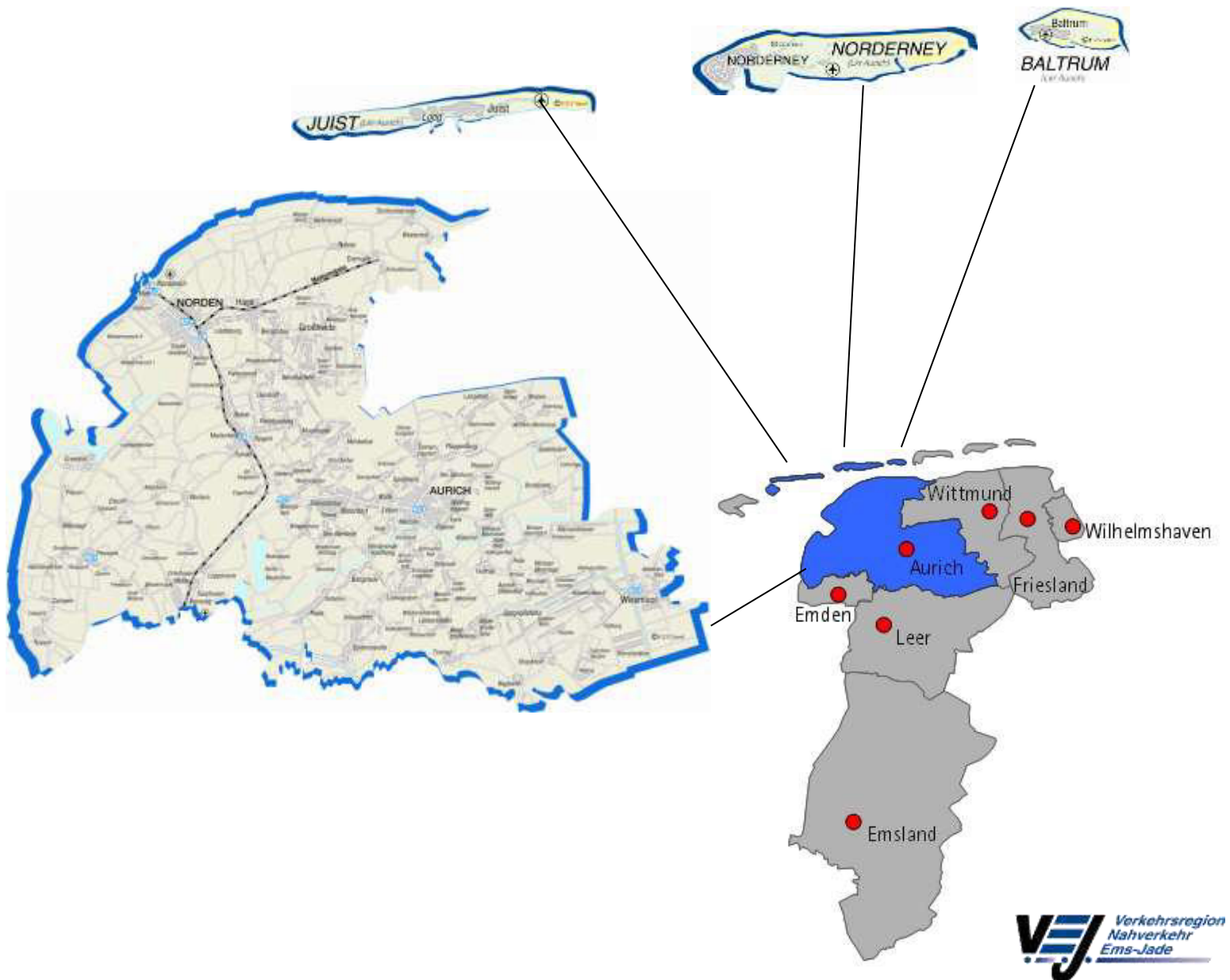




Beschlussentwurf

Landkreis Aurich
Nahverkehrsplan 2018
- Novellierung 2020 -



Einer von sieben Gesellschaftern in der Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade

Bildquellen Deckblatt:

Foto „Zug“, Quelle: Pixabay

Foto „Bus mit Leuchtturm“, Quelle: Bus Fischer Norderney

Übrige Fotos, Quelle: Verkehrsverbund-Ems Jade bzw. eigene Aufnahmen

Nahverkehrsplan für den Landkreis Aurich 2018 - Novellierung 2020 -

Beschlossen vom

Kreistag des Landkreises Aurich

am **TT.MM.JJJJ**

Herausgeber:

Landkreis Aurich
- Der Landrat -
Fischteichweg 7-13
26603 Aurich

Erarbeitet von:



Landkreis Aurich
- Amt 40 -
Dipl.-Soz. Wiss. Hendrik Reichelt
Fischteichweg 7-13
26603 Aurich

In Zusammenarbeit mit:



BPV Consult GmbH
Löhrstraße 113
56068 Koblenz

Der neu erstellte Nahverkehrsplan des Landkreis Aurich wurde im Jahr 2018 beschlossen. Er sah bereits die Weiterentwicklung der Regionalbuslinien insbesondere auf den Hauptachsen mit einem vertakteten Angebot im Hinblick auf die Entwicklung eines Taktknotens in Aurich vor. Daraufhin erfolgte in 2019 die Auftragsvergabe an die BPV Consult GmbH in Koblenz, um für den Landkreis Aurich ein „Integrales Taktkonzept“ (ITF) erarbeiten zu lassen. In vielen Planungsrunden und Gesprächen – auch mit den ortsansässigen Verkehrsunternehmen – wurde das ITF-Konzept für den Landkreis Aurich schließlich fertiggestellt.

Es greift die vorhandenen Strukturen auf und verfolgt das Ziel ein ÖPNV-Netz aufzubauen, das die Verknüpfung zwischen den einzelnen Buslinien zu festgelegten Taktminuten besonders im Taktknoten Aurich vorsieht. Die geplante Systematisierung und bedarfsgerechte Ausweitung des Fahrplanangebotes bedeutet eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV für die Fahrgäste. Vor dem Hintergrund des Klimawandels ist damit auch die Hoffnung verbunden, neue Fahrgäste für den ÖPNV gewinnen zu können, auch wenn die aktuelle Corona-Pandemie diese zuvor gesellschaftlich intensiv diskutierte Thematik derzeit nahezu komplett verdrängt hat. Der ÖPNV im Landkreis Aurich konnte in den vergangenen Jahren auf einigen vertakteten Buslinien neue Fahrgastgruppen gewinnen, die den ÖPNV nutzen und mitfinanzieren. Diese Erfolge, die u. a. auch auf das Engagement der örtlichen Busunternehmen zurückzuführen sind, sollen auf weitere wichtige, den Landkreis Aurich erschließende Buslinien, übertragen werden. Insbesondere Buslinien, welche sich bisher noch überwiegend an den Bedürfnissen der Schülerbeförderung orientieren, sollen unter möglichst effektivem Einsatz finanzieller Mittel auf die Bedürfnisse aller Fahrgäste angepasst werden.

Primäre Voraussetzung für eine weitere Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ist ein gutes Fahrplannetz. Daneben muss aber auch z.B. die Infrastruktur stimmen. So werden jährlich viele Haltestellen in unserem Landkreis barrierefrei ausgebaut. Des Weiteren wurden die Busse der Verkehrsunternehmen mit Hardware ausgerüstet, die der Landkreis gefördert hat. Damit werden Fahrgastinformationen in Echtzeit - Verspätungen oder andere aktuelle Informationen - auch auf mobilen Endgeräten ermöglicht. Als weiterer Baustein ist vorgesehen, an ausgewählten Haltestellen im Landkreis Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI) aufzustellen, welche über die tatsächlichen Abfahrtszeiten der Busse vor Ort informieren.

Das neue ITF-Konzept für den Landkreis Aurich und das damit verbundene Linienbündelungskonzept macht nun eine Novellierung des Nahverkehrsplan 2018 erforderlich, die hiermit als Nahverkehrsplan 2020 vorliegt. Die Verbesserung der Linien in Richtung des mehrstufigen Verkehrssystems erfolgt unter Berücksichtigung der Fahrgastnachfrage und der wirtschaftlichen Ertragskraft nach Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen (siehe VEJ-VEJ-Vertrag).

Wir wünschen allen Fahrgästen und den beteiligten Verkehrsdienstleistern allzeit gute Fahrt und sicheres Ankommen!

Ihr Landrat


Olaf Meinen



VORWORT	V
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	IX
1. RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN ÖPNV	12
1.1 GESETZLICHE GRUNDLAGEN	12
1.1.1 VERORDNUNGEN UND RICHTLINIEN DER EUROPÄISCHEN UNION	13
1.1.2 NAHVERKEHRSRELEVANTE GESETZE DER BUNDESREPUBLIK.....	14
1.1.3 NNVG	17
1.1.4 BGG.....	18
1.1.5 RAHMENVORGABEN AUS DER LANDESPLANUNG	19
1.1.6 AUFGABENTRÄGERSCHAFT IM ÖPNV	20
1.1.7 FINANZIERUNG	22
1.1.7.1 FINANZMITTEL NACH DEM REGIONALISIERUNGSGESETZ	23
1.1.7.2 FINANZMITTEL NACH DEM NIEDERSÄCHSISCHEN NAHVERKEHRSGESETZ (NNVG).....	24
1.1.7.3 FINANZMITTEL NACH DEM ENTFLECHTUNGSGESETZ.....	25
1.1.7.4 FINANZMITTEL UND AUSGABEN FÜR DEN ÖPNV IM LANDKREIS AURICH	25
1.1.7.5 WEITERE FINANZQUELLEN FÜR DEN NAHVERKEHR	27
1.2 RÄUMLICHE STRUKTUR DES NAHVERKEHRSRAUMES.....	28
1.2.1 ALLGEMEINES.....	28
1.2.2 ZENTRALÖRTLICHE GLIEDERUNG DES NAHVERKEHRSRAUMES.....	29
1.3 BEVÖLKERUNGS- UND WIRTSCHAFTSSTRUKTUR	31
1.3.1 BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR	32
1.3.1.1 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG.....	34
1.3.1.2 ALTERSSTRUKTUR.....	38
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 LK AURICH	43
1.4 SCHULEN UND SCHÜLER	45
1.4.1 SCHULSTANDORTE UND SCHÜLERZAHLEN	45
1.4.2 SCHÜLERBEFÖRDERUNG	48
1.4.3 SCHULENTWICKLUNG.....	49
1.5 EINRICHTUNGEN MIT GROßEM BESUCHERAUFKOMMEN	50
1.5.1 BILDUNGSEINRICHTUNGEN	50
1.5.2 KULTURELLE EINRICHTUNGEN.....	50
1.5.3 EINRICHTUNGEN DES GESUNDHEITS- UND SOZIALWESEN	52
1.5.4 FREIZEITEINRICHTUNGEN	53
1.6 VERKEHRSANLAGEN.....	54
1.6.1 STRAßENNETZ.....	54
1.6.2 SCHIENENNETZ	56
1.6.3 WASSERSTRABEN/HÄFEN	57
1.6.4 LUFTVERKEHR.....	58
1.7 ORGANISATIONSSTRUKTUR IM ÖPNV	59
1.7.1 AUFGABENTRÄGER	59
1.7.2 VERKEHRSREGION NAHVERKEHR EMS-JADE.....	59
1.7.3 VERKEHRСУNTERNEHMEN	60
1.7.4 VERKEHRSVERBUND EMS-JADE.....	60

2.	BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG.....	62
2.1	GEGENWÄRTIGES VERKEHRSANGEBOT	62
2.1.1	VERKEHRSANGEBOT (BEDIENUNGSEBENEN UND LINIENNETZ)	66
2.1.2	BEWERTUNG DES VERKEHRSANGEBOTES	82
2.1.3	VERKEHRSUNTERNEHMEN	83
2.1.4	TARIF	84
2.1.5	EINSTEIGERBUS.....	88
2.1.6	URLAUBERBUS.....	89
2.2	FAHRGASTAUFKOMMEN	93
2.3	INFRASTRUKTUR DES ÖPNV	101
2.3.1	FAHRZEUGE.....	101
2.3.2	VERKEHRSANLAGEN.....	104
2.3.2.1	HALTESTELLEN	104
2.3.2.1.1	FAHRGASTINFORMATION AN HALTESTELLEN.....	109
2.3.2.1.2	MINDESTANFORDERUNGEN ZUR GEWÄHRLEISTUNG DER BARRIEREFREIHEIT	113
2.3.2.1.3	STAND HALTESTELLENAUSBAU IM LK AURICH	114
2.3.2.1.4	PLANUNG DES WEITEREN HALTESTELLENAUSBAUS IM LK AURICH	115
2.3.2.2	MOBILITÄTSZENTRALEN	117
2.3.2.2.1	FAHRGASTINFORMATION	118
2.3.2.2.2	MARKETING	119
2.3.2.2.3	BESCHWERDEMANAGEMENT	119
2.3.2.3	ÖPNV-BESCHLEUNIGUNGSMABNAHMEN	119
2.3.2.4	BILANZ UND BEWERTUNG.....	121
2.4	FINANZIERUNG DES LEISTUNGSANGEBOTES	123
2.4.1	VERKEHRSANGEBOT.....	123
2.4.2	FAHRZEUGE.....	123
2.4.3	HALTESTELLEN	124
2.4.4	ÖPNV-BESCHLEUNIGUNGSMABNAHMEN	124
2.4.5	FAHRGASTINFORMATIONEN	124
2.5	VERKNÜPFUNGSPUNKTE ÖPNV.....	125
2.5.1	ÖPNV – ÖPNV	125
2.5.2	ÖPNV – SPNV	126
2.5.3	ÖPNV – SPNV – FÄHRE.....	128
2.6	SCHIENENPERSONENVERKEHR.....	129
2.6.1	SCHIENENVERKEHRSNETZ.....	129
2.6.2	INFRASTRUKTUR DES SPNV UND FERNVERKEHRS.....	131
2.6.2.1	FAHRZEUGE.....	131
2.6.2.2	BAHNHÖFE UND HALTEPUNKTE	134
2.6.3	VERKEHRSANGEBOT AUF DER SCHIENE	135
2.6.3.1	SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)	136
2.6.3.1.1	REAKTIVIERUNGSBEMÜHUNGEN AUF DER STRECKE AURICH - ABELITZ	138
2.6.3.2	SCHIENENPERSONENFERNVERKEHR (SPFV)	139
2.7	ABGLEICH MAßNAHMEN IM NVP 2018	143

3.	ZIELE UND RAHMENVORGABEN FÜR DIE GESTALTUNG DES ÖPNV.....	145
3.1	GRUNDSÄTZLICHE ZIELE	145
3.1.1	ENTWICKLUNG UND UMSETZUNG EINES „ITF-KONZEPT FÜR DEN LK AURICH“	147
3.1.2	HERSTELLUNG EINER VOLLSTÄNDIGEN BARRIEREFREIHEIT IM ÖPNV	151
3.2	LINIENBÜNDELUNGSKONZEPT	152
3.2.1	ZWECK UND WIRKUNG DER LINIENBÜNDELUNG	152
3.2.2	KRITERIEN FÜR DIE LINIENBÜNDELUNG IM LK AURICH	154
3.2.3	UMSETZUNG DER LINIENBÜNDELUNG IM LK AURICH.....	155
3.2.4	LINIEN OHNE ZUORDNUNG ZU BÜNDELN DES LK AURICH.....	160
3.2.5	FESTLEGUNGEN ZUR UMSETZUNG INTEGRALER TAKTFAHRPLAN UND LINIENBÜNDELUNG	162
3.3	ZUKÜNFTIGES VERKEHRSANGEBOT	163
3.3.1	STARTKONZEPT	169
3.3.1.1	BEDIENUNGSEBENEN MIT BEDIENUNGSQUALITÄTEN	169
3.3.1.2	LINIENSTECKBRIEFE (STARTKONZEPT)	173
3.3.1.3	BEDIENUNGSZEITEN.....	183
3.3.1.4	LINIENNETZ	185
3.3.1.5	SPÄTVERKEHR IM STARTKONZEPT.....	186
3.3.1.6	INSELVERKEHR NORDERNEY IM STARTKONZEPT	186
3.3.2	ZIELKONZEPT	187
3.3.2.1	BEDIENUNGSEBENEN MIT BEDIENUNGSQUALITÄTEN	187
3.3.2.2	LINIENSTECKBRIEFE.....	188
3.3.2.3	BEDIENUNGSZEITEN.....	198
3.3.2.4	LINIENNETZ	200
3.3.2.5	SPÄTVERKEHR IM ZIELKONZEPT.....	201
3.3.2.6	INSELVERKEHR NORDERNEY IM ZIELKONZEPT	201
3.3.3	VERKNÜPFUNGSPUNKTE.....	201
3.3.4	HERSTELLUNG DER VOLLSTÄNDIGEN BARRIEREFREIHEIT UND FINANZIERUNG	202
3.4	MAßNAHMEN	203
3.4.1	MAßNAHMEN STARTKONZEPT.....	203
3.4.2	MAßNAHMEN ZIELKONZEPT.....	216
3.4.3	MAßNAHMEN BARRIEREFREIHEIT.....	220
3.4.4	WEITERENTWICKLUNG DER MOBILITÄTSZENTRALE AURICH	224
3.4.5	FAHRGASTINFORMATIONSSYSTEM.....	225
3.4.5.1	ECHTZEITINFORMATIONEN IM ÖPNV	226
3.4.5.2	DYNAMISCHE FAHRGASTINFORMATION	227
3.4.6	WEITERENTWICKLUNG DES ZONENTARIFS UND DER TARIFANGEBOTE	229
3.4.7	FAHRGASTZAHLEN IM ÖPNV	230
3.4.8	MAßNAHMEN IM SPNV UND EINBINDUNG IN DEN DEUTSCHLANDTAKT	230
3.5	ZEITPLAN ZUR UMSETZUNG DES LINIENKONZEPTS.....	232
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	236
	TABELLENVERZEICHNIS	CCXXXVII
	KARTENVERZEICHNIS	CCXL
	ANLAGENVERZEICHNIS	CCXL
	ANLAGEN	CCXLII

Abkürzungsverzeichnis

A

AEG	<i>Allgemeines Eisenbahngesetz</i>
AT	<i>Aufgabenträger</i>
AV	<i>allgemeine Vorschriften</i>

B

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

D

DB	<i>Deutsche Bahn AG</i>
DFI.....	<i>Dynamische Fahrgastinformation</i>

E

EAE.....	<i>Eisenbahninfrastrukturgesellschaft Aurich-Emden mbH</i>
EG.....	<i>Europäische Gemeinschaft</i>
EGV	<i>Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft</i>
<i>ENeuOG</i>	<i>Eisenbahnneuordnungsgesetz</i>
EU	<i>Europäische Union</i>
EuGH.....	<i>Europäischer Gerichtshof</i>
EWG.....	<i>Europäische Wirtschaftsgemeinschaft</i>

G

GVFG	<i>Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz</i>
------------	--

H

HB	<i>Hochboden</i>
----------	------------------

I

IC.....	<i>Intercity</i>
IV.....	<i>Individualverkehr</i>
IVU.Plan	<i>Fahrplansoftware der IVU Traffic Technologies AG</i>
ITF	<i>Integraler Taktfahrplan</i>

K

KBS..... *Kursbuchstrecke*

L

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

LK *Landkreis*

LNVG *Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH*

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*

R

RB..... *Regionalbahn*

RE *Regionalexpress*
RegG..... *Gesetz zur Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs*
RegMittel*Regionalisierungsmittel*
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, zuletzt geändert 2016) 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 LK 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 (EG) Nr. 1370/2007 wurde am 23.10.2007 veröffentlicht und trat am 03.12.2009 in Kraft. Sie ersetzt seitdem 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.¹ 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. Mit der Novellierung der Verordnung 1370 in Gestalt der Änderungsverordnung (EU) 2016/2338, in Kraft getreten am 24.12.2017, soll der Zugang zum Eisenbahnmarkt durch Abbau von technischen, administrativen und rechtlichen Hindernissen verbessert werden.² Zudem räumt der neue Artikel 2a „Spezifikation der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung“ (Absatz 1) den zuständigen Behörden die Möglichkeit ein, „...kostendeckende Dienste mit nicht kostendeckenden Diensten zusammenzufassen.“³ Somit wird der Linienbündelung der Weg geebnet und der geforderten verhältnismäßigen Ausgleichsleistung Rechnung getragen.

¹ vgl. Hübner, Alexander: Neue Vergaberegeln für den ÖPNV unter Verordnung (EG) Nr.1370/2007. In: Zeitschrift „Vergaberecht“. Jg.:9, Nr.2a, 2009.

² vgl. Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14.12.2016 Erwägung Nr. 3

³ Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14.12.2016 Artikel 2a, Abs. 1

Die Verordnung 1370 mit ihrer Änderung 2016/2338 ist in den EU-Mitgliedsstaaten unmittelbar anwendbares und geltendes Recht und bestimmt mit dem PBefG die Marktordnung des ÖPNV in Deutschland.

1.1.2 Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik

Das Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) vom 27.12.1993, das zuletzt durch Artikel 107 des Gesetzte vom 8.7.2016 (BGBl) geändert worden ist, 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 Ausgabenverantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr vor Ort in eine Hand zu legen. Das RegG 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 RegG legt auch die Beträge fest, die die Länder zur Ausübung der ihnen übertragenen Aufgaben aus dem Mineralölssteueraufkommen 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. In der Zwischenzeit gab es weitere Anpassungen des PBefG (2019 und 2020). Die wesentlichen Veränderungen sollen hier kurz dargestellt werden.

Die zwei großen Ziele der PBefG-Novelle waren:

- 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) 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 wird:

- Beförderungserlöse
- Ausgleichsleistungen (NNVG § 7a, SGB IX) [über AV]
- 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 AV

Bei der Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Verkehre sind ein ÖDA und eine Vorabbekanntmachung notwendig.

Einmal im Jahr wird das 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 Gesetzgeber 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 barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen.“⁴

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

⁴ 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.

