	C/3	C/3	C/2	Sielmönken, Ort, -, Abzw																
H/10	H/9	C/9	C/9	C/9	C/9	C/2	Freepsum															
L/11	L/10	H/6	H/5	H/5	H/3	H/2	C/3	Canum (a.Hst)														
L/12	L/10	H/7	H/6	H/6	H/5	H/3	C/3	C/2	Pewsum; Jannes-Ohling-Str, -, ZOB, -, Gewerbegebiet													
L/12	L/11	H/9	H/7	H/7	H/6	H/5	C/5	C/2	C/2	Pewsum, Grundschule, -, SZ												
L/12	L/11	H/7	H/7	H/6	H/5	H/3	C/5	C/2	C/2	Woquard												
L/13	L/12	H/9	H/7	H/7	H/6	H/5	C/5	C/3	C/2	C/3	C/2	Groothusen, An der Osterburg										
L/13	L/12	H/10	H/9	H/7	H/6	H/5	C/6	C/3	C/3	C/3	C/2	C/2	Groothusen, Mühle									
N/13	N/13	L/10	L/10	L/9	L/7	L/6	H/6	H/5	H/3	H/5	H/3	H/2	C/2	Manslagt								
N/13	N/13	L/11	L/11	L/10	L/9	L/7	H/7	H/6	H/5	H/6	H/5	H/3	C/3	C/2	Neu-Etum, Ackerburger Weg							
N/16	N/13	L/12	L/11	L/11	L/10	L/9	H/9	H/7	H/6	H/6	H/5	H/5	C/3	C/3	C/2	Pilsum						
P/16	P/13	N/13	N/12	N/11	N/10	N/10	L/10	L/9	L/7	L/7	L/6	L/6	H/5	H/3	H/2	C/2	Hauen, Neu-Hauen					
P/16	P/16	N/13	N/13	N/12	N/11	N/10	L/10	L/9	L/9	L/9	L/7	L/7	H/6	H/5	H/3	C/3	C/2	Greetsiel (a.Hst)				
P/16	P/16	P/18	P/18	P/18	P/18	S/18	S/18	T/19	T/19	T/19	T/19	T/19	T/19	T/19	T/19	U/19	U/19	Aurich				
S/18	S/18	S/18	S/18	S/18	S/18	T/19	T/19	N/13	N/13	N/13	N/13	N/16	N/16	N/16	N/13	L/13	L/13	L/12	P/16	Norden		
Q/18	Q/18	S/19	S/19	S/19	S/19	T/19	T/19	U/19	U/19	U/19	U/19	U/19	U/19	U/19	U/19	U/19	U/19	S/18	U/19	Leer		
P/13	P/13	P/16	P/16	P/16	P/16	N/16	N/16	L/16	L/16	L/16	L/16	N/16	N/16	N/16	N/18	N/18	P/18	P/18	N/12	H/7	U/19	Marienhäfe, SZ
								V/20	V/20													Wittmund, SZ
		C/9																				Wybelsum, Schule

SE = Tarif Stadtwerke Emden GmbH

Abbildung: A - 9, Tarifstufentafel Linie 421

Das Tarifsystem im VEJ (ausgenommen die Stadtverkehre der kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven) basiert auf dem Entfernungstarifsystem. Berechnungsgrundlage für den zu entrichtenden Fahrpreis ist die zurückgelegte Wegstrecke. Die Fahrpreistafel des Verkehrsverbundes unterscheidet zwischen 20 Preisstufen, welche in Relation zur zurückgelegten Wegstrecke stehen.

Die AT und die VU im VEJ haben vereinbart, dass

- der Verbundtarif für den Nutzer auf der VEJ-Homepage für alle Relationen und alle Fahrkartenarten beauskunftbar sein muss,
- auf Verkehrsrelationen mit mehreren Reisemöglichkeiten – unabhängig von der benutzen Strecke – einheitliche Preise gelten und die Fahrkarten gegenseitig anerkannt werden,
- die tarifliche Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und Kooperationen benachbarter Verkehrsräume anzustreben ist,

- die Attraktivität des Tarifes, insbesondere im Hinblick auf eine leichte Verständlichkeit mit dem Ziel, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, weiterentwickelt werden soll. Die Weiterentwicklung des Tarifs soll von der Verkehrsregion und dem Verkehrsverbund gemeinsam erarbeitet werden.

In der Vergangenheit gab es bereits Versuche einen kundenfreundlicheren Zonentarif einzuführen, was allerdings bislang noch nicht umgesetzt werden konnte. Seit Ende 2014 wird seitens der VU in der VEJ in Zusammenarbeit mit der Hochschule Emden/Leer und einem Planungsbüro versucht, einen Zonentarif zum Schuljahreswechsel 2016/2017 einzuführen.

#### **2.1.4 Einsteigerbus**

Vor allem in ländlichen Gebieten gehört der Buslinienverkehr nicht zu den selbstverständlichen Fortbewegungsmitteln, wie es in städtischen Ballungsräumen der Fall ist. Somit hat ein Teil der Bevölkerung oftmals seit seiner Schulzeit nicht mehr den Bus genutzt und ist dementsprechend nicht mehr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln vertraut. Diese Barrieren gilt es mit Hilfe des Projektes **Einsteigerbus** abzubauen und den ÖPNV wieder im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern. Oftmals besteht auch hinsichtlich des bestehenden Busangebotes ein großes Informationsdefizit, so dass das Liniennetz in der Region nicht bekannt ist, oder aber es bestehen Hemmschwellen, weil verlernt worden ist, wie Busfahren funktioniert. Darüber hinaus legt das Projekt einen weiteren Schwerpunkt auf das Thema Verkehrssicherheit. Im Fokus steht dabei vorwiegend die Gruppe der Schülerinnen und Schüler. Aber auch andere Personengruppen wie z.B. die Senioren sollen über das Thema Sicherheit informiert werden.

Die Verkehrsregion und der Verkehrsverbund Ems-Jade sowie das Verkehrssicherheitsforum haben das Projekt „Einsteigerbus“ in den Jahren 2007/2008 entwickelt und am 01.09.2008 gestartet. Zusätzlich wirken Vertreter verschiedener Organisationen mit, welche sich des Themas Verkehrssicherheit angenommen haben. Dies sind u.a. Vertreter der örtlichen Polizeiinspektionen und Verkehrswachten.

Eine im VEJ eingerichtete Stelle für das Projekt Einsteigerbus ist zuständig für die zentrale Koordination. Termine können auch online auf der Homepage [www.einsteigerbus.de](http://www.einsteigerbus.de) mit-

tels des Belegungskalenders entgegen genommen werden. Ganzjährig werden von den im VEJ zusammengeschlossenen VU zwei Busfahrer für das Mobilitätstraining vor Ort und für die Informationsveranstaltungen gestellt. Mit dem Einsteigerbus werden mehr Menschen als je zuvor im Bereich der Verkehrssicherheit geschult und über den ÖPNV informiert. Seit dem Startschuss 2008 entwickelte sich der Einsteigerbus zu einem großen Erfolg. Es erfährt eine hervorragende Resonanz in der gesamten Region und wird von vielen Einrichtungen regelmäßig bestellt. Der Einsteigerbus hat sich somit als ein fester Bestandteil der Verkehrsprävention etabliert.



Abbildung: A - 10, Einsteigerbus

Der Einsteigerbus spricht mit abgestimmten Angeboten verschiedene Zielgruppen an. Diese gliedern sich in die Gruppe der „Neueinsteiger“ (Kindergartenkinder, Grundschüler und Schüler weiterführender Schulen sowie junge Erwachsene), der „Quereinsteiger“ (Berufstätige und Erwachsene in der Freizeit) sowie der „Wiedereinsteiger“ (Senioren). Dabei wird auf die speziellen Bedürfnisse in den unterschiedlichen Lebenslagen eingegangen. Für die Gruppe der Neueinsteiger steht der Aspekt „Sicherheit im ÖPNV“ im Mittelpunkt, für die Quereinsteiger der Aspekt „ÖPNV als attraktive Alternative“ und für die Wiedereinsteiger „ÖPNV ohne Hemmschwellen“. Neben den eigentlichen Projektzielen „Sicherheit“ und „Kundenneugewinnung“ soll als ein Zusatzeffekt die Zusammenarbeit der am Projekt beteiligten Partner wachsen und verstetigt werden, um nicht zuletzt den Verbundgedanken zu stärken.

### 2.1.5 Urlauberbus

In der Region Ems-Jade ist der Tourismus ein herausragender Wirtschaftsfaktor. Bei der Entscheidung über die Auswahl einer Urlaubsregion spielt auch die Anreise eine entscheidende Rolle. Mit schnellen, qualitativ hochwertigen und vor allem möglichst umsteigerfreien Verbindungen werden Anreize geschaffen, zur Urlaubsanreise die Bahn zu wählen. Darüber hinaus ist die Erreichbarkeit der touristischen Ziele und Sehenswürdigkeiten vor Ort ein wichtiges Kriterium. Der ÖPNV kann hierbei mit einem flächendeckenden Liniennetz sowie einem einfachen und kostengünstigen Tarifsystem attraktive Alternativen aufzeigen.

Mit dem Urlauberbus wurde ein bedeutsames Mobilitätsangebot für Urlauber in der Region Ems-Jade geschaffen. Der Urlauberbus kann von allen Feriengästen der Region Ems-Jade genutzt werden, welche sich durch Kur- oder Gästekarte als Berechtigte des ermäßigten Urlauberbustarifs in den Bussen des Verbundgebietes ausweisen. Das Urlauberbusticket – 2 Euro je Richtung und Person (bis Ende 2013: 1 Euro) – gilt ganztägig ab 9.00 Uhr auf allen Buslinien des Verkehrsverbundes Ems-Jade und des Landkreises Ammerland im gesamten Kalenderjahr (Ausnahme: An- und Abreisetag). Anrufbusse, Nacht- und Sonderverkehre sind nicht Teil des Angebots.

Initiiert vom Landkreis Aurich, in Zusammenarbeit mit der damaligen Verkehrsgemeinschaft des Landkreises Aurich (VLA) und örtlichen touristischen Organisationen startete der Urlauberbus im Jahr 1997 als Pilotprojekt auf der Strecke Norden-Norddeich. Im Jahr 1999 wurde das Gebiet auf den Landkreis Aurich und 2002 um den Bereich der kreisfreien Stadt Emden erweitert. Bis dann 2007 das Urlauberbuskonzept auch im Landkreis Friesland und in der kreisfreien Stadt Wilhelmshaven in abgewandelter Form angeboten wurde. Schließlich wurde zum Start der Urlaubssaison 2009 das Wirkungsgebiet des Urlauberbusses auf die gesamte ostfriesische Halbinsel ausgedehnt, um somit im Wettbewerb mit

anderen touristischen Destinationen in Deutschland einen attraktiven Standortvorteil vorzuweisen. Projektbeteiligte sind seitdem der Verkehrsverbund und die Verkehrsregion Ems-Jade sowie die regionalen und lokalen Tourismusorganisationen (Ostfriesland Tourismus GmbH). Die VU haben teilweise noch in der laufenden Saison Anregungen von Feriengästen aufgenommen und in die Fahrpläne integriert. Für weitere Fahrplanoptimierungen besteht ein stetiger Austausch zwischen VU, Reedereien, touristischen Organisationen und Landkreisen. Seit der ostfrieslandweiten Einführung des Urlauberbusses entwickelten sich die Fahrgastzahlen des Projektes positiv. Von 100.000 Fahrgästen im Startjahr sind die Zahlen auf fast 225.000 im Jahr 2013 gestiegen. Im Jahr 2014 – nach der Preiserhöhung von 1 Euro auf 2 Euro- belaufen sich die Fahrgastzahlen auf 125.800. Dieser Rückgang um 43% verteilt sich nahezu gleichmäßig auf die in der Region vertretenen Verkehrsunternehmen. Negative Rückmeldungen oder Nachfragen zur Fahrpreiserhöhung seitens der Kunden sind laut der touristischen Organisationen und der Mobilitätszentralen des Verkehrsbundes kaum zu vermelden gewesen.

Das Marketing wird entsprechend kreis- und organisationsübergreifend entwickelt und flächendeckend umgesetzt. So sind die Infomedien zum Urlauberbus (Flyer mit Übersichtskarte des Streckennetzes mit weiteren Details zum Tarif sowie örtlichen Sehenswürdigkeiten) kostenlos in allen Touristinformationen bzw. Kurverwaltungen Ostfrieslands erhältlich. Darüber hinaus wirbt die OTG als übergeordnete Werbegemeinschaft für die einzelnen Organisationen in ihren Ferienkatalogen mit ganzseitigen Anzeigen für den Urlauberbus. Diese Anzeigen sind auch in den einzelnen örtlichen Magazinen zu finden. Die Werbung für den Urlauberbus ist zudem auf der Homepage der OTG integriert. Zusätzlich wird in den mehr als 470 Bussen des Verkehrsverbundes mit Plakaten auf das Angebot aufmerksam gemacht. Weiterhin bietet die Homepage [www.urlauberbus.info](http://www.urlauberbus.info), auf der auch ein digitaler Fahrplaner integriert ist, die Möglichkeit sich zu informieren. Auf den Internetauftritt wird auch in zahlreichen Gastgeberverzeichnissen und Urlaubskatalogen hingewiesen, so dass sich potentielle Urlaubsgäste schon im Vorfeld an ihren Heimatorten mit den Busfahrmöglichkeiten vertraut machen können.

Der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer hat zusammen mit dem Projekt Urlauberbus den Fahrtziel Natur-Award 2012 gewonnen. Fahrtziel Natur ist eine

Kooperation der drei großen Umweltverbände BUND, NABU und VCD sowie der DB zur Förderung des umweltfreundlichen Reisens und zum Erhalt von Naturlandschaften. Mit dem Preis wird das Engagement zur Vernetzung von nachhaltigem Tourismus und umweltfreundlicher Mobilität gefördert. Die Jury lobte die gute Kommunikation, das große Liniennetz und die Möglichkeit der umweltfreundlichen Erkundung der Küste für die Gäste. Das Projekt sei einfach, ökologisch und günstig.

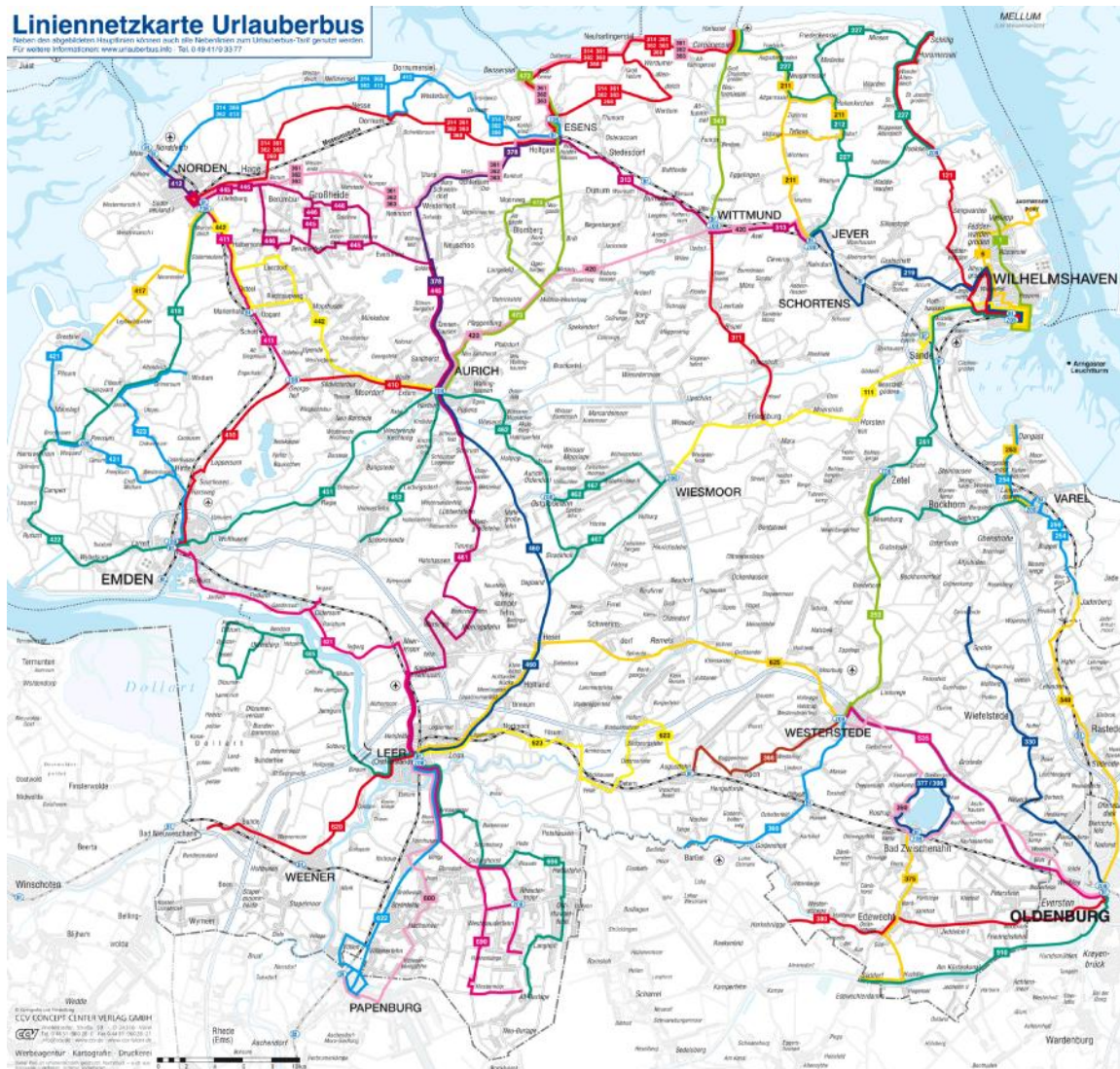
Im März 2013 fand in Aurich eine von der VEJ in Zusammenarbeit mit der DB/Fahrtziel Natur organisierte Tagung mit dem Titel „Natürlich mobil im Urlaub“ statt. Über sechzig Personen aus Politik, Touristik, VU, Kommunalverwaltungen sowie Verbänden der Region haben teilgenommen. Bei der Tagung wurden attraktive und umweltfreundliche Mobilitätsangebote für Touristen vorgestellt und diskutiert. Die Referentinnen und Referenten kamen von der DB, vom Regionalmanagement des Landkreises Regen in Bayern, von der Harz AG, vom TourismusMarketing Niedersachsen, von der Emsland Touristik sowie von der VEJ.

Im Arbeitskreis Urlauberbus wird immer wieder über die Beförderung von Fahrrädern im ÖPNV diskutiert. In der Tat ist ein starker Zuwachs des Fahrradtourismus zu beobachten, bei dem auch „neue“ Fahrräder, wie E-Bikes, eine besondere Rolle spielen. Können sie doch die Reichweite für den Radfahrer merklich erhöhen.

Generell besteht im Buslinienverkehr in der Region eine Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern, die allerdings sehr begrenzt ist. In der Vergangenheit wurden häufig Fahrradanhänger im Linienverkehr angeboten, die recht unterschiedlich angenommen wurden bzw. im engen Fahrplankorsett auch für Verspätungen gesorgt haben.

Folgende Abbildung gibt einen Überblick über das durch den Urlauberbus erschlossene Gebiet, wobei zur besseren Lesbarkeit der Karte nur die Hauptbuslinien verzeichnet sind.





Karte: K - 12, Liniennetzkarte Urlauberbus 2015

## 2.2 Fahrgastaufkommen

### DATEN VON UNSEREN VERKEHRSUNTERNEHMEN!

## 2.3 Infrastruktur des ÖPNV

### 2.3.1 Fahrzeuge

Fahrzeuge sind – zusammen mit den Haltestellen – die Visitenkarten des öffentlichen Personennahverkehrs. Um die Attraktivität des bestehenden ÖPNV-Angebots zu verbessern, sollten die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemeinsam darauf hinwirken, dass die eingesetzten Busse den Anforderungen eines modernen öffentlichen Personennahverkehrs gerecht werden. Dies gilt hinsichtlich des Platzangebotes, der Sauberkeit und Bequemlichkeit im Bus, wie auch der Umweltverträglichkeit, des barrierefreien Zugangs und nicht zuletzt der Fahrgastinformation. Bei den eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich je nach Einsatzbereich um Standardlinienomnibusse (12 m), 15 m – Linienomnibusse, Doppelstocklinienomnibusse, Gelenkbusse und Kleinbusse / Minibusse mit 8-20 Fahrgastsitzplätzen, teilweise in Niederflurtechnologie. Alter und Qualität der Fahrzeuge sind sehr unterschiedlich, sie verfügen über ein unterschiedliches Sitzplatzangebot und unterschiedliche Ausstattungsmerkmale. Die Anforderungen an Alter und Art der eingesetzten Fahrzeuge sind auf Haupt- und Nebenlinien, sowie im Stadt- und Regionalverkehr unterschiedlich anzusetzen. Der Einsatz von Fahrzeugen mit Niederflurtechnik ist wünschenswert. Die Niederflurtechnik ist besonders in der Lage, die Ansprüche an ein fahrgastfreundliches Fahrzeug – bezogen auf den komfortablen Ein- und Ausstieg – zu erfüllen. Als Erweiterung der ausschließlich fahrzeugorientierten Niederflurtechnik umfasst der Begriff des Niederflursystems dabei auch die Haltestellen als Zugang zum ÖPNV. Niederflurige Fahrzeuge haben eine insgesamt niedrigere Einstiegshöhe von ca. 32 cm, die in Verbindung mit einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle einen nahezu niveaugleichen Ein- und Ausstieg gewährleistet. Dadurch wird – im Gegensatz zu Hochflurfahrzeugen – bereits eine wesentliche Verbesserung der Fahrgastfreundlichkeit erreicht. Dieser fahrgastfreundliche Einstieg kann noch verbessert werden durch den Einsatz der sogenannten „Kneeling-Technik“. Unter dieser Technik ist das Absenken des Fahrzeugs (durch Entleerung der Luftfeder) auf der den Haltestellen zugewandten Seite zu verstehen, wodurch die Höhendiffe-

renz und Spaltbreite zwischen Fahrzeug und Haltestellenplattform minimiert wird. Im Zusammenspiel mit der entsprechenden baulichen Infrastruktur der Haltestelle (Hochborde) und dem eventuellen Einsatz fahrzeuggebundener Einstieghilfen (Lifte oder Rampen) tragen niederflurige Fahrzeuge zu einer Verbesserung des barrierefreien Zugangs bei.



Abbildung: A - 11, Rampe zur Verbesserung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs

Wünschenswert sind diese Informationen zumindest auf allen stärker frequentierten Buslinien im LK Aurich. Die Information über den Einsatz von Niederflurbussen sollte dann auch im Internet über die Fahrplanauskunft möglich sein.

Basierend auf einer Umfrage bei den örtlichen Verkehrsunternehmen im Jahr 2011 werden vorwiegend Hochbodenfahrzeuge im LK Aurich eingesetzt. Bezogen auf die Solobusse beträgt der Anteil an niederflurigen Fahrzeugen ca. 39%. Im Bereich der Gelenkbusse hingegen sind lediglich ca. 29% der Fahrzeuge Niederflurfahrzeuge. Insgesamt liegt der Anteil der eingesetzten Niederflurbusse bei ca. 37%. Das Verhältnis von grob einem Drittel NF- und zwei Dritteln HB-Fahrzeugen zeigt, dass in diesem Bereich bezogen auf die Barrierefreiheit und den Ein- und Ausstiegskomfort für Fahrgäste noch Handlungsbedarf besteht. Die heute im Landkreis Aurich eingesetzten Fahrzeuge weisen in Abhängigkeit von der Unternehmenszugehörigkeit ein unterschiedliches äußeres Erscheinungsbild auf. Die ersten Bestrebungen zu einer einheitlichen Busgestaltung in der VEJ bezogen sich auf die Beklebung aller Busse mit einheitlichen VEJ-Logos an allen Seitenscheiben der Busse. Ob dar-

über hinaus gehend eine einheitliche Gestaltung der Fahrzeuge (einheitlich blauer Kopf der Busse, wie z.T. im LK Leer) erfolgen soll, sollte innerhalb der VEJ geklärt werden.



Abbildung: A - 12, Logobeklebung im Bereich der Frontscheibe

Für die sichere Orientierung des Fahrgastes im Verkehrsmittel Bus ist eine gute Fahrgastinformation am und im Fahrzeug von grundlegender Bedeutung. Die Außeninformation erfolgt dabei über die Zielschilder an der Front (Liniennummer, Ziel), der rechten Seite (Linienverlauf) und im Heck (Liniennummer). Um die Modernisierung der Zielanzeigen zu beschleunigen, hat der LK Aurich seit 2011 Förderzusagen in diesem Bereich der ÖPNV-Infrastruktur gegeben. Die neuen Anzeigen sind besser lesbar, da sie einen hohen Kontrast aufweisen, und im Vergleich zu den noch teilweise vorhandenen „Rollbändern“ über den Fahrscheindrucker oder anderweitig elektronisch ansteuerbar sind. Im Innenbereich erfolgt über die Innenzielanzeige die Darstellung des Fahrtverlaufs visuell und akustisch. Zusätzliche Informationen können Fahrgästen im Bus über Plakate und Flyer gegeben werden.

In 2011 wurden in der VEJ neue Elektronische Fahrscheindrucker in der VEJ mit finanzieller Unterstützung der AT beschafft. Sie werden in Fahrzeugen des ÖPNV als mobile Verkaufsgeräte für Fahrscheine und als Bordrechner für Fahrgastinformationssysteme aller Art ge-

nutzt. Mit dem Gerät kann das Fahrpersonal das gewünschte Ticket drucken. Ein Teil der Verkehrsunternehmen in der Verkehrsregion Ems-Jade setzt keine elektronischen Fahrscheindrucker für den Verkauf von Fahrausweisen ein. Dort ersetzen sog. Notfahrscheine den Verkauf von Druckerfahrscheinen. Notfahrscheine werden auch bei technisch bedingtem Ausfall von Fahrscheindruckern verkauft.

## **2.3.2 Verkehrsanlagen**

### **2.3.2.1 Haltestellen**

Attraktive Haltestellen sind ein wichtiger Baustein für ein erfolgreiches ÖPNV-Angebot. Die Haltestellen übernehmen mit den dazugehörigen Einrichtungen die Funktion eines Bindegliedes zwischen Fahrgästen (aktuellen und potentiellen) und öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine saubere und attraktiv gestaltete Haltestelle übernimmt die Funktion einer Visitenkarte für den ÖPNV, denn nicht nur das zeitliche und räumliche Fahrtenangebot bestimmt die Entscheidung eines Fahrgastes für die Wahl des ÖPNV. Den Haltestellen kommt hierbei eine zentrale Funktion zu, da sie auch dann einen Eindruck von dem ÖPNV-Angebot vermitteln, wenn sie nicht von Fahrzeugen bedient werden – z.B. während der Wartezeiten der Fahrgäste.

Um einerseits den Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht zu werden und um die Funktion der Haltestellen als Visitenkarten des ÖPNV zu unterstreichen, wurde ein Haltestellenkonzept entwickelt, welches sich zum Ziel gesetzt hat die Haltestellenqualität innerhalb der Verkehrsregion zu verbessern. Hierbei wurde als ein wesentliches Kriterium ein einheitliches Erscheinungsbild gefordert. Die Forderung nach einer einheitlichen Gestaltung der Haltestellen leitet sich aus deren zentraler Bedeutung im Gesamtsystem des ÖPNV ab. Die Richtlinien für Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen sind ein Resultat der unterschiedlichen Interessen der Fahrgäste, Betreiber und der Allgemeinheit.