Weiter führt § 8 Abs. 3 PBefG aus: „[...] Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen 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 RegG 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 Mindesttrabattierung von fünfundzwanzig Prozent für Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr. Zusätzlich zu den bisherigen Ausgleichszahlungen in Höhe von 2.598.899 Euro nach § 7a NNVG (Anlage 1 zu § 7a Abs. 2 Satz 1) (ehemals PBefG §45a) erhält der LK Aurich nach § 7b NNVG jährlich weitere 447.417 Euro (Anlage 2 zu § 7b Abs. 1 Satz 1) 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.

Daneben wurde die Erstellung eines Qualitätsberichtes im §7c Abs. 2 NNVG verankert. Im Abstand von zwei Jahren haben die kommunalen Aufgabenträger dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Bericht vorzulegen, erstmalig zum 01.01.2019. Die Angaben im Qualitätsbericht dienen dazu, die Entwicklung des ÖPNV im Gebiet der Aufgabenträger unter quantitativen und qualitativen Aspekten wiederzugeben und die Auswirkungen der Neuregelungen im NNVG zu bewerten. Die Inhalte des Berichts bilden somit eine wichtige Grundlage der in § 7c Abs. 3 NNVG vorgesehenen Evaluation der Auswirkungen der §§ 7a, 7b sowie gleichermaßen der im jeweils gültigen Nahverkehrsplan entwickelten Planungsansätze. Die Auszahlung der Finanzhilfen gemäß den §§ 7 a und 7 b erfolgt für die Kalenderjahre ab 2019 erst, soweit die jeweilige Berichtspflicht erfüllt worden ist.⁵

1.1.4 BGG

Das BGG, zuletzt geändert am 10.07.2018, wurde am 27.04.2002 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Ziel dieses Gesetzes ist es „die Benachteiligung von

⁵ §7c, Abs. 2 NNVG

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.“⁶

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“⁷ zu verstehen.

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

⁶ §1, Abs. 1 BGG

⁷ §4, Abs. 1 BGG

Niedersächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt veröffentlicht. Die letzte Änderung erfolgte 2017. Zurzeit wird das LROP erneut in einigen Teilen überarbeitet. Die Beteiligungsfrist ist am 10.01.2020 abgelaufen.

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“.⁸

Städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen sollen unterstützend wirken, damit eine Verlagerung des MIV auf den ÖPNV (und den Fahrradverkehr) gefördert wird.⁹

Gleichzeitig sollen im ländlichen Raum flexible Bedienformen und ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grundzentren weiterentwickelt und gestärkt werden. Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklungen sollen dementsprechend im RROP getroffen werden. Ebenso sei eine Abstimmung zwischen straßen- und schienengebundenem ÖPNV sicherzustellen.¹⁰

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 RegG 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 2017) die Aufgabenträgerschaft zwischen

⁸ LROP LNVG 2017, vgl. 4.1.2 Abschnitt 5

⁹ LROP Niedersachsen 2017, vgl. 4.1.2 Abschnitt 7

¹⁰ LROP Niedersachsen 2017, vgl. 4.1.2 Abschnitt 5

- dem SPNV und
- dem straßengebundenen ÖPNV

AT des SPNV sind die Region Hannover, der Regionalverband 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 kreisfreien Städten. Beim LK Aurich wird diese Aufgabe durch das Amt für Schulen, ÖPNV und Schülerbeförderung (Amt 40) 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 Finanzbedarfs 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 gemäß Art. 3 Abs. 2 i.V.m. Art. 2 lit I) VO (EG) Nr. 1370/2007 über die Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Tarifpflichten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr.
- Fördermöglichkeiten für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV (z.B. Niederflurtechnik 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. Mit diesen Mitteln ist zwar insbesondere der SPNV zu finanzieren. Allerdings können die Mittel auch für den übrigen ÖPNV verwendet werden.

Den Ländern stand gemäß 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 RegMittel in Höhe von rund 608,60 Millionen €. Diese Regelungen sind Ende 2014 ausgelaufen und wurden einer Revision unterzogen. Am 24. September 2015 wurde eine Einigung auf wesentliche Eckpunkte zur Fortsetzung des RegG ab dem Jahr 2016 erzielt:

- Laufzeit von 2015 bis 2031
- 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 2031 in Höhe von 1,8 % p. a.

Jahr / Mrd. €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
RegMittel Bund	7,084	7,190	7,298	7,408	8,200	8,347	8,497	8,65	8,806

Tabelle: T - 1, RegMittel Bund 2012 bis 2020

Der prozentuale Anteil der Mittel für Niedersachsen betrug bis 2015 8,59%. Dieser Anteil erhöhte sich in 2016 auf 8,6136% (ab 2017 auf 8,6372%; ab 2018: 8,6607%; vgl. § 5 und Anlage 2 zu § 5 Absatz 4 und 9 RegG).

Jahr / Mio. €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
RegMittel Land	608,6	617,7	627,0	636,3	689,0	703,4	718,0	732,9	748,1

Tabelle: T - 2, RegMittel Land 2012 bis 2020

Die Verwaltung der RegMittel wird in Niedersachsen durch die Landesnahverkehrsgesellschaft **Niedersachsen** 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 RegMittel werden den kommunalen Aufgabenträgern für den ÖPNV 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 RegMittel (anteilig zu zwei Dritteln nach Einwohnerzahl und einem Drittel nach Fläche). Diese Mittel sind gemäß § 7 Abs. 7 folgendermaßen zu verwenden:

- 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,
- zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr,

- zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr,
- zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation und
- 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 RegG zustehen. Die AT haben dem Land gegenüber die zweckentsprechende Verwendung der RegMittel nachzuweisen (§ 9).

1.1.7.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

Das Entflechtungsgesetz ist seit dem 31.12.2019 aufgehoben.

Ab 2020 erhalten die Länder mehr Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes. Somit haben die Länder, durch die Neuordnung, keine finanziellen Einbußen.¹¹ „Bei der Entflechtungsmittel-Nachfolge sind nun die Länder in der Pflicht, die ab 2020 zur Verfügung stehenden Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen per Landesgesetz weiterhin zweckgebunden für Ausbau und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen.“¹²

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 2014 bis 2020 für den ÖPNV zur Verfügung standen.

NNVG §7	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Abs. 4	150.000 € (187.034 €)	150.000 € (187.900 €)	150.000 € (188.546 €)	150.000 € (190.347 €)	150.000 € (192.262 €)	150.000 € (190.144 €)	150.000 € (190.022 €)
Abs. 5	694.033 €	705.515 €	762.798 €	777.595 €	792.640 €	807.125 €	836.614 €
§7 a	-	-	-	2.598.899 €	2.598.899 €	2.598.899 €	2.598.899 €
§7 b	-	-	-	447.417 €	447.417 €	447.417 €	447.417 €

¹¹ vgl. www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Entflechtungsgesetz# , Stand: 08.07.2020

¹² vgl. www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Entflechtungsgesetz# , Stand: 08.07.2020

Gesamt	844.033 €	855.515 €	912.798 €	3.973.911 €	3.988.956 €	4.003.441 €	4.032.930 €
---------------	------------------	------------------	------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

Tabelle: T - 3, Finanzmittel ÖPNV 2014 bis 2020 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 **gesetzlicher** Mindestrabattierung von 25% für Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr (die aktuelle Fassung der Allgemeinen Vorschrift findet sich auf der Internetseite des LK Aurich).
- **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 2014 bis 2019 sind beim LK Aurich für die gesetzlich vorgeschriebene Aufgabe der Schülerbeförderung folgenden Kosten entstanden (Bereiche Schülersammelzeitkarten SSK/ÖPNV-Leistungen, Schülerbeförderung außerhalb ÖPNV, Zahlung über Allg. Vorschrift):

Jahr	2014	2015	2016	2017	2018	2019
SSZK/ÖPNV	5.930.772,00 €	5.909.438,00 €	6.384.327,00 €	5.388.790,00 €	5.326.544,92 €	5.273.332,73 €
Schülerbef. außerhalb ÖPNV	2.946.193,00 €	3.174.279,00 €	3.193.014,00 €	3.315.912,00 €	2.950.369,06 €	3.531.003,69 €
Zahlung über Allg. Vorschrift	- €	- €	- €	1.051.100,00 €	1.051.100,00 €	1.051.100,00 €
Summe:	8.876.965,00 €	9.083.717,00 €	9.577.341,00 €	9.755.802,00 €	9.328.013,98 €	9.855.436,42 €

Tabelle: T - 4, Kosten Schülerbeförderung 2014-2019

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 bei nur wenigen Schülern mit einem größeren Fahrzeug im Rahmen des ÖPNV oftmals nicht wirtschaftlich.

1.1.7.5 Weitere Finanzquellen für den Nahverkehr

Neben den genannten Finanzmitteln besteht die Möglichkeit auf Fördermittel der EU, des Bundes oder der Länder zurückzugreifen. Abhängig von der Programmplanung beim Zuwendungsgeber und den jeweiligen Fördervoraussetzungen können einzelne „Bausteine“ des Nahverkehrs finanziert werden.

Das Land Niedersachsen fördert den Betrieb von landesbedeutsamen Buslinien. Dabei geht es um die Anbindung von Orten mit einem besonderen Aufkommensschwerpunkt. Da der Fördererlass vorsieht, dass die Betriebsleistungen über mindestens drei Jahre und im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge bestellt werden müssen, ist aufgrund der eigenwirtschaftliche Verkehre im Landkreis Aurich eine Förderung derzeit nicht möglich.

Daneben ist eine Förderung zur Busbeschaffung auch möglich. Bei dieser Förderung sind nur Fahrzeuge mit Niederflurtechnik förderfähig. Aufgrund der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen kann eine Förderung nur als De-minimis-Beihilfe gewährt werden.

Des Weiteren fördert das Land Niedersachsen den Aus- oder Neubau von Haltestellen. Dabei sind die gesetzlichen Vorgaben zur Barrierefreiheit zwingend zu berücksichtigen und diese Haltestellen müssen im ÖPNV-Linienverkehr bedient werden.

Bauliche und technische Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV werden vom Land gefördert. Dabei muss eine nachhaltige Verbesserung erreicht werden.

Weitere Fördermöglichkeiten sind bei der LNVG oder in der Förderdatenbank des Bundes zu entnehmen.

1.2 Räumliche Struktur des Nahverkehrsraumes

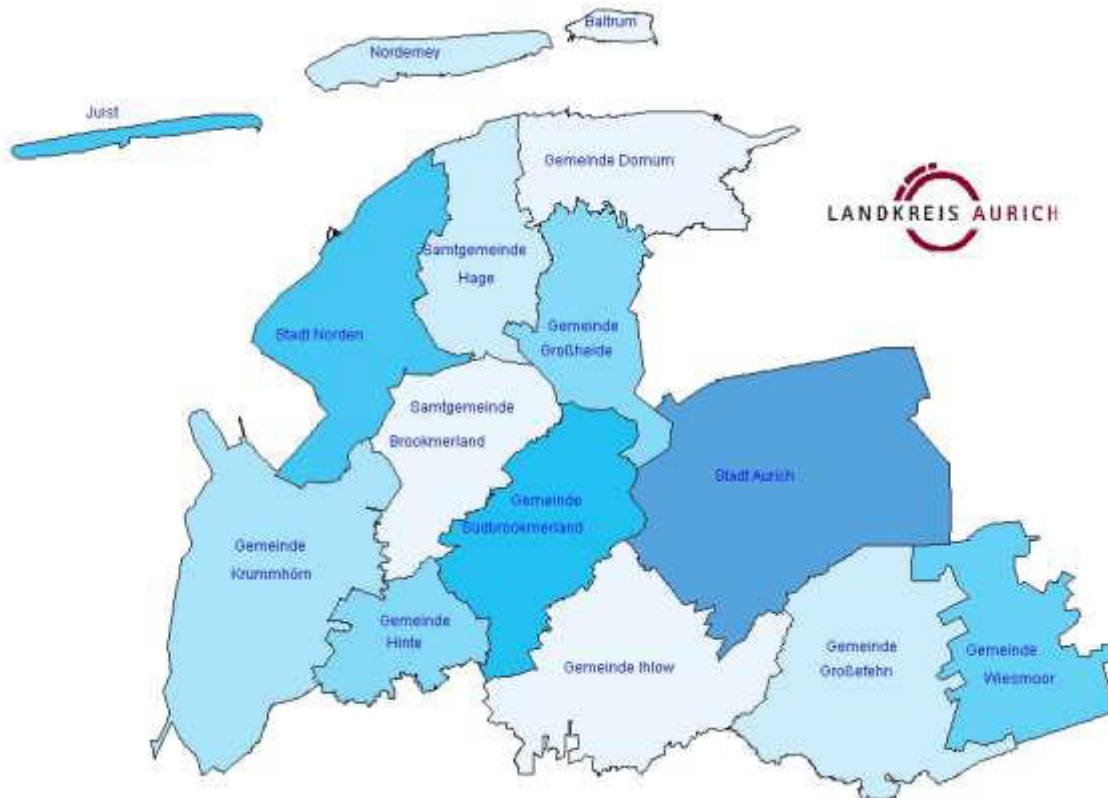
In Abhängigkeit von der räumlichen Struktur sind die Erfordernisse an den ÖPNV sehr unterschiedlich. So können Konzepte in städtischen Verdichtungsräumen nicht problemlos auf den ländlichen Raum übertragen werden. Während in Verdichtungsräumen ein hohes Fahrgastpotenzial gut gebündelt und durch typischen 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 Versorgungskerne 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“¹³.

1.2.1 Allgemeines

Das Planungsgebiet des LK Aurich umfasst eine Fläche von 1.287,31 km².

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 LK Wittmund im Süden an den LK Leer und die kreisfreie Stadt Emden. Die Lage und Verwaltungsgrenzen der 15 Gemeinden/Samtgemeinden im LK Aurich sind der nachfolgenden Karte zu entnehmen.

¹³ 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 LK 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*):

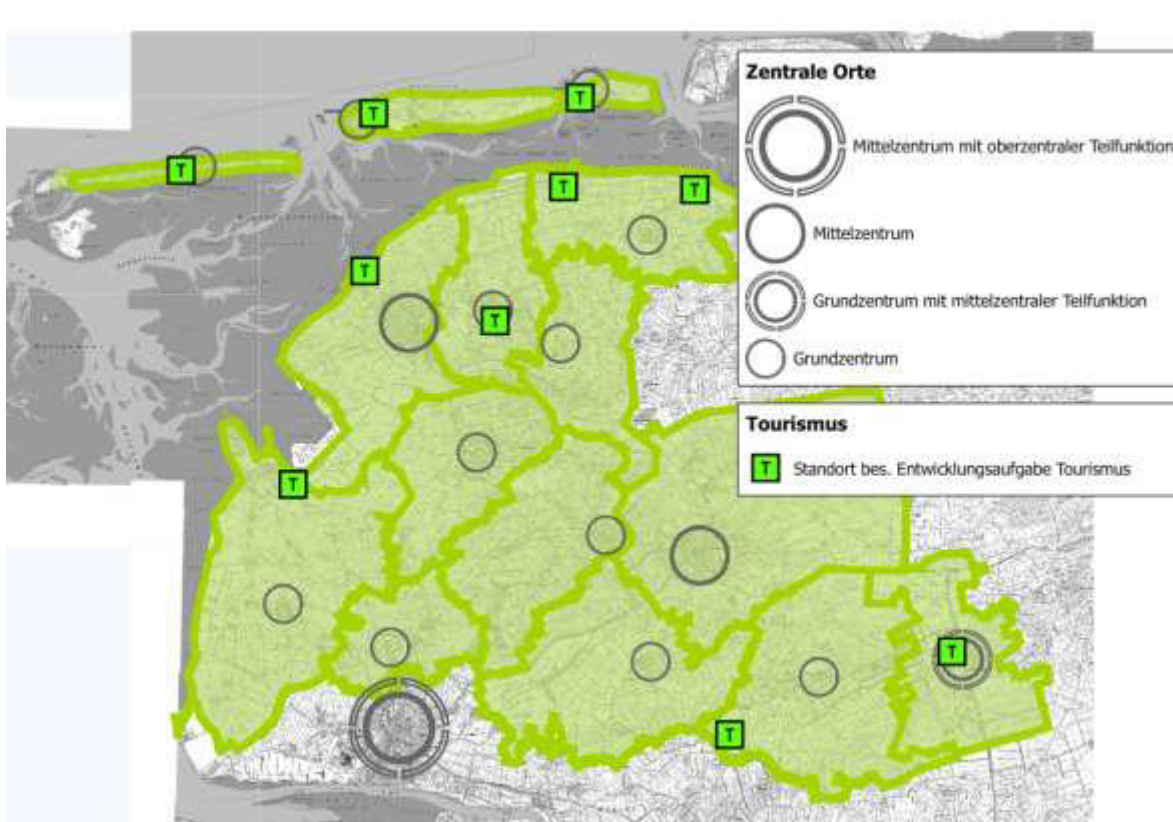
- Baltrum (*Baltrum*)
- Samtgemeinde Brookmerland (*Marienhafen*)
- Gemeinde Dornum (*Dornum*)
- Samtgemeinde Hage (*Hage*)
- Gemeinde Hinte (*Hinte*)
- Gemeinde Ihlow (*Ihlowerfehn*)
- Gemeinde Krummhörn (*Pewsum*)
- Gemeinde Großefehn (*Ostgroßefehn*)
- Gemeinde Großheide (*Großheide*)
- Norderney (*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
 - Baltrum
 - Neßmersiel
 - Greetsiel
 - Moordorf
 - Norderney
 - Norddeich
 - Dornumersiel
 - Hage
 - 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 LK die Stadt Emden eine Bedeutung als Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen und die Städte Oldenburg und Wilhelmshaven eine Bedeutung als Oberzentren der Region Weser-Ems.¹⁴



Karte: K - 2, Zentrale Orte im LK Aurich

1.3 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur

Die Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des LK 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.

¹⁴ LROP Niedersachsen Entwurf Änderungsentwurf 2014, S.13-14

1.3.1 Bevölkerungsstruktur

Wie bereits eingangs erläutert umfasst der LK Aurich eine Fläche von 1.287,31 km². Im gesamten LK Aurich leben insgesamt 189.694 Einwohner (Stand 31.12.2019, siehe Tabelle T-5). 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. 147 Einwohner/km² beträgt, schwankt sie zwischen der Gemeinde Dornum mit ca. 58 Einwohnern/km² und der Stadt Norden mit ca. 234 Einwohnern/km² erheblich (vgl. Tabelle T-5 und Abbildung A-1).

Gebietskörperschaft	Fläche	Bevölkerung	Bevölkerungsdichte
	qkm	Insgesamt	Einwohner/qkm
Aurich, Landkreis	1.287,31	189.694	147,4
Aurich, Stadt	197,22	42.040	213,2
Baltrum	6,50	604	92,9
Großefehn	127,23	13.982	109,9
Großheide	69,32	8.597	124,0
Hinte	48,06	7.106	147,9
Ihlow	123,12	12.467	101,3
Juist	16,43	1.524	92,8
Krummhörn	159,21	11.977	75,2
Norden	106,33	24.873	233,9
Norderney	26,29	6.090	231,6
Südbrookmerland	96,82	18.319	189,2
Wiesmoor	82,96	13.236	159,5
Dornum	76,78	4.427	57,7
Brookmerland, Samtgemeinde	77,25	13.252	171,5
Leezdorf	8,45	1.811	214,3
Marienhaf, Flecken	4,06	2.397	590,4
Osteel	19,89	2.162	108,7
Rechtsweg	5,13	2.101	409,6
Uppant-Schott	24,78	3.782	152,6
Wirdum	14,94	999	66,9
Hage, Samtgemeinde	68,64	11.200	163,2
Berumbur	6,42	2.773	431,9
Hage, Flecken	16,62	6.272	377,4
Hagermarsch	22,32	431	19,3
Halbmond	6,55	1.005	153,4
Lütetsburg	16,73	719	43,0
Nordseeins. Memmert, gemfr.	5,17	0	0,0