Die Anhebung der Haltestellenqualität kann unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Mittel nur schrittweise erfolgen, weswegen das Haltestellenkonzept im Rahmen der laufenden und zukünftigen Planungen, d.h. bei Sanierungen oder Neubeschaf-

fungen, Anwendung findet. Als wesentliche Ziele, welche durch die Anhebung der Haltestellenqualität erreicht werden sollen gelten:

- Erhöhung der Barrierefreiheit<sup>18</sup>
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste
- Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes (insbesondere auch unter Berücksichtigung der Sicherheit der Fahrgäste)
- Vereinfachte Möglichkeiten der Orientierung, vor allem für Gelegenheitsfahrer
- Verbesserung des Images des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Verbesserung der Haltestellenqualität basiert auf gemeinsamen Zielsetzungen der Aufgabenträger. Im Sinne der Qualitätssteigerung sind folgende Punkte vereinbart worden:

- **Fahrgastinformation**

Zur Fahrgastinformation gehören an jeder Haltestelle, außer der Haltestellenkennzeichnung, ein Aushangfahrplan und möglichst eine Fahrpreisübersicht sowie dazugehörige Hinweise.

Was die Kennzeichnung von Fahrten auf Aushangfahrplänen oder Linienfahrplänen, bei denen verbindlich Niederflerbusse eingesetzt werden, betrifft, so wurden bisher die Linien 111 und Linie 412 mit dieser kundenfreundlichen Information per Symbol versehen:

---

<sup>18</sup> „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, [...], wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ (vgl. Roland König (2008): Verkehrsräume, Verkehrsanlagen und Verkehrsmittel barrierefrei gestalten. Ein Leitfaden zu Potenzialen und Handlungsbedarf. Fraunhofer IRB Verlag, S.28.)



- **Fahrradabstellanlagen**

Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen sollen eine hohe Sicherheit gegen Diebstahl und Vandalismus aufweisen sowie ein bequemes und sicheres Abstellen und Anschließen der Fahrräder (es sind Rahmenhalterungen vorzusehen, die die Möglichkeit bieten, das Fahrrad am Rahmen und an den Rädern zu befestigen) ermöglichen. Wünschenswert sind darüber hinaus ein wirksamer Wetterschutz sowie eine ausreichende Beleuchtung.

Die jeweilige Haltestellenausstattung bezieht sich auf verkehrliche und betriebliche Einrichtungen sowie angebotene Informationen und wird vom Fahrgastaufkommen und der Funktion der Haltestelle im Liniennetz bestimmt. Es werden hierbei drei Kategorien der Haltestellenausstattung unterschieden:

B? **Mindestausstattung:** Unterwegshaltestellen, primär für die Schülerbeförderung

C? **Standardausstattung:** Bushaltestelle mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung

D? **Maximalausstattung:** Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung, z.B. überdurchschnittlich viele Ein- und Aussteiger und wichtige Verknüpfungspunkte

Als Mindestanforderung für die jeweilige Kategorie sind Kriterien festgelegt worden. Aus diesen Kriterien ergeben sich Ziel-Ausstattungen. Dabei ist im Einzelfall zu prüfen, ob die Ergänzung durch zusätzliche Ausstattungselemente sinnvoll ist. Die Ausstattungsmerkmale der beiden weiteren Kategorien bauen aufeinander auf. Im Hinblick auf die Haltestellenausstattung werden somit im Verkehrsgebiet drei Haltestellentypen unterschieden, die folgende Ausstattungsmerkmale besitzen:

#### **Kategorie 1 – Mindestausstattung**

Haltestellenschild	Fahrplanaushang (min. DIN-A3, max. 3 Spalten)
befestigte Aufstellfläche	

Tabelle: T - 22, Kategorie 1 Haltestellen



**Kategorie 2 – Standardausstattung**

Haltestellenschild	Fahrplanaushang (min. DIN-A3, max. 3 Spalten)
befestigte Aufstellfläche	Liniennetzplan (bei mehreren Linien)
Fahrradabstellanlagen	Wartehalle / Unterstellmöglichkeit
Niederflurgeeigneter Hochbord (+16 cm)	Sitzgelegenheit
Beleuchtung	Abfallbehälter (bei Bedarf)
bei wichtigen Zielorten: Umgebungsplan	

Tabelle: T - 23, Kategorie 2 Haltestellen

**Kategorie 3 – Maximalausstattung**

Haltestellenschild	Liniennetzplan (bei mehreren Linien)
befestigte Aufstellfläche	Wartehalle / Unterstellmöglichkeit
Fahrradabstellanlagen	Sitzgelegenheit
Niederflurgeeigneter Hochbord (+16 cm)	Fahrgastinformationssystem
Beleuchtung	Info-Vitrine
Umgebungsplan	Stadtplan
Fahrplanaushang (min. Din-A3, max. 3 Spalten)	Abfallbehälter (bei Bedarf)

Tabelle: T - 24, Kategorie 3 Haltestellen

Um in der Region eine möglichst einheitliche Ausstattung zu erreichen, sollten für eine „VEJ-Musterhaltestelle“ (siehe Anlage: An - 3, VEJ-Haltestellenkonzept) folgende Kriterien eingehalten werden:

Form :	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ständerform ohne Glasabschlussleisten im Standardraster (1 Feld entspricht dabei etwa 1,5 m); in Ausnahmefällen Haltestellen mit Kragarmen (z.B. im innerstädtischen Bereich),</li> <li>• auf mitgelieferter Bodenplatte</li> <li>• im Baukastensystem</li> <li>• mit rechteckige Glasflächen</li> <li>• mit Rundumwetterschutz (wenn nicht anders gewünscht)</li> <li>• Fahrradständer auf Wunsch integrierbar</li> </ul>
Material :	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seewasserbeständiges Aluminium, eloxiert</li> <li>• alternativ pulverbeschichtet nach RAL (wenn Färbung gewünscht)</li> </ul>
Dachform:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Satteldach</li> <li>• nur in innerstädtischen Bereichen auch Pultdach (siehe oben)</li> <li>• traufständig mit integriertem Regenabfluss</li> <li>• mit innen liegender Beleuchtung und</li> <li>• hinterleuchtetem Haltestellennamen, alternativ reflektierend</li> <li>• sofern kein Stromanschluss vorhanden ist, muss Stromversorgung durch Solarbetrieb möglich sein</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellenschild integriert, eventuell beleuchtet</li> <li>• Dachmaterial: Alu oder Stahl, wahlweise Glaseindeckung</li> </ul>
Sitzbank :	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelsitze aus Drahtgeflecht ohne Rückenlehne, an Pfosten befestigt</li> </ul>
Schaukasten:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DIN A 1, Magnettafel, nur an besonders frequentierten Plätzen noch mit eigener Beleuchtung</li> </ul>
Papierkorb :	<ul style="list-style-type: none"> <li>• außerhalb an Wartehalle angebracht =&gt; passend zum jeweiligen Entsorgungssystem der Kommune</li> </ul>
Haltestellenschild :	<ul style="list-style-type: none"> <li>• integriert auf / an Wartehalle (s.o.);</li> </ul>
Glas :	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einscheibensicherheitsglas, mindestens 8 mm</li> </ul>

Tabelle: T - 25, Musterhaltestelle VEJ

### 2.3.2.1.1 Fahrgastinformation an Haltestellen

Für die Benutzung des ÖPNV ist es wichtig, dass die Informationen zur Planung und Durchführung einer Fahrt ohne große Anstrengung verfügbar sind. Diese Informationen sind die „Bedienungsanleitung“ für die Nutzung des ÖPNV.

Das Informationsbedürfnis eines (potentiellen) Fahrgastes hängt von zwei Sachverhalten ab.

Zum Einen ist dies die Ortskenntnis. Diese beinhaltet das Wissen um den Weg zur Einstiegshaltestelle, die geeignete Ausstiegshaltestelle sowie den Weg von der Ausstiegshaltestelle zum Ziel. Zum Anderen spielt die Systemkenntnis eine Rolle, also die Vertrautheit des Fahrgastes mit dem ÖPNV-System (Liniennetz, Fahrplan- und Tarifangebot) sowie das Wissen, wie und wo weitere Informationen zugänglich sind.

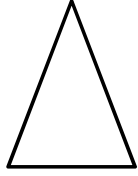
	Ortskenntnis	Systemkenntnis	Informationsbedürfnis
Berufspendler/Schüler	+	+	klein  groß
Gleicher Fahrgast, anderer Fahrtzweck (z.B. Ausflug)	-/o	+	
Gelegenheitsfahrgast	+	-/o	
Ortsfremder Fahrgast	-	-	

Tabelle: T - 26, Fahrgastinformationen

Die Informationen im Bereich der Haltestelle lassen sich in drei Bereiche teilen, die nach ihrer Wichtigkeit geordnet sind:

#### 1. Bushaltestelle:

- Haltestellenschild als Hinweis auf den ÖPNV
- Haltestellenname
- Liniennummern und Linienziel

#### 2. Haltestelleninformationen:

- Fahrplan
- optional Liniennetz
- optional Tarifangebot
- optional spezielle Nutzungsbedingungen
- optional QR-Code (Link zu Informationen)

#### 3. Umgebungsinformationen:

- optional Ortsplan der Gemeinde/Stadt
- optional Umgebungsplan Haltestelle
- optional weitere Informationen

**Haltestellenschilder**

Die Haltestellenschilder im Verkehrsverbund Ems-Jade wurden in den letzten Jahren stufenweise erneuert und entsprechen inzwischen weitestgehend einem einheitlichen Aussehen.

Um das einheitliche Erscheinungsbild der Haltestellen(-schilder) zu bestärken, sollen zukünftige Anschaffungen von Haltestellenschildern die folgenden Designrichtlinien berücksichtigen:

Das zu verwendende Material der Haltestellenschilder muss den besonderen Wetterbedingungen in der Region entsprechen. Als zu verwendendes Material hat sich bewährt:

- Aluminium mit einer Stärke vom 4mm
- Beidseitig vollflächig mit reflektierender Folie
- Grundfarbe: Blau RAL 5017
- VEJ-Logo 3-farbig

400 X 650 mm

Folie : Refl. Typ II  
 Texte : weiß  
 Andere Farben :  
 VZ Blau RAL 5017  
 VZ Grün RAL 6024  
 VZ Rot RAL 3020

L-Nummer  
 Univers (fett)  
 Schrifthöhe: 30mm



VZ 224 D. 350mm

H-Name  
 Univers (fett)  
 Schrifthöhe: 30mm

L-Name  
 Univers (fett)  
 Schrifthöhe: 20mm

Logo: 32 mm H  
 110 mm L

Abbildung: A - 14, Musterhaltestelle VEJ

### **Aushangfahrpläne**

Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen müssen aktuell, übersichtlich und gut lesbar sein. Um diese Anforderungen sicherzustellen sollten im gesamten Verkehrsverbund Ems-Jade einheitliche linienübergreifende Gesamtfahrpläne der jeweiligen Haltestelle ausgehängt werden.

Folgende Kriterien müssen dabei berücksichtigt werden:

- Design und Informationen in den Fahrplänen müssen vereinheitlicht werden. Dies steigert die Lesbarkeit der Fahrpläne und verstärkt den einheitlichen Auftritt des VEJ in der Öffentlichkeit. Die Fahrpläne in den Stadtverkehren Emden und Wilhelmshaven können in der Darstellung davon abweichen.
- Für jeden Aushangfahrplan soll ein größtmögliches Schriftbild erreicht werden. Dieses ist abhängig vom jeweils möglichen/nötigen Format. Der Mindeststandard für die Aushangfahrpläne ist DIN-A3 im Hochformat mit maximal 3 Spalten (IVU.Plan-Ausgabe).
- An Haltestellen mit einem großen Fahrtenangebot, an denen das DIN-A3-Format nicht ausreicht, sind weitere Aushangmöglichkeiten zu schaffen, sofern diese nicht bestehen.
- Die Aushangfahrpläne sind je Richtung zu gestalten und auszuhängen. Zum einen sind die Fahrpläne für den Kunden einfacher zu lesen und zum anderen lässt sich zu kleine Schrift vermeiden, da die Masse der Informationen reduziert wird.
- Fahrpläne müssen aktuell und in einem optisch vernünftigen und lesbaren Zustand gehalten werden. Sollte dies nicht mehr der Fall sein, sind sie auszutauschen. An wichtigen und zentralen Haltestellen sind über die Aushangfahrpläne hinaus weitere Informationen auszuhängen (siehe Haltestellenkategorisierung).
- Der Aushangkasten ist in einer mittleren Sichthöhe von 1,3 m anzubringen.
- Der Zugang zu den Aushangvitrienen muss so gestaltet werden, dass ein einfacher Zugriff für die Verkehrsunternehmen möglich ist. Idealerweise werden die Vitrienen mit Inbus- bzw. Vierkantschlössern ausgestattet.

### 2.3.2.1.2 Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit

Es werden folgende Mindestanforderungen an die Haltestellen zur Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich Verkehr gestellt:

Ausstattungs-element	Anforderungen
Haltestellenschild	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellenschild muss gut erkennbar positioniert sein</li> </ul>
Zuwegung zur Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Querungsmöglichkeit durch Bordabsenkung auf 3 cm</li> </ul>
Rampen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neigung maximal 6 %</li> <li>• Mindestbreite 1,20 m</li> <li>• Ebene Oberfläche</li> </ul>
Fahrplanaushangkasten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aushangkasten ist mit einer mittleren Sichthöhe von 1,30 m anzubringen</li> </ul>
Befestigte Wartefläche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausreichende Wendeflächen für Rollstuhlfahrer (1,50 m x 1,50 m)</li> <li>• Wartefläche im unmittelbaren Haltestellenbereich mindestens 2,50 m tief und 4 m breit</li> <li>• Gehwegbreite mindestens 1,50 m</li> <li>• Warteflächenpflasterung in farblichem Kontrast zum Gehweg</li> </ul>
Hochbord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niederflurgeeigneter Hochbord, 18 bis 20 cm</li> <li>• Breite des Hochbordes mindestens 4 m</li> </ul>
Taktile Bodenelemente	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbau eines Blindenleitsystems</li> <li>• Abstand des Leitstreifens zur Fahrbahnkante 60 cm bis 90 cm</li> <li>• Aufmerksamkeitsfeld in Höhe des vorderen Buseinstiegs, 90 cm x 90 cm</li> <li>• Rillenverlauf des Leitstreifens parallel zur Fahrbahn</li> <li>• Rillenverlauf des Aufmerksamkeitsfeldes quer zu den Rillen des Leitstreifens</li> <li>• Niveauunterschied zwischen Wellenberg und Wellental ca. 3 mm</li> <li>• Abstand von Wellenberg zu Wellenberg 38 mm</li> <li>• Farbliche Kontrastierung des Leitsystems zur Wartefläche</li> </ul>
Wartehalle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindestmaß der überdachten Fläche 3 m x 1 m</li> <li>• Dreiseitig geschlossen</li> <li>• Transparenz der Außenwände</li> <li>• Sitzgelegenheiten</li> </ul>
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellenbereich muss ausreichend beleuchtet sein</li> </ul>

Tabelle: T - 27, Anforderungen Barrierefreiheit

### 2.3.2.1.3 Stand Haltestellenausbau im LK Aurich

Im LK Aurich werden – anders als in den übrigen Landkreisen der VEJ – die Modernisierungen und Ausbaumaßnahmen an Haltestellen einschließlich ihrer Nebenanlagen zentral (Amt für Kreisstraßen, Wasserwirtschaft und Deiche in Abstimmung mit dem Amt für Wirtschaftsförderung, Kreisentwicklung) nach dem Haltestellenkataster des LK Aurich geplant, abgestimmt und ausgeschrieben und die Ausführung überwacht und abgerechnet. Auch die Pflege der Haltestelleneinrichtungen (außer Haltestellenmast und Abfahrtskasten) wird zentral durch den LK organisiert. Die zentrale Planung und Umsetzung der Haltestellenausbauten hat sich sehr bewährt. Die Beachtung der Kriterien des Haltestellenkonzeptes und die einheitliche Gestaltung der Haltestellen mit ihren Einrichtungen wurden dadurch konsequent umgesetzt.

Seit Beginn des Haltestellenprogramms im Jahr 1999 sind im LK Aurich **bislang XY Haltestellen ausgebaut oder modernisiert worden. Bei insgesamt XY Haltestellen im LK Aurich (mit insgesamt ca. XY Haltestellenpunkten) entspricht dies einem Ausbauteil von XY%.**

Somit entsprechen noch nicht alle Haltestellen dem gewünschten Standard. Ziel bleibt es daher, die Haltestellenqualität entsprechend dem zuvor beschriebenen Haltestellenkonzept generell anzuheben und schrittweise alle Haltestellen zu modernisieren. Hierbei soll eine Prioritätenliste darüber entscheiden, wann welche Haltestelle ausgebaut werden kann

**Tabellen, Übersichten etc.**

**Fotos vom Ausbau HALTESTELLEN im LK Aurich**

Darüber hinaus werden im Bereich einiger Kommunen Haltestellen durch die Kommune selbst barrierefrei ausgebaut. Dieser Ausbau soll gemäß den Vorgaben des LK Aurich bzw. des VEJ-Haltestellenkonzeptes erfolgen, damit sich im LK Aurich ein einheitliches Haltestellenbild ergibt.



#### 2.3.2.1.4 Planung des weiteren Haltestellenausbaus im LK Aurich

Der weitere Ausbau soll über ein aktualisiertes Haltestellenkataster und eine ausdifferenzierte Prioritätenbildung den barrierefreien Ausbau der Haltestellen gewährleistet werden. Hierzu werden folgende Kriterien herangezogen:

- Taktung
- Fahrtenanzahl
- Anzahl Schüler (Einstieg/Ausstieg)
- Anzahl Fahrgäste (Einstieg/Ausstieg, soweit bekannt)
- Allgemeine Dringlichkeit eines Ausbaus (z.B. unsichere Querungsstellen etc.)
- Wichtige Ziele im Einzugsbereich (z.B. öffentliche Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten)
- Umfeldsituation (kann die Haltestelle barrierefrei erreicht werden)

(siehe Anlage: An - 4, Prioritätenbildung Haltestellenausbau)

Des Weiteren hat eine Analyse der Haltestellen auf den Hauptlinien der BE1 (Linien 410, 411 und 460) gezeigt, dass hier an einigen Haltestellen noch Nachholbedarf in Bezug auf die Barrierefreiheit besteht. Da diese vertaktete Linien die meisten Fahrgäste im LK Aurich befördern, soll der Ausbau dieser Haltestellen mit höchster Priorität versehen und in den folgenden Jahren abgeschlossen werden.

### 2.3.2.2 Mobilitätszentralen

Neben den Auskunftssystemen der elektronischen Medien gibt es im Verkehrsverbund Ems-Jade auch örtliche besetzte Auskunftsstellen. Hier erhalten Fahrgäste Informationen rund um den Öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere zu Verkehrs- und Tarifangeboten in der VEJ.

Die Auskunftsstellen sind über das gesamte VEJ-Gebiet verteilt und befinden sich in unmittelbarer Nähe von zentralen Haltestelle und/oder Bahnhöfen.

- Auskunftsstelle Aurich, Norderstr. 32, 26603 Aurich
- Auskunftsstelle Emden, Bahnhofplatz 11, 26721 Emden
- Auskunftsstelle Friesland/Wittmund, Schlosserstr. 45, 26441 Jever
- Auskunftsstelle Wilhelmshaven, Turm Nordsee Passage, 26382 Wilhelmshaven
- Auskunftsstelle Leer, Bahnhofsring 8, 26789 Leer

Die Mobilitätszentrale am ZOB in Aurich wird durch die sieben Linienbusunternehmen Omnibusbetrieb Arendt, Omnibusbetrieb Edzards, Jacobs Reisedienst, Janssen Reisen Aurich, Kreisbahn Aurich GmbH und Weser-Ems Bus GmbH betrieben. Sie ist von Montag bis Freitag in der Zeit von 8:00 – 18:00 Uhr sowie am Samstag in der Zeit von 9:00 bis 13:00 Uhr geöffnet.

#### **2.3.2.2.1 Fahrgastinformation**

In der Mobilitätszentrale Aurich des VEJ erhalten die Fahrgäste eine persönliche, per Email und telefonische Beratung zu Fahrplänen und Tarifen des VEJ. Es besteht die Möglichkeit Fahrkarten für den Bus zu erwerben. Fahrpläne im einheitlichen VEJ-Design werden den Fahrgästen stets zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus werden Anmeldungen von Reisegruppen in den Bussen des ÖPNV entgegengenommen, die Mitnahme von Fahrrädern gesteuert und mobilitätseingeschränkte Personen beraten und auf verbesserte Zugangsmöglichkeiten (z.B. Niederflurfahrzeuge) hingewiesen.

#### **2.3.2.2.2 Marketing**

Das Marketing erfolgt in Zusammenarbeit mit den anderen im VEJ zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen. Hierzu zählt u.a. die Herausgabe von Flyern, Fahrplänen und weiteren Informationen. Im Internet werden aktuelle Informationen (zur Schülerbeförderung, zu Sperrungen und Fahrplanänderungen) bereitgestellt. Alle Mobilitätszentralen in der Region repräsentieren den VEJ durch einen einheitlichen Marktauftritt, einer einheitlichen Gestaltung der Zentrale mit Logo (alles gemäß CD-Design VEJ).

#### **2.3.2.2.3 Beschwerdemanagement**

Die Mobilitätszentrale erfasst und bearbeitet die bei ihr eingehenden Beschwerden im Landkreis Aurich. Dem Beschwerdeführer wird der Eingang der Beschwerde kurzfristig mit einem Bearbeitungshinweis mitgeteilt.

### 2.3.2.3 ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen

Um den Betriebsablauf nachhaltig zu verbessern, gibt es eine Reihe von baulichen und technischen Maßnahmen. Diese dienen insbesondere zur Steigerung der Pünktlichkeit, der Schnelligkeit und der Zuverlässigkeit.

Im straßengebundenen ÖPNV sind dies in erster Linie Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen (Ampelbeeinflussung) sowie das Einrichten oder Markieren von separaten Fahrbahnen, die nur Fahrzeugen im Linienverkehr zur Verfügung stehen. Auch Vorrangregelungen an Busbuchten oder Haltelinien für den Individualverkehr sind denkbar, um ein schnelleres Einfädeln in den Verkehr zu ermöglichen.

Um die Zuverlässigkeit im ÖPNV zu steigern, können rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL) eingerichtet werden.

Unter Ampelbeeinflussung ist die Bevorzugung von Bussen oder anderen öffentlichen Verkehrsmitteln an Verkehrsampeln gemeint. Ziel ist es hierbei die Haltezeiten von Bussen an Verkehrsanlagen zu minimieren und dadurch die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des Busses zu erhöhen. Voraussetzung jeder Ampelbeeinflussung sind Fahrzeugerfassungssysteme: Der Steuerung der Verkehrsampel muss die Annäherung des Busses mitgeteilt werden. Hierbei ist eine möglichst frühzeitige Anmeldung des Busses wünschenswert, um der Signalanlage genügend „Reaktionszeit“ zu geben.

Unterschieden wird die absolute Priorisierung und die bedingte Bevorrechtigung: Bei der absoluten Priorisierung genießt der ÖPNV uneingeschränkten Vorrang vor den anderen Verkehrsteilnehmern. Insbesondere an größeren Straßenkreuzungen wird nur eine bedingte Bevorrechtigung zu realisieren sein, da hier die Interessen der anderen Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen sind und auch Nutzungskonflikte zwischen verschiedenen Fahrzeugen des ÖPNV auftreten können. In diesen Fällen bestehen mehrere Möglichkeiten, durch Veränderungen des Signalzeitenplans die Wartezeiten für die Fahrzeuge des ÖPNV zu verringern: So können Signalphasen verkürzt oder verlängert werden, der Signalzeitenplan für eine Bedarfsphase unterbrochen werden oder auch Signalphasen getauscht werden. Eine nur bei tatsächlicher Annäherung eines ÖPNV-Fahrzeugs eingelegte Bedarfsphase verringert die durchschnittlichen Wartezeiten für die anderen Verkehrsteilnehmer.

Für die Verkehrsunternehmen ergeben sich durch die Ampelbeeinflussung Vorteile: Besser kalkulierbare Wartezeiten vor den Signalanlagen erhöhen die Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel. Es lässt sich auch die Reisegeschwindigkeit steigern, dadurch kann in Einzelfällen die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge verringert werden. Bei engen räumlichen Verhältnissen muss zwischen den Interessen von ÖPNV und Individualverkehr abgewogen werden.

Doch nicht nur mittels Ampelbeeinflussung lässt sich der Busverkehr beschleunigen. Auch Vorrangregelungen an Busbuchten oder Haltelinien für den Individualverkehr sind denkbar, um ein schnelleres Einfädeln in den Verkehr zu ermöglichen. Daneben gibt es noch die Möglichkeit separate Busspuren auszuweisen, die nur von den Fahrzeugen des ÖPNV genutzt werden dürfen und somit zu einer wesentlichen Beschleunigung beitragen.

#### **2.3.2.4 Bilanz und Bewertung**

##### **Fahrzeuge**

Auf die große Bedeutung der Fahrzeuge für einen qualitativ hochwertigen und barrierefreien ÖPNV wurde bereits in 2.3.1 hingewiesen. Der heutige Einsatz von ca. 30 % Niederflurfahrzeugen im ÖPNV im LK Aurich zeigt, dass hier noch ein großer Handlungsbedarf hinsichtlich des Zieles einer vollständigen Barrierefreiheit besteht.

##### **Haltstellen**

Der barrierefreie Ausbau der Haltstellen im LK Aurich ist auf einem guten Weg, aber längst noch nicht abgeschlossen. Der weitere Ausbau soll künftig über eine differenziertere Prioritätenbildung geplant werden.

### **Mobilitätszentralen**

Die Mobilitätszentralen in der VEJ-Region sollten besser vernetzt werden. Hinsichtlich einer besseren **Fahrgastinformation** sollte im Internet eine Fahrpreisauskunft möglich sein. Das **Marketing** sollte mit allen Beteiligten des Verbundes und der Region noch besser aufeinander abgestimmt und erweitert werden. Im Bereich des **Beschwerdemanagement** sollten Beschwerden mit einer Frist von maximal 3 Wochen bearbeitet werden. Auch eine vierteljährliche Gesamtauswertung der Beschwerden ist für den Verbund und die Verkehrsunternehmen wichtig, um Probleme erkennen und abstellen zu können. Dem LK Aurich sollten die Übersichten der Mobilitätszentrale in Aurich zur Verfügung gestellt werden.

### **ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen**

Bislang werden im LK Aurich Systeme zur LSA und Bevorrechtigung des ÖPNV nicht und ansonsten nur in den kreisfreien Städten Emden und Wilhelmshaven eingesetzt. Es ist zu prüfen, ob derartige Systeme auch im LK Aurich Anwendung finden sollen und können. Hierbei ist eine ausgewogene Abwägung der Interessen aller Verkehrsteilnehmer vorzunehmen. Diese Schritte sind aber in jedem Fall individuell zu prüfen und können auch nur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten durchgeführt werden. Generell gilt, dass eine ÖPNV-Beschleunigung wünschenswert ist, da so der Verkehrsfluss für den straßengebundenen ÖPNV verbessert, Reisezeiten besser eingehalten werden können und sich damit die Reisequalität für den Fahrgast erhöht.

## 2.4 Finanzierung des Leistungsangebotes

Der LK Aurich als Aufgabenträger für den ÖPNV erhält vom Land Niedersachsen Mittelzuweisungen (vgl. 1.17 ff..) mit denen die Infrastruktur, Verkehrsleistungen und weitere Verbesserungen im ÖPNV finanziert werden können. Außerdem bestellt der LK im Rahmen der Schülerbeförderung aus Haushaltsmitteln Schülersammelzeitkarten im Buslinienverkehr bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen.

### 2.4.1 Verkehrsangebot

Die direkte Finanzierung durch den Aufgabenträger LK Aurich ist bei eigenwirtschaftlichen Verkehren laut PBefG (vgl. 1.1.2) nicht erlaubt. Sollte der LK als Aufgabenträger zusätzliche ÖPNV-Leistungen für notwendig erachten und kein VU diese eigenwirtschaftlich erbringen können, so müssten diese Zusatzleistungen über ein Vergabeverfahren ausgeschrieben werden.