(C)opyright Landesamt für Statistik Niedersachsen

Stand: 31.12.2019

Tabelle: T - 5, Fläche und Bevölkerung im LK Aurich

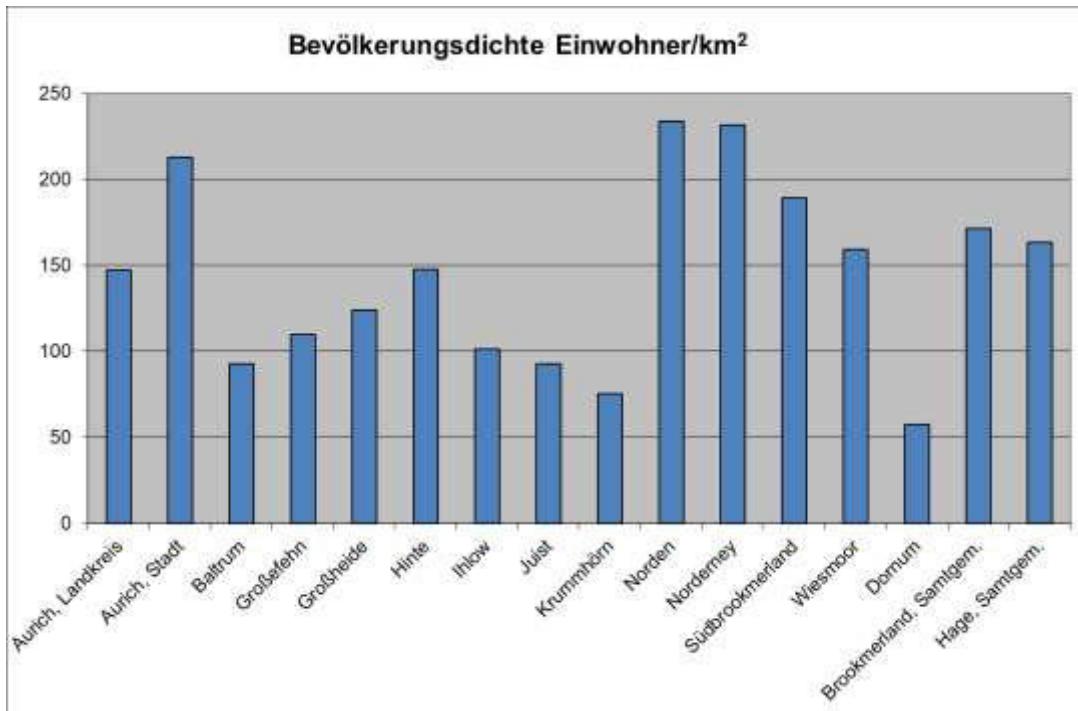
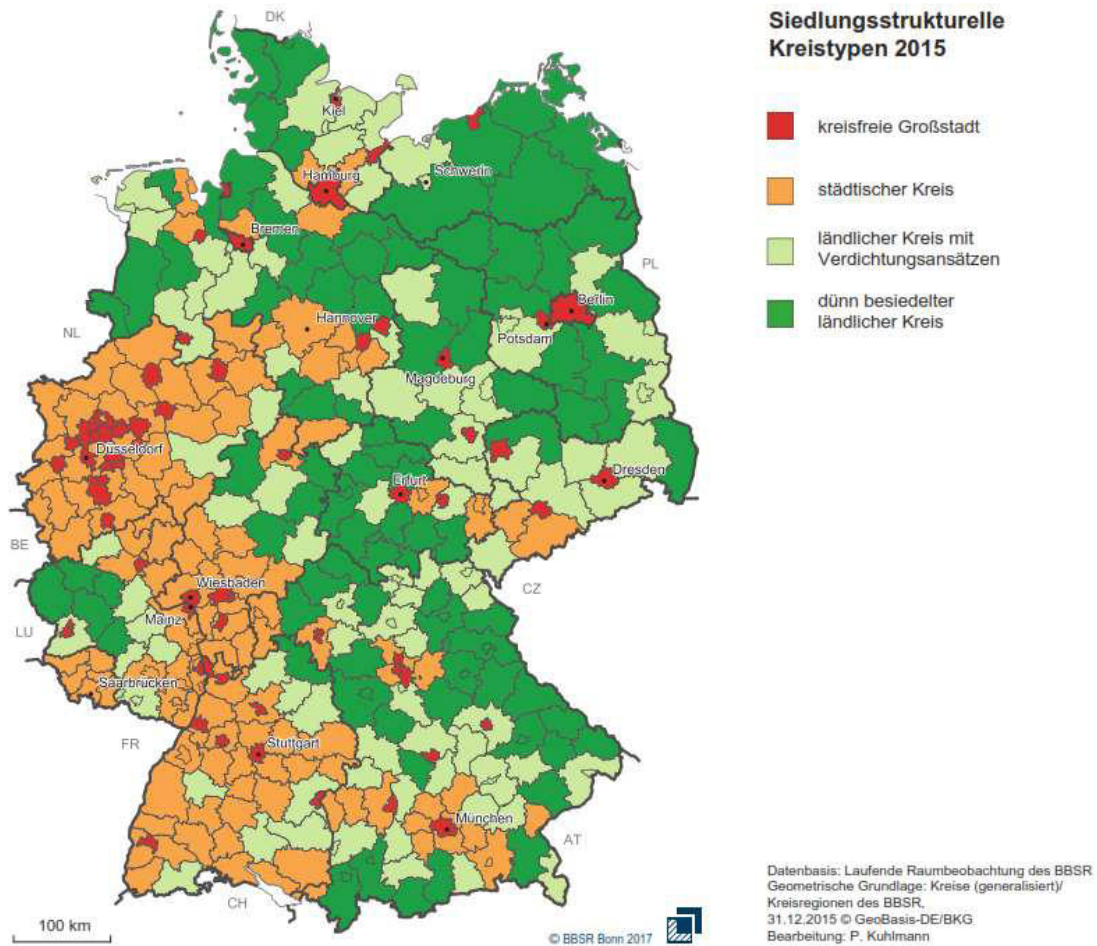


Abbildung: A - 1, Bevölkerungsdichte im LK Aurich, Stand 2019

Um den LK siedlungsstrukturell einzuordnen, zieht das BBSR als Kriterium außerhalb der Kernstädte die Einwohnerdichte und den Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten der Kreise heran. Auf dieser Basis wird der LK Aurich zu den ländlichen Landkreisen mit Verdichtungsansätzen gerechnet (vgl. Karte-K3).



Karte: K - 3, Siedlungsstrukturelle Kreistypen 2015

Quelle: BBSR Bonn 2017

1.3.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Allgemein werden die Bundesrepublik und der LK 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. 10jährige Phase der Zuwanderung vor allem aus Osteuropa im Zeitraum von ca. 1995 bis 2005. Eine darauffolgende Stagnation wird in den nächs-

ten 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 Bundesländern, so kommt es zukünftig auch zu größeren Rückgängen der Bevölkerung in den altindustriellen Ballungsräumen.¹⁵ Diese Entwicklung bedeutete im LK Aurich einen Anstieg der Bevölkerung von 1995 bis 2007 um ca. 10.000 Personen (5,5 Prozent). 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 Vorausberechnung 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 LK Aurich leben werden. Das würde ungefähr dem Stand von 1995 entsprechen.¹⁶

¹⁵ 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.

¹⁶ Bevölkerungsprognose NIW 2009

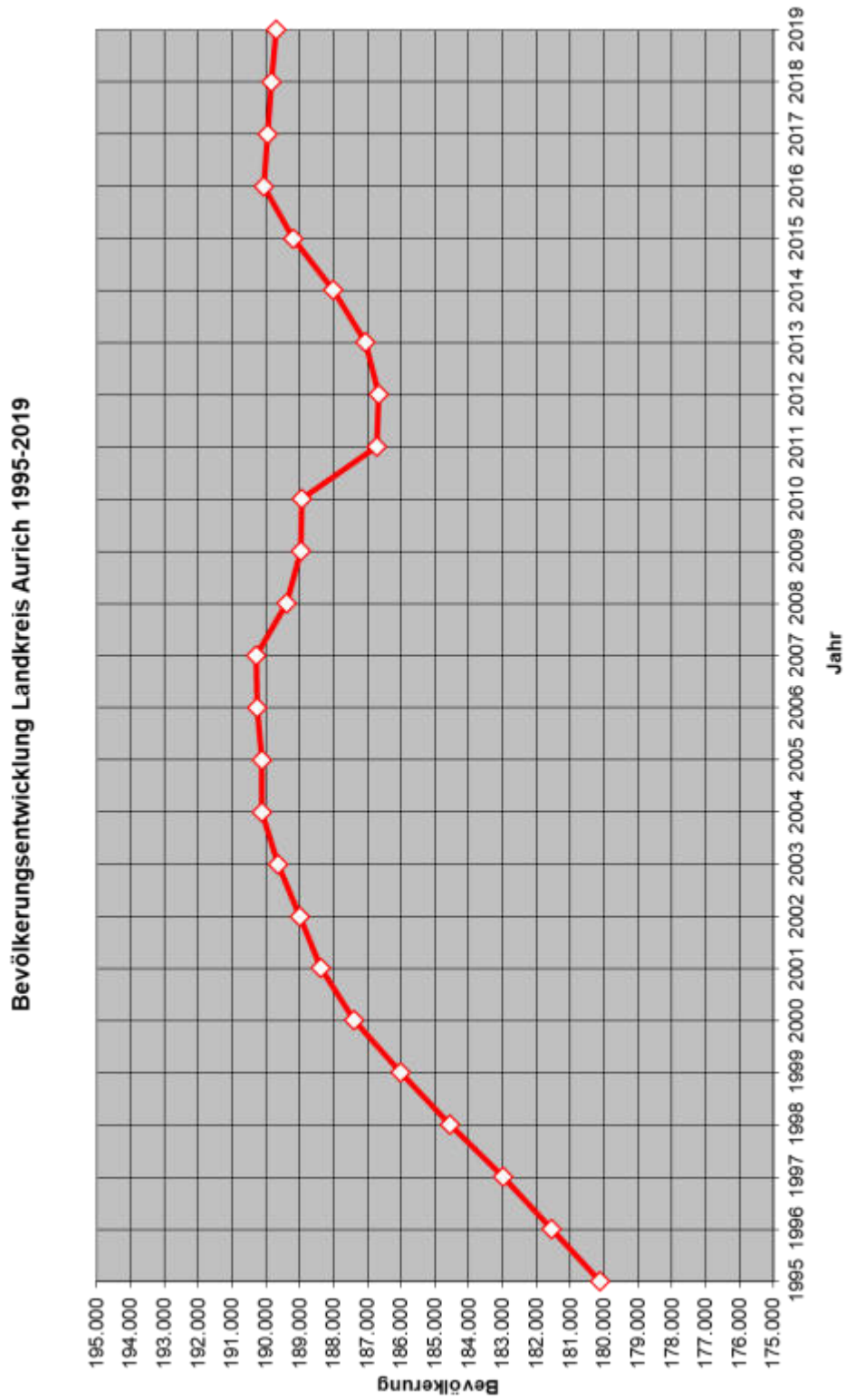


Abbildung: A - 2, Bevölkerungsentwicklung im LK Aurich (1995 – 2019)

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder

Bei der Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Städten und Gemeinden des LK Aurich mit den Bevölkerungszahlen aus 1995, 2000, 2005, 2010, 2015 und 2019 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. Dagegen ist nach 2013 wieder eine Zunahme der Bevölkerung bis 2016 festzustellen. Die Bevölkerungszahl im gesamten LK Aurich pendelt sich bei rund 190.000 ein, jedoch ist hier ein leichter Rückgang seit 2016 der Bevölkerungszahl zu erkennen.

Gebietskörperschaft	Entwicklung der Bevölkerung										
	1995	2000		2005		2010		2015		2019	
	absolut	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Aurich, Stadt	39.519	40.278	1,92	40.594	0,78	40.572	-0,05	41.489	2,26	42.040	1,33
Baltrum	528	516	-2,27	481	-6,78	493	2,49	610	23,73	604	-0,98
Großefehn	11.909	12.833	7,76	13.208	2,92	13.367	1,20	13.837	3,52	13.982	1,05
Großheide	8.353	8.575	2,66	8.766	2,23	8.652	-1,30	8.551	-1,17	8.597	0,54
Hinte	7.242	7.311	0,95	7.339	0,38	7.018	-4,37	7.008	-0,14	7.106	1,40
Ihlow	11.241	12.257	9,04	12.654	3,24	12.475	-1,41	12.267	-1,67	12.467	1,63
Juist	1.634	1.788	9,42	1.786	-0,11	1.700	-4,82	1.596	-6,12	1.524	-4,51
Krummhörn	13.075	13.295	1,68	13.152	-1,08	12.656	-3,77	12.123	-4,21	11.977	-1,20
Norden	24.328	24.957	2,59	25.122	0,66	25.116	-0,02	25.117	0,00	24.873	-0,97
Norderney	6.261	6.090	-2,73	5.904	-3,05	5.816	-1,49	5.935	2,05	6.090	2,61
Südbrookmerland	17.132	18.619	8,68	19.060	2,37	19.010	-0,26	18.573	-2,30	18.319	-1,37
Wiesmoor	11.834	12.645	6,85	13.208	4,45	13.389	1,37	13.005	-2,87	13.236	1,78
Dornum	4.714	4.666	-1,02	4.803	2,94	4.748	-1,15	4.636	-2,36	4.427	-4,51
Brookmerland, Samtgemeinde	12.407	13.143	5,93	13.392	1,89	13.233	-1,19	13.352	0,90	13.252	-0,75
Leezdorf	1.878	1.984	5,64	1.978	-0,30	1.928	-2,53	1.886	-2,18	1.811	-3,98
Marienhaf, Flecken	1.819	1.920	5,55	2.066	7,60	2.029	-1,79	2.336	15,13	2.397	2,61
Osteel	2.380	2.385	0,21	2.346	-1,64	2.292	-2,30	2.211	-3,53	2.162	-2,22
Rechtsweg	1.878	2.081	10,81	2.077	-0,19	2.098	1,01	2.017	-3,86	2.101	4,16
Upgant-Schott	3.377	3.677	8,88	3.858	4,92	3.848	-0,26	3.845	-0,08	3.782	-1,64
Wirdum	1.075	1.096	1,95	1.067	-2,65	1.038	-2,72	1.057	1,83	999	-5,49
Hage, Samtgemeinde	9.940	10.428	4,91	10.659	2,22	10.702	0,40	11.100	3,72	11.200	0,90
Berumbur	2.230	2.443	9,55	2.545	4,18	2.542	-0,12	2.700	6,22	2.773	2,70
Hage, Flecken	5.545	5.767	4,00	5.827	1,04	5.888	1,05	6.221	5,66	6.272	0,82
Hagermarsch	602	496	-17,61	455	-8,27	436	-4,18	431	-1,15	431	0,00
Halbmond	899	1.006	11,90	1.052	4,57	1.055	0,29	995	-5,69	1.005	1,01
Lütetsburg	664	716	7,83	780	8,94	781	0,13	753	-3,59	719	-4,52

(C)opyright Landesamt für Statistik Niedersachsen

Stand: 31.12.2019

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

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder

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 „0-18“, „18-65“ und „65 u.ä.“ im LK Aurich ist auch hier der demografisch bedingte Anstieg des Anteils der älteren Personen an der Gesamtbevölkerung ersichtlich. So nimmt der Anteil der Gruppe „65 u.ä.“ von 2020 bis zur Prognose 2031 von 24,6% auf 31,5% zu. Dagegen verringert sich der Anteil der Altersgruppe „18-65“ von 59,8% auf 53,5%. Der Anteil der jüngsten Gruppe „0-18“ bleibt um 15% relativ konstant (siehe Abbildung A-3).

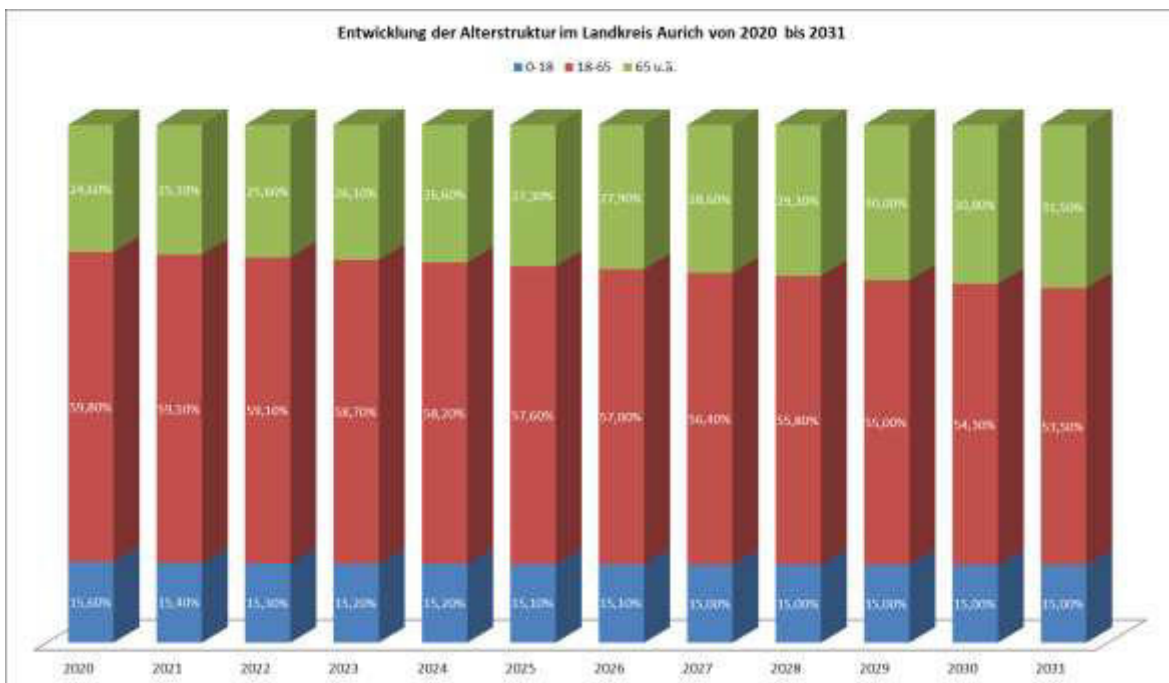


Abbildung: A - 3, Altersstruktur im LK Aurich

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stand 2020

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 vorhält¹⁷. Konkret auf den LK Aurich als Typus „Ländlicher Landkreis mit Verdichtungsansätzen“ bezogen bedeuten eine relativ konstante bis leicht rückgängige Bevölkerungszahl und eine Überalterung eine Steigerung der Verkehrsmittelwahl des MIV und eine Stagnation im ÖV.

1.3.2 Wirtschaftsstruktur

1.3.2.1 Arbeitsplatz- und Beschäftigtenentwicklung

Im Landkreis Aurich haben die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten von 2010 bis 2019 zugenommen. Dabei zeigt sich in den Bereichen Land-/Forstwirtschaft sowie im Dienstleistungsbereich ein Zuwachs. Im Produzierenden Gewerbe ist seit 2017 ein Rückgang abzulesen (siehe Tabelle T - 7 und Abbildung A - 4).

¹⁷ 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.

Jahr	Kreisfreie Stadt Landkreis Statistische Region Land	Sozialvers. Beschäftigte am Arbeitsort in den Verwaltungseinheiten Niedersachsens			
		Beschäftigte Insgesamt	davon		
			Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	Produzie- rendes Gewerbe	Dienstlei- stungs- bereiche
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
2016	Aurich	57.717	907	14.877	41.933
2017	Aurich	59.498	948	15.923	42.627
2018	Aurich	59.768	974	14.698	44.096
2019	Aurich	60.075	1.006	14.304	44.765

Tabelle: T - 7, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im LK Aurich

Quelle: Bundesagentur für Arbeit¹⁸

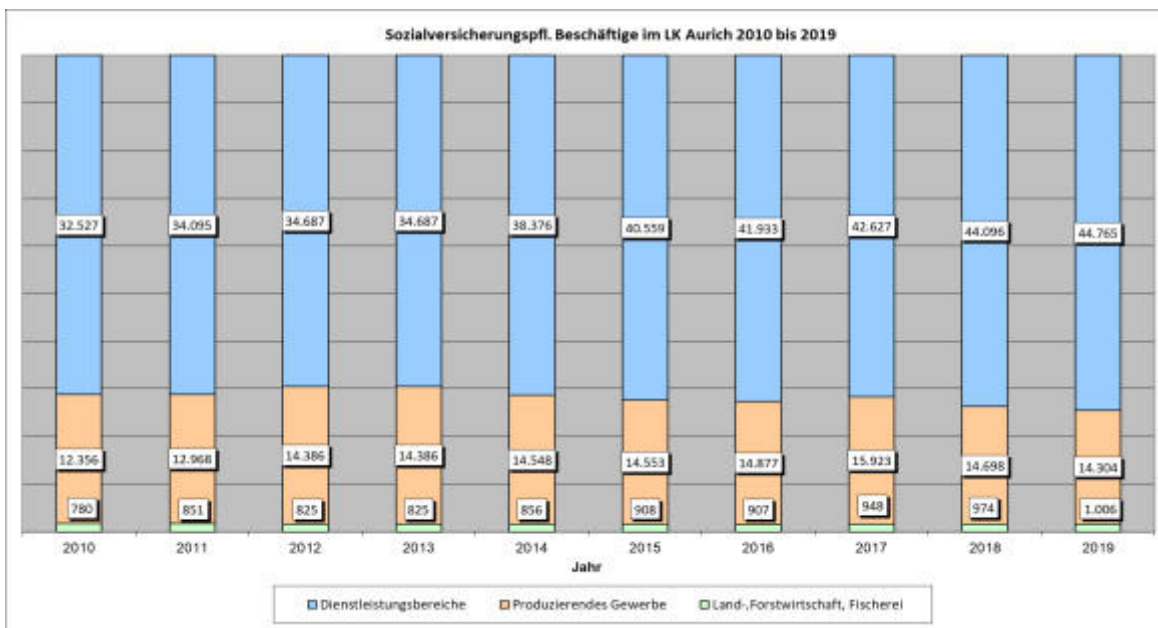


Abbildung: A - 4, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im LK Aurich

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

¹⁸ die Bundesagentur unterteilt die Beschäftigtenzahlen in Wirtschaftszweige von A bis T; für eine übersichtliche Darstellung wurde eine Zusammenfassung zu den drei einzelnen Sektoren vorgenommen

Ab 2013 ist die Arbeitslosenquote gleichzeitig mit der Zunahme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten kontinuierlich zurückgegangen (siehe Tabelle T – 8).

Arbeitslose im LK 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
2016	7.192	-455	7,2	-0,5
2017	7.240	48	7,2	0
2018	6.866	-374	6,7	-0,5
2019	6.729	-137	6,5	-0,2

Tabelle: T - 8, Arbeitslose im LK Aurich

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

1.3.2.2 Motorisierungsgrad

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Bestand der zugelassenen Kraftfahrzeuge im Zeitraum von 2008-2019 im Landkreis Aurich.

	PKW	LKW	Motorräder	Kraft- Omnibusse	Gesamt*	Einwohner
2008	94.782	5.552	9.775	198	110.307	189.381
2009	96.676	5.956	10.177	213	113.022	188.973
2010	98.914	6.292	10.470	206	115.882	188.947
2011	101.390	6.704	10.614	200	118.908	188.330
2012	103.222	6.945	10.892	202	121.261	188.267
2013	105.210	7.226	11.099	207	123.742	187.058
2014	107.222	7.572	11.361	212	126.367	187.998
2015	109.598	7.849	11.583	214	129.244	190.334
2016	111.888	8.109	11.751	232	131.980	190.066
2017	113.696	8.450	11.828	241	135.991	189.949
2018	114.995	8.837	11.900	264	135.996	189.848

2019	116.695	9.298	12.081	252	138.326	189.694
Zuwachs Gesamt	21.913	3.746	2.306	54	28.019	313
durchschn. Zuwachs pro Jahr	1.992	341	210	5	2.548	28

* inklusive Kraftomnibusse (in Abbildung A-5 nicht dargestellt)

Tabelle: T - 9, Bestand der zugelassenen Kfz im LK Aurich, Stand 2019

Insgesamt ist die Anzahl der Fahrzeuge in den Jahren 2008 bis 2019 von 110.307 auf 138.326, also um ca. 25% angestiegen. Der durchschnittliche Anstieg pro Jahr liegt bei 2.548 Fahrzeugen. Dabei fällt auf, dass der größte Zuwachs an Fahrzeugen bei den Lastkraftwagen von 5.552 auf 9.298 (ca. 67% Zuwachs) liegt. Daneben folgt der Anstieg der Motorräder von 9.775 auf 12.081 (ca. 24%) sowie der Bestand an Pkw von 94.782 auf 116.695 mit ca. 23% relativ gleich. Dagegen ist der Fahrzeugbestand im Bereich der Kraftomnibusse über die Jahre hinweg relativ konstant geblieben.