### 2.4.2 Fahrzeuge

Das Land Niedersachsen hat über einen längeren Zeitraum keine Fahrzeugförderung mehr zur Verfügung gestellt. Allenfalls gab und gibt es eine Förderung bei der Fahrzeugbeschaffung für Bürgerbusse in Höhe von 75% der zuwendungsfähigen Kosten (max. aber 64.500 Euro). Seit Frühjahr 2015 liegt nunmehr ein Entwurf für eine Förderrichtlinie für die Beschaffung von Omnibussen im ÖPNV vor, die ab 01.03.2015 in Kraft treten sollte, was aber aufgrund einer noch ausstehenden Prüfung im Zusammenhang mit dem EU-Beihilferecht nicht möglich ist. Im herausgegebenen Merkblatt wird aber darauf hingewiesen, dass Förderungen für das Jahr 2015 über die Zustimmung zur Ausnahme vom Verbot des vorzeitigen Maßnahmenbeginns beantragt werden können.

Folgende Kriterien müssen für eine Förderung der Beschaffung von ÖPNV-Omnibussen erfüllt sein:

- Zuwendungsempfänger muss Leistungen im ÖPNV über einen ÖDLA erbringen.  
*und*

- die Förderung darf nicht zu einer Überkompensation führen.  
*oder*
- Zuwendungsempfänger erbringt Leistungen im ÖPNV gemäß eines Altvertrages, der die Vorgaben der VO (EG) 1191/69 oder der Altmark-Trans-Rechtsprechung erfüllt (Grundsätze zur Ausgleichsbemessung).  
*oder*
- Eine Förderung im Rahmen der De-minimis-Bestimmungen erfolgt (Maximale Förderung von 200.000 € in drei Jahren).
- Eine Auftragsvergabe muss unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften erfolgen.

(siehe Anlage: An - 5, Merkblatt ÖPNV-Omnibusförderung)

Der LK Aurich bietet die Möglichkeit die Zusatzkosten der Niederflurtechnik bei Fahrzeugbeschaffungen zu fördern, insofern die Fahrzeuge überwiegend im Linienverkehr im LK Aurich eingesetzt werden.

### **2.4.3 Haltestellen**

Die Förderung von Einzelmaßnahmen erfolgt in Niedersachsen (durch die LNVG) im Rahmen des ÖPNV-Landesförderprogramms. Dabei müssen die zuwendungsfähigen Kosten mindestens 35.000 Euro betragen. Daneben fördert das ÖPNV-Konjunkturprogramms 2010 - 2014 gebündelte Ausbau-/Modernisierungsmaßnahmen von Haltestellen. Hierbei ist eine Bündelung von bis zu acht Einzelmaßnahmen legitim.

Der LK Aurich ermöglicht zusätzlich Förderungen im Bereich der Haltestellenmaßnahmen gemäß seines Förderkataloges und nach Vorhandensein der finanziellen Fördermittel.

### **2.4.4 ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen**

Das Land Niedersachsen fördert Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV (z.B. LSA-Maßnahmen) mit maximal 75% der zuwendungsfähigen Kosten.



### 2.4.5 Fahrgastinformationen

Der LK Aurich fördert die Bereitstellung und Verbesserung von Fahrgastinformationen. In der Mobilitätszentrale Aurich (am ZOB in der Norderstraße in Aurich gelegen) erhalten die Fahrgäste direkt vor Ort persönliche Beratung zur Nutzung des ÖPNV und die Möglichkeit Fahrscheine zu kaufen. Weitere Informationen liegen vor Ort aus oder können über die Internetseite <http://www.vej-bus.de> in Erfahrung gebracht werden.

Des Weiteren wird die elektronische Fahrplanauskunft mit den Daten der VU aus dem LK Aurich gespeist. Über <http://www.fahrplaner.de> können Fahrgäste Fahrplanauskünfte im Internet erhalten. Die dort hinterlegten Daten werden auch von sogenannten „Apps“ genutzt (z.B. VBN-App), die dann - auf Smartphones installiert - dem Fahrgast jeder Zeit die Möglichkeit bieten, ÖPNV-Verbindungen anzufragen.

Der LK Aurich als Teil der VEJ beteiligt sich als Sub-Partner der Jade Hochschule Wilhelmshaven am Interreg IVB-Projekt ITRACT, das eine Laufzeit von 2012 bis 2014 hat. Ziel ist die Verbesserung der Mobilität und Erreichbarkeit von Orten im Raum durch neue und innovative Kommunikationstechnologien. Im Projekt wird grenzübergreifend mit anderen EU-Ländern der Nordseeregion (England, Niederlande, Norwegen und Schweden) zusammengearbeitet, um verschiedene Lösungsideen und -möglichkeiten zu entwickeln, einzuführen und nach dem „Best Practice“-Verfahren für alle nutzbar zu machen. In der Praxis wird ein Schwerpunkt auf den Einsatz von Apps auf Smartphones gelegt, aber auch die Möglichkeit des Einsatzes von kostengünstigen Anzeigetafeln für die Vor-Ort-Information der Fahrgäste geprüft.

Einen Überblick über die Bahnstationen im LK Aurich (und in der Region) bieten die seit 2012 im Internet bereitgestellten Stationssteckbriefe (<http://daten.zvbn.de/ssb/liste.php>). Hier kann der Fahrgast anhand einer Übersichtskarte und weiteren Detailinformationen bereits vor seiner Reise oder mittels Smartphone auch während seiner Reise Informationen über seinen Abfahrts- oder Ankunftsbahnhof einholen.

## 2.5 Verknüpfungspunkte ÖPNV

Eine wichtige Funktion im Fahrplanangebot nehmen die Verknüpfungspunkte ein. Um die Umsteigevorgänge möglichst reibungslos ablaufen zu lassen und um die Wartezeiten zu minimieren ist das Aufeinanderabstimmen der Fahrpläne aller sich am Verknüpfungspunkt treffenden Verkehrssysteme von zentraler Bedeutung. Weiterhin sind die Verknüpfungspunkte im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten fahrgastfreundlich zu gestalten (Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten, Fahrgastinformationen, Fahrradabstellmöglichkeit, Parkplatz), um den Fahrgästen einen möglichst komfortablen Umsteigevorgang zu bieten.

Verknüpfungspunkte im ÖPNV sind Haltestellen, die ein Wechseln zwischen gleichen oder auch unterschiedlichen Verkehrsmitteln an zentralen Punkten im Nahverkehrsraum ermöglichen. An dieser Stelle kann unterschieden werden zwischen Verknüpfungspunkten innerhalb des ÖPNV und Verknüpfungspunkten zwischen ÖPNV und Individualverkehr. Es ergeben sich hierbei folgende Möglichkeiten:

Verknüpfungspunkte im ÖPNV:

- ÖPNV – ÖPNV (Bus/Bus) – Verknüpfungen
- ÖPNV – SPNV (Bahn/Bus) – Verknüpfungen
- ÖPNV – SPNV – Fähre – Verknüpfungen

### 2.5.1 ÖPNV – ÖPNV

Im Landkreis Aurich gibt es an den aufgeführten Haltestellen wichtige Verknüpfungen zwischen den Buslinien:

- Aurich, ZOB (Umstiegsmöglichkeiten zwischen verschiedenen Linien)
- Norden, ZOB/Bahnhof (Umstiegsmöglichkeiten zwischen verschiedenen Linien)
- Wiesmoor, Markt (Umstiegsmöglichkeiten zwischen verschiedenen Linien)
- Georgsheil, Bahnhof (Verknüpfung der Linien 410/411)
- Bagband, B72/Mühle (Verknüpfung der Linien 460/467)

## 2.5.2 ÖPNV – SPNV

Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn erfolgen im Landkreis Aurich an den folgenden Haltestellen:

- **Norden, ZOB/Bahnhof** (Verknüpfung insbesondere zwischen K1 und der Bahnlinie RE1 und dem Fernverkehr IC35/IC56, vgl. Tabelle T-24)

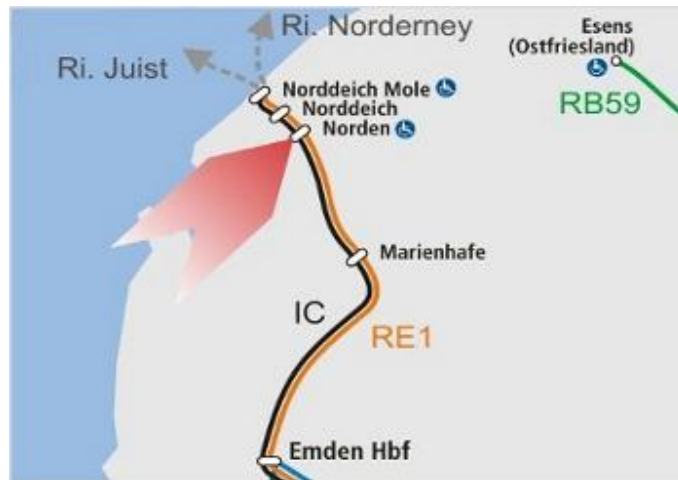


Abbildung: A - 15, Norden ZOB/Bahnhof, Quelle: Stationssteckbriefe VBN

- Am **Bahnhof Marienhafen** halten seit 15.12.2013 stündlich die RE- bzw. und IC - Züge der Bahnlinien RE1/RE15 bzw. IC35/IC56. Der Haltepunkt soll in 2016 verlegt werden (siehe hierzu 2.6.2.2). Bislang gibt am heutigen Haltepunkt keine Verknüpfung zwischen dem ÖPNV und dem SPNV. Die Busse halten an der neu eingerichteten zentralen Haltestelle Marienhafen, ZOB/Alter Bahnhof.

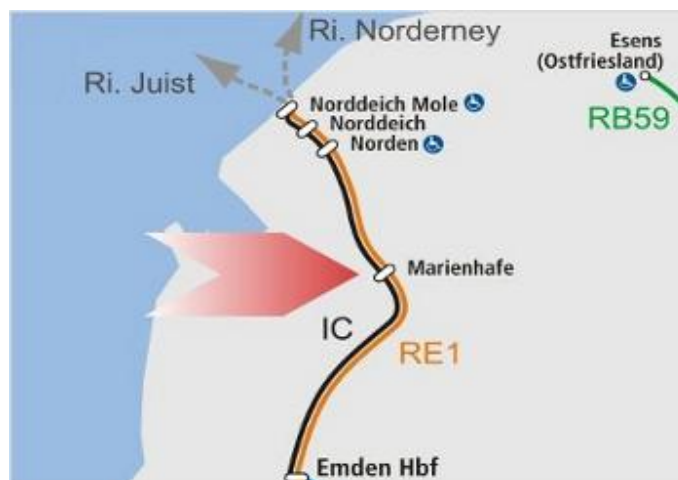


Abbildung: A - 16, Marienhafen Bahnhof, Quelle: Stationssteckbriefe VBN

Darüber hinaus erfolgen Verknüpfungen zwischen ausbrechenden Busverkehren und d3er Bahn an den Haltestellen außerhalb des Landkreises:

- **Emden Hbf/ZOB** (Verknüpfung zwischen den Linien 410, 421 und den Bahnlinien RE1/RE15 und dem Fernverkehr)



Abbildung: A - 17, Emden Hbf/ZOB, Quelle: Stationssteckbriefe VBN

- **Leer, ZOB** (Verknüpfung zwischen den Linien 460, 481 und den Bahnlinien RE1/RE15 und dem Fernverkehr)

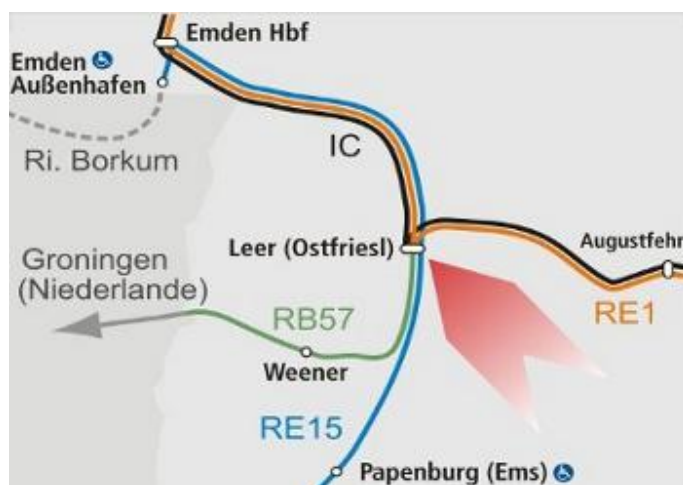


Abbildung: A - 18, Leer ZOB, Quelle: Stationssteckbriefe VBN

### 2.5.3 ÖPNV – SPNV – Fähre

Am Haltepunkt **Norddeich, Mole** erfolgt die Verknüpfung zwischen der Buslinie 412, den Bahnlinien RE1, IC35, IC 56 und den Fähren Richtung Juist und Norderney.

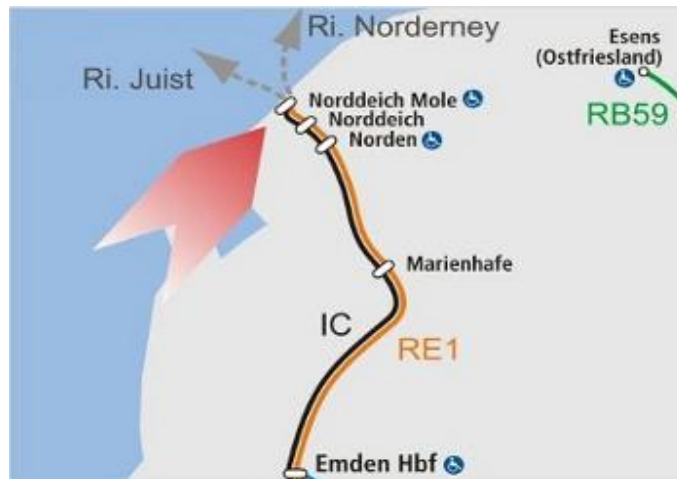


Abbildung: A - 19, Norddeich Mole, Quelle: Stationssteckbriefe VBN

## **2.6 Schienenpersonenverkehr**

Der Schienenpersonenverkehr bildet das Rückgrat des ÖPNV. Ihm kommt dabei als schnelle Verbindung innerhalb der Region ebenso eine große Bedeutung zu wie bei der Einbindung in das überregionale Nahverkehrsangebot und in das bundesweite Fernverkehrsnetz. Die verkehrliche Erschließung der Region im Ganzen wie auch die Qualität des ÖPNV-Angebotes im Besonderen hängt demnach wesentlich von der Qualität des SPNV ab, wobei die Aufgabenträgerschaft im SPNV in der Hand des Landes Niedersachsen liegt.

### **2.6.1 Schienenverkehrsnetz**

Auf der nachfolgenden Karte ist das heutige Schiennetz in der Region und insbesondere im LK Aurich dargestellt.



Karte: K - 13, Übersicht Schienenverkehr Region

Quelle: LNVG (<http://www.lnvg.de/spnv/>)

- DB Regio (DB Regio AG)
- DB Fernverkehr gilt tariflich auch als Nahverkehr
- DB Fernverkehr (IC, EC)
- NordWestBahn (NordWestBahn GmbH)
- Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen (NordWestBahn GmbH)
- Arriva (DB Arriva)
- Westfalenbahn (WestfalenBahn GmbH)

In der folgenden Tabelle werden die einzelnen Streckenabschnitte des Schienenverkehrs im LK Aurich (fett hinterlegt) und der Region aufgeführt:

<b>Linienbezeichnung</b>	<b>Strecke</b>	<b>Betreiber</b>
<b>RE1 (alt: KBS 390)</b>	Norddeich – Emden – Leer – Oldenburg – Bremen – Hannover	DB Regio
<b>RE18 (alt: KBS 392)</b>	Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück	NordWestBahn
<b>RE19</b>	Wilhelmshaven – Oldenburg – Bremen	NordWestBahn
<b>RB59 (alt: KBS 393)</b>	Esens – Jever – Sande – Wilhelmshaven	NordWestBahn
<b>RE15 (alt: KBS 395)</b>	<i>(Emden Außenhafen)</i> – Emden – Leer – Rheine	WestfalenBahn
<b>RB57 (alt: KBS 397)</b>	Leer – Weener – Neuschanz – Groningen	Arriva
<b>IC35</b>	Norddeich-Mole – Köln – (Konstanz)	DB Fernverkehr
<b>IC56</b>	Norddeich-Mole – Hannover – Leipzig/(Berlin)	DB Fernverkehr

Tabelle: T - 28, Schienenverkehr im Landkreis Aurich

Ein Personenverkehrsangebot existiert außerdem mit einer Inselbahn auf der Insel Langeoog sowie der Museumseisenbahn „Norden – Hage – Dornum“.

## 2.6.2 Infrastruktur des SPNV und Fernverkehrs

### 2.6.2.1 Fahrzeuge

Ein wesentlicher Baustein für ein attraktives Bahnangebot sind moderne Fahrzeuge, die ein komfortables Reisen ermöglichen. Gleichzeitig müssen sie entsprechend dem Bedarf in der Region die einfache Mitnahme von Fahrrädern und großen Gepäckstücken ermöglichen und zudem über ein ausreichendes Sitzplatzangebot verfügen. Noch Ende der 90er Jahre war der Fuhrpark unattraktiv und überaltert. Insbesondere im Nahverkehr war der Komfort der Fahrzeuge schlecht. Im Fernverkehr wurde durch den Einsatz der InterRegio-Züge eine bessere Qualität vorgehalten, allerdings waren auch diese Fahrzeuge nicht klimatisiert.

In Zusammenarbeit von LNVG und Bahnunternehmen wurde ab dem Jahr 2000 eine



Modernisierung der Fahrzeugflotte vorgenommen. Innerhalb weniger Jahre hat in der gesamten Region eine komplette Erneuerung des Fahrzeugmaterials stattgefunden, welche nicht nur für die Besucher der Region von besonderem Interesse ist und zur Stärkung des Tourismus beiträgt, sondern die auch die Lebensqualität der Bevölkerung und damit die Standortqualität der Region erhöht. Im Folgenden hierzu einige Meilensteine im LK Aurich:

### **2002: Neue Doppelstockwagen zwischen Norddeich Mole und Hannover**

Im Jahre 2002 wurden dann auf der Strecke Norddeich Mole – Hannover neue Doppelstockwagen eingeführt. Sie entsprechen in der Ausstattung den bereits beschriebenen Modellen. Die Einführung wurde durch Marketingaktivitäten begleitet. Der Einsatz dieser Fahrzeuge hat zu spürbaren Fahrgaststeigerungen beigetragen. Auch im Bereich der Fahrradmitnahme war eine hohe Nachfrage zu verzeichnen, die zum Teil sogar schon zu Kapazitätsengpässen geführt hatten. Deswegen wurden im Jahre 2006 die Kapazitäten zur Mitnahme von Fahrrädern spürbar erhöht. Außerdem wurden die Möglichkeiten zur Mitnahme großer Gepäckstücke verbessert, da diese Verbindung für die touristischen Gäste unserer Region zunehmend an Bedeutung gewinnt. Die mit diesen Zügen möglichen höheren Reisegeschwindigkeiten wurden ab dem Fahrplanjahr 2005/2006 ausgenutzt.

### **2003: InterCity-Züge im gesamten Fernverkehr**

Im Jahre 2003 erfolgte dann auch eine Aufwertung der Fahrzeuge im Fernverkehr. Nach der Umstellung der Fernverkehrsverbindungen vom InterRegio- auf den InterCity-Verkehr, führte die Deutsche Bahn nach und nach Fahrzeuge ein, die dem InterCity-Standard entsprechen. Hierzu gehören eine entsprechende Beinfreiheit, größere Gepäckablagen, Reservierungsmöglichkeiten, eine vollständige Klimatisierung der Züge und eine insgesamt hochwertige Ausstattung der Fahrzeuge.

### **2009/2013: Zusätzliche Waggons auf der Strecke Hannover-Norddeich**

Aufgrund der enormen Nachfragesteigerung hat die Deutsche Bahn AG ihr Angebot auf der Strecke Hannover-Norddeich verbessert. 2009 wurden alle durchgehenden Regional-

Expresszüge (RE) verstärkt und führten nun mit sechs statt fünf Wagen an die Nordseeküste, seit 2014 mit in der Regel sieben Wagen. Hierfür wurden neue Doppelstockwaggons beschafft, welche sich durch besondere Gepäckregale und einen zusätzlichen Mehrzweckraum mit Klappsitzen und Stellplätzen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder auszeichnen. Dadurch bedingt hat sich das Platzangebot je Zug auf bis 785 Sitzplätze erhöht (je nach saisonaler Konfiguration bis zu 835 Sitzplätze) und es stehen über 40 Fahrradabstellplätze zur Verfügung.

DB Regio setzt für das RE-Kreuz Bremen 18 neue Doppelstockwagen ein. Dort ist eine saisonabhängige Ausstattung des Unterstocks mit Sitzen oder bis zu 30 Fahrradstellplätzen möglich. Zusätzlich werden alle Gebrauchtfahrzeuge modernisiert. Dazu gehören z.B. neue Sitzpolster und Gepäckregale im Fahrgastraum.

### **2015/16: Neue Doppelstock-InterCity**

In der zweiten Hälfte des vorigen Jahrzehnts stand die Zukunft des Fernverkehrs in der Region Ems-Jade in Frage. War es zehn Jahre zuvor die Umstrukturierung des Fernverkehrsangebotes der DB (Wegfall der InterRegios), war es nun die ungeklärte Situation des Zugmaterials, welche die Befürchtungen, vom Fernverkehr abgehängt werden zu können, wachsen ließ. Der konkrete Hintergrund war, dass das Zugmaterial der InterCityZüge, die in der Region Ems-Jade eingesetzt wurden, veraltet und abgängig war. Die DB hat in dieser Situation eine umfangreiche Ausschreibung von neuen Zügen veranlasst, die aber weniger Züge als bis dato eingesetzt umfasste. Da die neuen Züge auf mittleren Hochgeschwindigkeitsstrecken eingesetzt werden sollten, war schnell zu erkennen, dass unter diesen Bedingungen der Fernverkehr in der Region Ems-Jade gefährdet sein würde. Erfreulicherweise kam es aber seitens der DB zu einer Weiterentwicklung der Planungen, die nun vorsehen, neben den ICE und dem Neubestellten ICX, eine dritte Kategorie im Fernverkehr einzusetzen. Diese basiert auf dem heutigen RE-Doppelstockwagenkonzept. Diese Doppelstockzüge sollen auf InterCity-Strecken eingesetzt werden, auf denen die Höchstgeschwindigkeit bei etwa 160 km/h liegt. Damit wird der jahrelangen Forderung der VEJ nach einer Verbesserung des Wagenmaterials Rechnung getragen. Die neuen ICs fahren mit heutigem ICE-Standard, mehr Platz für Gepäck, Fahrradstellplätzen sowie vielen weite-

ren Verbesserungen. Das neue Rollmaterial wird die Züge aus den Zeiten der Deutschen Bundesbahn ablösen. Pro Zug sind ein Steuerwagen, drei Mittelwagen zweiter Klasse und ein Mittelwagen erster Klasse vorgesehen. Mit zehn Fahrradstellplätzen ist auch die Fahrradmitnahme in den Zügen gesichert. In jedem Wagen wird es sechs große Ablagen und zusätzlich Stauraum auf der Zwischenebene für Gepäck geben. Im Mehrzweckbereich des Steuerwagens ist unter anderem Platz für Kinderwagen und Sportgeräte. Im Steuerwagen ist auch ein extra Familienbereich mit acht Sitzplätzen an zwei Tischen sowie zusätzlichem Platz für Gepäck und zum Spielen vorgesehen. Das gastronomische Angebot soll durch ein mobiles Service-Konzept gewährleistet werden: Die Bedienung der Gäste findet im ganzen Zug direkt am Platz statt – in der 1. wie in der 2. Klasse.

Eine deutliche Verbesserung wird es auch bei der Fahrgastinformation geben: Alle Wagen werden über Deckenmonitore mit Reise- und Anschlussinformationen in Echtzeit verfügen.

Besonders für mobilitätseingeschränkte Kunden wird das Reisen mit den neuen Doppelstockzügen einfacher: Im Einstiegsbereich wird es taktile Orientierungshinweise geben, im Fahrgastraum werden die Platznummern auch in Brailleschrift angezeigt und zur Begrenzung des Laufweges wird von Treppe zu Treppe ein Leitstreifen angebracht. Die Steuerwagen verfügen über eine fahrzeuggebundene Einstiegshilfe. Damit sind die beiden Rollstuhlplätze barrierefrei zu erreichen.

Eingesetzt werden sollen die Züge zunächst auf drei Strecken in Deutschland ab dem Fahrplanjahr 2015/2016 (ursprünglich war ein Einsatz schon zwei Jahre zuvor vorgehen). Die einzige bis dato feststehende Strecke ist die Strecke Berlin / Leipzig – Hannover – Bremen – Leer – Emden – Norddeich/Mole im Zuge des neuen Fahrplankonzeptes. Ab wann genau die Züge eingesetzt werden ist noch nicht klar, sondern vielmehr abhängig von den Baufortschritten und den entsprechenden technischen Abnahmen. Mit dem Einsatz der Doppelstock-InterCity auf der Strecke Berlin – Leipzig – Hannover – Ostfriesland und dem Vertrag zwischen dem Land und der DB ist das Fernverkehrsangebot auf dieser Strecke gegenüber dem heutigem Zustand nicht nur deutlich ausgebaut, sondern auch bis Anfang der 20er-Jahre gesichert.

Die VEJ hat darüber hinaus gegenüber der DB angemeldet, dass auch die Fernverkehrsstrecke Rhein/Ruhr – Emsland – Emden – Norddeich prädestiniert für den Einsatz dieser neuen Doppelstock-IC wäre.

### **2.6.2.2 Bahnhöfe und Haltepunkte**

Neben den Fahrzeugen sind es vor allem die Bahnhöfe und Haltepunkte, die einen Beitrag zu einem modernen und kundenfreundlichen Auftritt im SPNV leisten (können). In den letzten Jahren wurde in der Region eine umfangreiche Aufwertung der Bahnhöfe durchgeführt. Vor allem der Neubau fahrgastfreundlicher Bahnsteige, die Reparatur oder Sanierung der Gebäude wie auch die kommunalen Investitionen in attraktive Bahnhofsumfelder inklusive verbesserter Bushaltestellen, umfangreicherer Parkplatzanlagen und hochwertiger Fahrradabstellanlagen haben die Qualität des Bahnverkehrs deutlich erhöht.

Analog zur Modernisierung der Fahrzeuge wurde auch die Modernisierung der Bahnhöfe in Zusammenarbeit von LNVG und beteiligten Bahnunternehmen durchgeführt. Im Rahmen des Modernisierungsprogramms „Niedersachsen ist am Zug“ ist in erheblichem Umfang in Umbau und Modernisierung von Bahnhöfen in Niedersachsen investiert worden. Hierzu ein Rückblick auf die Modernisierungen im LK Aurich:

#### **Norden**

Im Rahmen des niedersächsischen Programms wurde der Bahnhof Norden komplett neu gestaltet und am 30.04.2007 eingeweiht. Das neue Gebäude hat eine Größe von 50 x 12 Metern und bietet den Reisenden neben Eingangsbereich, DB-Schalter, öffentlichen Toiletten und einer Wartezone, die Möglichkeit Geld abzuheben und sich mit Verpflegung einzudecken. Mit der Neugestaltung des Bahnhofs Norden wurde ein neuer Verkehrsknotenpunkt geschaffen, wo eine Verknüpfung zu Bus und Taxis ermöglicht wird. Weiterhin stehen den Fahrgästen nun Fahrradabstellanlagen, großräumige Parkplatzmöglichkeiten und Park- und Ride-Angebote zur Verfügung.

**Norddeich-Mole**

Ebenfalls umfassend erneuert wurde der Bahnhof Norddeich-Mole in den Jahren 2012 und 2013. Die Anlage ist nun weitgehend barrierefrei. Weiterhin werden die Verkehrsträger Bahn, Bus und Schiff am Bahnhof optimal miteinander verknüpft. Um den Bahnhof Norddeich-Mole den heutigen Anforderungen anzupassen, wurde der Bahnsteig angehoben, der Belag erneuert und ein Blindenleitsystem eingerichtet. Auch wurde am Bahnsteig der Wetterschutz verbessert.

**Marienhafe**

Der Haltepunkt soll in 2016 ein paar hundert Meter in Richtung des Bahnübergangs Mühlenloog verlegt werden. Dort sollen zwei neue Seitenbahnsteige inklusive Ausstattung und Beleuchtung entstehen. Am bestehenden Haltepunkt wird seit langem insbesondere der schmale zwischen den Gleisen bestehende Bahnsteig kritisiert bei dem aufgrund des Höhenunterschieds ein sicheres Aussteigen vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen schwierig ist.

### 2.6.3 Verkehrsangebot auf der Schiene

Für die Bestellung des gemeinwirtschaftlichen SPNV sind seit der Regionalisierung die Länder zuständig. Im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz vom 28.06.1995 wird das Land grundsätzlich als Aufgabenträger für den SPNV, die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV bestimmt. Die Landesregierung hat für die Wahrnehmung ihrer Zuständigkeit im SPNV die LNVG gegründet.

Mitte der 90er Jahre war das Nahverkehrsangebot in der Region Ems-Jade in einem schlechten Zustand. Zwei der Nahverkehrsstrecken waren von Stilllegung bedroht, auf den anderen Verbindungen führten veraltetes Fahrzeugmaterial, lange Fahrtzeiten, ungünstige Umsteigebeziehungen und herunter gewirtschaftete Bahnhöfe dazu, dass die Fahrgastzahlen gering waren. Mit der Übertragung der Zuständigkeiten für den SPNV auf das Land und der Einführung von Wettbewerb sowie auch dem Engagement der Region wurde es möglich, eine Trendwende im SPNV herbei zu führen. Im Bereich des Nahverkehrs setzte, vor allem durch die Arbeit der LNVG, ein bis dahin nicht für möglich gehaltener Aufschwung ein.

#### 2.6.3.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

In der gesamten Region wurden Taktverkehre eingerichtet. Eine Ausnahme bildet hierbei die Strecke Emden – Emden Außenhafen. Hier ist eine Vertaktung aufgrund der Abfahrtszeiten der Fährverbindung nach Borkum nicht möglich.

Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 wurde das Expresskreuz Bremen eingerichtet:

- Die dort eingebundene Linie RE1 von Norddeich-Mole über Emden, Leer, Oldenburg, Bremen nach Hannover verkehrt im Zweistundentakt in das Oberzentrum Oldenburg, die Hansestadt Bremen und die Landeshauptstadt Hannover. 39. Ankunft in Norddeich Mole erfolgt zur Minute 16.
- Im Versatz dazu verkehren IC-Züge, so dass sich auf der genannten Achse insgesamt ein Stundentakt ergibt. Einige Verbindungen der IC werden allerdings nur ab Leer angeboten, so dass sich ab Norddeich-Mole kein durchgängig reiner Stunden-

takt ergibt. Abfahrt ab Norddeich Mole ist in der Regel zu den Minuten 36 bzw. 37.  
Ankunft in Norddeich Mole erfolgt zu den Minuten 19 bzw. 20.



Karte: K - 14, Expresskruz Bremen

Quelle: <https://www.vbn.de/aktuelles/news/news/mehr-und-bessere-re-zuege-im-vbn.html>

Eine weitere Besonderheit des Expresskreuzes besteht darin, dass alle IC/EC-Züge zwischen Norddeich-Mole und Bremen für Reisende mit Nahverkehrsfahrkarten (auch das Schöne-Wochend-Ticket, das Quer-durchs-Land-Ticket und das Niedersachsenticket) freigegeben wurden

#### **2.6.3.1.1      Reaktivierungsbemühungen auf der Strecke Aurich - Abelitz**

Im Jahr 2008 wurden die Gleise zwischen Aurich-Nord und Abelitz reaktiviert und als nichtöffentliche Anschlussbahn für den Rangierbetrieb freigegeben. Die eigens gegründete Eisenbahninfrastrukturgesellschaft Aurich – Emden mbH (EAE) führt den Eisenbahnbetrieb auf der ca. 19 Kilometer langen Strecke durch. In Abelitz besteht Anbindung an das bundesweite Netz der DB Netz AG.





Abbildung: A - 20, Streckenschema Schiene im Landkreis Aurich

Quelle: sma

In erster Linie werden auf der Strecke Anlagenteile der Windenergieproduktion befördert. Aber auch andere Unternehmen profitieren direkt vom neuen Bahnanschluss. Es verkehren von Montag bis Freitag bis zu sechs Güterzüge mit einer Fahrgeschwindigkeit von bis zu 25 km/h täglich. Dazu kommen noch Rangiertätigkeiten im Bereich Georgsheil und dem Industriegebiet Aurich-Nord.

Des Weiteren bestanden Planungen zur Vergrößerung des Lademaßes auf dem reaktivierten Gleisabschnitt von heute ca. 3,50 m auf dann 5,00 m, um den Kundenansprüchen gerecht zu werden. Hierzu wurde das Projekt „Lademaßvergrößerung zur optimierten Anbindung des Emders Seehafens plus Schienenpersonennahverkehr zwischen Aurich und Emden (LIS-oAES + SPNV“ ins Leben gerufen. In der Folge hätte die heute große Anzahl an ungesicherten Bahnübergängen reduziert und dann auf wenige gesicherte Bahnübergänge

ersetzt werden müssen. Durch diese Umgestaltung der Bahnanlage hätte auch ein SPNV zwischen Aurich – Moordorf – Georgsheil – Emden eingeführt werden können. Ein Stundentakt mit modernen Triebzügen hätten den Bürgerinnen und Bürgern der Region einen attraktiven SPNV mit Anbindung in Emden an den weiteren Zugverkehr Richtung Oldenburg/Bremen ermöglicht. Allerdings hat der Aufsichtsrat der EAE von diesem Vorhaben im Februar/März 2015 Abstand genommen. Die Firma Enercon könne künftig die großen Anlagenteile so verladen, dass eine Verbreiterung der Trasse nicht mehr notwendig sei. Im Zuge dessen wurde dem Land Niedersachsen mitgeteilt, dass damit auch der SPNV in weite Ferne gerückt sei. Denn die Strecke Aurich-Abelitz war bereits in der 3. Stufe der Reaktivierungsuntersuchung mit weiteren sieben Strecken in Niedersachsen gelangt. Eine Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der Schienenstrecke Aurich-Abelitz für den SPNV wurde nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren durch Planungsbüros im Auftrag des Landes vorgenommen. Hierbei wurde die Reaktivierung der Bahnstrecke gesamtwirtschaftlich bewertet. Den entstehenden Kosten werden mit den positiven Effekten, wie z.B. vermiedene Pkw-Betriebskosten, entgegengerechnet. Da sich als Nutzen-Kosten-Verhältnis in der Summe  $-0,42$  ergeben hat, wurde die Reaktivierung der Bahnstrecke als volkswirtschaftlich nicht sinnvoll eingestuft.

Anfangs waren in den vorangegangenen Untersuchungsstufen der 28 potentiell zu reaktivierenden Schienenstrecken auch die Strecken Norden – Dornum - Esens und Esens – Bengersiel analysiert worden. Allerdings schafften es beide Strecken nicht unter die ersten acht Strecken, die dann einer detaillierten Nutzen-Kosten-Analyse Untersuchung unterworfen wurden. So landete Norden – Dornum – Esens auf Platz 26 und Esens – Bengersiel auf Platz 28. Das endgültige Ergebnis der Untersuchung wurde im März 2015 präsentiert.

### 2.6.3.2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Die Sicherung des Fernverkehrsangebotes stellt seit der Gründung der VEJ einen wichtigen Baustein der gemeinsamen Arbeit in der Region dar. Insbesondere im Zuge der Abschaffung der InterRegio musste sich die Region für den Erhalt der Fernverkehrsanknüpfung engagieren. Die Umstellung der Verkehre auf InterCity war dabei ein großer Erfolg.

Für den LK Aurich sind die Fernverkehrsrelationen IC35 und IC56 (vgl. Tabelle T – 13) von Bedeutung:

#### IC35: Emden/Norddeich Mole – Köln – (Konstanz)

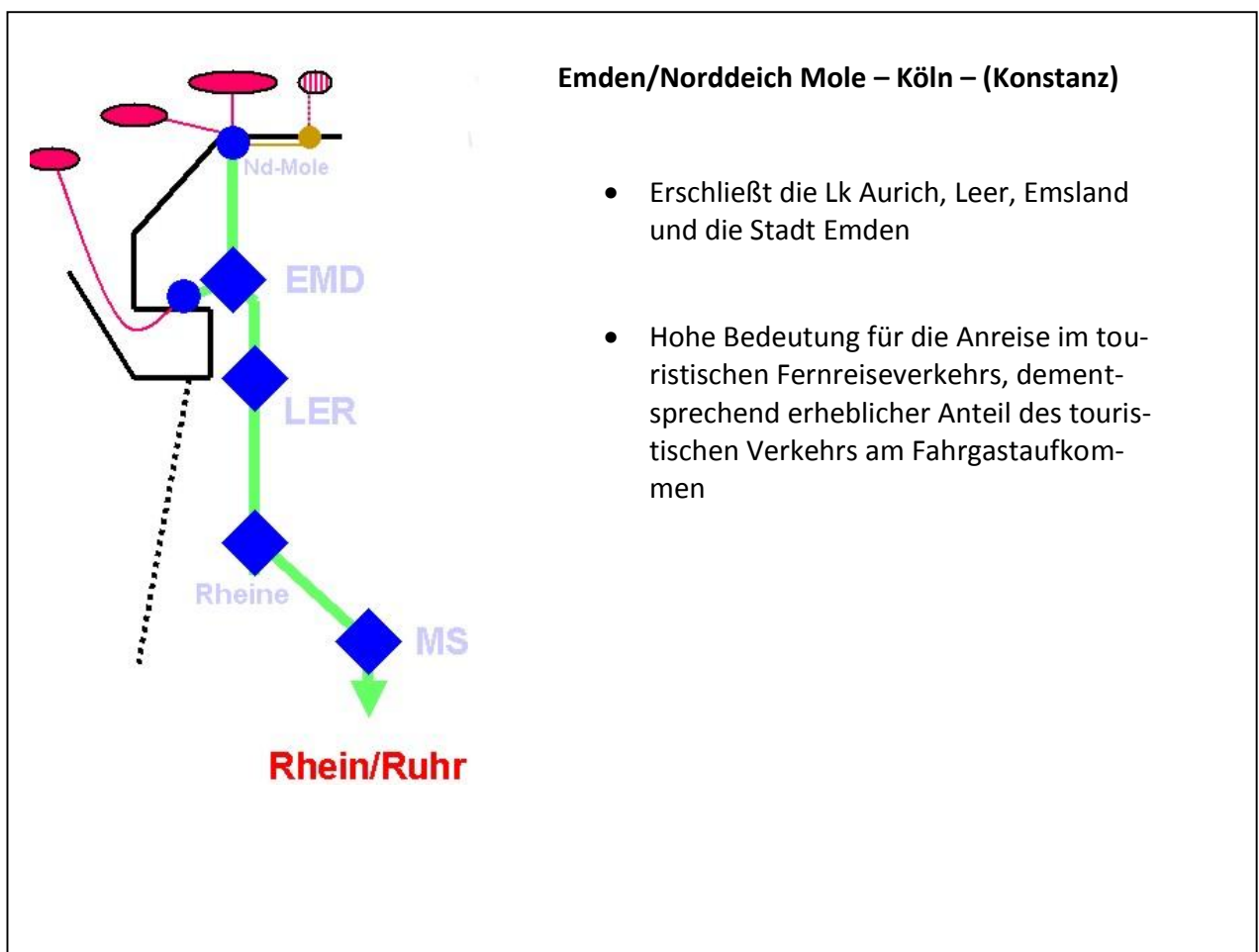


Abbildung: A - 21, IC35 Streckennetz Region

Die Nord-Süd-Fernverkehrsverbindung des IC35 ist für die Region von herausragender Bedeutung. Sie verbindet das touristische Hauptquellgebiet Nordrhein-Westfalen umsteigefrei mit Ostfriesland, der ostfriesischen Küste und den Inselfährhäfen Norddeich-Mole und Emden, Außenhafen. DB-Fernverkehr hat das Angebot auf der IC-Linie 35 zwar in seiner Quantität nicht verändert, allerdings fahren die Züge bis auf ein Fahrtenpaar am Wochenende, nicht mehr über Köln bzw. Koblenz hinaus. Die IC-Linie wurde in den letzten Jahren immer wieder bei einzelnen Fahrten in ihrem Fahrweg verkürzt. Während im Jahre 2000 noch sieben Fahrtenpaare täglich nach Karlsruhe bzw. Seebrugg fuhren, verkehrten bis Dezember 2014 nur noch drei Züge über Koblenz hinaus nach Luxemburg. Seit 2015 wird nur noch ein Fahrtenpaar am Wochenende über Koblenz hinaus angeboten, alle anderen Züge enden in Koblenz bzw. in Köln. Es ist zu befürchten, dass durch die Verkürzung des Linienweges die InterCity-Linie mittelfristig insgesamt gefährdet wird. Die Verkürzung des Linienweges reduziert die Möglichkeiten von umsteigefreien Direktverbindungen in unsere Region.

### IC56 Emden/ Norddeich-Mole – Leipzig/(Berlin)

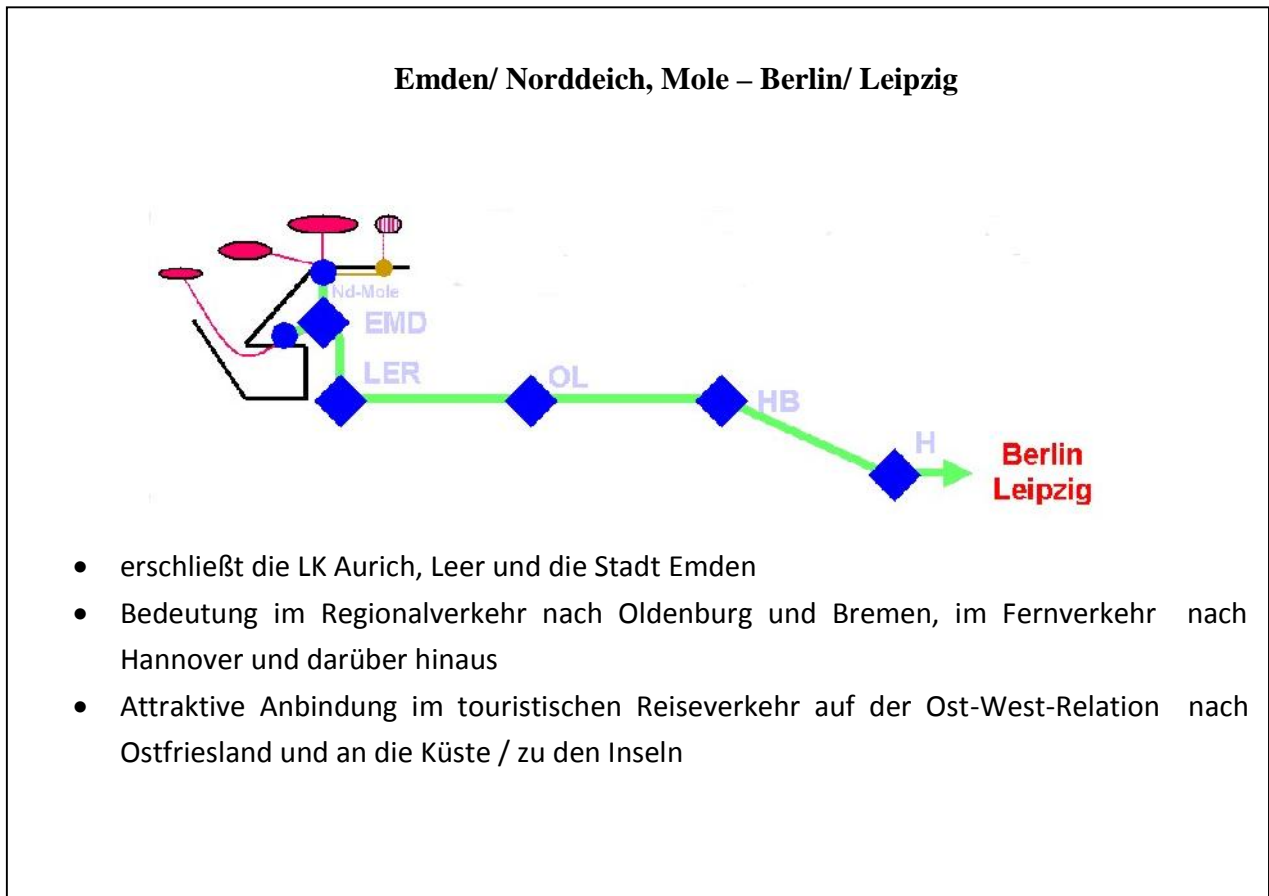


Abbildung: A - 22, IC56 Streckennetz Region

Das gesamte Gebiet von Bremen über Oldenburg, Leer, Emden bis Norddeich Mole hat seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2013 ein neues integratives Fahrplanangebot, bestehend aus Fern- und Nahverkehrsprodukten, erhalten:

1. Das Konzept beinhaltet einen qualitativ und quantitativ hochwertigen Fernverkehr mit bis zu neun Fahrtenpaaren täglich (dies ist mehr als eine Verdreifachung des alten Angebotes).
2. Dieser Fernverkehr bildet integrativ mit dem RegionalExpress ein komplett aufeinander abgestimmtes Fahrplanangebot, d.h. der zweistündig verkehrende

InterCity wechselt sich in der Bedienung der Region mit dem zweistündig verkehrenden, umsteigefreien RegionalExpress von Hannover über Bremen nach Norddeich/Mole ab.

3. Deutschlandweit erfolgte erstmalig in einer kompletten Region die Überführung der bis dato getrennten Tarifprodukte in ein integratives Tarifkonzept, d.h. auf der gesamten Relation Bremen – Norddeich Mole gilt der Nahverkehrstarif. Sämtliche Produktarten des Nahverkehrstarifs können auch im Fernverkehr bis Bremen genutzt werden (z.B. Niedersachsenticket oder „Schönes-Wochenende“-Ticket). Damit ist der Fernverkehr auch wieder attraktiv für Nah- und Regionalverkehrskunden.

## **Fernbusse**

Seit dem 01. Januar 2013 ist der Fernbusverkehr in Deutschland weitgehend liberalisiert. Es besteht lediglich das Verbot gem. § 42a PBfG, das Fahrgäste nicht zwischen zwei Haltestellen befördert werden dürfen, die nicht mehr als 50 Kilometer auseinander liegen oder wenn zwischen diesen Haltestellen ein Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird.

Seit dieser Zeit haben viele Anbieter Linienverkehre mit Fernbussen konzessionieren lassen, die Großstädte, Ballungsräume und touristische Ziele miteinander verbinden.

Der LK Aurich ist zwar an den schienengebundenen Fernverkehr angebunden. Dennoch kann der Fernbus eine preisgünstige und direkte Alternative sein. So gibt es im LK Aurich momentan die folgende Fernbuslinie (Stand Mai 2015), die überwiegend der touristischen Erschließung dient:

Linie 018: Wilhelmshaven – Esens - Bengersiel – Norddeich – Norden - Köln

Betreiber dieser Linie ist das Unternehmen „Mein Fernbus“ mit Sitz in Berlin.

Die genannten Linien verkehren in der Regel nur einmal täglich und teilweise nur, wenn Fahrtwünsche im Vorfeld bei den Betreibern angemeldet werden.

Anzumerken ist weiterhin, dass die Betriebspflicht nach § 21 PbfG, Abs 5 im Personenfernverkehr mit Bussen mit einer Übergangszeit von nur drei Monaten beendet werden kann.

### 3. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV

#### 3.1 Grundsätzliche Ziele

Eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Gebiet des Landkreises Aurich. Es ergeben sich dabei sowohl in zeitlicher als auch räumlicher Dimension unterschiedliche Erfordernisse bzw. Verkehrsbedürfnisse der Fahrgäste und Kunden. Als ein weiterer wichtiger Bestandteil im Hinblick auf den Fahrgast ist eine gute und ausführliche Information über das bestehende Linienangebot.

„Die Qualität des räumlichen Verkehrsangebotes im Landkreis Aurich ist sowohl an den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten als auch an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung auszurichten. Die örtliche und regionale Erschließung ist durch Stadt- und Regionalbuslinien sicherzustellen“<sup>19</sup>. Das Verkehrsangebot im Landkreis Aurich soll unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit stetig weiterentwickelt und an die sich ändernden Rahmenbedingungen einer „zurückgehenden Bevölkerung und einer abnehmenden Bevölkerungsdichte bedarfsgerecht, flexibel, barrierefrei und wettbewerbsfähig“<sup>20</sup> angepasst werden. Die Erhöhung des Gesamtanteils der ÖPNV-Nutzer am Gesamtverkehrsaufkommen und die Bereitschaft vom IV auf den ÖPNV umzusteigen, tragen zu einer Verbesserung der Umweltbedingungen und einer erhöhten Verkehrssicherheit bei. Die Zentralen Orte mit ihren Dienstleistungs- und Infrastruktureinrichtungen sollen grundsätzlich für alle Teile der Bevölkerung auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Die Verbindungen zwischen den Zentralen Orten bilden die Basis für die Hauptachsen des ÖPNV-Systems im Landkreis Aurich, das für eine gute Erreichbarkeit mit einer angemessenen Bedienungshäufigkeit und Vertaktung attraktiv gestaltet sein soll. Aufgrund disperser Siedlungsstrukturen können nicht alle Bereiche des Landkreises optimal mit dem typischen Linienverkehr versorgt werden<sup>21</sup>. Als Alternative bieten sich hier bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (z.B. Anrufbus) an, die nur dann verkehren, wenn eine Fahrt

---

<sup>19</sup> RROP LK Aurich, vgl. 4.2

<sup>20</sup> RROP LK Aurich, vgl. 4.2

<sup>21</sup> RROP LK Aurich, vgl. 4.2



angefordert wird. Das in 2.1.2 beschriebene mehrstufige Konzept der Bedienungsebenen stellt die Grundlage zur Sicherung einer ausreichenden Mobilität im ÖPNV dar. Der bestehende SPNV im LK Aurich ist dabei das zentrale Rückgrat des ÖPNV. „Der Schienen- und der straßengebundene ÖPNV sind aufeinander abzustimmen“<sup>22</sup>. Dort wo es im Kreisgebiet keinen SPNV gibt, übernimmt der straßengebundene ÖPNV der Bedienungsebene 1 (und zusätzliche Stadtverkehre) diese Aufgabe.

Im Folgenden werden grundsätzliche Schwerpunktziele genannt, um das bestehende Bedienungsnetz im LK Aurich erfolgreich weiterentwickeln zu können:

- Verbesserung der Umsteigebeziehungen an zentralen Standorten zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrssystemen
- Sicherung und Ausbau der Taktverkehre zwischen den Mittelzentren im Landkreis Aurich und in die Nachbarkreise bzw. die Stadt Emden
- Einsatz bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote (Anrufbus etc.) im Bereich disperser Siedlungsstrukturen, auf niedrigeren Bedienungsebenen oder in Zeiten schwacher Nachfrage
- Planung des Angebotes auf der Bedienungsebene 3 (insbesondere Schülerverkehre) so, dass für die Allgemeinheit ein Mindestangebot an Mobilität auch in ländlichen Räumen bestehen bleibt
- Erschließung des Küstenraumes für den Tourismus durch den ÖPNV

---

<sup>22</sup> RROP LK Aurich, vgl. 4.2

### 3.2 Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV

Um mit dem ÖPNV eine Mobilität für alle zu schaffen, muss bei der Planung, dem Bau bzw. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (insbesondere der Haltestellen und deren Umfeld, sowie der Fahrzeuge) aber auch im Betrieb des Verkehrsangebotes das Ziel der Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit<sup>23</sup> verfolgt werden. Die gesetzliche Ausgangslage stellt hier der § 8 Abs. 3 PbefG her: „[...] Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Der Begriff der „vollständigen“ Barrierefreiheit ist keine erweiterte Definition der Barrierefreiheit gemäß § 4 BGG, der auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik abstellt. Gleichzeitig bleibe die Herstellung der Barrierefreiheit ein Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Gruppen mobilitätseingeschränkter Menschen, um ein Optimum für möglichst alle Formen von Einschränkungen zu erzielen (vgl. ad-hoc-Arbeitsgruppe S.8).

Wesentliche Bereiche eines barrierefreien ÖPNV sind:

- Fahrzeuge (vgl. hierzu 2.3.1)
- Haltestellen (vgl. hierzu 2.3.2.1)
- Fahrgastinformation (vgl. hierzu 2.3.2.1)
- Betrieb und Unterhaltung

Für diese Bereiche werden im Folgenden die Maßnahmen definiert.

---

<sup>23</sup> Die Ausführungen zur Herstellung der Barrierefreiheit basieren auf der Publikation: „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“. Erarbeitet durch eine ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände. September 2014.

### 3.2.1 Maßnahmen zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit

#### Maßnahme: Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Fahrzeuge

**Erläuterung:** Eine wesentliche Rolle bei der Herstellung der Barrierefreiheit spielen die auf den ÖPNV-Linien eingesetzten Fahrzeuge (vgl. hierzu 2.3.1). Ein Einsatz von Niederflur- oder „Low-Entry“-Bussen ist generell wünschenswert. Die Busse müssen eine ausreichend dimensionierte Sondernutzungsfläche (für Rollstuhlnutzer, Personen mit Kinderwagen oder Rollator) vorweisen. Ebenso ist dabei auf genügend Haltewunschtastern, eine kontrastreiche und taktile Gestaltung des Fahrzeuginneren besonders in Bezug auf Haltegriffe und –stangen sowie der Türen zu sorgen. Sehr wichtig sind für die Fahrgäste die optische Anzeige und akustische Ansage der Haltestellen.

**Priorität:**

**Niedrig**

**Mittel**

**Hoch**

**Ausnahmen:** Auf Linien der BE3 sind nicht-barrierefreie Busse zulässig; bei Fahrten bzw. auf Linien mit geringer Nachfrage ist der Einsatz von kleineren Fahrzeugen (z.B. Kleinbus, Midibus) zulässig, die nicht in allen Aspekten barrierefrei sind. Sollte nachweislich ein Bedarf seitens mobilitätseingeschränkter Personen bestehen, gelten die Ausnahmen nicht.

**Verantwortlich:** Verkehrsunternehmen, Landkreis

**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen, Landkreis

**Zeitpunkt:** bis zum 01.01.2022

**Maßnahme: Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Haltestellen**

**Erläuterung:** Die bauliche Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur (vgl. hierzu 2.3.2.1) ist das zentrale Handlungsfeld, um eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen. Wichtig sind eine ausreichende Haltestellenlänge, Hochborde, visuell/taktile Bodenelemente, Sitzgelegenheiten und ausreichende Bewegungsflächen für Rollstuhlnutzer unter einer Überdachung. Auch die Zuwegung zur Haltestelle muss barrierefrei sein, um sie überhaupt erreichen zu können. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen im LK Aurich wird nach festgelegten Prioritäten (vgl. Anlage [An-4](#)) vorgenommen.

**Priorität:** **Niedrig** **Mittel** **Hoch**

**Ausnahmen:** Haltestellen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften mit weniger als 200 Einwohnern und ohne einen befestigten Gehweg und fehlendem barrierefreien Zugang müssen nicht barrierefrei ausgebaut werden.