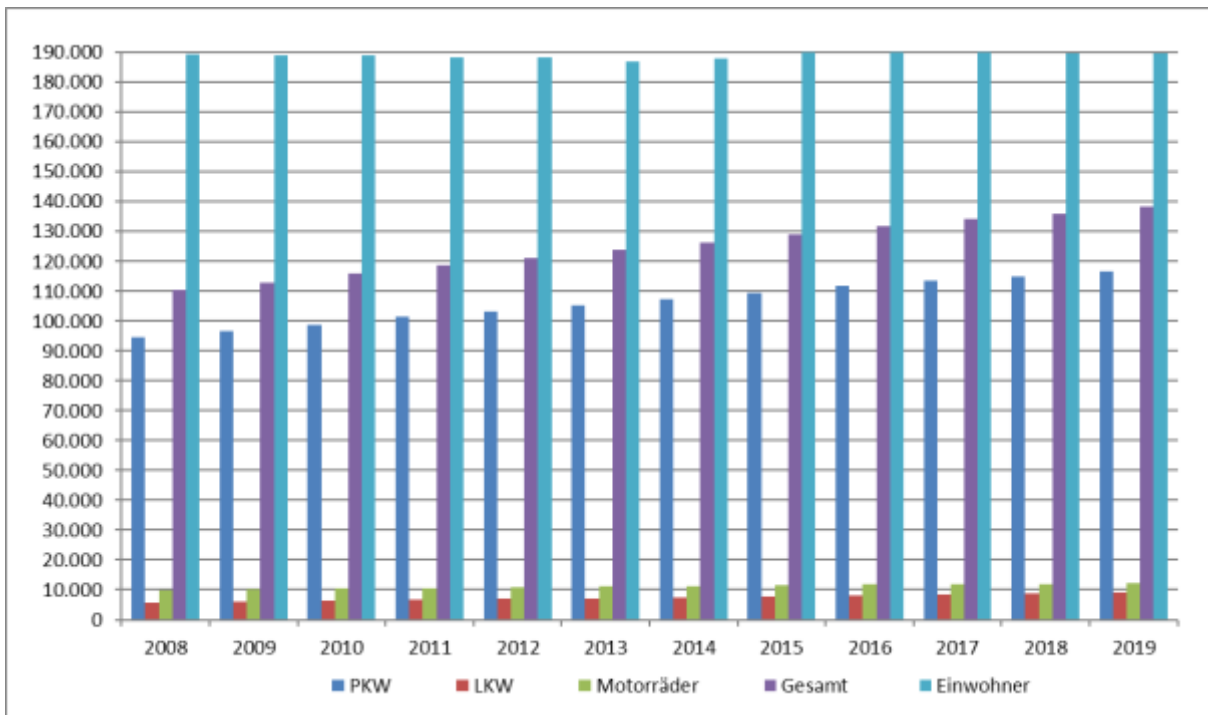


Abbildung: A - 5, Bestand der zugelassenen Kfz im LK Aurich

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 (ca. 62%). Dagegen hatte im Jahr 2008 nur knapp jeder Zweite einen eigenen PKW (50%). 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 LK 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 LK 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.¹⁹

19 o.V. „Die meisten Einpendler kommen aus SBL“, In: Ostfriesische Nachrichten, 31.05.2013, S. 7

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 LK 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	23.107	7.792
Baltrum	357	46
Großefehn	4.011	-1.274
Großheide	1.004	-2.298
Hinte	681	-1.920
Ihlow	2.965	-1.891
Juist	1.008	30
Krummhörn	2.218	-2.184
Norden	10.291	2.266
Norderney	3.734	424
Südbrookmerland	2.996	-4.154
Wiesmoor	4.811	-300
Dornum	771	-588
Brookmerland, SG	1.650	-3.385
<i>Leezdorf</i>	<i>116</i>	<i>-612</i>
<i>Marienhafe</i>	<i>776</i>	<i>-62</i>
<i>Osteel</i>	<i>158</i>	<i>-678</i>
<i>Rechtsweg</i>	<i>141</i>	<i>-644</i>
<i>Uppant-Schott</i>	<i>424</i>	<i>-1.031</i>
<i>Wirdum</i>	<i>35</i>	<i>-358</i>
Hage, SG	1.548	-2.158
<i>Berumbur</i>	<i>174</i>	<i>-845</i>
<i>Hage</i>	<i>1.173</i>	<i>-735</i>
<i>Hagermarsch</i>	<i>25</i>	<i>-91</i>
<i>Halbmond</i>	<i>32</i>	<i>-386</i>
<i>Lütetsburg</i>	<i>144</i>	<i>-101</i>

Tabelle: T - 10, Pendlersaldo der Gemeinden im LK Aurich

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen (Auswertungen aus der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit), Stand 30.06.2019

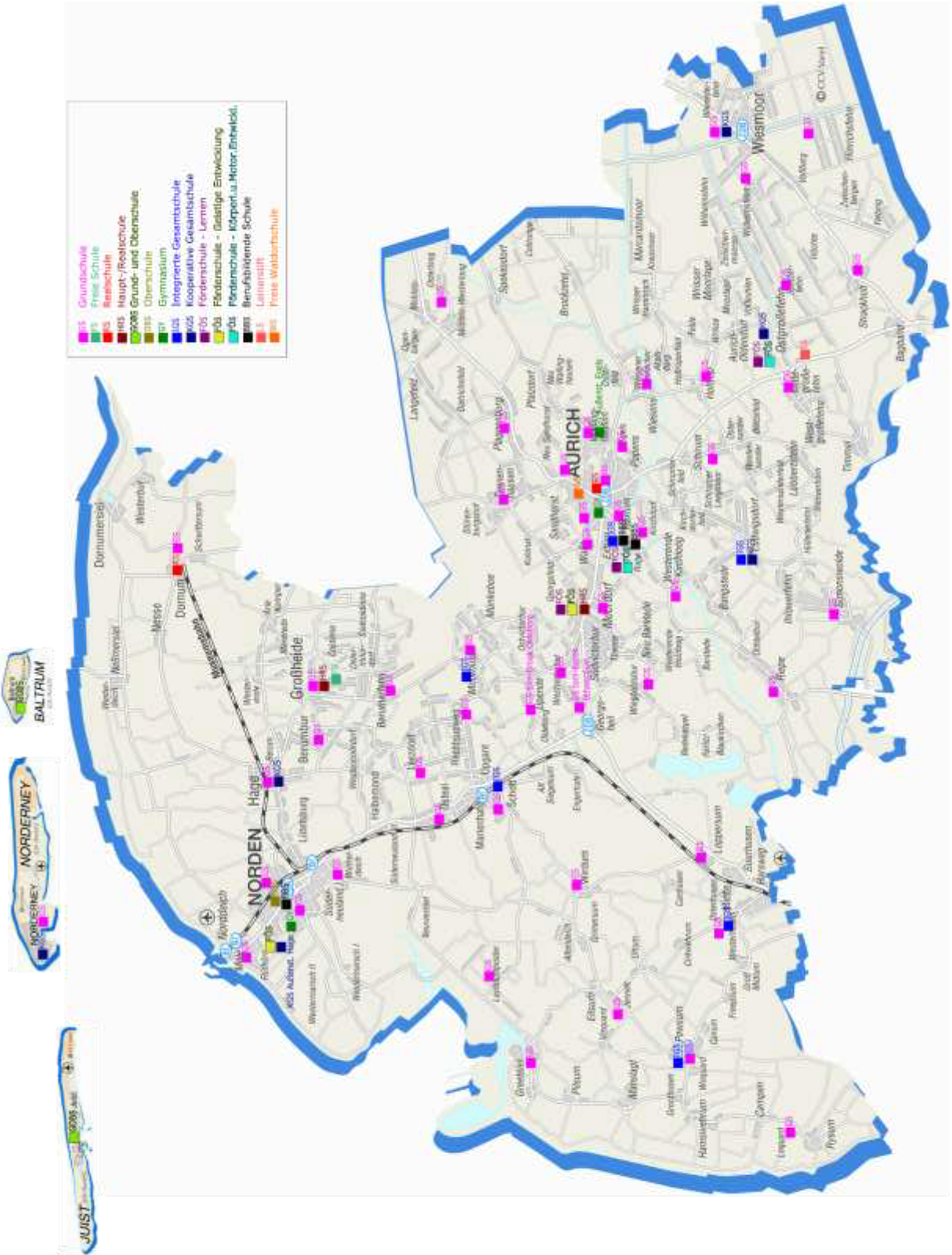
1.4 Schulen und Schüler

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 LK 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.



Karte: K - 4, Schulstandorte im LK Aurich, Stand 2020

Kommune/Schulen	GS	RS	HRS	GOBS	OBS	GY	IGS	KGS	FÖS	BBS	Leiner stift	Fr. Schule Ostfriesland	Fr. Waldorfschule	Schüler gesamt	anspruchsberechtigte Schüler
Aurich	12	1				1 (+1*)	1 (-1*)		2	2			1	9.292	3.011
Baltrum				1										35	0
Großefehn	4							1	2		1			1.350	891
Großheide	2		1									1		714	389
Hinte	2						1							519	363
Ihlow	4						1	1						1.033	720
Juist				1										76	3
Krummhörn	4						1							797	530
Norden	5				1	1		1	1	1				4.726	1.261
Norderney	1							1						384	2
Südbrookmerland	5		1				1		2					1.506	912
Wiesmoor	3							1						1.663	580
Dornum	1	1												255	120
Brookmerland, SG														994	589
Leezdorf	1													47	14
Marienhafte							1							502	409
Osteel	1													137	82
Rechtsweg	1													104	42
Uppgant-Schott	1													168	36
Wirdum	1													36	6
Hage, SG														934	501
Berumbur	1													115	21
Hage	1							1						819	480
Summe	50	2	2	2	1	2 (+1*)	5	6	7	3	1	1	1	24.278	9.872

*Auflösung der IGS Waldschule Egels/Neu: Außenstelle Ulricianum in Egels ab Schuljahr 2020/2021

Stand: 15.07.2020 Schuljahr 2019/2020

Tabelle: T - 11, Schulstandorte und Schülerzahlen im LK Aurich, Stand 2020



Abbildung: A - 6, Entwicklung Schülersammelzeitkarten im LK Aurich

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.

Das Gutachten empfiehlt für die Grundschulen eine Mindestgröße von 100 Schülern und pro Kommune im LK 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.

Kernergebnisse allgemeinbildende Schulen im LK Aurich wurden im November 2014 veröffentlicht und können auf der Homepage des LK Aurich heruntergeladen werden. Hierbei wurde neben der Fortschreibung auch ein Ausblick bis zum Jahr 2030 erarbeitet.²⁰

²⁰ Vgl.: https://www.landkreis-aurich.de/fileadmin/user_upload/Aurich_SEP_Bd._V_Kernaussagen.pdf, Stand: 19.08.2020

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 den Bildungs-, Kultur-, Gesundheits- und Freizeitbereichs getätigt worden.

1.5.1 Bildungseinrichtungen

Neben zahlreichen Allgemein- und Berufsbildenden Schulen, welche entsprechend flächendeckend in allen Gemeinden des Kreises vorhanden sind, findet man auch Musik- und Kunstschulen sowie eine Kreisvolkshochschule in Aurich und Norden vor.

Neben den derzeit angebotenen Freizeitaktivitäten, wird ein hohes Besucheraufkommen durch das Energie Erlebnis Zentrum, welches im Sommer 2015 in Sandhorst eröffnet wurde, generiert.

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 Landkreis 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 findet man neben Theater-Vereinen in Aurich und Norden eine Freilichtbühne in Wiesmoor.

Neben der großen Anzahl von Kirchen kann man z.B. ein Kloster in Ihlow besichtigen.

Um den Erhalt vieler kultureller Sehenswürdigkeiten wie unter anderem Baudenkmäler kümmert sich die Untere Denkmalschutzbehörde des Kreises.

Weitere Denkmäler Aurichs sind z.B. Mahnmäler für Gefallene des deutsch-französischen und des zweiten Weltkrieges.

Ferner verfügt der Landkreis über kulturelle Sehenswürdigkeiten wie ein ehemaliges Ständehaus in welchem sich Einrichtungen für Forschung Kultur und Bildung befinden.

Inmitten des Marktplatzes sticht der „Sous Turm“ von Albert Sous aus dem Jahre 1990 ins Auge, welcher für viele als wahres Kunstwerk gilt.

Neben der Lambertikirche, wessen Turm als Wahrzeichen Aurichs steht, fällt das Schloss der damaligen Häuptlingsfamilie Cirksena auf, in welchem sich heute das Landgericht und die Oberfinanzdirektion befinden.

In Norden befindet sich die Ludgeri-Kirche, die der größte erhaltene mittelalterliche Sakralbau Ostfrieslands ist. Des Weiteren gibt es in Norddeich die Seehundstation Nationalpark-Haus sowie das Waloseum. Das Teemuseum im Norden gibt einen Einblick in die ostfriesische Tee-Kultur.

Auto-Liebhaber haben die Möglichkeit im Norder Automuseum über 150 Autos und Motorräder zu besichtigen.

Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über ausgewählte kulturelle Einrichtungen im Landkreis Aurich.

Kommunen	Theater	Freilichtbühnen	Museen	Mühlen	Kirchen
Aurich	1	0	2	5	7
Norden	1	0	7	3	6
Wiesmoor	0	1	1	0	3
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	1	1	3	1	3
Baltrum	0	0	0	0	2
Gesamt	2	1	21	44	93

Tabelle: T - 12, Kulturelle Einrichtungen im LK Aurich, Stand 2020

1.5.3 Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die im Kreisgebiet vorhandenen Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens.

Kommunen	Krankenhäuser	Hilfsorg. - Rettungsdienst DRK	Kindergärten	Altenheime	Feuerwehren	Sonstiges
Aurich	1	1	50	7	10	Ortsverband THW
Norden	1	1	19	7	1	Ortsverband THW
Wiesmoor	0	1	9	4	2	
Großefehn	0	0	10	3	9	Kinder- Jugend- und Familienhilfe Leinerstift
Ihlow	0	0	12	3	5	
Großheide	0	0	9	1	3	
Krummhörn	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	1	Kurklinik
Baltrum	0		1		1	

Tabelle: T - 13, Gesundheits- und Sozialeinrichtungen im Landkreis Aurich, Stand 2020

1.5.4 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 bietet der Landkreis die größte Skatehalle 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 an Bedeutung des Tourismus im Landkreis und weisen ein hohes Besucheraufkommen auf.

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

Kommunen	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		Erlebnisgolf Ostfriesland, Blumenreich mit Blumenhalle (5 ha Gartenpark und Mehrzweck-Veranstaltungshalle), Ottermeer, Hafen Marcardsmoor
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	
Südbrookmerland	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
Gesamt	8	9	13	9	

Tabelle: T - 14, Freizeiteinrichtungen im Landkreis Aurich, Stand 2020

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 LK 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 1-8, 2, 12, 14, 25-27 und 34 (179,4 km) verlaufen ganz oder teilweise im LK Aurich
- Rund 400 km Kreisstraßen
- 230 km Radwege an Kreisstraßen (die Insel Norderney hat ca. 28 km ausgebaute Rad- und Wanderwege außerhalb der Stadt im Dünengelände)
- Gemeindestraßen

Über dieses Straßennetz wird eine leistungsfähige Feinverteilung von Personen und Gütern im Landkreis sichergestellt. Insbesondere für den straßengebundenen ÖPNV 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 Bensenrieder erreicht, einige Kilometer durch das Kreisgebiet. [Ostfrieslandwanderweg (Gesamt 97 km)]

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

1883 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 LK Aurich weitgehend mit Bussen abgewickelt. An das Bahnnetz der Deutschen Bahn ist der Landkreis seit

2008 im Güterverkehr wieder offiziell angeschlossen. Die Strecke zwischen Aurich und Aabelitz 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 Strecke seit 1983 nicht mehr für den Personenverkehr betrieben. Die Strecke wird im touristischen Verkehr durch die Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland (MKO) an Sonn- und Feiertagen im Sommerhalbjahr befahren.

Auf der Schienenstrecke zwischen Emden Hbf und Norddeich Mole verkehrt die RE im 2-Stunden-Takt, ergänzend wird jede 2. Stunde diese Strecke mit dem IC bedient (mit Anerkennung der Nahverkehrstarife im IC). Diese bringen die Fahrgäste direkt an den Fähranleger Norddeich Mole (Norderney, Juist). 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 Kanalschiffahrt 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. Die Fähranbindung an Juist erfolgt regulär einmal täglich und in besonderen Fällen (Kaffeefahrten) zweimal täglich.

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 angeflogen. 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 (FLN) betreibt den Flugplatz Norden-Norddeich für einen Linien- und 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 Aufgabenträger. 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 liegen bei den Verkehrsunternehmen. Der größte Teil dieser hat sich mit dem Ziel einer gemeinsamen Angebotserstellung und Vermarktung zu gemeinsamen Gesellschaften / Verkehrsverbänden 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 (VEJ), 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 weitreichende 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 Ausbau des SPNV eingesetzt.

1.7.3 Verkehrsunternehmen

Im LK Aurich besitzen zurzeit insgesamt 16 Unternehmen Konzessionen für den Buslinienverkehr gemäß §42 bzw. §43 PBefG (vgl. auch Kapitel 2.1.3). Hierbei haben 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. Der sog. VEJ/VEJ-Vertrag aus dem Jahr 2005, ergänzt im Jahr 2013, wurde zum Jahresende 2017 gekündigt, da die Kommunalisierung der 45a-Mittel zu einer signifikanten Neuordnung der Finanzierung im ÖPNV führte. Ein neuer VEJ/VEJ Vertrag wurde in 2017 mit dem Verkehrsverbund ausgehandelt. Im Wesentlichen wurden folgende umzusetzende Neuerungen/Verbesserungen im ÖPNV vereinbart:

- Haltestellenaushänge werden nach formalen Vorgaben vereinheitlicht
- Fahrplanflyer der relevanten Buslinien werden mindestens einmal jährlich in einem einheitlichen Design gedruckt
- Beschwerdemanagement mit einheitlicher schriftlicher Dokumentation und Recht auf Einsicht durch den AT wird eingeführt
- Einheitliches Busdesign wird eingeführt

- Verbundbericht wird jährlich veröffentlicht (Fahrgastnachfrage, neue Entwicklungen etc.)

Der Vertrag gilt zunächst für vier Jahre. Danach erfolgt eine Bewertung der Vertragspartner, ob die vereinbarten Aufgaben zufriedenstellend bearbeitet wurden. Sollte das nicht der Fall sein, besteht ein Kündigungsrecht. Andernfalls verlängert sich der Vertrag um weitere vier Jahre.

Sechs der 16 VU, die Genehmigungen im LK Aurich besitzen, gehören dem VEJ an. Dabei ist zu erwähnen, dass die VU, die auf Norderney Linienverkehre durchführen und die Baltrum-Linie deren Linie von Norden zum Fähranleger in Neßmersiel führt, nicht im Verbund organisiert sind 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
- 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 Familie

2. Bestandsaufnahme und Bewertung

2.1 Gegenwärtiges Verkehrsangebot

Im LK Aurich bestehen zwischen den Städten Norden, Aurich, Emden und Leer die wichtigsten Verkehrsbeziehungen.

Der straßengebundene ÖPNV im LK Aurich wird in der Regel als allgemeiner Linienverkehr nach § 42 PBefG bzw. §43 PBefG durchgeführt.

Das 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.

Auf einigen vertakteten Linien (wie z.B. 410, 411, 412 oder 460) nahm der Jedermann Verkehr in den letzten Jahren zu.

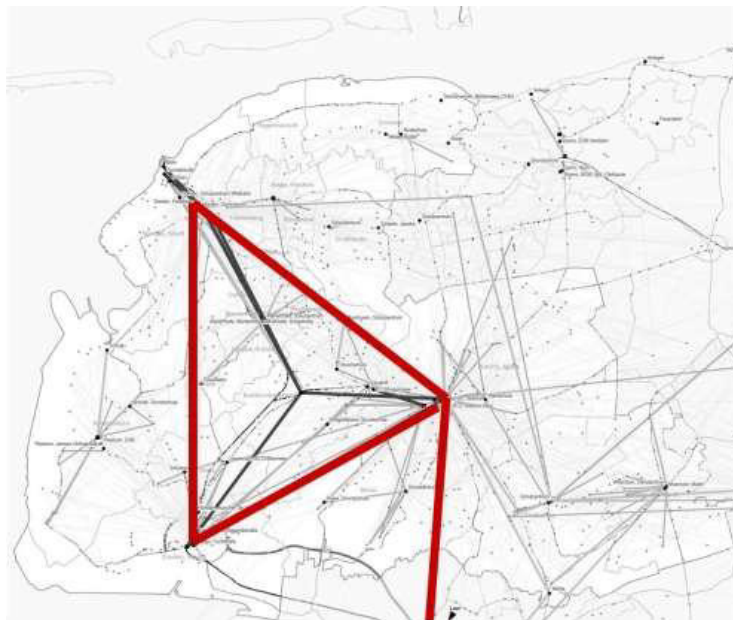


Abbildung: A - 7, Wichtigste Verkehrsbeziehungen

Quelle: sma (2012): Verkehrskonzept Aurich-Emden

In den folgenden Tabellen werden die einzelnen Linien nach dem jetzigen Genehmigungsinhaber sortiert aufgeführt.

Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Linien-Nr.	Genehmigungsbeginn	Genehmigungsende	Genehmigungs-Inhaber
Norddeich, Frisia-Parkplatz P3	Norddeich, Frisia-Parkplatz P3		-	07.10.2017	06.10.2025	AG Reederei Frisia
Norden	Norden			01.03.2017	28.02.2027	Ahi Hamdi
Lübbertfehn	Aurich	Ihlow-Schirrum-Westersander	483	01.12.2013	30.11.2023	Andreesen
Aurich	Leer	Timmel	481	16.09.2016	15.09.2026	Andreesen
Großfehn	Moormerland	Spetzerfehn-Firrel	484	01.05.2018	30.04.2028	Andreesen
Aurich	Norden	Moordorf-Upende-Rechtsweg-	442	01.03.2020	28.02.2030	Arendt
Upgant-Schott	Marienhaf	Osteel/Leezdorf-Rechtsweg	427	01.08.2013	31.07.2021	Arendt/Jacobs/Weser-Ems Bus
Moordorf	Moorkhusen	Victorbur	431	01.08.2013	31.07.2021	Arendt/Weser-EmsBus
Moorkhusen	Moordorf	Victorbur	432	01.08.2013	31.07.2021	Arendt/Weser-EmsBus
Norden	Neßmersiel		10004	01.10.2015	30.09.2023	Baltrum Linie
Aurich	Georgshel	Ihlow-Aurich	N43	01.10.2012	30.09.2020	Edzards
Dornumergrode	Esens	Westerbur-Roggenstede-	368 (Teil der	01.09.2013	31.08.2021	Edzards
Aurich	Esens	Westerholt	378	01.08.2013	31.07.2023	Edzards
Aurich	Emden	Ihlow-Riepe	451	01.08.2013	31.07.2023	Edzards
Aurich	Simonswolve	Kirchdorf-Simonswolve-Ihlow	452	01.08.2013	31.07.2023	Edzards
Ludwigsdorf	Westerende	Ostende-Fahne	455	01.08.2013	31.07.2023	Edzards
Aurich	Haxtum	Rahe	457	01.08.2013	31.07.2023	Edzards
Wiesmoor	Wittmund	Wiesede-Friedeburg-Reepsholt	341	01.01.2014	31.12.2023	Edzards
Esens	Dornum	Hage-Norden-Westerholt	361 (Teil der	15.09.2016	16.09.2026	Edzards
Theener/Hager-marsch	Westerholt/Dornum	Roggenstede-Dornumergrode-	314 (Teil der	27.09.2015	26.09.2025	Edzards/Kreisbahn Aurich/Weser-Ems-Bus
Wilhelmshaven	Wiesmoor	Sande-Friedeburg	111	01.07.2017	30.06.2027	Fass Reisen
Norderney, Rosengarten	Norderney, Rosengarten		8	11.03.2016	31.08.2025	Fischer
Norderney, Busbahnhof	Norderney, Oase	Meierei-Flugplatz-Leuchtturm	4	01.09.2018	31.08.2028	Fischer
Deteren	Sandhorst, Waldorfschule	Leer	692	18.08.2019	17.08.2029	Gerdies
Norden	Sudarle	Hage-Halbmond-Großheide	446/1	01.06.2014	31.05.2024	Jacobs
Sudarle	Norden	Großheide-Halbmond-Hage	446/2	01.06.2014	31.05.2024	Jacobs
Großheide	Großheide	Berumerfehn-Sudarle-Westerende	447	30.08.2016	29.08.2026	Jacobs
Norden	Aurich	Hage-Berumerfehn-Südcoldinne-	445	01.02.2017	31.01.2027	Jacobs
Sudarle	Emden (Berufsverkehr)	Neuschoo-Schweindorf-	444	01.06.2016	31.05.2026	Jacobs (643)
Emden	Georgshel, Discothek Galaxy	Hinte	N71	16.03.2018	31.12.2023	Janßen Saterland
Norden	Georgshel, Discothek Galaxy	Marienhaf	N72	16.03.2018	31.12.2023	Janßen Saterland
Leer	Georgshel, Discothek Galaxy	Timmel - Aurich	N73	16.03.2018	31.12.2023	Janßen Saterland
Middels	Aurich IGS/BBS	Plaggenburg-Tannenhausen-Egels	472	14.06.2017	31.07.2022	Kreisbahn Aurich
Ulbergen	Aurich	Wiesens-Wesertriofehn	477	14.06.2017	31.07.2022	Kreisbahn Aurich
Jheringsfehn	Ostgroßfehn	Neukamperfehn-Hesel	476	08.11.2017	05.08.2022	Kreisbahn Aurich
Emden	Jever	Wilhelmshaven	480	01.08.2013	31.07.2023	Kreisbahn Aurich
Blomberg	Westerholt/Dornum	Dornum	485	01.01.2015	31.12.2024	Kreisbahn Aurich
Aurich	Bensersiel	Plaggenburg-Middels-Esens	473	01.05.2015	30.04.2025	Kreisbahn Aurich

Tabelle: T - 15, Liste der Konzessionen im LK Aurich Seite 1

Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Linien-Nr.	Genehmigungsbeginn	Genehmigungsende	Genehmigungs-inhaber
Aurich	Wittmund	Wallinghausen-Sandhorst-Middels	474	01.05.2015	30.04.2025	Kreisbahn Aurich
Westgroßefehn Aurich	Ostgroßefehn Wiesmoor	Timmel-Ulbargen-Mittgroßefehn Egels-Wiesens-Brockzetel-	486 464	01.09.2015 01.10.2015	31.08.2025 30.09.2025	Kreisbahn Aurich Kreisbahn Aurich
Aurich	Jubberde	Wiesmoor-Neudorf-Remels	470	14.04.2020	13.04.2030	Kreisbahn Aurich
Aurich	Leer	Schirum-Hesel-Brinkum	460	06.05.2020	05.05.2030	Kreisbahn Aurich
Aurich	Brockzetel	Dietrichsfeld-Langefeld-Middels	462	06.05.2020	05.05.2030	Kreisbahn Aurich
Aurich	Wiesmoor	Akelsbarg-Speterfehn-	463	06.05.2020	05.05.2030	Kreisbahn Aurich
Aurich	Wiesmoor	Bagband-Strackholt	466	06.05.2020	05.05.2030	Kreisbahn Aurich
Wiesmoor	Leer	Ostgroßefehn-Strackholt-Bagband	467	06.05.2020	05.05.2030	Kreisbahn Aurich
Wiesmoor	Hinrichsfehn	Mullberg	468	06.05.2020	05.05.2030	Kreisbahn Aurich
Ostgroßefehn	Aurich	Holtrop-Bietzefeld	469	06.05.2020	05.05.2030	Kreisbahn Aurich
Aurich	Georgsfeld	Extum-Walle	101	18.02.2015	31.05.2024	Kreisbahn Aurich (Anrufbus Stadt Aurich)
Aurich	Plaggenburg	Sandhorst-Tannenhausen	102	18.02.2015	31.05.2024	Kreisbahn Aurich (Anrufbus Stadt Aurich)
Aurich	Wiesens	Wallinghausen-Pfalzdorf-Egels	103	18.02.2015	31.05.2024	Kreisbahn Aurich (Anrufbus Stadt Aurich)
Aurich	Rahe	Popens-Schirum-Leegmoor-Kirchdorf	104	18.02.2015	31.05.2024	Kreisbahn Aurich (Anrufbus Stadt Aurich)
Aurich	Brockzetel	Dietrichsfeld-Langefeld-Middels	105	18.02.2015	31.05.2024	Kreisbahn Aurich (Anrufbus Stadt Aurich)
Südbrookmerland	Emden	Münkeboe-Ostvicorbur-	Berufslinie	14.07.2015	13.07.2025	Ludolf Beninga
Norderney	Norderney	innerstädtischer Rundverkehr	7	01.03.2012	31.08.2020*	Nds.-Statatsbad Norderney (*Betrieb z.zt. Mit Tjaden
Norderney, Busbahnhof	Norderney, Weiße Düne	Birkenweg-Meierei	5	27.09.2013	26.06.2021	Tjaden
Norderney, Weststrand	Norderney, Hafen	Damenpfad Mitte-Rosengarten	1	01.09.2018	31.08.2028	Tjaden
Norderney, Busbahnhof	Norderney, Hafen	Mühlensstraße-Marienstraße	2	01.09.2018	31.08.2028	Tjaden
Norderney, Haus Klipper	Norderney, Hafen	Lippestraße-Waldweg	3	01.09.2018	31.08.2028	Tjaden
Norderney, Rosengarten	Norderney, Weiße Düne		6	01.09.2018	31.08.2028	Tjaden
Esens	Norden	Dornum-Hage	312	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Junkersrott	Norden	Hage	414	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Norden	Norden	Süderneuland	415	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Hörsingwehr Emden	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

Tabelle: T - 16, Liste der Konzessionen im LK Aurich Seite 2

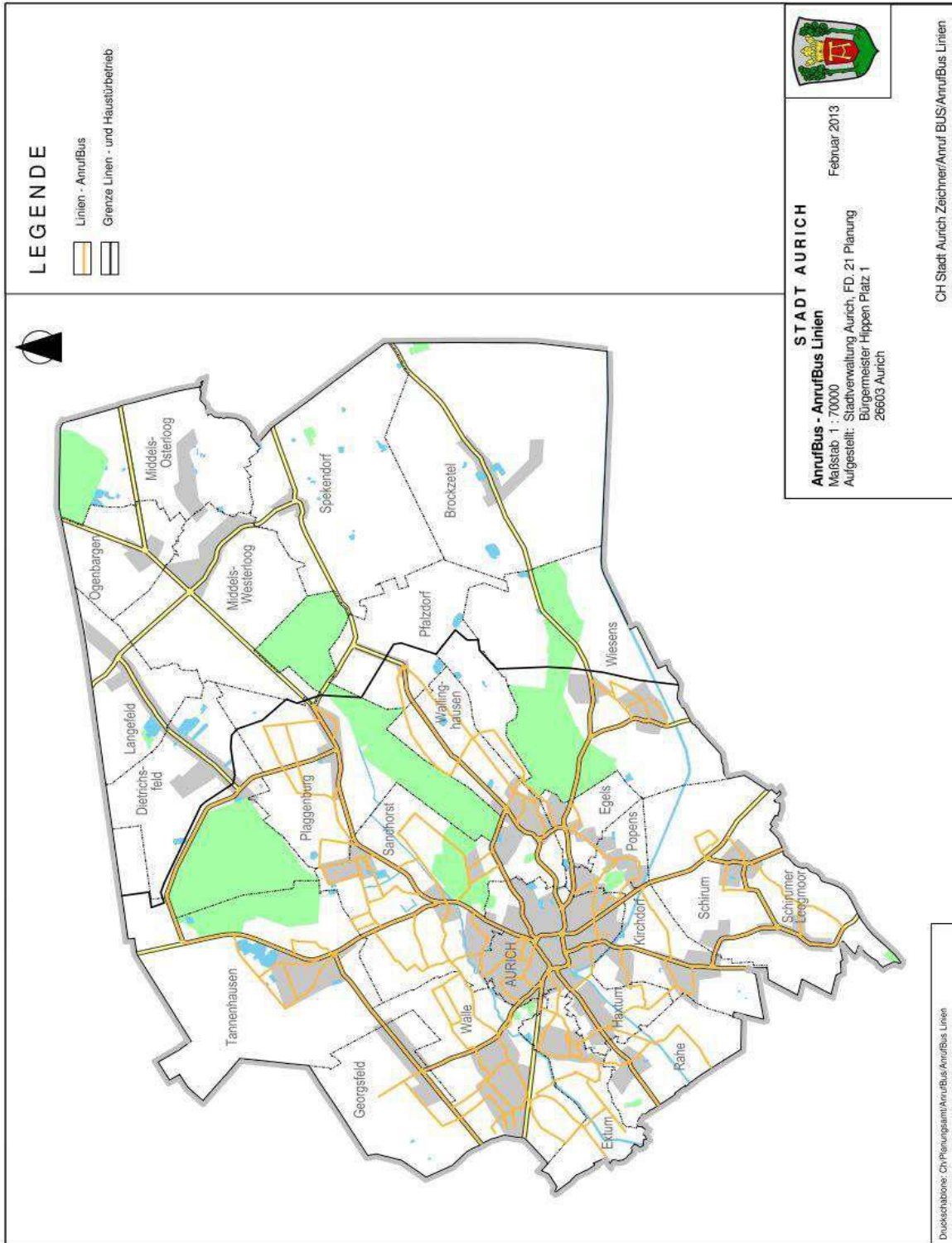
Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Linien-Nr.	Genehmigungsbeginn	Genehmigungsende	Genehmigungs-Inhaber
Marienhaf	Marienhaf	Wirldum-Schoonorth	428	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Forlitz-Blaukirchen	Aurich	Moordorf	433	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Aurich	Norden	Marienhaf-Moordorf-Moorhusen	N41	20.11.2017	19.11.2021	Weser-Ems Bus
Emden	Jever	Georgshel-Aurich-Wittmund	410	01.01.2016	31.12.2023	Weser-Ems Bus
Aurich	Jever	Plaggenburg - Wittmund	420	01.01.2016	31.12.2023	Weser-Ems Bus
Aurich	Aurich	Walle-Georgsfeld-Sandhorst	419	01.01.2018	31.12.2027	Weser-Ems Bus
Georgshel	Norden	Marienhaf	411	01.08.2018	31.07.2028	Weser-Ems Bus
Norden	Norddeich	Norden	412	01.08.2018	31.07.2028	Weser-Ems Bus
Norden	Westermarsch	Utlansdhörn	416	01.08.2019	31.07.2028	Weser-Ems Bus
Pewsum	Norden	Eilsum-Greetsiel-Leybucht-polder-Süderneuland	417	01.08.2018	31.07.2028	Weser-Ems Bus
Norden	Pewsum	Charlottenpolder-Grimersum-	418	01.08.2018	31.07.2028	Weser-Ems Bus
Leybucht-polder	Westermarsch	Neuwesteel	424	01.08.2018	31.07.2028	Weser-Ems Bus
Norden	Esens	Westerloog-Osterloog-Junkersrott-Theener-Dornumergrode	413	01.08.2018	31.07.2028	Weser-Ems Bus/Edzards

Tabelle: T - 17, Liste der Konzessionen im LK Aurich Seite 3

2.1.1 Verkehrsangebot (Bedienungsebenen und Liniennetz)

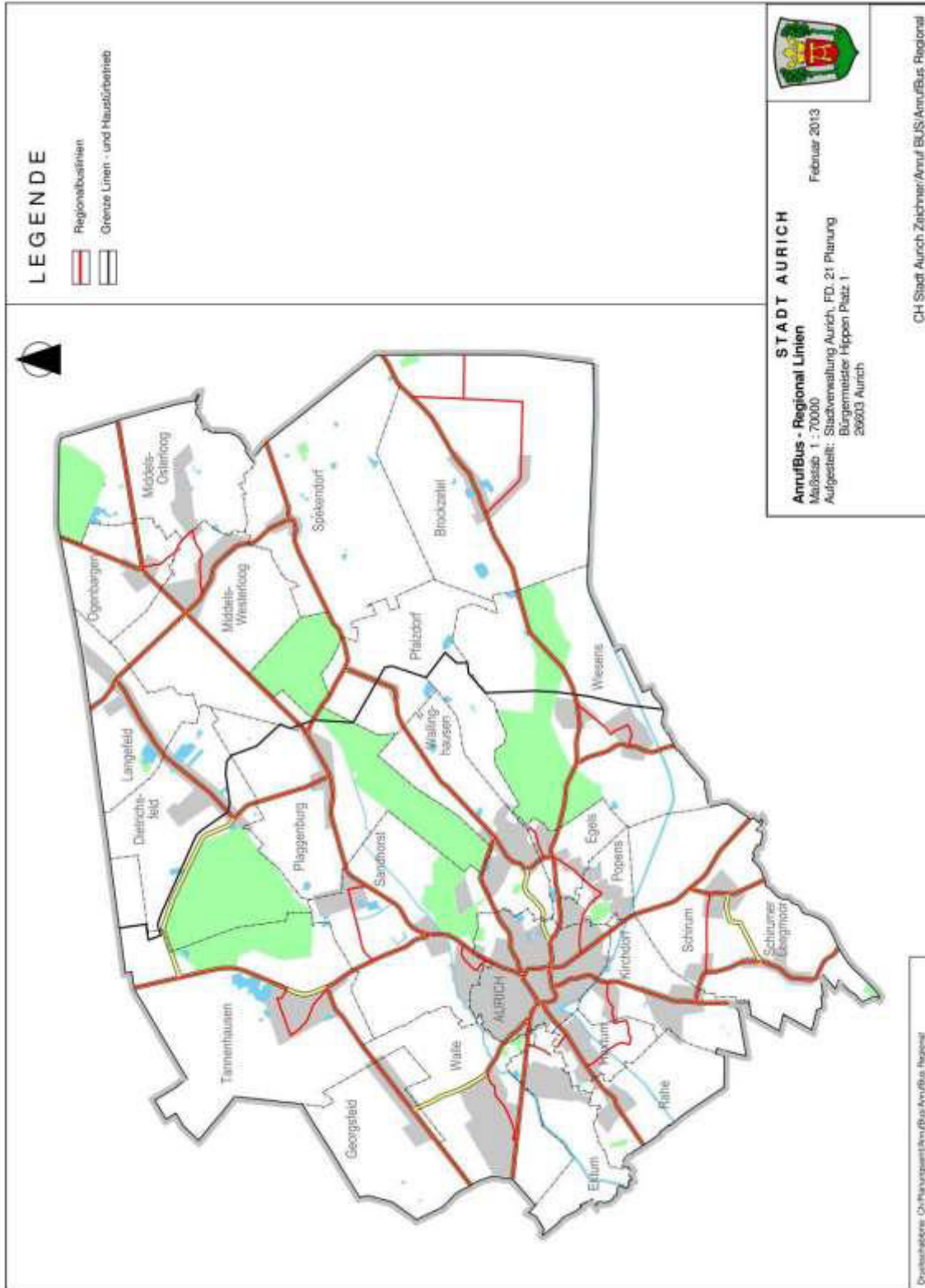
Das ÖPNV-Netz im LK Aurich ist in verschiedene Bedienungsebenen unterteilt. Diese Unterteilung dient dazu, den wesentlichen Charakter bzw. die Hauptaufgabe der einzelnen ÖPNV-Linien hervorzuheben und damit verbundene Qualitätsanforderungen formulieren zu können. Die Linien der verschiedenen Bedienungsebenen müssen aufeinander abgestimmt und an den bestehenden SPNV angeschlossen sein, 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 bisher 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 bis K-12) berücksichtigt (Linien 4-8) und vorrangig die Verknüpfung zwischen Fähre und Bus am Anleger Norderney herstellt (Linien 1-3).



Karte: K - 5, Liniennetz Anrufbus Stadt Aurich

Quelle: Stadt Aurich



Karte: K - 6, Liniennetz Regionalbus Stadt Aurich

Quelle: Stadt Aurich



Karte: K - 7, Busverkehre Norderney (1 bis 3)

Quelle: Aktiengesellschaft Reederei Norden-Frisia



Karte: K - 8, Busverkehrs Norderney (Linien 4 bis 6)

Quelle: Aktiengesellschaft Reederei Norden-Frisia



Karte: K - 9, Busverkehr Norderney (Linie 7, NC-Bus)

Quelle: Aktiengesellschaft Reederei Norden-Frisia



Karte: K - 10, Busverkehr Norderney (Linie 8)

Quelle: Aktiengesellschaft Reederei Norden-Frisia

Im LK Aurich sollen die Buslinien auf der **Bedienungsebene 1 (BE1)** die Orte höherer Zentralität verbinden sowie Achsen mit einem hohen Fahrgastpotenzial bedienen. Dieses Netz stellt somit das Rückgrat im ÖPNV dar und kann deshalb auch als Hauptliniennetz bezeichnet werden. Als Mindestangebot wird ein Stundentakt gefordert. Desweiteren ist ein einheitlicher Linienweg sowie die vertaktete Bedienung am Wochenende und im Spätverkehr anzubieten.

Im NVP 2018 wurde ein Taktknoten in Aurich zur besseren Verknüpfung der Linien untereinander und zum besseren Umstieg zwischen Bus und Bahn gefordert. So wurde das ITF-Konzept für den LK Aurich ausgearbeitet und einige Linien wurden in ihrem Verlauf und der Abfahrtszeit bereits angepasst.

Im **Bestand** erfüllen noch nicht alle Linien die geforderten Qualitäten des NVP 2018 und müssen deshalb zeitnah dem Stand des auf Basis der Vorgaben des NVP 2018 für den LK Aurich als Grundlage entwickelten ITF-Startkonzeptes angepasst werden.

Die bereits im NVP 2018 als BE1 definierten Buslinien (410, 411, 460 und 481) weisen teilweise noch Defizite bzw. Taktlücken auf. Die Analyse des gegenwärtigen Verkehrsangebotes zeigt, dass in der Regel montags bis freitags ein Stundentakt gilt. Samstags ist der Takt teilweise auf einen 2-Stunden-Takt ausgedünnt. An Sonntagen werden die Fahrten entweder ähnlich wie samstags durchgeführt oder aber nur noch einige Fahrtenpaare vorgehalten. Neben dem SPNV sollen die Linien der BE1 ein wichtiges und hochwertiges Angebot im Landkreis darstellen:

- 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 Linien 410 und 411 sind noch nicht stringent vertaktet. Die Abfahrten erfolgen nicht stets zur selben Taktminute. Am Samstag geht der 1-h-Takt teilweise in einen 2-h-Takt über. Am Sonntag existieren auf den beiden Linien nur 4 Fahrtenpaare.
- Die Linie 460 verbindet die Kreisstädte Aurich und Leer miteinander und dient der Bahnanbindung von Aurich. Sie ersetzt die ehemalige Kleinbahnlinie (DB-Fahrkarten

werden anerkannt). Die Linie 460 verkehrt inzwischen von Montag bis Sonntag im Stundentakt und stets zur einheitlichen Taktminute.²¹

- Die Linie 481 erschließt und verbindet die Kreisstädte Aurich und Leer Montag – Freitag weitgehend im Stundentakt. Ebenso erschließt sie Timmel, Teile der Gemeinde Ihlow und Moormerland (LK Leer). Das Fahrtenangebot wird am Samstag auf nur 3 Fahrtenpaare reduziert und am Sonntag besteht kein Angebot.