**Verantwortlich:** Landkreis, Kommunen

**Finanzierung:** Landkreis, Kommunen

**Zeitpunkt:** bis zum **01.01.2022**

## Leitsätze der Rahmenkonzeption

### Vollständige Barrierefreiheit bis Januar 2022 (IV)



#### Zu 5.: Barrierefreiheit: **Ausnahmen für Haltestellen** (in beiden Fahrrichtungen)

- Barrierefreiheit im Landkreis Neu-Ulm:
  - außerhalb geschlossener Ortschaften sowie innerhalb geschlossener Ortschaften bei Ortsteilen < 200 Einwohnern müssen Haltestellen ohne vorhandenen befestigten Gehweg über keine Hochborde verfügen
  - innerhalb geschlossener Ortschaften gilt Anforderung der Barrierefreiheit nur für Ortsteile mit mehr als 200 Einwohnern; bei Ortsteilen mit 200 - 1.000 Einwohnern gilt, dass eine barrierefreie Haltestelle ausreicht (bei mehreren Haltestellen); bei Gemeinden / Ortsteilen > 1.000 Einwohner alle Haltestellen barrierefrei, sofern nicht sehr geringe Nachfrage (< 10 Ein- und Aussteiger/Tag) nachgewiesen werden kann
  - Ausnahmen gelten nicht, wenn nachweislicher Bedarf besteht und / oder für Mobilitätsbehinderte relevante Einrichtungen in der Nähe sind
  - bestehende Hochborde mit 8 - 14 cm Höhe können akzeptiert werden, sofern es sich nicht um zentrale Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen oder um Haltestellen in der Nähe von für Mobilitätsbehinderte relevanten Einrichtungen handelt

Nahverkehrsplan  
Landkreis Neu-Ulm  
Rahmenkonzeption  
März 2014

### **Beispiel Ausnahmen Barrierefreiheit**

**Maßnahme: Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich****Fahrgastinformation**

**Erläuterung:** ÖPNV-Nutzer, insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen, müssen sich umfangreich informieren können. Diese Informationen sollen möglichst vielfältig über verschiedene Medien erfolgen, z.B. Druckerzeugnisse (Faltfahrpläne), elektronische Fahrplanauskunft („App“), um im Vorfeld einer Fahrt die Ausstattung der Haltestelle oder den Einsatz von Niederflurbussen zu erfahren. Zu einer barrierefreien Wegekette gehört eine lückenlose Informationskette, nicht nur vor, sondern auch während der Reise. Gerade an baulich komplexeren Anlagen (wie z.B. eines ZOB oder eines Verknüpfungspunktes) ist es sehr wichtig, dass alle notwendigen Informationen sowohl visuell als auch akustisch und/oder taktil zur Verfügung stehen.

- **Druckerzeugnisse** müssen möglichst kontrastreich und in ausreichend großer Schrift gestaltet sein
- **Fahrplanauskunft** im Internet (und als „App“) muss sowohl für sehbehinderte als auch blinde Menschen barrierefrei aufbereitet sein
- Vor Ort muss an **zentralen Haltestellen bzw. wichtigen Verknüpfungspunkten** (z.B. Aurich ZOB, Norden ZOB) auch eine sprachbasierte Fahrplaninformation möglich sein
- Die Beschilderung der **Fahrzeuge** muss ausreichend groß und kontrastreich ausgeführt sein. In den Fahrzeugen muss eine optische und akustische Haltestellenansage im Einsatz sein
- In den **Fahrplänen** sind die **barrierefreien Haltestellen** und die **Fahrten**, die **mit einem Niederflurfahrzeug** erfolgen, durch ein entsprechendes Symbol zu kennzeichnen

**Priorität:** **Niedrig** **Mittel** **Hoch**

<b>Ausnahmen:</b>
<b>Verantwortlich:</b> Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Landkreis
<b>Finanzierung:</b> Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Landkreis
<b>Zeitpunkt: bis zum 01.01.2022</b>

**Maßnahme: Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Betrieb und Unterhaltung**

**Erläuterung:** Eine barrierefreie Nutzung der Haltestelleninfrastruktur und Fahrzeuge ist nur sichergestellt, wenn eine regelmäßige Reinigung und Wartung erfolgt. Im Winterdienst müssen die Haltestellenkante und die taktilen Leitsysteme von Eis und Schnee befreit werden, um ihre Funktion erfüllen zu können. Das Fahrpersonal sollte dafür sensibilisiert werden, die Haltestellenkanten so anzufahren, dass der Spalt zwischen Fahrzeug und Bordstein weitgehend minimiert wird. Auch die Bedeutung des Einstiegsfeldes für blinde und sehbehinderte Menschen sollte dem Fahrpersonal bewusst gemacht werden (Schulungen des Fahr- und Servicepersonals).

**Priorität:** **Niedrig** **Mittel** **Hoch****Ausnahmen:****Verantwortlich:** Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen**Zeitpunkt: bis zum 01.01.2022**



### 3.2.2 Finanzierung der Maßnahmen zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit

Damit die zuvor beschriebenen Maßnahmen zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV im Landkreis Aurich bis 2022 umgesetzt werden können, müssten zusätzliche finanzielle Mittel (und zusätzliches Personal) in erheblichem Umfang bereitgestellt werden. Aus eigener Kraft können der LK Aurich und die Kommunen im LK Aurich diesen Finanzbedarf nicht decken. Sofern sich die finanziellen Rahmenbedingungen nicht ändern sollten, ist das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 nicht zu erreichen.

#### Darstellung der ungefähren Kosten des Haltestellenausbaus bis 2022:

Noch auszubauende Haltestellen (nach Prioritäten) =

Kosten pro (einfacher) auszubauender Haltestelle ca. =

Kosten zentraler auszubauender Haltestellen ca. =

Gesamtkosten bis 2022 ca. =

Jährlich zur Verfügung stehende RegM =

Förderung des Landes =

Darüber hinaus verursachen natürlich auch die übrigen Maßnahmen zusätzliche Kosten. Im Rahmen der Fahrzeugbeschaffung (und Wartung) sind Niederflurfahrzeuge nach wie vor teurer. Es bestehen teilweise Fördermöglichkeiten für die VU (vgl. 2.4.2).

Auch die Darstellung der Fahrgastinformation über verschiedene Medien bedeutet Investitionskosten.

Die Wartung und Pflege der Haltestellen nimmt immer größere Finanzmittel in Anspruch, da nur der Ausbau von Haltestellen nicht aber die Instandhaltung mit Fördermitteln finanziert werden darf. Außerdem treten zunehmend Vandalismusschäden bei den neu ausgebauten Haltestellen auf (zumeist zerstörte Glasscheiben der Wartehäuschen). Die dafür notwendigen Finanzmittel müssen aus dem Haushalt des LK Aurich getragen werden.



### 3.3 Zukünftiges Verkehrsangebot

#### 3.3.1 Maßnahmen im SPNV

Das im LK Aurich bestehende SPNV-Angebot wurde im Kapitel 2.5 detailliert beschrieben. Wesentliche Verbesserungen im LK Aurich hat zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 die Betriebsaufnahme des „RE-Kreuzes Niedersachsen/Bremen“ mit den Relationen Norddeich/Emden-Bremen-Hannover und Bremerhaven-Bremen-Osnabrück gebracht.

Es wurde eine Neukonzeption des Abschnittes Norddeich – Emden - Bremen durch Ausweitung des IC-Angebotes und Vertaktung der RegionalExpress-Züge mit einem sich dadurch ergebenden Stundentakt umgesetzt. Neben der Fahrplanintegration des IC-Angebotes hat es auch eine Tarifintegration gegeben, so dass die IC-Züge auch mit den Tickets des Nahverkehrs genutzt werden können. Erfreulich ist auch die Modernisierung des Fuhrparks der IC-Züge, die ab 2014 in Form von neuen und modernen Doppelstockwagen verkehren werden.

#### Ziel:

**Verlängerung des Linienweges über Köln hinaus nach Südwestdeutschland (hier nur Ist Beschreibung/Ziele im Kapitel 3!!!)**

*Südwestdeutschland wird für den Tourismus im Norden immer wichtiger. Ein Faktor für die Wahl des Urlaubsortes ist die Frage der verkehrlichen Erreichbarkeit, d.h. im Bahnverkehr natürlich auch die Frage, ob und wie oft umgestiegen werden muss. Die VEJ hält von daher die Forderung nach Verlängerung der IC-Linie über Köln hinaus nach Südwestdeutschland aufrecht und wird auch das direkte Gespräch mit der DB Fernverkehr suchen.*

#### IC 56 ZIEL:

#### 3.3.2 Maßnahmen im ÖPNV

Genau wie in anderen Wirtschaftsbereichen muss der ÖPNV seine Produkte klar und deutlich herausarbeiten und vermarkten, um die Fahrgastnachfrage zu steigern. Zunächst muss es das Ziel sein, für die ÖPNV-Verkehre im LK Aurich weitere Produktkategorien (insbe-

sondere auf den BE1 und BE2) zu definieren. Das kann nur in Zusammenarbeit mit den VU im LK Aurich unter Einbeziehung der übrigen AT in der Verkehrsregion geschehen. Bislang erfolgreich umgesetzte Produkte sind die „Nachteule“, der „Einsteigerbus“ und der „Urlauberbus“ (vgl. 2.1.2).

Angesichts des vielfach diskutierten demografischen Wandels besteht gerade im Bereich der bedarfsgesteuerten Angebote im Bereich des LK Aurich noch Nachholbedarf. Angestrebt werden sollen eine klare Herausarbeitung der Aufgaben eines derartigen Angebotes und eine genauere Definition der Produkteigenschaften.

### 3.3.3 Zielnetz Landkreis Aurich

Folgende Ziele sollen im Landkreis Aurich überprüft bzw. umgesetzt werden:

- Weiterentwicklung des Zonentarifes und der Tarifangebote
- Sicherung und Weiterentwicklung der Regionalbuslinien der BE1 und BE2 auf Basis ihres heutigen Fahrplanangebots im Hinblick auf die Einführung eines Taktknotens in Aurich
- Sicherung der Regionalbuslinien der BE3 mit ihrem heutigen Fahrplanangebot (bzw. stetige Anpassung an die zukünftigen Erfordernisse der Schullandschaft)
- Einführung eines Beschwerdemanagementsystems im LK Aurich durch den VEJ im Rahmen der Mobilitätszentrale am Auricher ZOB
- Einführung eines Qualitätsmanagements für die Linien der BE1 und BE2
- Ergänzung bzw. Erweiterung des Linienverkehrs durch Einführung bedarfsorientierter flexibler Angebote (z.B. Anrufbus)
- Verbesserung der Fahrgastinformation an gut frequentierten bzw. zentralen Haltestellen durch Installation von Digitalen Fahrgastinformationsanzeigern (DFI)
- Initiierung eines Projektes zur Umsetzung von Echtzeitinformationen des ÖPNV in Zusammenarbeit mit den VU insbesondere auf den Linien der BE1 und BE2

**Maßnahme: Weiterentwicklung des Zonentarifs und der Tarifangebote**

**Erläuterung:** Seit dem 01.01.2017 gilt im VEJ-Gebiet ein Zonentarif. Dieser stellt die Basis für die Weiterentwicklung des Tarifs dar. Bislang kann der Tarif aufgrund seiner Struktur und hoher Anzahl Zonen grafisch nicht übersichtlich dargestellt werden. Der Zonentarif soll vereinfacht werden. Außerdem sollen neue Tarifangebote für die Fahrgäste erstellt werden.

**Priorität:** **Niedrig** **Mittel** **Hoch****Verantwortlich:** Verkehrsunternehmen, Landkreis(e)**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen, Landkreis(e)**Zeitpunkt:**

**Maßnahme: Sicherung und Weiterentwicklung der Regionalbuslinien der BE1 und BE2 auf Basis ihres heutigen Fahrplanangebots**

**Erläuterung:** Die Linien der BE1 (410, 411, 460 und 481), die vertakteten Linien der BE2 (K1, 412, 421, 422, 423, 467 und 473) und die bislang unvertakteten Linien (446, 451, 452, 462 und 474) stellen das ÖPNV-Haupt- und Ergänzungsnetz im LK Aurich dar. Sie verbinden die Mittelzentren im LK und darüber hinaus den LK mit der Stadt Emden und der Kreisstadt Leer bzw. die Grundzentren mit den Mittelzentren im LK. Die Linien der BE1 und BE2 sollen hinsichtlich eines **Taktknotens in Aurich** weiterentwickelt werden (vgl. nachfolgende Entwurfsskizze). Im Zuge dessen könnte auch ein vertaktetes Fahrplanangebot zur Kreisstadt Wittmund, die bislang nur ungleichmäßig und unzureichend an Aurich angebunden ist, hergestellt werden. Der 1-h-Takt der Linie 410 erfolgt heute nicht stets zur selben Taktminute, weshalb auch die Möglichkeit einer Veränderung geprüft werden sollte.

**Priorität:** **Niedrig** **Mittel** **Hoch****Verantwortlich:** Verkehrsunternehmen, Landkreis(e)**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen, Landkreis(e)**Zeitpunkt:**

Für die Einbindung der Linien der BE1 und BE2 in einen Taktknoten Aurich (im Entwurf zur Minute 00 bzw. 30) wurde das auf der nächsten Seite dargestellte Konzept entwickelt, das als Basis für die Planungen bzw. Anpassungen der Linien der BE1 und BE2 dienen soll.

Die Schaffung eines eindeutigen Taktknotens für alle ÖPNV-Linien der BE1 und BE2 wird aufgrund der vorhandenen „Fahrplan- bzw. Betriebszwänge“ (z.B. Anschlüsse an die Bahn in Emden bzw. Leer) nur z.T. machbar sein. Dennoch sollte der Versuch unternommen werden, möglichst viele Linien in Richtung Taktknoten weiterzuentwickeln. Man würde dann zumindest von einem Halbknoten sprechen, bei dem sich für die Fahrgäste zumindest Umsteigemöglichkeiten zwischen einigen Linien ergeben würden, die bislang nicht bestanden haben. Allgemein zeigen die Erfahrungen im In- und Ausland, dass sich die Fahrgastnachfrage durch die Einführung eines Taktknotens erhöht.

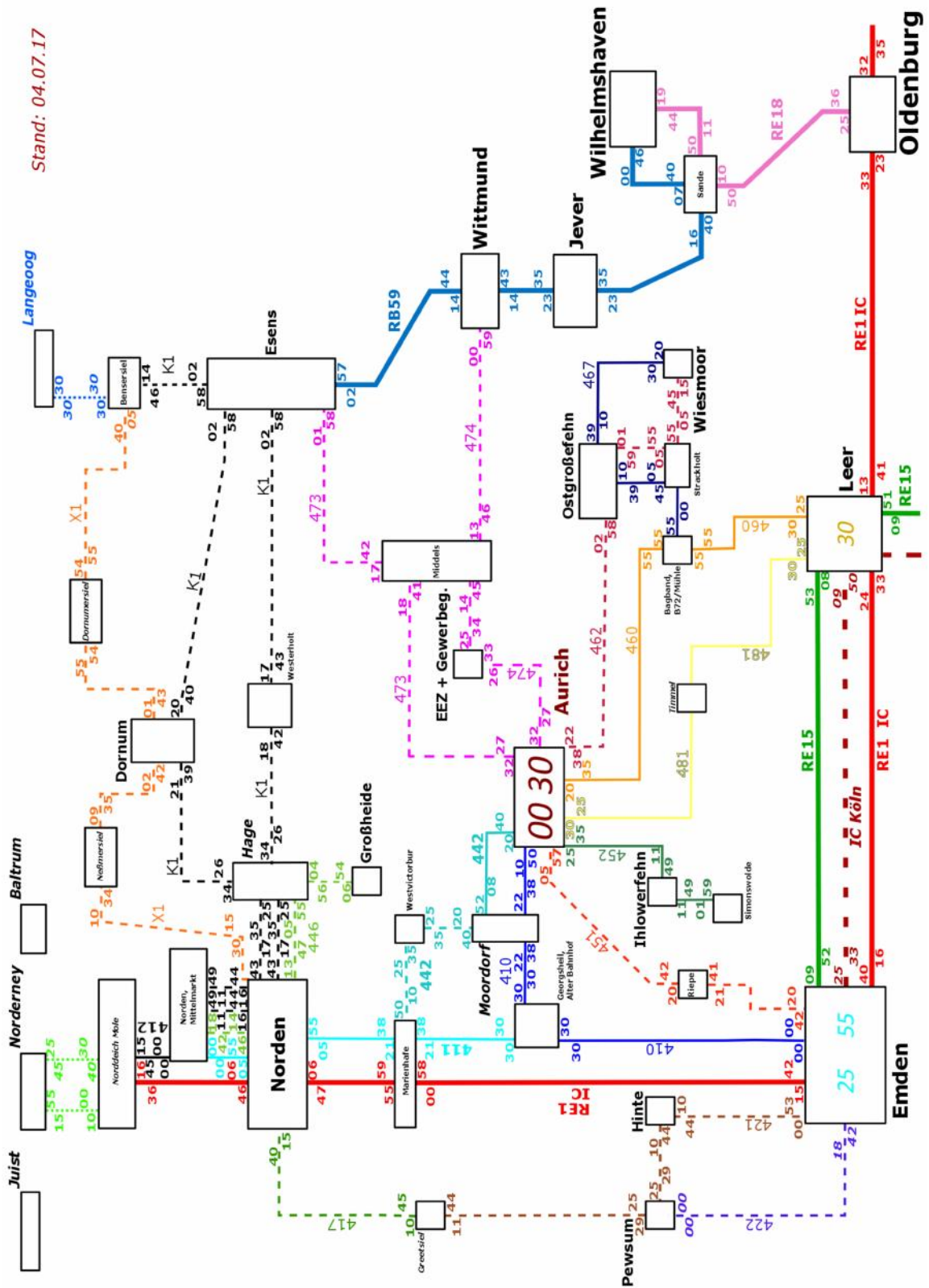


Abbildung: A - 23, Konzept Taktknoten im Landkreis Aurich (Stand: 04.07.2016)



Im Folgenden sind die Linien der BE1 und BE2 noch einmal detailliert mit dem zu sichernden Fahrplanangebot und den Verknüpfungspunkten aufgeführt.

#### Linie 410 Aurich – Moordorf – Georgsheil – Emden

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungsebene
Direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich und dem Mittelzentrum mit oberzentralen Aufgaben Emden über die Bundesstraße 210	<p>Montag bis Freitag Mindestens Stundentakt von 05:00 bis 21:00 Uhr einheitliche Taktminute notwendig (sie kann aufgrund von Fahrten zu Schulzwecken abweichen)</p> <p>Samstag Stundentakt von 07:00 bis 20:00 Uhr einheitliche Taktminute notwendig</p> <p>Sonn- und Feiertag Stundentakt von 7:00 bis 20:00 Uhr einheitliche Taktminute notwendig</p>	<p>Aurich, ZOB Verknüpfung mit Regionalverkehr: Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00</p> <p>Georgsheil, Bahnhof Verknüpfung mit der Linie 411</p> <p>Emden, Hbf/ZOB Verknüpfung mit dem SPNV (RE15), dem Fernverkehr der DB und dem Stadtverkehr Emden</p>	BE1

Tabelle: T - 29, Liniensteckbrief BE1 Linie 410

**Linie 411 Georgsheil – Marienhafen - Norden**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungsebene
Direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich und dem Mittelzentrum mit oberzentralen Aufgaben Emden über die Bundesstraße 210	<p>Montag bis Freitag Mindestens Stundentakt von 05:00 bis 21:00 Uhr einheitliche Taktminute notwendig (sie kann aufgrund von Fahrten zu Schulzwecken abweichen)</p> <p>Samstag Stundentakt von 07:00 bis 20:00 Uhr einheitliche Taktminute notwendig</p> <p>Sonn- und Feiertag Stundentakt von 7:00 bis 20:00 Uhr einheitliche Taktminute notwendig</p>	<p>Georgsheil, Bahnhof Verknüpfung mit Linie 410</p> <p>Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit SPNV (RE1, IC) und Regionalverkehr</p> <p>Norden, Mittelmarkt Verknüpfung bzw. Durchbindung mit Linie 412 n. Norddeich Mole</p>	BE1

Tabelle: T - 30, Liniensteckbrief BE1 Linie 411

**Linie 460 Aurich – Bagband - Leer**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungsebene
Direkte Verbindung zwischen den Mittelzentren und Kreisstädten Aurich und Leer über die Bundesstraße 72	<p>Montag bis Freitag Stundentakt von 05:00 bis 21:00 Uhr</p> <p>Samstag Stundentakt von 07:00 bis 20:00 Uhr</p> <p>Sonn- und Feiertag Stundentakt von 07:00 bis 20:00 Uhr</p>	<p>Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30</p> <p>Bagband, Mühle Verknüpfung mit Linie 467 n. Wiesmoor</p> <p>Leer, Hbf/ZOB: Anschluss an SPNV Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1, IC)</p>	BE1

Tabelle: T - 31, Liniensteckbrief BE1 Linie 460

**Linie 481 Leer – Veenhusen – Warsingsfehn – Timmel - Aurich**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungsebene
Verbindung zwischen den Mittelzentren und Kreisstädten Aurich und Leer über Timmel, Veenhusen und Warsingsfehn	<p>Montag bis Freitag Stundentakt von 05:00 bis 21:00 Uhr (der Takt kann aufgrund von Fahrten zu Schulzwecken abweichen)</p> <p>Samstag Stundentakt von 7:00 bis 20:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag</p>	<p>Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30</p> <p>Leer, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr</p> <p>Leer, Hbf/ZOB: Anschluss an SPNV Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1, IC)</p>	BE1

	Stundentakt von 7:00 bis 20:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)		
--	--	--	--

Tabelle: T - 32, Liniensteckbrief BE1 Linie 481

**Linie K1 (363, 362, 368, 314, 361) Harle – Esens - Westerholt/Dornum - Norden**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedie nungs ebene
Verbindung zwischen den Küstenbadeorten der LK Friesland und Wittmund und Anbindung an das Mittelzentrum Norden; alternierende Streckenführung über Dornum oder Westerholt	Montag bis Freitag Stundentakt (alternierend zwischen Norden – Dornum bzw. Norden – Westerholt nach Esens) von 8:00 bis 20:00 Uhr  Samstag Stundentakt (alternierend zwischen Norden – Dornum bzw. Norden – Westerholt nach Esens; auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten) von 8:00 bis 19:00 Uhr  Sonn- und Feiertag Stundentakt (alternierend zwischen Norden – Dornum bzw. Norden – Westerholt nach Esens; auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten) von 8:00 bis 19:00 Uhr	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Fernverkehr und SPNV (RE1)  Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) und dem Bus Linie 473	BE2

Tabelle: T - 33, Liniensteckbrief BE2 Linie K1

**Linie X1 (Expressbus) Norden – Neßmersiel – Dornum – Dornumersiel - Benersiel**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedie nungs ebene
Verbindung zwischen den Küstenbadeorten Neßmersiel,	Montag bis Freitag Zweistundentakt von 7:00 bis 17:00 Uhr	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Fernverkehr und SPNV (RE1, IC)	BE2

Dornum, Dornumersiel, Bensersiel und Neuharlingersiel (bei Bedarf)  Anbindung an das Mittelzentrum Norden	Samstag Zweistundentakt von 7:00 bis 17:00 Uhr	Bensersiel, Anleger Verknüpfung mit der Fähre zur Insel Langeoog	
	Sonntag Zweistundentakt von 7:00 bis 17:00 Uhr	Neuharlingersiel, Anleger Verknüpfung mit der Fähre zur Insel Spiekeroog (nur bei passenden Fähranschlüssen, tideabhängig)	

Tabelle: T - 34, Liniensteckbrief BE2 Linie X1

**Linie 412 Norden - Norddeich**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungsebene
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Norden und dem Grundzentrum Norddeich, das als wichtiger Fährhafen für die Inseln Juist (tideabhängig) und Norderney dem Tourismus dient	<p>Montag bis Freitag Stundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr</p> <p>Samstags Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p>	<p>Norddeich, Mole Verknüpfung mit dem Fährverkehr der Frisia AG zu den Inseln Juist (tideabhängig) und Norderney</p> <p>Norden, Mittelmarkt Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie 411 bzw. Durchbindung</p>	BE2

Tabelle: T - 35, Liniensteckbrief BE2 Linie 412

**Linie 417 Greetsiel – Leybucht polder - Norden**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungsebene
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Norden und Greetsiel	<p>Montag bis Freitag Zweistundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr</p> <p>Samstags Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p>	<p>Norddeich, Mole Verknüpfung mit dem Fährverkehr der Frisia AG zu den Inseln Juist (tideabhängig) und Norderney</p> <p>Norden, Mittelmarkt Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie 411 bzw. Durchbindung</p>	BE2

Tabelle: T - 36, Liniensteckbrief BE2 Linie 417

**Linie 421 Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedie nungs ebene
Verbindung von Greetsiel über die Grundzentren Pewsum und Hinte nach Emden	<p>Montag bis Freitag Zweistundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr</p> <p>Samstags Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p>	<p>Emden, Hbf/ZOB Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr Verknüpfung mit dem SPNV (RE1, IC) Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover und dem Fernverkehr Ri. Rheinland</p>	BE2

Tabelle: T - 37, Liniensteckbrief BE2 Linie 421

**Linie 422 Pewsum – Loquard – Wybelsum – Emden**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedie nungs ebene
Verbindung zwischen dem Grundzentrum Pewsum und der Stadt Emden	<p>Montag bis Freitag Zweistundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr</p> <p>Samstags Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p>	<p>Emden, Hbf/ZOB Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr Verknüpfung mit dem SPNV (RE15) Ri. Rheine, Münster</p>	BE2

Tabelle: T - 38, Liniensteckbrief BE2 Linie 422

**Linie 442 Aurich – Moordorf – Westvictorbur - Marienhafte – (Norden)**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungsebene
Verbindung zwischen den Grundzentren Großheide und Hage mit dem Mittelzentrum Norden	<p>Montag bis Freitag Stundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Samstags Stundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Stundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p>	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	BE2

Tabelle: T - 39, Liniensteckbrief BE2 Linie 442



**Linie 446 Großheide – Hage – Norden**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungs-ebene
Verbindung zwischen den Grundzentren Großheide und Hage mit dem Mittelzentrum Norden	<p>Montag bis Freitag Stundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Samstags Stundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Stundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p>	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	BE2

Tabelle: T - 40, Liniensteckbrief BE2 Linie 446

**Linie 451 Riepe – Emden**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungs-ebene
Verbindung zwischen dem Ortsteil Riepe, dem Mittelzentrum Aurich und der Stadt Emden	<p>Montag bis Freitag Zweistundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Samstags Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p>	<p>Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00</p> <p>Emden, Hbf/ZOB Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr Verknüpfung mit dem SPNV (RE15) Ri. Rheine, Münster</p>	BE2

Tabelle: T - 41, Liniensteckbrief BE2 Linie 451

**Linie 452 Simonswolde – Ihlowerfehn – Aurich**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedie nungs ebene
Verbindung zwischen dem Grundzentrum Ihlowerfehn und der Stadt Aurich	<p>Montag bis Freitag Stundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Samstags Stundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Stundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p>	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30	BE2

Tabelle: T - 42, Liniensteckbrief BE2 Linie 452

**Linie 462 Wiesmoor – Ostgroßefehn – Aurich**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedie nungs ebene
Verbindung zwischen der Stadt Wiesmoor, dem Grundzentrum Ostgroßefehn und der Stadt Aurich	<p>Montag bis Freitag Zweistundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Samstags Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr</p>	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30	BE2

	(auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)		
--	--	--	--

Tabelle: T - 43, Liniensteckbrief BE2 Linie 462

**Linie 467 Wiesmoor – Ostgroßefehn – Strackholt – Bagband - Leer**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungsebene
Anbindung des Grundzentrums (mit mittelzentraler Teilfunktion „Einzelhandel“) Wiesmoor an die Mittelzentren und Kreisstädte Aurich und Leer	<p>Montag bis Freitag Stundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr</p> <p>Samstag Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte</p>	Bagband, Mühle Verknüpfung mit der Linie 460 (BE1)	BE2