Einige Linien der BE2 weisen ein hohes Fahrgastpotenzial aus und werden entsprechend zum Teil bereits im Stundentakt bedient. Damit würden diese Linien eher in die BE1 gehören. Dabei handelt es sich um folgende Linien:

- Die Linie K1 erschließt die Küstenregion von Harlesiel über Neuharlingersiel, Bensen-siel, Esens alternierend über Westerholt bzw. Dornum über das Grundzentrum Hage nach Norden. In den Küstenbadeorten 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. Für die Schüler von Juist ist die K1 in Verbindung mit der Linie 412 zur Anbindung an das NIGE (Niedersächsisches Internatsgymnasium) in Esens bedeutsam. Die Linie K1 ist zurzeit noch keine eigenständig genehmigte Linie, sondern geht, als „Gesamtverkehr“ aus den Linien 341, 361 und 368 hervor. Die Linie verkehrt Montag bis Sonntag im Stundentakt. Damit erfüllt die Linie K1 die Anforderungen der BE1 bereits umfassend.
- 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 verkehrt Montag bis Samstag im angenäherten Stundentakt, Montag bis Freitag mit zahlreichen zusätzlichen Fahrten sowie am Sonntag etwa zweistündlich, jedoch nicht vertaktet.

²¹ Fahrplanverbesserungen wurden bis Anfang Dezember 2020 aufgrund von der Pandemie zurückgestellt.

- Die Linie 421 verbindet Greetsiel über Pewsum, Hinte mit Emden mindestens zweistündlich. Die Linie 421 soll unter Berücksichtigung des Schülerverkehrs vertaktet werden.
- Die Linie 422 verbindet Pewsum über Loquard und Wybelsum mit Emden überwiegend mindestens zweistündlich.
- Die Linie 446 (neu 445) erschließt das Mittelzentrum Norden mit Großheide über Hage an Montag bis Freitag bereits mit 12 Fahrtenpaaren. Samstags werden 2 Fahrtenpaare angeboten. Die Fahrten sind nicht vertaktet und finden teilweise als Ringverkehr statt. In Großheide gibt es an Montag bis Freitag bei den integrierten Fahrten der Linie 445 vier Mal täglich die Möglichkeit zur Weiterfahrt nach Aurich.
- Die Linie 451 (neu 450) verknüpft die Kreisstadt Aurich und den nördlichen Teil der Gemeinde Ihlow mit der Stadt Emden. Die Linie ergänzt die Linie 410 auf der Verbindung Aurich – Emden. Die Linie verkehrt seit Ende August 2020 an Montag bis Samstag im 2-Stunden-Takt, jedoch mittags mit einer dreistündigen Lücke. Die Linie 451 erfüllt damit mit Ausnahme des Sonntags die Anforderungen der BE1 weitgehend.
- Die Linie 455 (neu 451) bindet neu seit Ende August 2020 den südlichen Teil der Gemeinde Ihlow mit Umstieg in Westerende an die Linie 451 an und schafft damit eine Verbindung zwischen Ihlowerfehn und Emden. Die Rückfahrten ab Emden werden dabei an Montag bis Samstag im 2-Stunden-Takt angeboten. Zusätzlich nimmt sie die Aufgaben der Schülerbeförderung innerhalb der Gemeinde Ihlow und zu den Schulen der Kreisstadt Aurich wahr.
- Die Linie 467 verbindet die Stadt Wiesmoor mit dem Knotenpunkt Bagband montags bis freitags im Stundentakt sowie am Wochenende im 2-Stunden-Takt. Im Schülerverkehr werden 2 Fahrtenpaare als direkte Fahrten in die Kreisstadt Leer angeboten. Damit erfüllt die Linie 467 die Anforderungen der BE1 bereits umfassend. In Bagband besteht zu allen Zeiten eine Umstiegsmöglichkeit in die Linie 460 sowohl in/aus Richtung Aurich als auch von und nach Leer.

Die Regionalbuslinien der **Bedienungsebene 2 (BE2)** erschließen die Hauptachsen im Landkreis abseits der BE1. Dadurch wird das Hauptnetz der BE1 um die Erschließung weiterer

wichtiger Orte mit hohem Fahrgastpotenzial ergänzt. Ebenso verbinden diese Linien die Grundzentren mit den Mittelzentren. Das Mindestangebot ist ein 2-Stunden-Takt und eine Bedienung am Wochenende sowie im Spätverkehr, teilweise als Rufbus. Während die Linie 473 (neu 490) die Anforderungen bereits erfüllt, bestehen auf den Linien 111, 417, 442 (neu 440), 446 (neu), 462 und 474 (neu 480) aktuell noch Defizite. Die Linien der BE2 weisen aktuell teilweise montags bis freitags einen 2-Stunden-Takt auf. Samstags setzt der 2-Stunden-Takt später ein und endet früher oder es werden nur einige Fahrtenpaare bzw. Fahrten angeboten. Sonntags bestehen teilweise keine Angebote:

- Die Linie 111 verbindet Wiesmoor mit Wilhelmshaven über Sande. Auf dem Abschnitt Sande – Wiesmoor bestehen deutliche Taktlücken und auch das Fahrtenangebot mit drei Fahrten am Samstag und keiner Bedienung am Sonntag muss angepasst werden. Die Linie 111 soll zu einer Linie der BE2 weiterentwickelt werden.
- Die Linie 417 verbindet Pewsum über Greetsiel, Leybuchtpolder und Neuwesteel mit dem Mittelzentrum Norden. Die Linie dient der Schülerbeförderung und der touristischen Erschließung mit Verbindung der beiden touristischen Schwerpunkorte Norden und Greetsiel. Die Linie 417 soll zu einer Linie der BE2 weiterentwickelt werden.
- Die Linie 442 wurde in die Teillinien 442/1 und 442/2 aufgeteilt. Die 442/1 erschließt die Samtgemeinde Brookmerland sowie das Südbrookmerland und verbindet diesen Bereich mit der Kreisstadt Aurich, dem Knotenpunkt Marienhafe und dem Mittelzentrum Norden. Auf der Teillinie 442/1 verkehren unvertaktet bereits 32 Fahrten an Schultagen sowie 11 Fahrten an Montag bis Freitag in den Ferien. Die Linie 442/1 soll als Linie 440 (neu) zu einer Linie der BE2 weiterentwickelt werden. Die Teillinie 442/2 verbindet das Südbrookmerland, Brookmerland mit den Schulstandorten in der Samtgemeinde Großheide und Hage. Die Teillinie dient vorwiegend der Schülerbeförderung zu den Schulen in den o.g. Gemeinden und der Stadt Aurich.
- Die Linie 446 (neu) verbindet Norden und Halbmond über Hage. Das heutige Angebot mit 12 Fahrten, meist als Ringerschließung, ist nicht vertaktet. Die Linie soll zur BE2 weiterentwickelt werden.

- Die Linie 462 verbindet Wiesmoor und Ostgroßefehn mit der Kreisstadt Aurich etwa zweistündlich. Es werden die Verbindungen im Rahmen der Schülerbeförderung zu den Schulen der Standorte Ostgroßefehn, Aurich und Wiesmoor hergestellt. Mit einem 2-Stunden-Takt erfüllt die Linie 462 die Anforderungen an die BE2 am Samstag, allerdings ist die Takteinbindung in Aurich unsymmetrisch und ungenügend. Für Montag bis Freitag wird ein dichtes, allerdings unvertaktetes Angebot gefahren, am Sonntag besteht kein Angebot. Das Fahrplanangebot soll den Anforderungen der BE2 entsprechend weiterentwickelt werden.
- Die Linie 473 (neu 490) verbindet die Kreisstadt Aurich mit der Stadt Esens und dem Küstenbadeort Bengersiel. Dort besteht Anschluss an die Fähre nach Langeoog (DB Fahrkarten werden auf dem Teilstück Esens, Bhf. – Bengersiel, Anleger anerkannt). Die Linie 473 verkehrt von Montag bis Sonntag im 2-Stunden-Takt und stets zur einheitlichen Taktminute. Damit erfüllt sie die Anforderungen der BE2 umfassend, einzig am Samstag wäre ein zusätzliches späteres Fahrtenpaar wünschenswert.
- Die Linie 474/480 (neu 480) verbindet die Kreisstadt Aurich über Middels mit Wittmund mit teilweiser Weiterführung der Fahrten der Linie 480 bis Jever (und Wilhelmshaven). An Schultagen verkehren 6 Fahrtenpaare, in der Woche in den Ferien 6 Fahrtenpaare sowie am Wochenende 2 Fahrtenpaare als Rufbus. Die Linie soll zur BE2 weiterentwickelt werden.

Aus der BE2 sollen folgende Linien zur BE3 abgestuft werden:

- Die Linie K1-Express verbindet Norden mit der Küstenregion Bengersiel und Neuharlingersiel. Hier ist ein saisonabhängiges Angebot mit einzelnen Fahrten vorhanden. Die Linie dient derzeit als Verstärker für die Linie K1 in der Sommersaison, ein eigenes nennenswertes Fahrgastpotenzial für die Zwischenortsbedienung ist nicht erkennbar.
- Die Linie 452 verbindet Aurich über Ihlow mit Simonswolde. Die Linie 452 nimmt die Aufgaben der Schülerbeförderung innerhalb des südlichen Teils der Gemeinde Ihlow und von diesem zu den Schulen der Kreisstadt Aurich wahr. Sie verkehrt weitgehend

vertaktet mit 6,5 Fahrtenpaaren an Schultagen sowie 4,5 Fahrtenpaaren in den Ferien und am Samstag. Die Erschließungsaufgaben der Linie 452 außerhalb des Schülerverkehrs sowie die Verbindungen nach Aurich und Emden werden perspektivisch von der Linie 455 (neu 451) übernommen.

Daneben sollen folgende Linien aus der BE3 zur BE2 weiterentwickelt werden:

- Die Linie 423 verbindet Hinte über Jennelt mit Eilsum und Fortführung zum Schulstandort Pewsum. Die Linie verkehrt teilweise als Ringschließung mit einem dichten aber unübersichtlichen Fahrplanangebot. Sie dient neben dem Verkehr nach Emden (mit Umstieg in Hinte) der Schülerbeförderung zu den Grundschulen sowie den weiterführenden Schulen in Pewsum, Hinte und Emden. Die Linie 423 weist von Montag – Freitag 21 Fahrten auf. **Am Wochenende besteht ein Angebot aus zwei Fahrtenpaaren.** Die Linie 423 soll zu einer Linie der BE2 weiterentwickelt werden.
- Die Linie 433 verbindet die Kreisstadt Aurich mit Wiegboldsbur und Forlitz-Blaukirchen, teilweise mit Umstieg in Moordorf. Es verkehren Montag bis Freitag 6 Fahrtenpaare + 1 Fahrt nach Forlitz-Blaukirchen als Rufbus sowie 2 Fahrtenpaare am Samstag.
- Die Linie 445 verbindet Aurich mit Großheide und bildet die Verlängerung der Linie 445 aus Norden. An Schultagen verkehren 4 Fahrtenpaare, Montag bis Freitag in den Ferien verkehren 2 Fahrtenpaare.
- Die Linie 378 verbindet die Kreisstadt Aurich über Westerholt mit der Stadt Esens. In Aurich werden während der Wendezeit das Einkaufszentrum am Dreekamp sowie der Stadtteil Extum (am Rande) erschlossen. Neben diesen Funktionen erfüllt die Linie Aufgaben im Schülerverkehr nach Aurich, Esens und Westerholt sowie zu den Grundschulen in Utarp und Willmsfeld. Seit Ende August 2020 verkehrt die Linie 378 aufgrund des hohen Fahrgastpotenzials Montag bis Samstag in der Fahrtrichtung von Aurich nach Esens weitgehend im 2-Stunden-Takt, während in der Gegenrichtung überwiegend nur dreistündliche Fahrten angeboten werden. Die Linie verkehrt zwischen Aurich und Esens weitgehend abgestimmt abwechselnd mit der Linie 473 (490) und ergänzt sich im Landkreis Wittmund mit der Linie K1 zwischen Esens

und Westerholt zum angenäherten Stundentakt. Die Linie 378 erfüllt damit bereits weitgehend die Anforderungen der BE2 für Montag bis Samstag und bietet zusammen mit der Linie 473 (490) insbesondere ein optimiertes Fahrplanangebot zwischen Aurich und Esens.

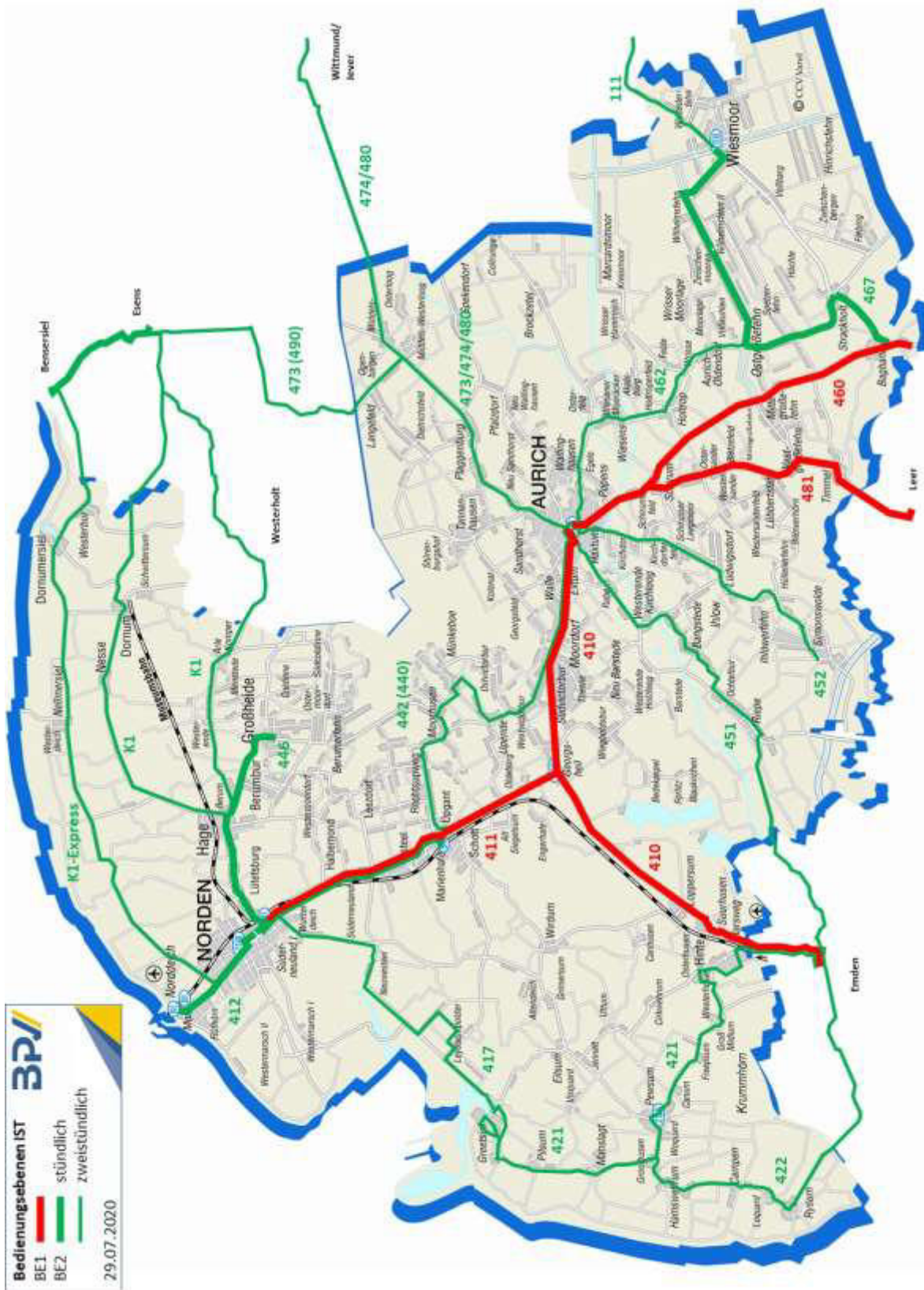
Die **Bedienungsebene 3 (BE3)** umfasst die Buslinien für den eigentlichen Schülerverkehr, der die besonderen Anforderungen hinsichtlich der Schulanbindungen erfüllen muss. Vielfach wird hier eine besondere Flexibilität erwartet. Die Schülerinnen und Schüler müssen unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung im LK Aurich mit diesen Linien sowie mit den Schülerfahrten auf den unter BE1 und BE2 genannten Linien zu Ihren Schulstandorten befördert werden. Auch wenn die Linien der BE3 vielfach eine Erschließung der Fläche im ländlichen Raum übernehmen und die Fahrten der Gesamtbevölkerung offenstellen, 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. Zur BE3 gehören zurzeit folgende Linien: 312, 341, 413, 414, 415, 416, 419, 420, 424, 427, 428, 431, 432, 442/2, 445, 447, 457, 463, 464, 466, 468, 469, 472, 474 (nur bisheriger reiner Schülerverkehr), 476, 477, 483, 484, 486 und 692.

Die folgende Tabelle und Karte zeigen die heutigen Linien der **Bedienungsebenen 1 und 2 des Bestands** im LK Aurich mit einem Überblick über das jeweilige Fahrtenangebot:

BE	Linie	Strecke	Mo-Fr	Sa	So
Linien BE1:					
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-Takt	1-h-Takt
1	481	Leer – Timmel – Aurich	1-h-Takt	3 Fahrtenpaare	kein Angebot
Linien BE2, welche zu Linien der BE1 weiterentwickelt werden:					
2	K1	Harlesiel – Esens – Westerholt/Dornum – Norden	1-h-Takt	1-h-Takt	1-h-Takt
2	412	Norden – Norddeich	1-h-Takt	1-h-Takt	zweistündlich (kein Takt)

BE	Linie	Strecke	Mo-Fr	Sa	So
2	421	Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden	2-h-Takt	5 Fahrtenpaare	1 Fahrtenpaar
2	422	Pewsum – Loquard – Wybelsum – Emden	2-h-Takt	4,5 Fahrtenpaare	1 Fahrtenpaar
2	446 (neu 445)	Norden – Hage – Großheide (– Aurich)	12 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare	kein Angebot
2	451 (neu 450)	Aurich – Westerende-Kirchloog – Riepe – Emden	2-h-Takt (mit 3-h-Lücke)	2-h-Takt (mit 3-h-Lücke)	kein Angebot
2	455 (neu 451)	(Simonswolde –) Ihlowerfehn – Westerende-Kirchloog (– Aurich) /– Emden	4,5 Fahrtenpaare, Rückfahrten vertaktet	1 Fahrt hin, 3 Rückfahrten vertaktet	kein Angebot
2	467	Wiesmoor – Ostgroßefehn – Strackholt – Bagband – Leer	1-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
Linien BE2:					
2	111	Wiesmoor – Sande	5 Fahrtenpaare	3 Fahrtenpaare	kein Angebot
2	417 (mit 418)	Greetsiel – Leybuchtpolder – Norden	7 Fahrtenpaare	5 Fahrten	2 Fahrtenpaare
2	442 (neu 440)	Aurich – Moordorf – Westvictorbur – Marienhafe	32 Fahrten an S, 11 Fahrten an F	2 Fahrtenpaare	kein Angebot
2	446 (neu)	Norden – Hage – Halbmond (– Leezdorf – Marienhafe – Upgant-Schott)	12 Fahrten	1 Fahrtenpaar	kein Angebot
2	462	Aurich – Ostgroßefehn – Wiesmoor	2-h-Takt	2-h-Takt	kein Angebot
2	474 (neu 480)	Aurich – Middels – Wittmund	6 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare (Rufbus)	2 Fahrtenpaare (Rufbus)
2	473 (neu 490)	Aurich – Middels – Esens – Bensorsiel	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
Linien BE3, welche zu Linien der BE2 weiterentwickelt werden:					
3	423	Hinte – Jennelt – Eilsum (– Pewsum)	21 Fahrten (auch Rufbus)	2 Fahrtenpaare Rufbus	kein Angebot
3	433	Aurich – Moordorf – Wiegboldsbur (– Forlitz-Blaukirchen)	6 Fahrtenpaare + 1 Fahrt Rufbus	2 Fahrtenpaare Rufbus	kein Angebot
3	445 (445)	(Norden – Hage –) Großheide – Aurich	4 Fahrtenpaare	kein Angebot	kein Angebot
3	378	Aurich – Westerholt – Esens	2-h-Takt	2-h-Takt	kein Angebot
Linien BE2, welche zu Linien der BE3 abgestuft werden:					
2	452	Aurich – Kirchdorf – Ihlow – Simonswolde	6,5 Fahrtenpaare vertaktet	4,5 Fahrtenpaare vertaktet	kein Angebot

Tabelle: T - 18, Übersicht Linien mit Bedienungsebenen 1 und 2 Bestand im LK Aurich



Karte: K - 11, Bedienungsebenen IST (NVP 2018) BE1 BE2 im LK Aurich

Unabhängig von den drei dargestellten Bedienungsebenen gab es im LK Aurich die **Nachtlinien (Nachteule, NE)**, die relativ eigenständige Funktion einer sicheren Beförderung in den Nächten von Samstag auf Sonntag erfüllten. Im Zuge der Pandemie-Lage wurden diese Linien im Jahr 2020 eingestellt. Zurzeit verkehren noch die Linie 474 zwischen Aurich – Middels – Wittmund sowie die Linie N41 zwischen Aurich – Moorhusen – Norden im Spätverkehr. Es wird geplant, dieses System dauerhaft einzustellen und ein anderes Nachtnetz mit einer höheren „Nutzungsbreite“ hinsichtlich der Zielgruppen zu entwickeln.

2.1.2 Bewertung des Verkehrsangebotes

Wird das derzeitige Verkehrsangebot im LK Aurich mit dem Startkonzept (siehe Kapitel 3.3.1) verglichen, ist festzustellen, dass einige Linien schon etliche Anforderungen des Startkonzeptes erfüllen. Andere Linien weisen dagegen noch erhebliche Defizite auf.

	Taktknoten AUR '30	Taktknoten AUR '00	Taktknoten Georgsheil	Taktknoten Bagband	Vertaktung	Angebot Schultage	Angebot Ferien	Angebot Sonnabend	Angebot Sonntag	Angebot Spätverkehr	BE 1	BE 2
410		+	+		+	+	+	o	o	o	+	
411			+		+	+	+	o	o	o	+	
412					o	+	+	+	o	o		+
417/418					-	+	+	o	-	-		o
421					o	+	+	o	o	o	o	
422					o	+	+	o	-	o	o	
423					o	+	+	-	-	o		
433	-				-	o	o	o	-	o		o
440 (442)	-				-	o	-	o	-	-		-
445 ¹ (446)					-	o	-	o	-	-	-	-
445 ²		-			-	-	-	-	-	-		-
446					-	o	-	o	-	-		-
450 (451)	+				+	+	+	+	-	o		+
451 (455)					+	o	o	o	-	o		o
452	o				o	o	o	o	-	-		o
460	+		+	+	+	+	+	+	+	+	++	
462	o				o	+	o	+	-	o		o
467			+	+	+	+	+	+	+	o	++	
111					-	o	-	o	-	-		-
378	-	o			+	+	+	+	-	o		+
474 (480)	+				-	o	-	o	o	o		-
481	o				o	+	o	o	-	-	o	
490 (473)	-	o			+	+	+	+	+	o		++
K1					+	+	+	+	+	o	++	

Anforderungen:

- ++ sehr gut erfüllt
- + erfüllt
- o teilweise erfüllt
- weniger/nicht erfüllt

Abbildung: A - 8, Analyse: Angebotsqualität Bestand – Anforderungen Startkonzept

2.1.3 Verkehrsunternehmen

Die Linienverkehre nach § 42 und § 43 PBefG werden zurzeit von folgenden Konzessionären durchgeführt (vgl. auch T – 15 ff.):

- AG Reederei Frisia, Bülowallee 2, 26548 Norderney
- 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
- Fass Reisen, Dodoweg 3, 26386 Wilhelmshaven

- Firma H.Edzards, Jeverstrasse 19, 26427 Esens
- Fischer Omnibusverkehr, Jann-Berghaus-Str. 38, 26548 Norderney
- Gerdes Reisen, Hochkamp 9, 26655 Westerstede-Ocholt
- Jacobs Reisedienst, Südarler Landstr. 21, 26532 Großheide
- Janßen Wilhelm Omnibusbetrieb, Mittelweg 1, 26683 Saterland
- Kreisbahn Aurich GmbH (Jan Klein), Breiter Weg 69a, 26603 Aurich
- Ludolf Beninga, Mühlenweg 37, 26624 Südbrookmerland
- Nds. Staatsbad Norderney GmbH, 26548 Norderney
- Peter Tjaden Nahverkehrs GmbH, Bülowallee 2, 26548 Norderney
- Weser-Ems Busverkehr GmbH, Friedrich-Rauers-Str. 9, 28195 Bremen

2.1.4 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 zugrundeliegende Tarifsysteem. Das Tarifsysteem 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 Tarifsysteem 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 (Durchtarifierung).

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 Zonen-grenzen zweckmäßigerweise an natürlichen Begrenzungen, Bebauungs- oder Ver-waltungsgrenzen.
- **Wabentarif:** Der Wabentarif ist geometrisch gleichwertig gegliedert. Es gelten die Einzelheiten des Zonentarifs.
- **VEJ:** Siehe Preistafel, beispielgebende Dreieckstafel



Tarifstufentafel
für die
Omnibuslinie 421
Emden Hbf - Greetsiel, Schule
ü. Hinte-Pewsum

Gültig ab 01.01.2012

Emden, TNSW

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/2	Freepsum																					
L/11	L/10	H/6	H/5	H/5	H/3	H/2	C/3	C/2	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	C/2	Woguard																
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	1	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	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/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	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							
O/18	O/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	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	Marienhaf, 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) basierte bislang auf dem Entfernungstarifsystem. Berechnungsgrundlage für den zu entrichtenden Fahrpreis war die zurückgelegte Wegstrecke. Darüber hinaus haben die AT und die VU im VEJ generell vereinbart, dass

- der Verbundtarif für den Nutzer auf der VEJ-Homepage für alle Relationen und alle Fahrkartenarten in der Auskunft kommunizierbar sein muss,
- auf Verkehrsrelationen mit mehreren Reisemöglichkeiten – unabhängig von der benutzten 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. In 2016 wurde schließlich ein Zonentarif durch eine Projektgruppe der Hochschule Emden in Zusammenarbeit mit den VU, dem Verkehrsverbund und den AT in der VEJ-Region fertiggestellt. Dabei galt es folgende Bedingungen zu berücksichtigen:

- Einnahmen der VU sollten möglichst konstant bleiben
- Ausgaben der Landkreise sollten möglichst konstant bleiben
- Unerwünscht waren signifikante Preiserhöhungen auf einzelnen Verbindungen
- Einhaltung der festen Preisverhältnisse der Fahrkartengattungen zueinander, z.B. Schülermonatskarte zur Monatskarte mit 0,75, sollte Bestand haben

Der neue Zonentarif wurde zum 01. Januar 2017 eingeführt. Eine Preisauskunft ist zunächst nur auf der Seite des Verkehrsverbundes möglich. Aufgrund der Vielzahl der Zonen in den Landkreisen ist der neue Zonentarif grafisch nicht abbildbar. Es wurde eine Arbeitsgruppe gebildet aus VU und AT gebildet, die an der Weiterentwicklung des Tarifs gearbeitet haben. Hierbei wurden Ansätze besprochen, wie z.B. das eine Gemeinde eine Tarifzone ist oder in mehrere Tarifzonen unterteilt wird. Eine Verringerung der Tarifzonen zieht einen erhöhten Zuschuss seitens der AT mit sich.

2.1.5 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 der eigenen 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 bei der VEJ eingerichtete Stelle für das Projekt Einsteigerbus ist zuständig für die zentrale Koordination. Termine können auch online auf der Homepage www.einsteigerbus.de mittels des Belegungskalenders entgegengenommen 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. Er 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.

2.1.6 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 umsteigefreien Verbindungen werden Anreize geschaffen, zur Urlaubsreise 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 – 1 Euro je Richtung und Person (von 2014 bis 2015 wurde der Preis auf 2 Euro erhöht, wodurch signifikante Fahrgastrückgänge zu verbuchen waren) – gilt ganztägig ab 9.00 Uhr auf allen Buslinien des Verkehrsverbundes Ems-Jade und auf ausgewählten Linien des Landkreises Ammerland im gesamten Kalenderjahr (Ausnahme: An- und Abreisetag). Rufbusse, Nacht- und Sonderverkehre sind nicht Teil des Angebots.

Initiiert vom LK 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 LK Aurich und 2002 um den Bereich der kreisfreien Stadt Emden erweitert. Bis dann 2007 das Urlauberbuskonzept auch im LK 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- beliefen sich die Fahrgastzahlen auf ca. 127.000. Dieser Rückgang um 43% verteilt sich nahezu gleichmäßig auf die in der Region vertretenen Verkehrsunternehmen. In 2015 wurde dann das Mini-

mum mit ca. 95.000 Fahrgästen erreicht. Seit 2016 gilt wieder der günstige 1-Euro-Urlauberbustarif. Damit einhergehend steigen die Fahrgastzahlen wieder an. So nutzten in 2016 ca. 111.000 und in 2017 bereits wieder ca. 145.000 Fahrgäste das Urlauberbustangebot.

Das Marketing wird entsprechend kreis- und organisationsübergreifend entwickelt und flächendeckend umgesetzt. So sind die Infomedien zum Urlauberbust (Flyer mit Übersichtskarte des Streckennetzes mit weiteren Details zum Tarif sowie örtlichen Sehenswürdigkeiten) kostenlos in allen Tourist-Informationen bzw. Kurverwaltungen Ostfrieslands erhältlich. Darüber hinaus wirbt die OTG als übergeordnete Werbegemeinschaft für die einzelnen Organisationen in ihren Ferienkatalogen mit ganzseitigen Anzeigen für den Urlauberbust. Diese Anzeigen sind auch in den einzelnen örtlichen Magazinen zu finden. Die Werbung für den Urlauberbust 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, 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 Urlauberbust 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

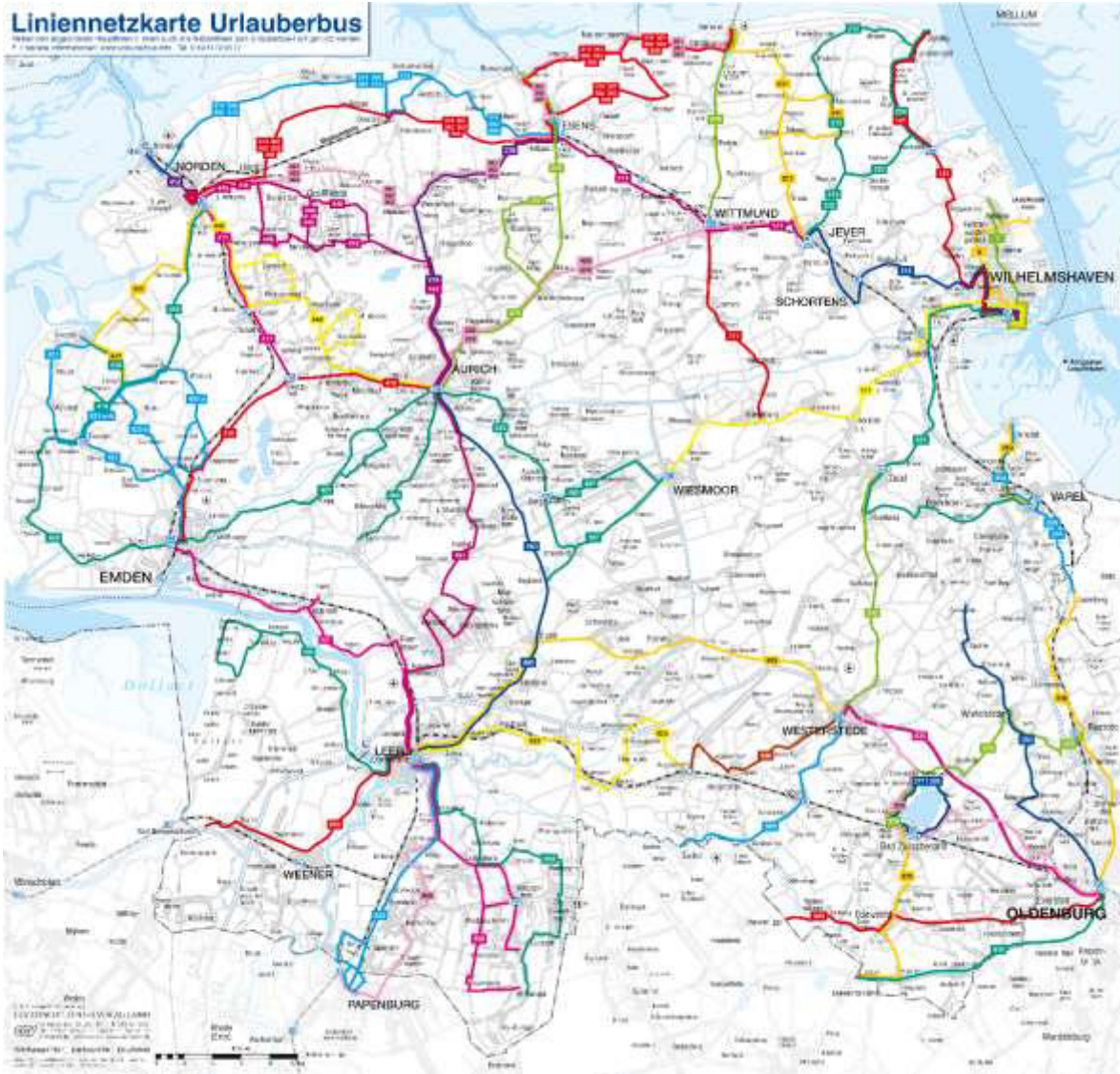
Mobilitätsangebote für Touristen vorgestellt und diskutiert. Die Referentinnen und Referenten kamen von der DB, vom Regionalmanagement des Landkreises Regen in Bayern, von der Harz AG, vom Tourismus-Marketing Niedersachsen, von der Emsland Touristik sowie von der VEJ.

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. Auf den Linien 460, 462, 473, 474 und 480 der Kreisbahn Aurich können Fahrradanhänger für Gruppen (max. 13 Fahrräder) in den Monaten Mai bis September vorbestellt werden.

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

Neben dem touristischen Angebot Urlauberbus gibt es auf der Insel Norderney den „NorderneyCard-Bus“. Dabei kann der Bus der Linie 7 auf Norderney mit der NorderneyCard vergünstigt genutzt werden.



Karte: K - 12, Liniennetzkarte Urlauberbuser 2018

2.2 Fahrgastaufkommen

Im Jahr 2011 wurde im Zuge der Planungen zur Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Aurich – Abelitz eine kombinierte Fahrgastbefragung und Fahrgastzählung auf ca. 30 Linien durch SMA und Partner AG im LK Aurich vorgenommen, um verlässliche Nachfragezahlen im Busverkehr zu erhalten und daraus ein nachfragegerechtes Gesamtkonzept Bus/Schiene zu erstellen. Insgesamt wurden 5.137 Fragebögen und 11.441 Zählbögen erfasst und ausgewertet. Während die Zählungen auf fast allen Linien im LK Aurich durchgeführt wurden, beschränkte man sich bei der Befragung auf ausgewählte Linien. Die folgende Tabelle gibt hierüber einen Überblick.

Verkehrsunternehmen	Befragung	Zählung
Andreesen	481	481, 483, 486
Arendt	442	442
Edzards	K1, K2, K3	K1, K2, K3, 314, 361, 362, 363, 365, 368
Jacobs		445, 446, 447
Janssen	378, 451	378, 451, 452, 455, 457
Kreisbahn Aurich	460, 462, 467, 473, 474, 475, 479, 480	460, 462, 463, 464, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480
Weser-Ems Bus	410, 411, 412, 417, 418, 421, 422, 423	312, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 427, 428, 431, 432, 433

Tabelle: T - 19, Liste der Linien mit Befragungs- und Zähldaten

Sowohl an Schul- wie auch an Ferientagen werden hauptsächlich Zeitkarten und Einzel-
fahrausweise benutzt (siehe Abbildung A-11).

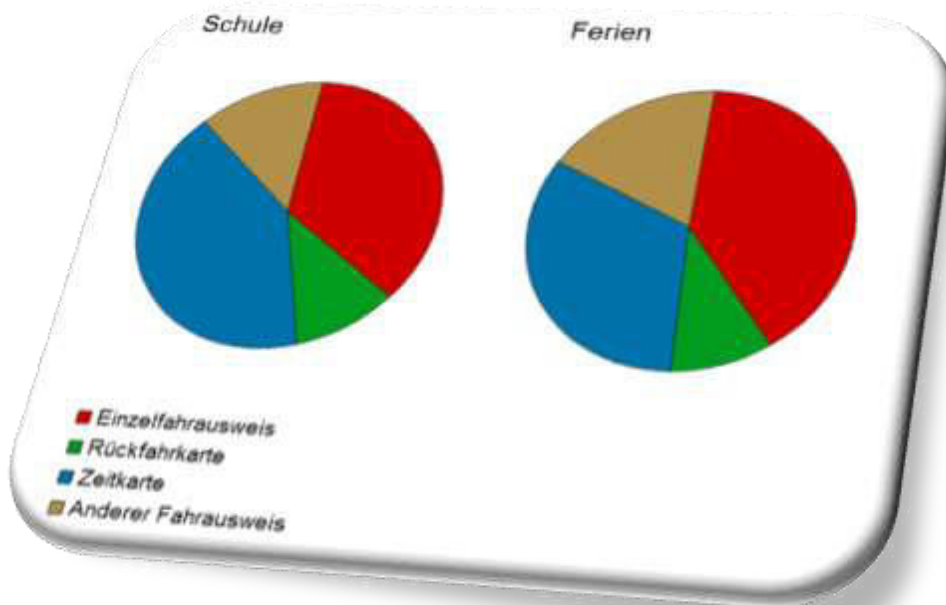


Abbildung: A - 11, Anteile der Fahrausweise

An Schultagen bestimmen wie erwartet die Fahrzwecke Schule/Ausbildung sowie Arbeit die Fahrtzwecke. An Ferientagen sind sie eher ausgeglichen und der Fahrtzweck Freizeit/Sport übernimmt den Hauptanteil (siehe Abbildung A – 12).

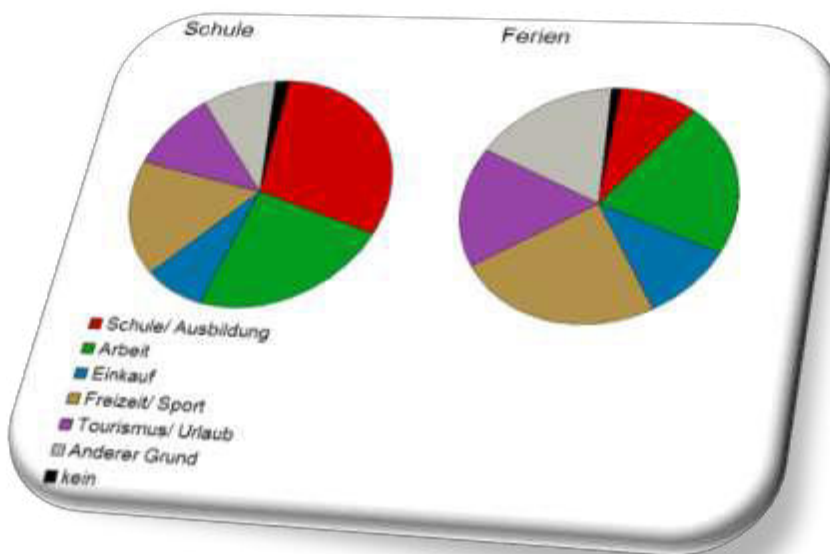


Abbildung: A - 12, Anteile der Fahrtzwecke

Die Auswertung der Verkehrsmittel ergibt für Schul- und Ferientage das gleiche Bild. Hauptsächlich legen die Fahrgäste den Weg zur/von der Haltestelle mit über 50% hauptsächlich zu Fuß zurück oder sie steigen auf einen weiteren Bus um. Die weiteren Verkehrsmittel wie Bahn, Auto und Fahrrad bilden zusammen einen Anteil von 25% (siehe Abbildung A – 13).

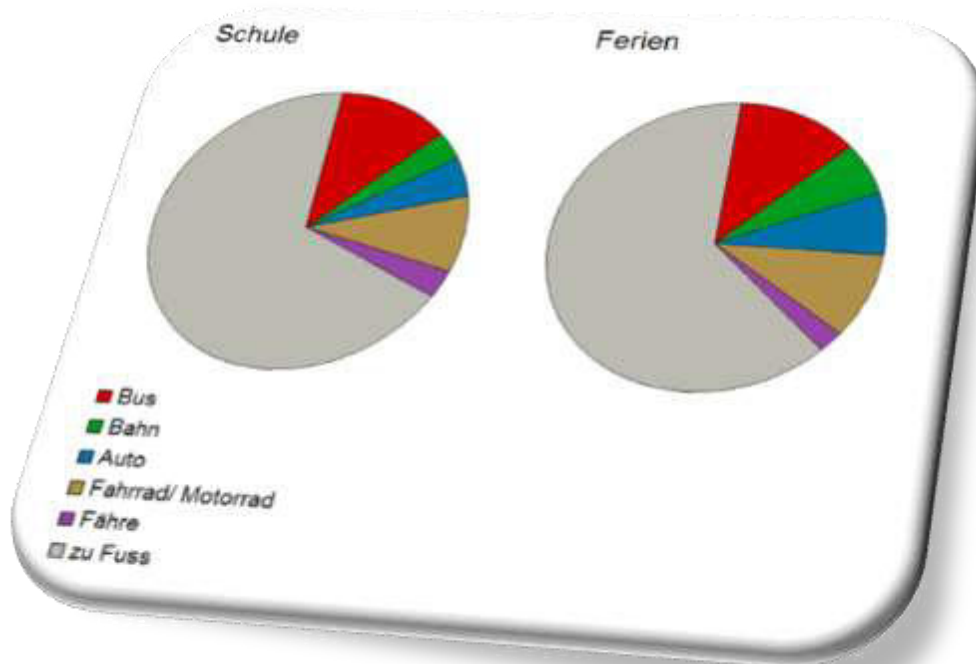


Abbildung: A - 13, Anteile der Verkehrsmittel

Aus den Zählergebnissen wurden Grafiken für die mittlere Linienbelastung bzw. Tabellen und Karten für die Ein-/Aussteiger pro Haltestelle erstellt.

Als Beispiel sei die vertaktete Linie 460 genannt auf der pro Tag (unabhängig ob Schule oder Ferien) durchschnittlich ca. 470 Fahrgäste befördert werden (Abbildung A – 14).

Kreisbahn Aurich - Linie 460
Belastung Mo-Fr Schule

Fahrtgestellung 2011
Arbeitsstand 13.04.2012
mittlere Belastung



Kreisbahn Aurich - Linie 460
Belastung Mo-Fr Ferien

Fahrtgestellung 2011
Arbeitsstand 13.04.2011
mittlere Belastung



Abbildung: A - 14, Belastung Linie 460

Dagegen ist die ausgewählte Linie 442 von Arendt eher ein Bild oder eine Struktur eines bedarfsausgerichteten Schülerverkehrs, weshalb an Ferientagen kaum Fahrgäste befördert werden (siehe Abbildung A – 15). An Schultagen sind auf dem stärksten Abschnitt ca. 500 Personen unterwegs, während an Ferientagen nur 25 Fahrgäste den Bus nutzen.