	Fahrten)		
--	----------	--	--

Tabelle: T - 44, Liniensteckbrief BE2 Linie 467

**Linie 473 Aurich – Middels - Esens - Benersiel**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungs-ebene
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich dem Grundzentrum Middels, dem Grundzentrum Esens des LK Wittmund und dem Küstebadeort Benersiel;	Montag bis Freitag Zweistudentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr (in Verbindung zur zeitlich um 1 Stunde versetzten Linie 474 entsteht ein Studentakt zwischen der Stadt Aurich und dem Ortsteil Middels)  Samstags Zweistudentakt	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30  Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59)	BE2

	<p>von 8:00 bis 19:00 Uhr (in Verbindung zur zeitlich um 1 Stunde versetzten Linie 474 entsteht ein Stundentakt zwischen der Stadt Aurich und dem Ortsteil Middels; auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (in Verbindung zur zeitlich um 1 Stunde versetzten Linie 474 entsteht ein Stundentakt zwischen der Stadt Aurich und dem Ortsteil Middels; auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p>	<p>Bensersiel, Anleger Verknüpfung mit der Fährverkehr zur Insel Langeoog</p>	
--	--	---	--

Tabelle: T - 45, Liniensteckbrief BE2 Linie 473

**Linie 474 Aurich – Middels - Wittmund**

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedie nungs ebene
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich (Anbindung an das Gewerbegebiet Sandhorst und das Energieerlebniszentrum, EEZ), dem Grundzentrum Middels und der Kreisstadt Wittmund	<p>Montag bis Freitag Zweistundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr (in Verbindung zur zeitlich um 1 Stunde versetzten Linie 473 entsteht ein Stundentakt zwischen der Stadt Aurich und dem Ortsteil Middels)</p> <p>Samstags Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (in Verbindung zur zeitlich um 1 Stunde versetzten Linie 473 entsteht ein Stundentakt zwischen der Stadt Aurich und dem Ortsteil Middels; auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (in Verbindung zur zeitlich um 1 Stunde versetzten Linie 473 entsteht ein Stundentakt zwischen der Stadt Aurich und dem Ortsteil Middels; auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p>	<p>Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30</p> <p>Wittmund, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59)</p> <p>Wittmund, Markt Verknüpfung mit der Kreisstadt Wittmund</p>	BE2

Tabelle: T - 46, Liniensteckbrief BE2 Linie 474

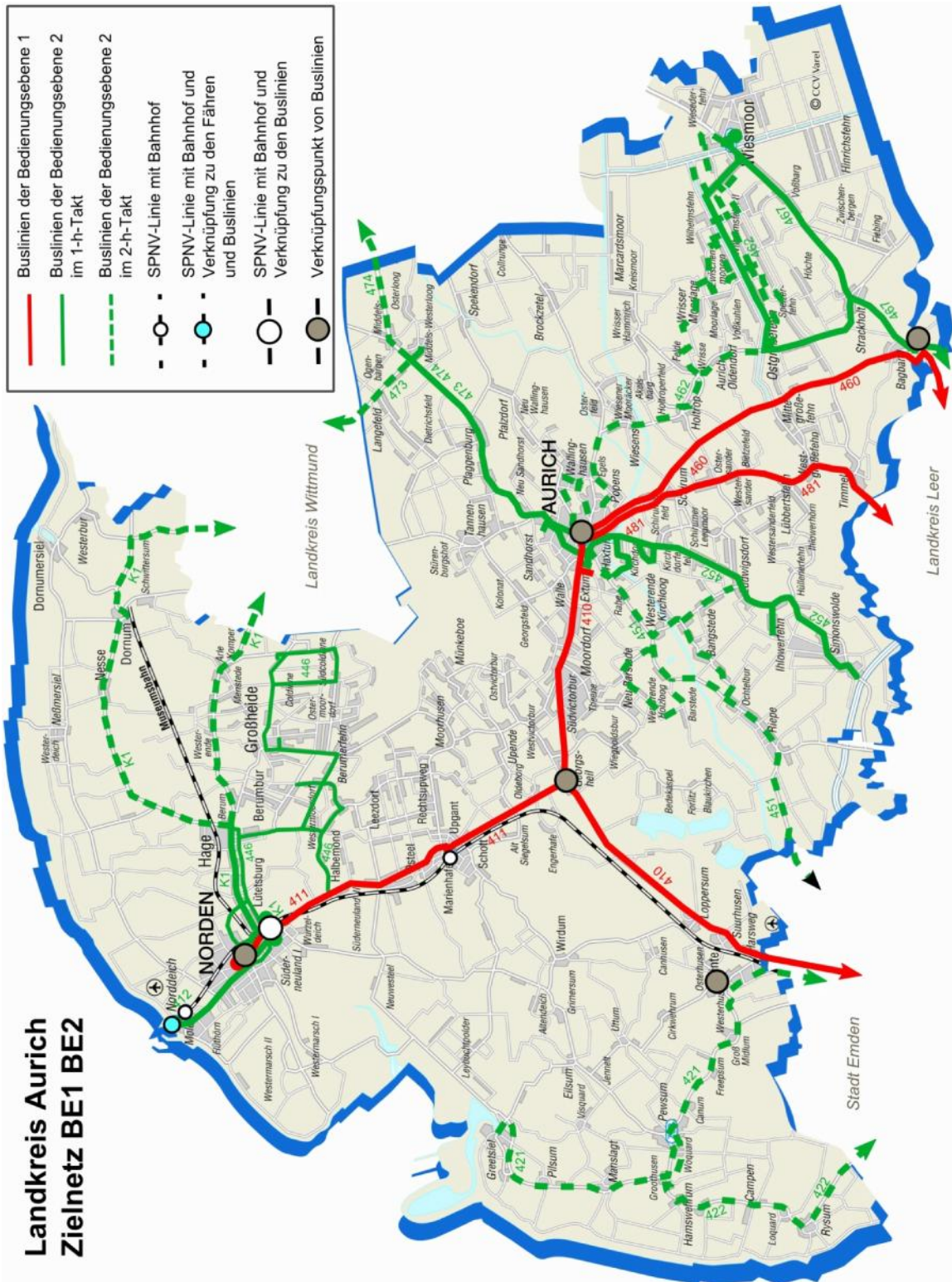
<u>BE</u>	<u>Linie</u>	<u>Strecke</u>	<u>Mo-Fr</u>	<u>Sa</u>	<u>So</u>
<b>Vertaktete Linien BE1:</b>					
1	410	Aurich – Georgsheil - Emden	1-h-Takt	1-h-Takt	1-h-Takt
1	411	Georgsheil - Norden	1-h-Takt	1-h-Takt	1-h-Takt
1	460	Aurich – Bagband - Leer	1-h-Takt	1-h-Takt	1-h-Takt
1	481	Leer – Timmel - Aurich	1-h-Takt	mind. 2-h-Takt (auch Anrufbus)	mind. 2-h-Takt (auch Anrufbus)
<b>Vertaktete Linien BE2:</b>					

<b>BE</b>	<b>Linie</b>	<b>Strecke</b>	<b>Mo-Fr</b>	<b>Sa</b>	<b>So</b>
2	K1	Harle – Esens - Westerholt/Dornum - Norden	1-h-Takt	1-h-Takt (auch Anrufbus)	1-h-Takt (auch Anrufbus)
2	X1	Norden – Neßmersiel – Dornum – Dornumersiel – Benersiel - Neuharlingersiel	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
2	412	Norden - Norddeich	1-h-Takt	1-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	417	Greetsiel – Leybucht polder – Norden	2-h-Takt	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	421	Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden	2-h-Takt	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	422	Pewsum – Loquard – Wybelsum – Emden	2-h-Takt	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	442	Aurich – Moordorf – Westvictorbur – Marienhaf	1-h-Takt bzw. 2-h-Takt	1-h-Takt bzw. 2-h-Takt (auch Rufbus)	1-h-Takt bzw. 2-h-Takt (auch Rufbus)
2	446	Südarle – Großheide – Halbmond – Hage – Norden	1-h-Takt (auch Anrufbus)	1-h- Takt (auch Anrufbus)	1-h- Takt (auch Anrufbus)
2	451	Aurich – Ihlow – Riepe – Emden	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h- Takt (auch Anrufbus)	2-h- Takt (auch Anrufbus)
2	452	Aurich – Kirchdorf – Ihlow – Simonswolde	1-h-Takt (auch Anrufbus)	1-h- Takt (auch Anrufbus)	1-h- Takt (auch Anrufbus)



<b>BE</b>	<b>Linie</b>	<b>Strecke</b>	<b>Mo-Fr</b>	<b>Sa</b>	<b>So</b>
2	462	Aurich – Ostgroßefehn – Wiesmoor	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	467	Wiesmoor – Ostgroßefehn – Strackholt – Bagband - Leer	1-h-Takt	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	473	Aurich – Middels - Esens – Benersiel	2-h-Takt	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	474	Aurich – Middels – Wittmund	2-h-Takt	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)

Tabelle: T - 47, Übersicht Linien BE1 und BE2 Zielnetz im Landkreis Aurich



Karte: K - 15, Zielnetz BE1 BE2 im Landkreis Aurich (Stand: 25.07.2016)

**Maßnahme: Sicherung der Regionalbuslinien der BE3 mit ihrem heutigen Fahrplanangebot bzw. Anpassung an die sich verändernde Schullandschaft**

**Erläuterung:** Die Linien der BE3 stellen das ÖPNV-Rückgrat im LK Aurich dar. Gleichzeitig sichern sie die Beförderung von jährlich ca. 9.000 (anspruchsberechtigten) Schülerinnen und Schülern zu ihren Schulen. Die Schullandschaft ist im stetigen Wandel durch die Einführung von Ganztagsangeboten in den Grundschulen, aber auch durch die Schließung bzw. Gründung von Schulstandorten (z.B. IGS-Marienhafte, IGS Ihlow). Darum ist auch eine stetige Anpassung dieser ÖPNV-Verkehre an die Schullandschaft notwendig.

**Priorität:** **Niedrig** **Mittel** **Hoch****Verantwortlich:** Verkehrsunternehmen, Landkreis**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen (eigenwirtschaftlich) , Landkreis**Zeitpunkt:**

Weitere 48 Buslinien im Landkreis dienen in erster Linie der **Beförderung der Schülerinnen und Schüler**. Diese Linien übernehmen somit vielfach eine Erschließung der Fläche im ländlichen Raum, verkehren allerdings zu einem vorwiegenden Teil nur an Schultagen von Montag bis Freitag. Die Angebote stehen aber auch allen anderen Fahrgästen zum VEJ-Tarif zur Verfügung.

**Maßnahme: Sicherung der heutigen Nachtbusverkehre (Nachteule) bzw. Anpassung an die sich verändernden Rahmenbedingungen****Erläuterung:****Priorität:** **Niedrig** **Mittel** **Hoch****Verantwortlich:** Verkehrsunternehmen, Landkreis**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen (eigenwirtschaftlich)**Zeitpunkt:**

Darüber hinaus verkehren in den Nächten von Samstag auf Sonntag vier Nachtlinien N41, N42, N43 und Nachtfahrten auf der Linie 460, die als **Nachteule** bezeichnet werden, um eine sichere Beförderung insbesondere zu den Discotheken in Aurich, Georgsheil, aber auch zur Anbindung zwischen den Mittelzentren Norden, Aurich, der Stadt Emden und weiteren Gemeinden im Landkreis. Die Nachtverkehre werden in regelmäßigen Abständen überprüft und den veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Das erfolgte zuletzt im Jahr 2012.





## Abbildungsverzeichnis

Abbildung: A - 1, Bevölkerungsdichte im Landkreis Aurich.....	32
Abbildung: A - 2, Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Aurich (1995 – 2014).....	35
Abbildung: A - 3, Altersstruktur im Landkreis Aurich .....	37
Abbildung: A - 4, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016).....	40
Abbildung: A - 5, Zulassungszahlen Kfz im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016).....	42
Abbildung: A - 6, Entwicklung Schülersammelzeitkarten im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016).....	47
Abbildung: A - 7, Wichtigste Verkehrsbeziehungen .....	63
Abbildung: A - 8, Nachteule Logo .....	83
Abbildung: A - 9, Tarifstufentafel Linie 421 .....	87
Abbildung: A - 10, Einsteigerbus.....	89
Abbildung: A - 11, Rampe zur Verbesserung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs .....	95
Abbildung: A - 12, Logobeklebung im Bereich der Frontscheibe .....	96
Abbildung: A - 13, Beispiel Symbol Niederflurbus im Fahrplan 412 .....	99
Abbildung: A - 14, Musterhaltestelle VEJ .....	105
Abbildung: A - 15, Norden ZOB/Bahnhof, Quelle: Stationssteckbriefe VBN.....	119
Abbildung: A - 16, Marienhafte Bahnhof, Quelle: Stationssteckbriefe VBN .....	119
Abbildung: A - 17, Emden Hbf/ZOB, Quelle: Stationssteckbriefe VBN .....	120
Abbildung: A - 18, Leer ZOB, Quelle: Stationssteckbriefe VBN .....	120
Abbildung: A - 19, Norddeich Mole, Quelle: Stationssteckbriefe VBN .....	121
Abbildung: A - 20, Streckenschema Schiene im Landkreis Aurich .....	133
Abbildung: A - 21, IC35 Streckennetz Region .....	135
Abbildung: A - 22, IC56 Streckennetz Region .....	137
Abbildung: A - 23, Konzept Taktknoten im Landkreis Aurich (Stand: 04.07.2016) .....	156





## Tabellenverzeichnis

Tabelle: T - 1, Regionalisierungsmittel Bund bis 2016 .....	20
Tabelle: T - 2, Regionalisierungsmittel Land bis 2016 .....	21
Tabelle: T - 3, Finanzmittel ÖPNV 2010 bis 2017 LK Aurich .....	23
Tabelle: T - 4, Kosten Schülerbeförderung 2010-2017.....	24
Tabelle: T - 5, Fläche und Bevölkerung im Landkreis Aurich (Stand: 31.12.2013) .....	31
Tabelle: T - 6, Bevölkerungsentwicklung der Kommunen im Landkreis Aurich .....	36
Tabelle: T - 7, Entwicklung von Kreistypen.....	38
Tabelle: T - 8, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016).....	39
Tabelle: T - 9, Arbeitslose im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016).....	40
Tabelle: T - 10, Zulassungszahlen Kfz im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016).....	41
Tabelle: T - 11, Pendlersaldo der Gemeinden im Landkreis Aurich .....	44
Tabelle: T - 12, Schulstandorte und Schülerzahlen im Landkreis Aurich .....	46
Tabelle: T - 13, Kulturelle Einrichtungen im Landkreis Aurich .....	51
Tabelle: T - 14, Gesundheits- und Sozialeinrichtungen im Landkreis Aurich .....	52
Tabelle: T - 15, Freizeiteinrichtungen im Landkreis Aurich .....	54
Tabelle: T - 16, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 1 .....	64
Tabelle: T - 17, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 2 .....	65
Tabelle: T - 18, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 3 .....	66
Tabelle: T - 19, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 4 .....	67
Tabelle: T - 20, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 5 .....	68
Tabelle: T - 21, Übersicht Linien BE1 und BE2 Bestandsnetz .....	81
Tabelle: T - 22, Kategorie 1 Haltestellen.....	100
Tabelle: T - 23, Kategorie 2 Haltestellen.....	101
Tabelle: T - 24, Kategorie 3 Haltestellen.....	101
Tabelle: T - 25, Musterhaltestelle VEJ .....	102
Tabelle: T - 26, Fahrgastinformationen .....	103
Tabelle: T - 27, Anforderungen Barrierefreiheit.....	107
Tabelle: T - 28, Schienenverkehr im Landkreis Aurich .....	124
Tabelle: T - 29, Liniensteckbrief BE1 Linie 410 .....	157
Tabelle: T - 30, Liniensteckbrief BE1 Linie 411 .....	158
Tabelle: T - 31, Liniensteckbrief BE1 Linie 460 .....	159
Tabelle: T - 32, Liniensteckbrief BE1 Linie 481 .....	160
Tabelle: T - 33, Liniensteckbrief BE2 Linie K1 .....	160
Tabelle: T - 34, Liniensteckbrief BE2 Linie X1 .....	161
Tabelle: T - 35, Liniensteckbrief BE2 Linie 412 .....	162
Tabelle: T - 36, Liniensteckbrief BE2 Linie 421 .....	163
Tabelle: T - 37, Liniensteckbrief BE2 Linie 422 .....	163
Tabelle: T - 38, Liniensteckbrief BE2 Linie 446 .....	165
Tabelle: T - 39, Liniensteckbrief BE2 Linie 451 .....	165
Tabelle: T - 40, Liniensteckbrief BE2 Linie 452 .....	166
Tabelle: T - 41, Liniensteckbrief BE2 Linie 462 .....	167

Tabelle: T - 42, Liniensteckbrief BE2 Linie 467 .....	168
Tabelle: T - 43, Liniensteckbrief BE2 Linie 473 .....	169
Tabelle: T - 44, Liniensteckbrief BE2 Linie 474 .....	170
Tabelle: T - 45, Übersicht Linien BE1 und BE2 Zielnetz im Landkreis Aurich .....	173

## Kartenverzeichnis

Karte: K - 1, Kommunen im Landkreis Aurich.....	26
Karte: K - 2, Zentrale Orte im Landkreis Aurich.....	29
Karte: K - 3, Siedlungsstrukturelle Kreistypen 2009.....	33
Karte: K - 4, Schulstandorte im Landkreis Aurich (Stand 25.07.2016) .....	45
Karte: K - 5, Bestandsnetz BE1, BE2, BE3 im Landkreis Aurich.....	69
Karte: K - 6, Liniennetz Nachteule im Landkreis Aurich .....	70
Karte: K - 7, Liniennetz Anrufbus Stadt Aurich .....	71
Karte: K - 8, Liniennetz Regionalbus Stadt Aurich .....	72
Karte: K - 9, Busverkehr Norderney (Linien 1 bis 6) .....	73
Karte: K - 10, Busverkehr Norderney (Linie 7).....	74
Karte: K - 11, Bestandsnetz BE1 BE2 im Landkreis Aurich (Stand: 28.04.2016) .....	82
Karte: K - 12, Liniennetzkarte Urlauberbus 2015 .....	93
Karte: K - 13, Übersicht Schienenverkehr Region.....	123
Karte: K - 14, Expresskreuz Bremen .....	131
Karte: K - 15, Zielnetz BE1 BE2 im Landkreis Aurich (Stand: 25.07.2016) .....	174
Karte: K - 16, Zielnetz Nachteule im Landkreis Aurich (Stand: 28.04.2016) .....	177

**Anlagenverzeichnis**

Anlage: An - 1, Schülerbeförderungssatzung LK Aurich

Anlage: An - 2, Beschluss Kreistag vom 18.12.2014

Anlage: An - 3, VEJ-Haltestellenkonzept

Anlage: An - 4, Prioritätenbildung Haltestellenausbau

Anlage: An - 5, Merkblatt ÖPNV-Omnibusförderung



## Anlagen

[Anlage: An - 1, Schülerbeförderungssatzung LK Aurich](#)

### Satzung

#### über die Schülerbeförderung im Landkreis Aurich vom

#### § 1

#### Anspruchsvoraussetzungen

- (1) Für die im Kreisgebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler im Sinne von § 114 (1) Satz 2 Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG) besteht ein Anspruch auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, wenn der Schulweg im Sinne von § 114 (2) NSchG
- a) für Schülerinnen und Schüler des Primarbereichs und der Förderschulen der Klassen 1-4 mehr als 2 km,
  - b) für Schülerinnen und Schüler des Sekundarbereiches I mehr als 3 km,
  - c) für Schülerinnen und Schüler aus den berufsbildenden Schulen gemäß § 114 (1) Satz 2, Ziff. 3 und 4 NSchG mehr als 4 km und
  - d) für Schülerinnen und Schüler des Sekundarbereichs II mit Bewilligung von Leistungen zur Sicherung des Lebensunterhaltes oder Wohngeldanspruch mehr als 4 km beträgt.  
Weitere Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe II haben Anspruch auf Erstattung der Fahrtkosten, die über die Preisstufe 15 hinaus für eine Busfahrkarte im ÖPNV zu zahlen sind.
- (2) Für Schülerinnen und Schüler im Kreisgebiet, die einen Schulkindergarten besuchen oder an besonderen Sprachfördermaßnahmen nach § 54a Abs. 2 NSchG teilnehmen, gelten keine Entfernungsgrenzen.
- (3) § 114 (3 und 4) NSchG bleiben unberührt.

#### § 2

#### Ausnahmeregelungen

In besonders begründeten Ausnahmefällen übernimmt der Landkreis unabhängig von der in § 1 Abs. 1 genannten Mindestentfernungen die Schülerbeförderung bzw. die Erstattung der notwendigen Aufwendungen, wenn der Schulweg zu Fuß oder mit dem Fahrrad nach den objektiven Gegebenheiten besonders gefährlich oder nach den örtlichen Gegebenheiten für die Schülerin/ den Schüler ungeeignet ist. Die Entscheidung darüber, ob ein Schulweg besonders gefährlich ist, ist nach Anhörung der Verkehrssicherheitskommission zu treffen. Die im Straßenverkehr üblicherweise auftretende Gefahr ist keine Gefahr im Sinne dieser Regelung.

### § 3

#### Schulweg

(1) Schulweg im Sinne des § 114 (1) Satz 2 NSchG ist der Weg der einzelnen Schülerin/des einzelnen Schülers vom Haupteingang des Wohngebäudes zum nächstgelegenen Eingang des Schulgebäudes. Gemessen wird der kürzeste Weg, der zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann.

Bei auswärtigem Unterricht, Schulwanderungen, Schullandheimaufenthalten, Studienfahrten, Besichtigungen und ähnlichen Veranstaltungen endet der Schulweg an der Schule.

(2) Schulweg nach Abs. 1 ist auch der Weg zum Besuch eines Betriebspraktikums.

(3) Für den Weg zur nächsten Haltestelle eines vom Landkreis bestimmten Verkehrsmittels besteht der Anspruch auf Beförderung nur, wenn die kürzeste Wegstrecke zwischen dem Haupteingang des Wohngrundstückes der Schülerin/ des Schülers und der Haltestelle die Entfernung nach § 1 Abs. 1a) bis d) übertrifft.

Die für den gesamten Schulweg in einer Richtung benötigte Zeit sollte in der Regel

- a) bei Schülerinnen und Schülern im Primarbereich 45 Minuten,
- b) bei Schülerinnen und Schülern im Sekundarbereich I 75 Minuten
- c) und bei allen anderen Schülerinnen und Schülern 90 Minuten nicht überschreiten

Für Schülerinnen und Schüler, die Schulen außerhalb des Landkreises Aurich besuchen, sollte die Zeit für den gesamten Schulweg in einer Richtung 90 Minuten nicht überschreiten.

Bei der Berechnung sind

je 200 m Fußweg 3 Minuten für Schülerinnen und Schüler im Primarbereich und je 250 m Fußweg 3 Minuten für andere Schülerinnen und Schüler anzusetzen.

### § 4

#### Zu benutzende Verkehrsmittel

(1) Die/der Schülerin/Schüler hat das vom Landkreis bestimmte Beförderungsmittel zu benutzen. Die Schülerbeförderung wird vorrangig im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durchgeführt. Es besteht kein Anspruch auf Beförderung mit einem besonderen Beförderungsmittel und grundsätzlich kein Anspruch auf Mitbeförderung einer Begleitperson.

(2) Auf Antrag kann ein privates Kraftfahrzeug gegen Erstattung gemäß § 5 eingesetzt werden, wenn öffentliche Beförderungsmitteln gemäß Abs. 1 nicht zur Verfügung stehen.

**§ 5****Notwendige Aufwendungen**

- (1) Als notwendige Aufwendungen für den Schulweg gelten:
- a) Bei Benutzung öffentlicher Transportmittel die günstigsten Tarife. Die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln kann als unzumutbar anerkannt werden, wenn
    - die Unzumutbarkeit aus zwingenden gesundheitlichen Gründen ärztlich bescheinigt wurde; in Einzelfällen kann ein amtsärztliches Gutachten gefordert werden
    - nachweislich für den Wohnort eine öffentliche Verkehrsanbindung im Umkreis der nach § 1 Abs. 1 a)-d) für Schulwege nicht besteht
    - der Träger der Schülerbeförderung dies in besonderen Fällen feststellt.
  - b) Bei Benutzung eines als Transportmittel bestimmten privaten Personenkraftwagen zusammen für die Hin- und Rückfahrt einer Schülerin/ eines Schülers ein Betrag von 0,90 Euro je Entfernungskilometer, wenn und soweit die Fahrten zum Zwecke der Schülerbeförderung durchgeführt werden.  
Bei Mitnahme weiterer Schülerinnen und Schüler erhöht sich dieser Betrag für jede Schülerin/ jeden Schüler um 0,06 Euro je Entfernungskilometer und für Schülerinnen und Schüler, die im Rollstuhl sitzend befördert werden müssen, wird für die Hin- und Rückfahrt je Entfernungskilometer ein Betrag von 1,40 Euro erstattet.
  - c) Bei Benutzung anderer als Transportmittel bestimmter Kraftfahrzeuge und Fahrräder 0,08 Euro je Entfernungskilometer.
  - d) Bei Benutzung eines privaten PKW zum Besuch eines Betriebspraktikums werden die Kosten bis maximal der Preisstufe 18 des Tarifes im ÖPNV übernommen.
  - e) Für Beförderungen zu Schulen außerhalb des Landkreises Aurich werden als notwendige Ausgaben maximal die Kosten für die teuerste Schülersammelzeitkarte des Landkreises Aurich erstattet. Dies gilt nicht für den Besuch von Förderschulen für geistig und körperlich Behinderte, wenn kein geeignetes Angebot im Kreisgebiet besteht.
- (2) Der Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel kann nur durch Vorlage der Originalfahrkarten geführt werden.
- (3) Der Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen muss bis spätestens zum 31. Oktober eines jeden Jahres für das zurückliegende Schuljahr beim Landkreis Aurich geltend gemacht werden. Erstattungsansprüche bis zu einer Summe von 10,00 Euro können nicht anerkannt werden.



**§ 6**

Die Landrätin/ der Landrat wird ermächtigt, mit Zustimmung des Kreisausschusses zu dieser Satzung Rahmenbestimmungen zu erlassen.

**§ 7**

Diese Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Aurich tritt am 01.09.2014 in Kraft. Mit dem Inkrafttreten dieser Satzung tritt die Satzung vom 01. August 2011 außer Kraft. Ansprüche, die bis zum 31.08.2014 entstanden sind, werden nach den bisherigen Satzungsregelungen behandelt.

Aurich, den

Landkreis Aurich  
Der Landrat

Weber



**Beschluss des Kreistages Aurich vom 18.12.2014 zur Schulentwicklungsplanung**  
(basierend auf der Vorlage VIII/2014/274-1)

**Der 1. Teil des Schulgutachtens der Firma biregio (Allgemeinbildende Schulen) wird als Schulentwicklungsplan für den Landkreis Aurich mit den nachfolgenden Maßnahmen beschlossen.**

Die Schulsituation im Landkreis Aurich ist nach Aussagen des Gutachters sehr gut und zeitgemäß aufgestellt. Der Landkreis Aurich und die anderen Träger im Kreis haben sich nahezu durchgängig generell als "gute Träger" hervorgetan, die frühzeitig und umfassend in Bildungsinstitutionen investiert haben.

Die Vorschläge von schulischen Arrondierungen geschehen mit Blick auf die künftigen Schülerzahlen und die dann notwendige und mögliche Zahl und Aufstellung der Schulen. Sie erfolgen auf diese Weise mit einem Blick auf die perspektivische Situation und sind damit "präventiv" und nicht nur "reaktiv". Es soll verhindert werden, dass die Schulträger die Prozesse abwarten und dann in "quälenden", den Kindern und ihrer Bildung nicht zuträglichen Prozessen des Zu-Klein-Werdens von Schulen mit deren Schließung reagieren.

Ein Schwerpunkt sollte angesichts der stark rückläufigen Entwicklung der Zahl der Schüler darauf gelegt werden, die Bestände zu "veredeln" (d.h. dort wo nötig zu sanieren) und keinesfalls neue Gebäudehüllen zu schaffen. Sind Schulschließungen oder Zusammenlegungen von Schulen an einem Standort unabdingbar, könnte der Erhaltungsaufwand für die Räume bei der Entscheidung eine Rolle spielen.

Dabei sind Entscheidungen nicht isoliert für einzelne Standorte zu treffen, sondern ein umfassendes Entscheidungspaket für alle Schulen und Schulstandorte im Landkreis Aurich zu schnüren, um auch weiterhin von für alle Kinder "fairen" und "flächigen Schullandschaften" sprechen zu können. Einzelne Gemeinden können die kommenden Anforderungen alleine nicht tragen. Nicht jeder Standort in jeder Gemeinde kann aufgrund der demografischen Entwicklung gehalten werden. Die Zukunft der Schullandschaft im Landkreis Aurich liegt in der Zusammenarbeit über Stadt - bzw. Gemeindegrenzen hinweg.

Die Schulen auf den drei Inseln entziehen sich jeder Hinterfragung. Dort sind die Schulen schlichtweg "gesetzt".

***Primarbereich***

Das Netz der Grundschulen sollte gegebenenfalls um den Preis von Dependancen so eng wie möglich und zugleich pädagogisch vertretbar gehalten werden. Bei dieser Entscheidung wird sicherlich die Frage in den Vordergrund zu rücken sein, ab wie vielen Schülern die Fachlichkeit, die Differenzierungsfähigkeit, die Inklusion, der Ganztags

eine gute Chance haben. Die hier kommunizierte Mindestgröße von 100 Schülern ist als eher klein zu bezeichnen (sie entspräche einer gesicherten Einzigigkeit). Besser wären sicher Schülerzahlen, die die Zwei- oder Dreizügigkeit ermöglichen. Außerdem sollte über eine Verbindung der Kindertagesstättenplanung mit der Planung für die Grundschulen nachgedacht werden. Gegebenenfalls ist auch über Anpassungen der Einzugsbereiche nachzudenken.

Der Schwerpunkt der Schulentwicklungsplanung im Primarbereich liegt in der Verantwortung der Kommunen. Von erheblicher Bedeutung wird sein, die Empfehlungen des Gutachtens mit besonderen lokalen Gegebenheiten so in Einklang zu bringen, dass eine pädagogisch anspruchsvolle Arbeit und wirtschaftliche Akzeptanz gleichermaßen gewährleistet sind. Jede Entscheidung muss vor dem Hintergrund der räumlichen Umsetzbarkeit vor Ort getroffen werden (Gegebenheiten vor Ort, Bausubstanzen, Aufwände für die Sanierung, die heutigen und künftigen Fahrschüleranteile usw.).

Vor diesem Hintergrund werden den Gemeinden, Städten und Samtgemeinden als originären Entscheidungsträgern nachstehende Empfehlungen gegeben. Im Übrigen wird auf das Gutachten der Projektgruppe biregio verwiesen.

#### **Aurich**

Es wird eine Reduzierung der zwölf Grundschulen um mindestens vier empfohlen. Einzelne Doppelstandorte könnten aufgrund der Raumsituation kurzfristig notwendig sein. Sie sind jedoch langfristig weder tragfähig noch sinnvoll. Bei einer Stadt wie Aurich handelt es sich im Vergleich mit den Gemeinden - bis auf die Randlagen - um eher sehr kurze Wege.

#### **Brookmerland**

Es wird eine Reduzierung der Grundschulen von fünf auf drei empfohlen.

#### **Dornum**

Die Grundschule Dornum muss als ein Solitär gesehen werden.

#### **Großefehn**

Es wird eine Reduzierung der Grundschulen von vier auf zwei empfohlen.

#### **Großheide**

Es wird eine Reduzierung der Grundschulen von zwei auf eine empfohlen.

#### **Hage**

Es wird eine Reduzierung der Grundschulen von zwei auf eine empfohlen.

#### **Hinte**

Es wird eine Reduzierung der Grundschulen von zwei auf eine empfohlen.

#### **Ihlow**

Es wird eine Reduzierung der Grundschulen von vier auf drei empfohlen.

#### **Krummhörn**

Es wird eine Reduzierung der Grundschulen von vier auf zwei empfohlen.

#### **Norden**

Es wird eine Reduzierung der Grundschulen von fünf auf drei empfohlen.



**Südbrookmerland**

Es wird eine Reduzierung der Grundschulen von fünf auf drei empfohlen.

**Wiesmoor**

Es wird eine Reduzierung der Grundschulen von drei auf zwei empfohlen.

**Sekundarbereiche**

Isolierte Lösungen - Entscheidungen „ohne Rücksicht“ auf ihre Umgebung nur auf einzelne Gemeinden oder auf einzelne Standorte bezogen - entfachen neue Konkurrenzen zwischen den weiterführenden Schulen, die angesichts der Demografie in der Regel äußerst schädlich für Schulen und Schulträger sind. Maßgabe sollte sein, keine neuen Systeme einzurichten, wenn dadurch bestehende funktionierende Systeme gefährdet werden.

Die zur Erstellung des Gutachtens befragten Eltern zeigen eine klare Tendenz hin zu integrativen Systemen, wobei sie aber auch für Gymnasien einen konstant sicheren Platz in der Schullandschaft sehen. Die Quote der Gymnasialabschlüsse im LK Aurich liegt deutlich unter dem Bundesdurchschnitt und muss signifikant erhöht werden. Den Realschulen wird nur mit Einschränkung für die Zukunft eine Chance gegeben, während die Hauptschule, aber auch die Oberschulen als Auslaufmodell angesehen werden können. Realschulen und Oberschulen sollten nur so lange an ihren jetzigen Standorten vorgehalten werden, wie es aufgrund der Schülerzahlen pädagogisch sinnvoll und finanziell vertretbar ist. Die Einrichtung eines weiteren Gymnasiums im Landkreis Aurich ist nicht vorgesehen.

Die bestehenden Gesamtschulen müssen gestärkt und qualitätsmäßig weiter verbessert und attraktiver werden, um Bildungschancen in der Fläche nicht nur zu erhalten, sondern noch auszubauen. Damit die Gesamtschulen der Konkurrenz mit den Gymnasien standhalten können, brauchen alle Gesamtschüler in zumutbarer Entfernung den Zugang zu einer gymnasialen Oberstufe an einer Gesamtschule. Dadurch kann verhindert werden, dass Schülerströme frühzeitig stärker zu Gymnasien abwandern und die Gesamtschulen so wichtige Ressourcen an leistungsstärkeren Schülern schon in der Sek. I verlieren. Das bedeutet die Einrichtung zweier gymnasialer Oberstufen an den Gesamtschulen in Krummhörn/Hinte sowie Brookmerland/Südbrookmerland. An einigen bestehenden Gesamtschulen wird es aufgrund zu geringer Schülerzahlen keine Oberstufe geben können. In diesen Fällen werden geeignete Kooperationsmodelle entwickelt.

**Schulträgerschaft**

Generell wäre anzustreben, dass sich Schulen mit einer Sekundarstufe II in der Trägerschaft des Landkreises befinden.

**Region "Südost": Großefehn, Ihlow, Wiesmoor**

Die beiden kooperativen Gesamtschulen in Großefehn und Ihlow verlieren zahlreiche Schüler an die Stadt Aurich. Darunter sind viele, die in Aurich die Integrierte Gesamtschule bevorzugen. Da diese Gesamtschulen (so im Schuljahr 2014/15 mit rund 80 bzw. nur 90 Anmeldungen) sehr klein geworden sind und die Demografie zeigt, dass dieser Zustand ein nicht nachlassender sein wird, könnte ihr Differenzierungssystem in verschiedene Leistungsniveaus zu erheblichen organisatorischen Herausforderungen

und zugleich zu einem hohen Lehrerstellenbedarf führen. Es ist daher über eine Umwandlung der KGS Ihlow in eine Integrierte Gesamtschule nachzudenken. Damit würde zugleich der Einzugsbereich zwischen Aurich auf der einen und Ihlow auf der anderen Seite fixiert. Die KGS Ihlow entwickelt sich zur IGS und strebt eine engere Zusammenarbeit mit der IGS-Aurich West an.

Auf der anderen Seite sollten die KGSen Großefehn und Wiesmoor insbesondere mit Blick auf die Oberstufen ihre Zusammenarbeit intensivieren. Ein darüber hinausgehender schulplanerischer Handlungsbedarf wird nicht gesehen.

#### **Region Aurich**

In der Stadt Aurich wird eine Schule zu viel vorgehalten, die mittelfristig auslaufen müsste. Die Realschule Aurich und die Gesamtschule Egels werden wohl in den nächsten Jahren (vor allem bei einer Umwandlung der Systeme im Süden; vgl. oben Region „Südost“) um ihren Bestand bangen müssen. Es scheint, als habe sich keines dieser Systeme heute ausreichend weit "abgesetzt". Die Existenz des Gymnasiums und der Gesamtschule West mit gymnasialer Oberstufe ist unfraglich. Heute könnte das Gymnasium seine aus der Stadt ausgelagerte Dependance in der Realschule (z.B. ehemaliger Hauptschulteil) unterbringen und Fachräume mit nutzen. Vor sieben Jahren hat die Realschule allein mehr als doppelt so viele Schüler wie heute aufgenommen.

Die IGS Egels ist bereits heute räumlich überausgelastet. Wenn sie sich in diesem "Ring um die Köpfe durchsetzen" könnte, wird sie erst zu klein für ihr Gebäude sein. Setzte sich die Realschule durch, benötigte sie Teile der Räume der IGS Egels. Zusammen bänden sie (ohne die hier angeregte Umwandlung der KGS Großefehn und Ihlow mit heute über 65 Schülern in den 5. Klassen der Gesamtschulen in der Stadt Aurich) über 160 Schüler. Würde sich die Realschule "durchsetzen", müsste sie die Aufgaben der IGS Egels in der Inklusion übernehmen und damit inklusive Kinder, solche des Hauptschulniveaus und des Realschulniveaus binden. Diejenigen mit einer gymnasialen Orientierung gingen wohl zu der IGS West, deren Einzugsgebiet faktisch gesamtstädtisch würde. So müsste die Realschule Aurich dann wie eine Oberschule arbeiten. Fusionierten die beiden Schulen, wären die Schüler zum Beispiel der drei Jahrgangsstufen fünf bis sieben in der Realschule untergebracht (neben der Dependance des Gymnasiums in den Jahrgangsstufen fünf und sechs) und die Stufen acht bis zehn in der Gesamtschule Egels.

Eine faire Fusion der Realschule und der IGS Egels (letztlich in Richtung der pädagogischen Arbeit einer Gesamtschule) wäre den Verwerfungen vorzuziehen. Schließlich werden Realschulen zukünftig generell kaum Überlebenschancen gegeben.

#### **Region "Nordwest": Dornum, Großheide**

Die Realschule Dornum sowie die Haupt- und die Realschule Großheide werden sich mit wenigen Übergängen aus den eigenen Grundschulen auseinander setzen müssen.

Zudem besucht nur jedes dritte Kind aus der Gemeinde Dornum die Realschule vor Ort, so dass hier trotz der Einpendler aus der Nachbarschaft Anmeldezahlen von nur um die 20 Schüler zu erwarten sind. Aufgrund der demografischen Entwicklung und der peripheren Lage ist der Schulstandort Dornum nicht zu halten. Die Schüler werden künftig je nach Entfernung die Standorte Hage, Norden, Holtriem oder Esens ansteuern.



Ähnliches gilt für den Schulstandort Großheide. Obgleich mehr als 50 Prozent der Kinder aus den Grundschulen der Gemeinde Großheide die Haupt- und Realschule vor Ort besuchen, führen ab 2018/19 schwache Übergangszahlen zu Anmeldezahlen von insgesamt 30 Schülern für zwei Systeme. Mittelfristig bietet sich hier eine Kooperation mit der KGS Hage an. Diese ist derzeit unmöglich, da sich die Kooperative Gesamtschule eng mit dem Standort Norden verbunden hat. Auch Hage kann aufgrund schwacher Übergangszahlen von rund 80 Schülern alleine kein Angebot im Sekundarbereich vorhalten. Schließlich werden Haupt- und Realschulen zukünftig generell kaum Überlebenschancen gegeben.

#### **Region "Norden": Hage, Norden**

Die Oberschule in Norden kann sich in der Konkurrenz zum Gymnasium und vor allem zur Kooperativen Gesamtschule Norden nicht behaupten (derzeit schon nur rund 30 Anmeldungen). Mit der Gründung der Dependance der Kooperativen Gesamtschule Hage in Norden war diese Entwicklung praktisch "programmiert". Die Vorläufer der KGS Norden hatten 100 Anmeldungen. Eine bestandssichere Schule neben einer vierzügigen KGS und dem Gymnasium ist analog zu den demografischen Tendenzen nicht möglich gewesen. Bei Auflösung der Oberschule wäre das Gebäude für zahlreiche andere Nutzungen von der Grund- bis zur Sekundarschule jederzeit geeignet. Eine Trennung der KGS Hage und Norden wäre im überregionalen Blick (vgl. oben) denkbar. Dann sollte die Stadt Norden neben dem Gymnasium eine weitere eigene Schulform etablieren und die jetzige Außenstelle der KGS Hage als eigene selbstständige Schule führen.

Das große Gymnasium Norden lastet seine Räume in vollem Umfang aus und hat (anders als das in Aurich) nicht das Problem, eine Dependance führen zu müssen.

#### **Region "mittlerer Süden": Brookmerland, Südbrookmerland**

Im Bereich des Brookmerlandes und des Südbrookmerlandes ergibt sich derzeit eine immense "Spreizung" der Verhältnisse und Konzepte: Im Brookmerland sind in den letzten sechs Jahren im Mittel 140 Schüler aus den Grund- in die weiterführenden Schulen übergegangen. Die Integrierte Gesamtschule in Marienhafte hat insgesamt 142 Aufnahmen gebunden. Künftig werden nur gut 100 Schüler aus den Grundschulen übergehen und die Gesamtschule wird weiter fünfzügig bleiben. Im Südbrookmerland sind in den letzten Jahren im Mittel 230 Schüler aus den Grund- in die weiterführenden Schulen übergegangen. Dabei haben die Haupt- und Realschulen bis zu über 144 Aufnahmen gebunden. Künftig werden rund 180 Schüler aus den Grundschulen übergehen. Und die fusionierten Haupt- und Realschulen werden nur unter 50 Aufnahmen an sich binden können.

Im Status quo verkehrt sich das Verhältnis zwischen dem Brookmer- und dem Südbrookmerland. Ohne eine entschiedene Veränderung ist dieses "Spreizen" nicht mehr aufzuhalten. Für den Schulstandort Südbrookmerland mit den immensen, aber nicht ausgelasteten Kapazitäten ist die gedachte Veränderung die einzige und wohl auch die letzte Chance, sich zwischen den drei Standorten Aurich, Norden und Marienhafte positioniert zu halten und das langfristig nicht mehr tragfähige Angebot im Bereich von Haupt- und Realschule durch eine Gesamtschule zu ersetzen. Eine andere Sichtweise ergibt sich aus dem Blickwinkel des Externen, des von außen Schauenden nicht. Die "Blockade" eines Standorts Moordorf für die Chance einer stabilen Gesamtschule ist abzuwägen. Mit der Gründung des Doppelstandorts der Gesamtschule ginge die Zahl der Anmeldungen an der Haupt- und Realschule, die in sechs Jahren im Status quo nur noch bei rund 50 Schülern läge, in Richtung von 10 oder 20 Aufnahmen. Diese Situati-



on einer Haupt- und Realschule "gegen" einen Gesamtschulstandort direkt in der Gemeinde ist nicht anzuraten.

Angeraten wird stattdessen ein "schichtiger", jahrgangsbezogener Doppelstandort einer gemeinsamen IGS für die beiden Kommunen mit einer Oberstufe. Die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Oberstufe können aufgrund der zu erwartenden Schülerzahlen als gegeben angesehen werden. Da es sich um eine Schule mit zwei Standorten handelt, sollten die jeweiligen Schulträger in Absprache mit der Schule vor Ort die Aufteilung der Klassenstufen auf die einzelnen Standorte entscheiden.

#### **Region "Süd": Hinte, Krummhörn**

Der Aufbau einer eigenständigen Sekundarstufe II am Standort der IGS Krummhörn erscheint nun nach der Rückverlegung der Dependence des Emdener Gymnasiums angezeigt. Doch sind die Kapazitäten am Standort dafür nicht vorhanden. Die Haupt- und Realschule in Hinte waren ohne jede wirkliche Zukunftschance. Bei einer Verbindung der beiden Standorte Hinte und Krummhörn jedoch wären die räumlichen Kapazitäten für diese Oberstufe nicht neu zu schaffen, sondern vorhanden.

Angeraten wird ein "schichtiger", jahrgangsbezogener Doppelstandort einer gemeinsamen IGS für die beiden Kommunen mit einer Oberstufe. Die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Oberstufe können aufgrund der zu erwartenden Schülerzahlen bzw. der Kooperation mit der Stadt Emden als gegeben angesehen werden. Da es sich um eine Schule mit zwei Standorten handelt, sollten die jeweiligen Schulträger in Absprache mit der Schule vor Ort die Aufteilung der Klassenstufen auf die einzelnen Standorte entscheiden.

#### **Berufsbildende Schulen**

Der Bereich „Berufsbildende Schulen“ gehört als fester Bestandteil zu einer umfassenden Schulentwicklungsplanung des Landkreises. Zur Standortsicherung der BBSen müssen jeweils zukunftssichere Konzepte kreisübergreifend abgesprochen werden.

Die Neugestaltung der Berufsschullandschaft kann nur eine grundsätzliche von der gesamten Region zu lösende Aufgabe sein. Die enge Verflechtung über die Ausbildungsbetriebe und die angebotenen Berufsfelder wird nur in einem größtmöglichen Konsens in Ostfriesland zu lösen sein. Daher kann eine Berufschulplanung nur in der überregionalen Abstimmung erfolgen und sollte bis Herbst 2015 abgeschlossen sein. Die Wahl der Eltern nach der Klasse 4 ist grundsätzlich von der Frage der BBS-Oberstufenangebote entkoppelt.

#### **Förderpädagogik**

Die Schulen bewegen sich von der früheren "Integration" zur "Inklusion": Schüler mit erhöhten oder hohen Förderbedarfen werden in die Regelschulen "eingeschlossen". Dies muss schon in den nächsten Jahren möglich sein - wenn auch nicht bei allen Förderbedarfen synchron (dazu sind die Problemlagen und die nötigen Anpassungsschritte zu unterschiedlich) und im Bereich der Primarstufe rascher als in dem der Sekundarschule.

Die Rolle eines Landes - bei einer vollen Freigabe des Elternwillens für die Förderschule oder die Inklusion - als eine definitive Steuerungsinstanz (z.B. Lehrerzuweisung, Ausbildung, Begleitung des Umbaus durch die Schulaufsicht usw.) wird abzuwarten

sein. Die Inklusion hängt auch ein Stück weit von der Bereitschaft der Grund- und weiterführenden Schulen ab, dieses Thema für sich zu einem zentralen zu machen und Herausforderungen aktiv gestalten zu wollen (mit programmatischen Festlegungen, Fortbildungen usw.). Im Schuljahr 2013/14 sind einige Realschulen und die Gymnasien noch kaum in die Inklusion einbezogen.

Da die Entwicklung von Förderschulzentren und die Auswahl der jeweiligen Standorte nicht unwesentlich von einer erfolgreichen Umsetzung des Inklusionsgedankens beeinflusst werden, sollten bestehende Förderschulen nicht vorschnell aufgegeben werden. Die künftigen schulgesetzlichen Änderungen sind zu berücksichtigen.

Gegenüber dem Land sollte im Bereich der Förderpädagogik gefordert werden, die Rahmenbedingungen für die Inklusion zu verbessern.

#### **Schlussbemerkung**

Die Ergebnisse des Gutachtens zur Schulentwicklungsplanung des Landkreises sollten von allen Beteiligten ernst genommen und daraus sollte ein zukunftsfähiges Schulkonzept entwickelt werden, das idealerweise die Zustimmung aller Kommunen findet. Die jetzt zu beschließende Schulentwicklungsplanung benötigt eine breite Akzeptanz für eine erfolgreiche Umsetzung.







## Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen

Stand: August 2013



Dieses Handbuch dient als Handlungsleitfaden zur Planung für die Neu- und Umgestaltung von Bushaltestellen im Bereich des Verkehrsverbundes Ems-Jade. Neben den Designrichtlinien und Standards enthält es auch Informationen über die Zuständigkeiten. Ein wichtiges Kriterium für einen attraktiven ÖPNV ist ein einheitliches Erscheinungsbild. Um die Haltestellen im Bereich des Verkehrsverbundes Ems-Jade (VEJ) aufzuwerten, soll dieses gemeinsame Haltestellenkonzept umgesetzt werden.

**Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade**

Schulstraße 7  
26441 Jever  
Tel.: 04461/9191800  
E-Mail: [vej@landkreis-friesland.de](mailto:vej@landkreis-friesland.de)

**Verkehrsverbund Ems-Jade**

Norderstraße 32  
26603 Aurich  
Tel.: 04941/93377  
E-Mail: [info@vej-info.de](mailto:info@vej-info.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. ZIELSETZUNG.....</b>	<b>4</b>
<b>2. AUSGANGSLAGE.....</b>	<b>4</b>
<b>3. ANFORDERUNGSKATALOG FÜR HALTESTELLEN .....</b>	<b>5</b>
<i>Anordnung und Gestaltung.....</i>	<i>6</i>
<i>Wartehallen.....</i>	<i>6</i>
<i>Beleuchtung.....</i>	<i>6</i>
<i>Sitzplätze.....</i>	<i>7</i>
<i>Fahrradabstellanlagen.....</i>	<i>7</i>
<b>4. HALTESTELLENKATEGORISIERUNG.....</b>	<b>8</b>
<b>5. MUSTERHALTESTELLE VEJ.....</b>	<b>9</b>
<b>6. FAHRGASTINFORMATIONEN AN HALTESTELLEN .....</b>	<b>10</b>
<b>7. HALTESTELLENSCHILDER .....</b>	<b>11</b>
<b>8. AUSHANGFAHRPLÄNE.....</b>	<b>12</b>
<b>9. MINDESTANFORDERUNGEN ZUR GEWÄHRLEITUNG DER BARRIEREFREIHEIT .....</b>	<b>13</b>

## 1. Zielsetzung

Das Ziel dieses Konzeptes ist es, Handlungsempfehlungen zur Ausstattung der Haltestellen im straßengebundenen ÖPNV für den Verkehrsverbund Ems-Jade zu geben, welches die unterschiedlichen Interessen berücksichtigt und die Haltestellenqualität im Bereich des Verkehrsverbundes Ems-Jade weiter verbessert. Unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Möglichkeiten kann dies nur schrittweise umgesetzt werden. Aus diesem Grund findet das Konzept im Rahmen der laufenden und zukünftigen Planungen, d. h. bei Neu- und Umgestaltungen von Haltestellen Anwendung.

### Als wesentliche Ziele gelten:

- Zufriedene Kundinnen und Kunden
- Barrierefreiheit
- Vereinfachte Möglichkeiten zur Orientierung, v.a. für Gelegenheitsfahrer
- Verbesserung des Images des öffentlichen Personennahverkehrs
- Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes

## 2. Ausgangslage

Haltestellen sind ein wichtiger Baustein im ÖPNV-Angebot. Die Haltestellen übernehmen die Funktion eines Bindegliedes zwischen Fahrgästen und öffentlichen Verkehrsmitteln. Dabei gilt, dass nicht nur das räumliche und zeitliche Fahrtenangebot die Entscheidung des Fahrgastes für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel bestimmt, sondern dass auch saubere und attraktiv gestaltete Haltestellen mit leicht lesbaren Informationen für die Wahl des ÖPNV von Bedeutung sind. Die Haltestellen haben in diesem Zusammenhang die Funktion einer Visitenkarte des ÖPNV, die auch dann einen Eindruck von dem ÖPNV-Angebot vermitteln, wenn sie nicht von Fahrzeugen bedient werden – z.B. während der Wartezeiten der Fahrgäste.

Nach der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) §32 Abs. 1 sind die im Fahrplan genehmigten Haltestellen durch das Haltestellenzeichen nach § 45 Abs. 3 Straßenverkehrsordnung (StVO) kenntlich zu machen.

Während die Genehmigungsbehörde über den grundsätzlichen Standort entscheidet, setzt die Straßenverkehrsbehörde fest, an welcher konkreten Stelle das Haltestellenzeichen angebracht wird.

Der Unternehmer ist per Gesetz verpflichtet, die Haltestelle mit einem Haltestellenmast zu kennzeichnen und für folgende Ausstattungselemente der Haltestellen Sorge zu tragen:

- ➔ Fahrplan - mindestens mit Angabe der Abfahrtszeiten (PBefG §40 Abs. 4)
- ➔ Liniennummer und Name des Unternehmers, bzw. bei Gemeinschaften deren Bezeichnung (BOKraft §32 Abs. 1)
- ➔ Im Orts- und Nachbarortslinienverkehr die Haltestellenbezeichnung (BOKraft §32 Abs. 1)

Alle weiteren Haltestellenausstattungs-elemente fallen in den Zuständigkeitsbereich der Gebietskörperschaft. Durch Inkrafttreten des novellierten PBefG zum 01.01.2013 wird eine komplette Barrierefreiheit im ÖPNV gefordert, die bis 2022 herzustellen ist ( PBefG §8 Abs. 3). Es besteht die Möglichkeit, dass hier zu begründende Ausnahmeregelungen getroffen werden können.

### 3. Anforderungskatalog für Haltestellen

Unabhängig vom Haltestellentyp ist der Standort der Bus- und Straßenbahnhaltestellen im Straßenraum mit dem Zeichen 224 StVO zu kennzeichnen. Das Haltestellenzeichen ist auf einem quer zur Fahrtrichtung angeordneten Schild anzubringen. Die Haltestelle ist mit dem Haltestellenamen zu bezeichnen. An jeder Haltestelle sind darüber hinaus die Liniennummern und das Logo des VEJ anzubringen. So weit eine Wartehalle vorhanden ist, kann die Haltestellenkennzeichnung direkt an der Wartehalle erfolgen.

Neben den gesetzlichen Bestimmungen gibt es weitere Anforderungen, die erfüllt werden sollten.

#### **Sicherheit**

- Glaskonstruktion
- gut einsehbar von innen und außen
- ausreichende Beleuchtung innen und außen
- rutschfester Boden

#### **Ausstattung/Komfort**

- Sitzgelegenheiten
- ausreichender Platz für Kinderwagen und Gepäckstücke
- wetterfeste Wartemöglichkeiten
- Barrierefreiheit
- Fahrradabstellanlagen
- Aushangkästen/-vitrinen

**Anordnung und Gestaltung**

- Haltestellen müssen leicht und sicher erreichbar sein. Eine ausreichende Beleuchtung gewährleistet weitgehende soziale Sicherheit. Bei der Planung ist die vollständige Barrierefreiheit zu berücksichtigen.
- Im Hinblick auf einen sicheren und komfortablen Ein- und Ausstieg sowie eine sichtbare Abgrenzung gegenüber anderen Verkehrsanlagen sind Haltestellen mit einer befestigten Wartefläche auszustatten. Die Höhendifferenz und Spaltbreite zwischen Ein- und Ausstieg und Haltestellenplattform soll minimiert werden.
- Um Konflikte zwischen aussteigenden Fahrgästen und dem Fahrradverkehr zu verhindern, sollte bei Fahrradwegen auf eine Führung der Fahrradfahrer zwischen Fahrzeug und Wartehalle verzichtet werden.
- Es ist darauf zu achten, dass Haltestellen gut sichtbar im Straßenraum angeordnet sind. Bäume, Sträucher, Kurven etc. können dies beeinträchtigen.
- Es ist auf die einheitliche Haltestellenbezeichnung zu achten. An Haltestellen, an denen mehrere Bezeichnungen verwendet werden, sind diese zu vereinheitlichen. Ziel ist insgesamt die Benennung von Haltestellen nach Straßennamen oder zentralen Orten.

**Wartehallen**

Fahrgastunterstände sind möglichst an allen Haltestellen mit täglich durchschnittlich mehr als 10 Einsteigern aufzustellen. An Haltestellen in zentralen Bereichen und an wichtigen Umsteigehaltestellen sind sie jedoch unverzichtbarer Bestandteil der Haltestellenausstattung. Aus Gründen der Sicherheit und um Sichtkontakt zwischen Fahrer und Fahrgast herzustellen, sollen Fahrgastunterstände durchsichtig und beleuchtet gestaltet werden.

**Beleuchtung**

An allen Haltestellen soll eine Ausleuchtung des Haltestellenbereichs gegeben sein, so dass sie von den Fahrgästen als sicher empfunden werden. Sofern die verkehrlichen und betrieblichen Belange es erlauben, soll der Standort der Haltestelle auf die Straßenbeleuchtung ausgerichtet werden. Darüber hinaus sollte eine für den Straßenverkehr blendfreie Eigenbeleuchtung vorgesehen werden. Der Haltestellename sollte dabei ebenfalls beleuchtet sein. Dies dient sowohl der besseren Orientierung der Fahrgäste als auch der verbesserten Präsenz des ÖPNV im allgemeinen Straßenbild.

**Sitzplätze**

Die Anzahl der Sitzplätze ist abhängig von der verkehrlichen Bedeutung der Haltestelle und den örtlichen Gegebenheiten. Sie sollten aus witterungsbeständigem, pflegeleichtem Material hergestellt sein. Es ist darauf zu achten, dass die Sitze dauerhaft haltbar ange-

bracht werden und vandalismussicher sind. An den Haltestellen sollen in der Regel Abfallbehälter vorhanden sein.

#### **Fahrradabstellanlagen**

Die Einzugsradien vieler Haltestellen in der VEJ-Region stellen sich so dar, dass diese oftmals nicht fußläufig erreichbar sind. Daher stellen Fahrräder eine wichtige Zubringerfunktion zum ÖPNV dar.

Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen sollen eine hohe Sicherheit gegen Diebstahl und Vandalismus aufweisen sowie ein bequemes und sicheres Abstellen und Anschließen der Fahrräder (es sind Rahmenhalterungen vorzusehen, welche Möglichkeit bieten, das Fahrrad am Rahmen und an den Rädern zu befestigen) ermöglichen.

Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen muss sich v.a. an der Lage der Haltestelle, dem Fahrgastaufkommen, dem Anteil des Schülerverkehrs am Fahrgastaufkommen und dem Zubringerverkehr orientieren. Abstellanlagen sind in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle oder zum Haltestellenzugang anzuordnen.

#### 4. Haltestellenkategorisierung

Die jeweilige Haltestellenausstattung bezieht sich auf verkehrliche und betriebliche Einrichtungen sowie angebotene Informationen und wird vom Fahrgastaufkommen und der Funktion der Haltestelle im Liniennetz bestimmt. Es werden hierbei drei Kategorien der Haltestellenausstattung unterschieden:

1. **Mindestausstattung:** Unterwegshaltestellen, primär für die Schülerbeförderung
2. **Standardausstattung:** Bushaltestelle mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung
3. **Maximalausstattung:** Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung, z.B. überdurchschnittlich viele Ein- und Aussteiger und wichtige Verknüpfungspunkte

Als Mindestanforderung für die jeweilige Kategorie sind Kriterien festgelegt worden. Aus diesen Kriterien ergeben sich Ziel-Ausstattungen. Dabei ist im Einzelfall zu prüfen, ob die Ergänzung durch zusätzliche Ausstattungselemente sinnvoll ist. Die Ausstattungsmerkmale der beiden weiteren Kategorien bauen aufeinander auf. Im Hinblick auf die Haltestellenausstattung werden somit im Verkehrsgebiet drei Haltestellentypen unterschieden, die folgende Ausstattungsmerkmale besitzen:

**Kategorie 1 – Mindestausstattung**

Haltestellenschild	Fahrplanaushang (min. Din-A3, max. 3 Spalten)
befestigte Aufstellfläche	

**Kategorie 2 – Standardausstattung**

Haltestellenschild	Fahrplanaushang (min. Din-A3, max. 3 Spalten)
befestigte Aufstellfläche	Liniennetzplan (bei mehreren Linien)
Fahrradabstellanlagen	Wartehalle / Unterstellmöglichkeit
Niederflure geeigneter Hochbord (+16 cm)	Sitzgelegenheit
Beleuchtung	
bei wichtigen Zielorten: Umgebungsplan	

**Kategorie 3 – Maximalausstattung**

Haltestellenschild	Fahrplanaushang (min. Din-A3, max. 3 Spalten)
befestigte Aufstellfläche	Liniennetzplan (bei mehreren Linien)
Fahrradabstellanlagen	Wartehalle / Unterstellmöglichkeit
Niederflure geeigneter Hochbord (+16 cm)	Sitzgelegenheit
Beleuchtung	Fahrgastinformationssystem
Umgebungsplan	Info-Vitrine
Stadtplan	



**5. Musterhaltestelle VEJ**

Um in der Region eine möglichst einheitlichen Ausstattung zu erreichen, sollten für eine ‚VEJ – Musterhaltestelle‘ folgende Kriterien eingehalten werden:

**Musterhaltestelle VEJ (Wartehalle)**

Form :	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ständerform ohne Glasabschlussleisten im Standardraster (1 Feld entspricht dabei etwa 1,5 m); in Ausnahmefällen Haltestellen mit Kragarmen (z.B. im innerstädtischen Bereich),</li> <li>• auf mitgelieferter Bodenplatte</li> <li>• im Baukastensystem</li> <li>• mit rechteckige Glasflächen</li> <li>• mit Rundumwetterschutz (wenn nicht anders gewünscht)</li> <li>• Fahrradständer auf Wunsch integrierbar</li> </ul>
Material :	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seewasserbeständiges Aluminium, eloxiert</li> <li>• alternativ pulverbeschichtet nach RAL (wenn Färbung gewünscht)</li> </ul>
Dachform:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Satteldach</li> <li>• nur in innerstädtischen Bereichen auch Pultdach (siehe oben)</li> <li>• traufständig mit integriertem Regenabfluss</li> <li>• mit innen liegender Beleuchtung und</li> <li>• hinterleuchtetem Haltestellennamen, alternativ reflektierend</li> <li>• sofern kein Stromanschluss vorhanden ist, muss Stromversorgung durch Solarbetrieb möglich sein</li> <li>• Haltestellenschild integriert, eventuell beleuchtet</li> <li>• Dachmaterial: Alu oder Stahl, wahlweise Glaseindeckung</li> </ul>
Sitzbank :	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzelsitze aus Drahtgeflecht ohne Rückenlehne, an Pfosten befestigt</li> </ul>
Schaukasten:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• DIN A 1, Magnettafel, nur an besonders frequentierten Plätzen noch mit eigener Beleuchtung</li> </ul>
Haltestellenschild :	<ul style="list-style-type: none"> <li>• integriert auf / an Wartehalle (s.o.);</li> </ul>
Glas :	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einscheibensicherheitsglas, mindestens 8 mm</li> </ul>


Abweichungen sind nur im Zusammenhang mit besonderen örtlichen Gegebenheiten und nach vorheriger Abstimmung mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV zulässig.

## 6. Fahrgastinformationen an Haltestellen

Für die Benutzung des ÖPNV ist es wichtig, dass die Informationen zur Planung und Durchführung einer Fahrt ohne große Anstrengung verfügbar sind (→ „Bringprinzip“). Diese Informationen sind die „Bedienungsanleitung“ für die Nutzung des ÖPNV.

Das Informationsbedürfnis eines (potentiellen) Fahrgastes hängt von zwei Sachverhalten ab.

Zum Einen ist dies die *Ortskenntnis*. Diese beinhaltet das Wissen um den Weg zur Einstiegshaltestelle, die geeignete Ausstiegshaltestelle sowie den Weg von der Ausstiegshaltestelle zum Ziel. Zum Anderen spielt die Systemkenntnis eine Rolle, also die Vertrautheit des Fahrgastes mit dem ÖPNV-System (Liniennetz, Fahrplan- und Tarifangebot) sowie das Wissen, wie und wo weitere Informationen zugänglich sind.

	Ortskenntnis	Systemkenntnis	Informationsbedürfnis
Berufspendler/Schüler	+	+	
Gleicher Fahrgast, anderer Fahrtzweck (z.B. Ausflug)	-/o	+	
Gelegenheitsfahrgast	+	-/o	
Ortsfremder Fahrgast	-	-	

Die Informationen im Bereich der Haltestelle lassen sich in drei Bereiche teilen, die nach ihrer Wichtigkeit geordnet sind:

1. Bushaltestelle:
  - Haltestellenschild als Hinweis auf den ÖPNV
    - Haltestellenname
    - Liniennummern und Linienziel
2. Haltestelleninformationen:
  - Fahrplan
  - optional Liniennetz
  - optional Tarifangebot
  - optional spezielle Nutzungsbedingungen
  - optional QR-Code (Link zu Informationen)
3. Umgebungsinformationen:
  - optional Ortsplan der Gemeinde/Stadt
  - optional Umgebungsplan Haltestelle
  - optional weitere Informationen

### 7. Haltestellenschilder

Die Haltestellenschilder im Verkehrsverbund Ems-Jade wurden in den letzten Jahren stufenweise erneuert und entsprechen inzwischen weitestgehend einem einheitlichen Aussehen.

Um das einheitliche Erscheinungsbild der Haltestellen(-schilder) zu bestärken, sollen zukünftige Anschaffungen von Haltestellenschildern die folgenden Designrichtlinien berücksichtigen:

Das zu verwendende Material der Haltestellenschilder muss den besonderen Wetterbedingungen in der Region entsprechen. Als zu verwendendes Material hat sich bewährt:

- Aluminium mit einer Stärke von 4mm
- Beidseitig vollflächig mit reflektierender Folie
- Grundfarbe: Blau RAL 5017
- VEJ-Logo 3-farbig



## 8. Aushangfahrpläne

Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen müssen aktuell, übersichtlich und gut lesbar sein. Um diese Anforderungen sicherzustellen sollten im gesamten Verkehrsverbund Ems-Jade einheitliche linienübergreifende Gesamtfahrpläne der jeweiligen Haltestelle ausgehängt werden.

Folgende Kriterien müssen dabei berücksichtigt werden:

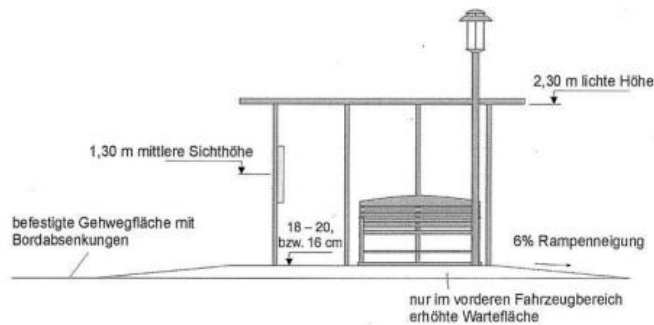
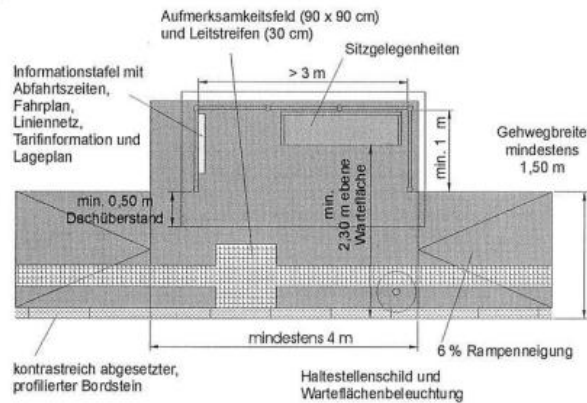
- Design und Informationen in den Fahrplänen müssen vereinheitlicht werden. Dies steigert die Lesbarkeit der Fahrpläne und verstärkt den einheitlichen Auftritt des VEJ in der Öffentlichkeit. Die Fahrpläne in den Stadtverkehren Emden und Wilhelmshaven können in der Darstellung davon abweichen.
- Für jeden Aushangfahrplan soll ein größtmögliches Schriftbild erreicht werden. Dieses ist abhängig vom jeweils möglichen/nötigen Format. Der Mindeststandard für die Aushangfahrpläne ist DIN-A3 im Hochformat mit maximal 3 Spalten (IVU.Plan-Ausgabe).
- An Haltestellen mit einem großen Fahrtenangebot, an denen das DIN-A3-Format nicht ausreicht, sind weitere Aushangmöglichkeiten zu schaffen, sofern diese nicht bestehen.
- Die Aushangfahrpläne sind je Richtung zu gestalten und auszuhängen. Zum einen sind die Fahrpläne für den Kunden einfacher zu lesen und zum anderen lässt sich zu kleine Schrift vermeiden, da die Masse der Informationen reduziert wird.
- Fahrpläne müssen aktuell und in einem optisch vernünftigen und lesbaren Zustand gehalten werden. Sollte dies nicht mehr der Fall sein, sind sie auszutauschen. Darüber hinaus müssen selbstverständlich bei Fahrplanänderungen die Aushangfahrpläne an den betroffenen Haltestellen ausgetauscht werden.
- An wichtigen und zentralen Haltestellen sind über die Aushangfahrpläne hinaus weitere Informationen auszuhängen (s. Haltestellenkategorisierung)
- Der Aushangkasten ist in einer mittleren Sichthöhe von 1,3 m anzubringen.
- Der Zugang zu den Aushangvitritten muss so gestaltet werden, dass ein einfacher Zugriff für die Verkehrsunternehmen möglich ist. Idealerweise werden die Vitritten mit Inbus- bzw. Vierkantschlössern ausgestattet.

## 9. Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit

Es werden folgende Mindestanforderungen an die Haltestellen zur Herstellung von Barrierefreiheit im Bereich Verkehr gestellt:

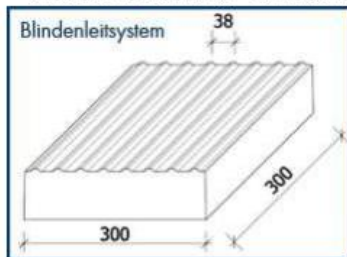
Ausstattungs-element	Anforderungen
Haltestellenschild	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellenschild muss gut erkennbar positioniert sein</li> </ul>
Zuwegung zur Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Querungsmöglichkeit durch Bordabsenkung auf 3 cm</li> </ul>
Rampen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neigung maximal 6 %</li> <li>• Mindestbreite 1,20 m</li> <li>• Ebene Oberfläche</li> </ul>
Fahrplanaushangkasten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aushangkasten ist mit einer mittleren Sichthöhe von 1,30 m anzubringen</li> </ul>
Befestigte Wartefläche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausreichende Wendeflächen für Rollstuhlfahrer (1,50 m x 1,50 m)</li> <li>• Wartefläche im unmittelbaren Haltestellenbereich mindestens 2,50 m tief und 4 m breit</li> <li>• Gehwegbreite mindestens 1,50 m</li> <li>• Warteflächenpflasterung in farbllichem Kontrast zum Gehweg</li> </ul>
Hochbord	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niederflurgeeigneter Hochbord, 18 bis 20 cm</li> <li>• Breite des Hochbordes mindestens 4 m</li> </ul>
Taktile Bodenelemente	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbau eines Blindenleitsystems</li> <li>• Abstand des Leitstreifens zur Fahrbahnkante 60 cm bis 90 cm</li> <li>• Aufmerksamkeitsfeld in Höhe des vorderen Buseinstiegs, 90 cm x 90 cm</li> <li>• Rillenverlauf des Leitstreifens parallel zur Fahrbahn</li> <li>• Rillenverlauf des Aufmerksamkeitsfeldes quer zu den Rillen des Leitstreifens</li> <li>• Niveauunterschied zwischen Wellenberg und Wellental ca. 3 mm</li> <li>• Abstand von Wellenberg zu Wellenberg 38 mm</li> <li>• Farbliche Kontrastierung des Leitsystems zur Wartefläche</li> </ul>
Wartehalle	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindestmaß der überdachten Fläche 3 m x 1 m</li> <li>• Dreiseitig geschlossen</li> <li>• Transparenz der Außenwände</li> <li>• Sitzgelegenheiten</li> </ul>
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haltestellenbereich muss ausreichend beleuchtet sein</li> </ul>

Nachfolgend ist ein Gestaltungsbeispiel einer Standardhaltestelle mit Grundausstattung aufgeführt:



Bei den angegebenen Maßen der Bewegungsflächen handelt es sich um Mindestmaße. Bei höherem Fahrgastaufkommen sind die Bewegungsflächen entsprechend großzügiger zu bemessen.

**Bodenindikator für Blindenleitsysteme**



In Deutschland wurde ursprünglich die „10-mm Struktur“ favorisiert, diese schnitt beim Test durch Blinde schlecht ab. Rillenplatten mit breiten Abständen von Rippe zu Rippe lassen sich nicht nur mit Blindenstöcken „Rollstöcken“ gut ertasten. Der Blindenverband Niedersachsen empfiehlt Rillenplatten mit Abstand von Wellenberg zu Wellenberg 38 mm (s. Abbildung).

Prioritätenbildung barrierefreier Ausbau der Haltestellen im LK Aurich				
Kriterium	Erläuterung	Gewichtung	Daten	
<b>Taktung</b>	Ist die Buslinie vertaktet (1 h/2 h-Takt)?	<p><b>Gewichtung:</b>                      1 = sehr hoch                      2 = hoch                      3 = mittel                      4 = gering</p> <p><b>Summierung der Gewichtungen; Haltestellen mit geringer Punktzahl erhalten eine hohe Ausbaupriorität</b></p> <p><b>Man könnte auch je Linie eine Ausbaupriorität errechnen: Summierung der Gewichtungspunkte aller Haltestellen auf der Linie dividiert durch die Anzahl der Haltestellen auf der Linie. Man erhält dann eine mittlere Bedeutung der von ihr angefahrenen Haltestellen und somit eine Rangfolge der Linien untereinander</b></p>	1 h-Takt = 1 2 h-Takt = 2 Kein Takt und > 25 Fahrten = 1 Kein Takt und > 19 Fahrten = 2 Kein Takt und > 9 Fahrten = 3 Kein Takt und < 9 Fahrten = 4	
<b>Fahrtanzahl</b>	Wieviele Fahrten gibt es auf der/den Buslinie an Schultagen bzw. Ferien und am Wochenende, die die Haltestelle bedienen?		An S > 25 Fahrten = 1 An S > 19 Fahrten = 2 An S > 9 Fahrten = 3 An S < 9 Fahrten = 4 An F > 9 Fahrten = 1 An F > 4 Fahrten = 2 An F > 2 Fahrten = 3 An F < 1 Fahrten = 4 An Sa > 15 Fahrten = 1 An Sa > 10 Fahrten = 2 An Sa > 3 Fahrten = 3 An Sa < 3 Fahrten = 4	
<b>Anzahl Schüler (Einstieg/Ausstieg)</b>	Durch unsere Schülerverwaltungssoftware erfassen wir die anspruchsberechtigten Schüler (1. bis 10. Klasse; z.T. BBS); Selbstzahler wie z.B. Berufsschüler werden nicht erfasst		Anzahl Schüler > 20 = 1 Anzahl Schüler > 10 = 2 Anzahl Schüler > 5 = 3 Anzahl Schüler < 5 = 4	
<b>Anzahl Fahrgäste (Einstieg/Ausstieg)</b>	Fahrgastzahlen könnten die Verkehrsunternehmen liefern; diese wollen aber oftmals diese Daten nicht herausgeben; eine letzte offizielle größere Fahrgastzählung hat die Firma sma im Jahr 2012 auf vielen Buslinien im LK Aurich durchgeführt; diese Ergebnisse sind für uns zugänglich		Anzahl Fahrgäste > 20 = 1 Anzahl Fahrgäste > 10 = 2 Anzahl Fahrgäste > 5 = 3 Anzahl Fahrgäste < 4 = 4	
<b>allgemeine Dringlichkeit eines Ausbaus</b>	z.B. unsichere Querungsstellen oder fehlende Aufstellflächen			
<b>wichtige Ziele im Einzugsbereich</b>	z.B. Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Einrichtungen etc.			
<b>Umfeldsituation</b>	Ist die Haltestelle barrierefrei zu erreichen?			barrierefrei erreichbar = 1 nicht barrierefrei erreichbar = 4

Ausbaupriorität der Haltestelle:		94073	Nesse, Ort (Kirche)
Kriterium	Erläuterung	Gewichtung	Daten
<b>Taktung</b>	Ist die Buslinie vertaktet (1 h/2 h-Takt)?	2	Linie K1: 2 h-Takt Linie 312: keine Taktung Linie 314: keine Taktung
<b>Fahrtenzahl</b>	<p>Gewichtung: 1 = sehr hoch 2 = hoch 3 = mittel 4 = gering</p> <p>Summierung der Gewichtungen; Haltestellen mit geringer Punktzahl erhalten eine hohe Ausbaupriorität</p> <p>Man könnte auch je Linie eine Ausbaupriorität errechnen: Summierung der Gewichtungspunkte aller Haltestellen auf der Linie dividiert durch die Anzahl der Haltestellen auf der Linie. Man erhält dann eine mittlere Bedeutung der von ihr angefahrenen Haltestellen und somit eine Rangfolge der Linien untereinander</p>	1	Linie K1: an S= 31, an F =29, an Sa = 23, So = 23 Linie 312: an S = 4 Linie 314: an S = 21, F2 = 21, an Sa = 8, So = 8
<b>Anzahl Schüler (Einstieg/Ausstieg)</b>	Daten nicht herausgeben; eine letzte offizielle größere Fahrgastzählung hat die Firma sma im Jahr 2012 auf vielen Buslinien im LK Aurich durchgeführt; diese Ergebnisse sind für	1	Ri. Dornum = 26 Ri. Hage, Norden = 10
<b>Anzahl Fahrgäste (Einstieg/Ausstieg)</b>	z.B. unsichere Querungsstellen oder fehlende Aufstellflächen	2	Linie K1: an S = 13, an F = 24, an Sa = 2 Linie 312: an S = 5 Linie 314 an S = 41, an F = 2, an Sa = 6, an So = 3
<b>allgemeine Dringlichkeit eines Ausbaus</b>	Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Einrichtungen etc.	4	-
<b>wichtige Ziele im Einzugsbereich</b>	barrierefrei zu erreichen?	2	Anbindung an das MZ Norden und die Fährhäfen Bengersiel, Neuharlingersiel
<b>Umfeldsituation</b>		1	ja
	<b>SUMME</b>	<b>11</b>	





Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit  
und Verkehr



## Merkblatt

### Förderung der Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) **Beantragung einer Ausnahme vom Verbot des vorzeitigen Maßnahmebeginns**

Die Niedersächsische Landesregierung wird in Kürze ein Förderprogramm zur Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) veröffentlichen. Aufgrund noch ausstehender abschließender Prüfungen im Zusammenhang mit dem EU-Beihilferecht ist ein Inkrafttreten der Förderbestimmungen zum 01.03.2015 nicht möglich. Um dennoch unmittelbar bevorstehende Beschaffungen von ÖPNV-Omnibussen nicht weiter zu verzögern, wird für das Förderprogrammjahr 2015 (Bestellungen und Antragstellung in 2015) auf die Möglichkeit hingewiesen, im Einzelfall eine Ausnahme vom Verbot des vorzeitigen Maßnahmebeginns zu beantragen. Nach der Zustimmung zur Ausnahme vom Verbot des vorzeitigen Maßnahmebeginns können Fahrzeugbestellungen erfolgen, ohne dass nach einer späteren Antragstellung die Förderung mit dem Hinweis auf den vorzeitigen Maßnahmebeginn (Bestellung) versagt werden kann.

Der Antrag ist an die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) zu senden. Dabei ist auch der Fördergegenstand (Anzahl, Fahrzeugtyp und Antriebsart) anzugeben.

#### **Bereits jetzt weise ich darauf hin, dass eine Förderung der Beschaffung von ÖPNV-Omnibussen nur möglich ist, wenn**

- 1.1 der voraussichtliche Zuwendungsempfänger durch einen **öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA)** gemäß Artikel 4 VERORDNUNG (EU) Nr. 1370/2007 DER KOMMISSION vom 23. Oktober 2007 mit der Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Sinne von Artikel 2 Buchstabe e) VO 1370/2007 unterliegen, betraut worden ist  
und
- 1.2 es durch die mögliche Zuwendungsgewährung nicht zu einer übermäßigen Ausgleichsleistung für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung kommt (Verbot der Überkompensation). Eine Besserstellung des Zuwendungsempfängers ist unzulässig, soweit sie über die Gewährung eines angemessenen Gewinnzuschlags für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung hinausgeht,  
oder
2. der voraussichtliche Zuwendungsempfänger die öffentlichen Personenverkehrsdienste aufgrund eines **Altvertrages** erbringt, der die Vorgaben der **VO (EG) 1191/69** oder der **Altmark-Trans-Rechtsprechung**, insbesondere die jeweils festgelegten Grundsätze zur Ausgleichsbemessung, erfüllt.  
oder
3. eine **Förderung im Rahmen der De-minimis-Bestimmungen** erfolgt. Danach kann gemäß VERORDNUNG (EU) Nr. 1407/2013 DER KOMMISSION vom 18. Dezember 2013 über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise

- 2 -

der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen eine Förderung von maximal 200.000 € in drei Jahren bewilligt werden<sup>1</sup>.

4. eine **Auftragsvergabe** unter Beachtung der einschlägigen Vorschriften erfolgt. Danach haben Zuwendungsempfänger bei der Vergabe von Lieferaufträgen zum Zweck der Busbeschaffung die einschlägigen Regelungen für die Vergabe öffentlicher Aufträge zu beachten. Insbesondere auf die Sektorenverordnung (SektVO), das Niedersächsische Tarifreue- und Vergabegesetz (NTVergG) sowie die Niedersächsische Wertgrenzenverordnung (NWertVO) wird hingewiesen. **Eine Direktvergabe ohne Einholen von drei Vergleichsangeboten ist regelmäßig unzulässig.** Ein Zuwiderhandeln kann von der Bewilligungsstelle als Auflagenverstoß gewertet werden.

Über den Zeitpunkt des Inkrafttretens der *Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)* werden Sie unterrichtet. Danach sind die Anträge auf Förderung der Beschaffung von ÖPNV-Omnibussen im Jahr 2015 bei der Bewilligungsstelle (LNVG) bis zu einem noch festzulegenden Termin zu stellen.

**Ein Rechtsanspruch auf Förderung wird durch die Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmebeginn nicht begründet. Ebenfalls beinhaltet diese Mitteilung keine Zusicherung nach § 38 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) auf die künftige Erstellung eines Zuwendungsbescheides. Eine Bewilligung von Landeszuwendungen kann erst nach vorheriger Prüfung der Antragsunterlagen und der Feststellung der zuwendungsfähigen Ausgaben erfolgen.**

**Auf das besondere Finanzierungsrisiko der potenziellen Zuwendungsempfänger weise ich ausdrücklich hin, zumal die künftlg anzuwendenden Förderbestimmungen noch nicht in Kraft getreten sind.**

---

<sup>1</sup> Vorbehaltlich einer abschließenden Prüfung. Ggf. ist eine höhere Förderung möglich.