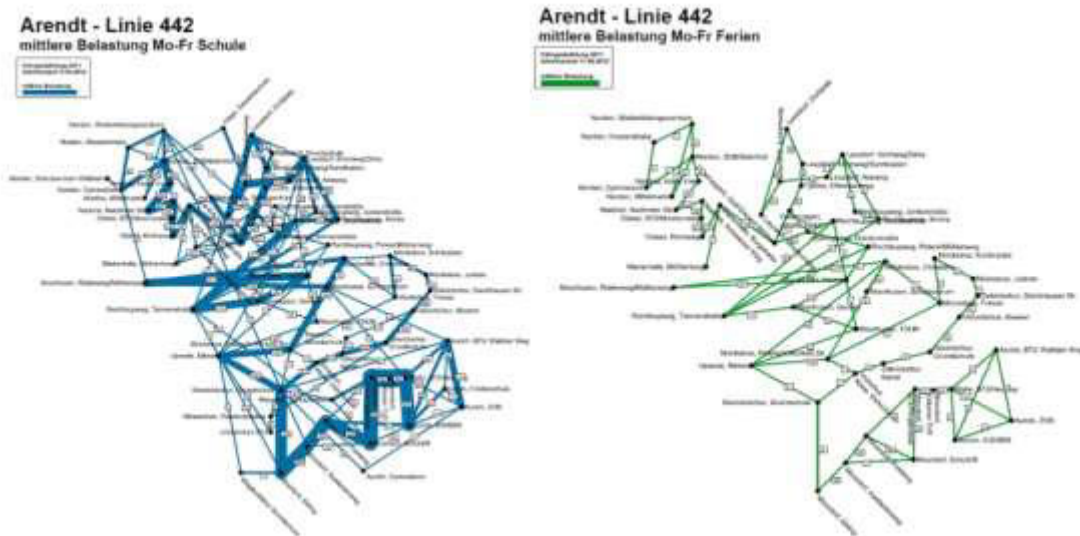


Abbildung: A - 15, Belastung Linie 442

Vom Verkehrsverbund Ems-Jade wurden für 2017 aggregierte Fahrgastzahlen für den Busverkehr im LK Aurich gemeldet. Leider lassen diese Daten keine Rückschlüsse auf die Fahrgastzahlen auf den einzelnen Buslinien zu. Gleichwohl ist zu erkennen, dass die Fahrgastgruppe der Schülerinnen und Schüler (inkl. Auszubildende) mit ca. 6,25 Millionen Zeitfahrtausweisen im Verhältnis zu den ca. 214.000 verkauften Zeitfahrtausweisen für die übrigen Fahrgäste ganz eindeutig überwiegen. Im Zeitfahrkartenbereich nutzen also mit 97% ganz überwiegend die Schülerinnen und Schüler (inkl. Auszubildende) den Bus. Dabei bestellt der LK Aurich für die anspruchsberechtigten Schülerinnen und Schüler das Gros der Zeitfahrkarten bei den VU. Nur knapp 3% der Zeitfahrtausweise werden aktuell von der Gruppe der übrigen Fahrgäste erworben. Im Bereich des Bartarifs (vgl. Tabelle T-20) wurden in 2017 insgesamt ca. 606.000 Tickets verkauft. Hier wird mehrheitlich der Einzelfahrschein bevorzugt (vgl. auch Ausführungen über die Fahrgasterhebung in 2011).

Verkaufsstatistik im Regionalverkehr LK Aurich

Bartarif		Fahrgäste 2017 H)
	Einzelfahrkarten	305.151
davon erm. Fahrscheine Kinder/Gruppe		17.851
	Tageskarten (TRF)	178.734
	5er Tickets	38.665
	Urlauberbus	75.324
	Familientickets	7.400
	Seniorenfahrscheine	1.529
Summe Bartarif		606.803

Zeitfahrscheine		
	Monatstickets Jedermann	188.160
	Wochentickets Jedermann	26.180
	Monatstickets Schüler	6.208.720
	Wochentickets Schüler	45.350
Summe Zeitfahrscheine		6.468.410

Summe gesamt **7.075.213**

Tabelle: T - 20, Fahrgastzahlen im LK Aurich 2017

H) Hinweis: aktuelle Zahlen müssen noch nachgereicht werden – aktuelle Zahlen wurden nach mehrmaligen Nachfragen nicht zur Verfügung gestellt.

Im Jahr 2019 wurde eine Fahrgasterhebung auf den Linien 460, K1 und 620 durchgeführt. Hierbei ging es vor allem um die Akzeptanz des neu eingeführten Niedersachentickets. Es wurden zwei Erhebungsperioden (Schulzeit und Sommerferien in Niedersachsen) sowie nach Wochentagtypen (Mo-Fr, Sa, So) untersucht. Im Weiteren werden nur die Linien 460 und K1 weiter betrachtet.

Linie	Schule			Ferien		
	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
460	772	331	306	627	341	282
K1	1.076	676	370	968	779	560

Tabelle: T - 21, Linienbeförderungsfälle, durchschnittliche Tageswerte

Quelle: VEJ Fahrgastbefragung LK Aurich, Friesland, Leer und Wittmund, GVS 2019

Es ist zu erkennen, dass die vertaktete Linie 460 unabhängig von der Schul- oder Ferienzeit relativ konstant nachgefragt wird. Im Vergleich zur Erhebung im Jahr 2011 ist der durchschnittliche Tageswert sogar gestiegen. Bei der Betrachtung der Fahrscheinnutzung VEJ-Tarif sind folgende Ticketarten dominant:

Periode	Schule						Ferien					
	Mo-Fr		Sa		So		Mo-Fr		Sa		So	
Wochentagtyp	460	K1	460	K1	460	K1	460	K1	460	K1	460	K1
Linie	460	K1	460	K1	460	K1	460	K1	460	K1	460	K1
Einzelfahrschein	35,30%	19,30%	61,00%	39,70%	77,10%	55,80%	55,70%	27,40%	69,40%	33,20%	74,60%	53,30%
Schülersammelzeitkarte	15,70%	40,20%	12,60%	0,90%	9,80%	3,00%	8,20%	0,20%	8,20%	0,70%	0,80%	0,00%
Urlauberbustick	0,30%	30,30%	4,80%	51,10%	1,30%	34,50%	6,50%	59,30%	5,10%	59,90%	10,30%	37,40%
Monatskarten	10,70%	3,10%	7,40%	1,10%	1,30%	2,00%	7,30%	4,00%	6,10%	1,30%	8,70%	2,70%

Tabelle: T - 22, Auszug Fahrscheinnutzung VEJ-Tarif, durchschnittliche Tageswerte

Quelle: VEJ Fahrgastbefragung LK Aurich, Friesland, Leer und Wittmund, GVS 2019

Periode	Schule						Ferien					
	Mo-Fr		Sa		So		Mo-Fr		Sa		So	
Wochentagtyp	460	K1	460	K1	460	K1	460	K1	460	K1	460	K1
Linie	460	K1	460	K1	460	K1	460	K1	460	K1	460	K1
Schule/Ausbildung	31,8%	34,9%	6,5%	0,1%	1,7%	0,8%	6,4%	6,5%	0,0%	1,5%	0,0%	0,0%
Arbeit	24,3%	8,5%	4,3%	3,0%	10,6%	9,6%	15,4%	27,8%	8,9%	6,9%	3,5%	8,8%
Einkauf	3,7%	9,2%	6,8%	3,1%	0,0%	0,5%	5,5%	11,6%	7,7%	16,0%	0,7%	0,8%
Freizeit/Sport	30,3%	10,3%	70,6%	23,1%	74,8%	27,7%	57,2%	38,1%	69,1%	60,7%	80,8%	64,9%
Tourismus/Urlaub	5,4%	35,0%	8,0%	69,0%	8,3%	59,2%	12,0%	11,9%	11,7%	13,3%	14,6%	25,2%
Sonstiges	4,5%	2,0%	3,7%	1,6%	4,7%	2,2%	3,4%	4,1%	2,6%	1,2%	0,0%	0,0%

Tabelle: T - 23, Fahrtzweckverteilung, durchschnittliche Tageswerte

Quelle: VEJ Fahrgastbefragung LK Aurich, Friesland, Leer und Wittmund, GVS 2019

Am Fahrtzweck wird ersichtlich, dass die Nutzergruppen auf der Linie 460 gemischt sind. Nur am Wochenende und in den Ferien dominiert der Freizeit/Sport-Fahrtzweck. Die Linie K1 wird in der Schulzeit überwiegend für Tourismus/Urlaub genutzt, nur unter der Woche ist der Fahrtzweck Schule/Arbeit auch sehr ausgebildet. In der Ferienperiode weist die Linie K1 einen erhöhten Anteil beim Fahrtzweck Arbeit auf, der sich so in der Schulzeit nicht widerspiegelt.

Bei der Betrachtung des Zu-/Abgangsverkehrsmittel gibt es keine gravierenden Änderungen im Vergleich zur Fahrgastbefragung 2011.

Um künftig eine bessere Basis der Fahrgastzahlen auf den wichtigsten Buslinien im LK Aurich zu erhalten, soll eine landkreisweite Fahrgasterhebung in Auftrag gegeben werden. Diese

soll dann regelmäßig wiederholt werden, damit daraus die Fahrgastentwicklungen auf den Buslinien ablesbar sind (vgl. 3.4.7).

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 AT und VU 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, Gelenkominibusse 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 (die dafür aber den Vorteil eines größeren Gepäckstauraums als niederflurige Fahrzeuge bieten) – 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 Höhendifferenz 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 - 16, 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 2019 werden vorwiegend Niederflurfahrzeuge im LK Aurich eingesetzt. Insgesamt liegt der Anteil der eingesetzten Niederflurbusse bei ca. 70%. Das Verhältnis von grob einem Drittel HB- und zwei Dritteln NF-Fahrzeugen zeigt, dass in diesem Bereich bezogen auf die Barrierefreiheit und den Ein- und Ausstiegskomfort für die Fahrgäste eine positive Entwicklung zu verzeichnen ist.

Die heute im LK 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. Im neuen VEJ/VEJ-

Vertrag ist eine einheitliche Gestaltung der neu angeschafften Fahrzeuge (Neuwagen, aber auch gebraucht beschaffte Omnibusse) vereinbart worden:

- Frontseite muss eine der VEJ-Logo Farben aufweisen (verkehrsrot RAL 3020, verkehrsblau RAL 5017, verkehrsgrün RAL 6024 oder weiß RAL 9016)
- VEJ-Aufkleber auf Heck und Einstiegsseite (Mindestgröße Aufkleber: 1 m)
- VEJ-Frontaufkleber (Fahrtrichtung rechts und max. mögliche Größe)
- Auf der Frontseite ist auch ein Firmenlogo zulässig (Größe 1/3 des VEJ-Frontaufklebers)



Abbildung: A - 17, Einheitliche Fahrzeuggestaltung VEJ

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 Fahrscheinendrucker 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 den vergangenen Jahren wurden die Elektronischen Fahrscheindrucker in der VEJ-Region mit finanzieller Unterstützung der AT erneuert. Sie werden in Fahrzeugen des ÖPNV als mobile Verkaufsgeräte für Fahrscheine und als Bordrechner für Fahrgastinformationssysteme aller Art genutzt. Mit dem Gerät kann das Fahrpersonal das gewünschte Ticket drucken.

Neben der Ausstattung und dem einheitlichen Erscheinungsbild ist auch die Antriebstechnik immer mehr in den Vordergrund getreten. Mit der EU-Richtlinie 2019/1161 (Clean Vehicles Directive) wird eine Mindestquote für die Beschaffung von „sauberen“ Fahrzeugen vorgeschrieben.²²

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 Halte-

²² Siehe auch: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019L1161&from=EN>, Stand 27.11.2020

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

- Erhöhung der Barrierefreiheit²³
- 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 ÖPNV

Die Verbesserung der Haltestellenqualität basiert auf gemeinsamen Zielsetzungen der AT. 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:

²³ „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.)
Siehe auch §8 PBefG

412 Norden → Norddeich

Verkehrsmittelkürzelungen

Verkehrsmittelkürzelungen	Mo		Di		Mi		Do		Fr		Sa		So	
	08:00	09:00	08:00	09:00	08:00	09:00	08:00	09:00	08:00	09:00	08:00	09:00	08:00	09:00
Niederflurbus														
Norden, Osterstraße														
Norden, 2008 I Bahnhof 2	8:58	7:58	7:15		7:55	8:15	8:30	8:45	0:45					9:53
Norden, 2008 I Bahnhof 6														
Norden, Ulmenstr. Haltepunkt	8:52	7:51	7:17		7:57	8:15	8:30	8:50	0:07					9:52
Norden, Dr. Prunkh. - Straße														
Norden, Am Kanal/Winkel					7:50									
Norden, Hermann-Winkel					7:54									
Norden, Haltepunkt/Kirche					7:57									
Norden, Ringstr.					7:58									
Norden, Oststraße					7:59									
Norden, Markt	8:28	7:12	7:19	7:20	8:00	8:19	8:34	8:54	0:38					9:51
Norden, Gymnasium					8:01									
Norden, Marktstraße 1	8:59	7:15	7:25	7:26	8:35	8:28	8:25	8:59	0:10	0:55				11:52
Norden, Marktstraße 2									8:10		8:20	8:30		11:51
Norden, Fähranfang (Wahlweg)											8:25			
Norden, Fähranfang (Krausenweg)											8:26			
Norden, Zingel/Kanalbrücke					8:09				8:12		9:02			10:24
Norden, L. Kerkhofstraße					8:11				8:14		9:04			10:26
Norden, GSt L. Kerkhofstraße			7:19		8:10	8:18			8:19		9:05			10:28
Norden, Fähranfang/Kanalbrücke									8:16		9:06			10:29
Norden, Fähranfang	8:50	7:17	7:21		8:35	8:21	8:26	8:20		8:30	9:16			10:32
Norden, Kerkhofstr.	8:53	7:18	7:22		8:37	8:22	8:27	8:09		8:33	9:17			10:34
Norden, Stich Zingelstr./Kerkhofstr.											9:18			
Norden, Kerkhofstr./Kerkhofstr.	8:59	7:21	7:24		8:39	8:24	8:28	8:24	11:11		10:18			10:38
Norddeich, Am Kanal/Winkel	8:59	7:25	7:25		8:11	8:25	8:21	8:58	8:18	8:23	9:29	9:19	10:38	10:29
Norddeich, Poststraße/Str. 1														
Norddeich, Oststr./Winkel									8:08		8:59			
Norddeich, Kanalbrücke									8:11		9:00			
Norddeich, Fähranfang									8:14		9:01			
Norddeich, Marktstraße/Winkelbrücke									8:14		9:01			
									8:21	8:21	9:00		9:51	10:33
									8:20	8:20	8:59		9:50	10:32
									8:23	8:23	9:25		9:55	10:35

- Niederflurbus

Abbildung: A - 18, Beispiel Symbol Niederflurbus im Fahrplan 412

- **Wartehallen**

Fahrgastunterstände sind bedarfsgerecht 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, soll transparenten und beleuchteten Fahrgastunterständen der Vorzug eingeräumt werden. Dabei ist zu prüfen, ob die Beleuchtung in den Wartehallen künftig unabhängig von den Zeitschaltungen der jeweiligen Straßenbeleuchtung geschaltet werden kann, um eine Beleuchtung entsprechend des vorhandenen Fahrplanangebots (Spätfahrten) gewährleisten zu können.

Weiterhin sollten an stark frequentierten Wartehallen Abfallbehälter vorhanden sein.

- **Sitzplätze**

Es wird angestrebt, dass an möglichst vielen Haltestellen Sitzgelegenheiten vorhanden sind. 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 angebracht werden, nur schwer zu beschädigen und Einzelteile leicht auswechselbar sind.

- **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. Bei der künftigen Ausbauplanung – insbesondere von zentralen Haltestellen - soll verstärkt auf die Verknüpfung mit dem Fahrradverkehr Wert gelegt werden. Dabei ist in Rücksprache mit der jeweiligen Kommune der Bedarf an Fahrradabstellmöglichkeiten (mit Überdachung oder auch in Form von abschließbaren Fahrradboxen) abzuklären und in die Planung miteinzubeziehen.

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	

Tabelle: T - 24, 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 - 25, 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 - 26, Kategorie 3 Haltestellen

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

Form :	<ul style="list-style-type: none"> • Ständerform ohne Glasabschlussleisten im Standardraster (1 Feld entspricht dabei etwa 1,5 m); in Ausnahmefällen Haltestellen mit Kragarmen (z.B. im innerstädtischen Bereich), • auf mitgelieferter Bodenplatte • im Baukastensystem • mit rechteckige Glasflächen • mit Rundumwetterschutz (wenn nicht anders gewünscht) • Fahrradständer auf Wunsch integrierbar
Material :	<ul style="list-style-type: none"> • Seewasserbeständiges Aluminium, eloxiert • alternativ pulverbeschichtet nach RAL (wenn Färbung gewünscht)
Dachform:	<ul style="list-style-type: none"> • Satteldach • nur in innerstädtischen Bereichen auch Pultdach (siehe oben) • traufständig mit integriertem Regenabfluss

	<ul style="list-style-type: none"> • mit innen liegender Beleuchtung und • hinterleuchtetem Haltestellennamen, alternativ reflektierend • sofern kein Stromanschluss vorhanden ist, muss Stromversorgung durch Solarbetrieb möglich sein • Haltestellenschild integriert, eventuell beleuchtet • Dachmaterial: Alu oder Stahl, wahlweise Glaseindeckung
Sitzbank :	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelsitze aus Drahtgeflecht ohne Rückenlehne, an Pfosten befestigt
Schaukasten:	<ul style="list-style-type: none"> • DIN A 1, Magnettafel, nur an besonders frequentierten Plätzen noch mit eigener Beleuchtung
Papierkorb :	<ul style="list-style-type: none"> • außerhalb an Wartehalle angebracht => passend zum jeweiligen Entsorgungssystem der Kommune
Haltestellenschild :	<ul style="list-style-type: none"> • integriert auf / an Wartehalle (s.o.);
Glas :	<ul style="list-style-type: none"> • Einscheibensicherheitsglas, mindestens 8 mm

Tabelle: T - 27, 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 Einstiegs- haltestelle, 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.

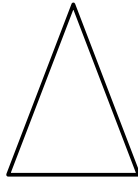
	Ortskenntnis	Systemkenntnis	Informationsbedürfnis
Berufspendler/Schüler	+	+	<p>klein</p>  <p>groß</p>
Gleicher Fahrgast, anderer Fahrtzweck (z.B. Ausflug)	-/o	+	
Gelegenheitsfahrgast	+	-/o	
Ortsfremder Fahrgast	-	-	

Tabelle: T - 28, 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 Linienziele

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 weitestgehend in einem einheitlichen Aussehen aufgebaut. Um das einheitliche Erscheinungsbild der Haltestellen(-schilder) zu stärken, 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

An den Haltestellen auf der Insel Norderney werden Haltestellenschilder mit der Grundfarbe Verkehrsweiß (RAL 9016) durch die dort tätigen VU installiert.



Abbildung: A - 19, 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 Imbus- 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"> • Haltestellenschild muss gut erkennbar positioniert sein
Zuwegung zur Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> • Querungsmöglichkeit durch Bordabsenkung auf 3 cm
Rampen	<ul style="list-style-type: none"> • Neigung maximal 4 % • Mindestbreite 1,50 m • Ebene Oberfläche
Fahrplanaushangkasten	<ul style="list-style-type: none"> • Aushangkasten ist mit einer mittleren Sichthöhe von 1,30 m anzubringen
Befestigte Wartefläche	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Wendeflächen für Rollstuhlfahrer (1,50 m x 1,50 m) • Wartefläche im unmittelbaren Wartehallen-Haltestellenbereich mindestens 2,50 m tief und 4 m breit • Gehwegbreite mindestens 2,00 m • Warteflächenpflasterung in farblichem Kontrast zum Gehweg
Hochbord	<ul style="list-style-type: none"> • Niederflurgeeigneter Hochbord Standardlänge 17 m, 18 bis 20 cm hoch. • Breite des Hochbordes mindestens 4 m
Taktile Bodenelemente	<ul style="list-style-type: none"> • Einbau eines Blindenleitsystems • Abstand des Leitstreifens zur Fahrbahnkante 60 cm bis 90 cm • Aufmerksamkeitsfeld in Höhe des vorderen Buseinstiegs, 120 cm x 90 cm • Rillenverlauf des Leitstreifens parallel zur Fahrbahn • Rillenverlauf des Einstiegs-Aufmerksamkeitsfeldes quer zu den Rillen des Leitstreifens, sonstige Aufmerksamkeitsfelder sind genoppt. • Niveauunterschied zwischen Wellenberg und Wellental ca. 3 mm • Abstand von Wellenberg zu Wellenberg 38 mm • Farbliche Kontrastierung des Leitsystems zur Wartefläche
Wartehalle	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestmaß der überdachten Fläche 3,30 m x 1,8 m • Dreiseitig geschlossen, mind. halbseitig vorne geschlossen. • Transparenz der Außenwände • Sitzgelegenheiten
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenbereich muss ausreichend beleuchtet sein, es ist eine in der Wartehalle integrierte Beleuchtung vorgesehen.

Tabelle: T - 29, 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 395 Haltestellen ausgebaut oder modernisiert worden. Bei insgesamt 1.325 Haltestellen im LK Aurich entspricht dies einem Ausbauteil von ca. 32%.

Gemeinde	Haltestellenanzahl	Ausgebaut	Prozentual
Aurich	236	70	30%
Brookmerland	78	24	31%
Dornum	67	18	27%
Großefehn	108	38	35%
Großheide	89	30	34%
Hage	80	23	29%
Hinte	46	20	43%
Ihlow	136	59	43%
Krummhörn	114	37	32%
Norden	161	34	21%
Südbrookmerland	135	53	39%
Wiesmoor	75	24	32%
Gesamtergebnis	1.325	430	32%

Tabelle: T - 30, Stand Haltestellenausbau LK Aurich, Stand 2019

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 soll bzw. kann. Der Aufbau der Prioritätenliste kann der Anlage An - 4 entnommen werden.



Abbildung: A - 20, Ausgebaute Haltestelle GS Walle

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-Haltestellenkonzepts 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)

Insbesondere der ZOB Aurich als zentrale Umsteigehaltestelle innerhalb des LK Aurich ist bisher nicht barrierefrei ausgebaut.

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 vertakteten Linien die meisten Fahrgäste im LK Aurich befördern, soll der Ausbau dieser Haltestellen mit höchster Priorität versehen und in den folgenden Jahren abgeschlossen werden.

Neben den Aspekten der Barrierefreiheit ist auch die Bedeutung der guten Anfahrbarkeit von Haltestellen für einen flüssigen Busverkehr zu beachten. Dabei fallen einseitige Wendehaltestellen, die für den (Grund-)Schülerverkehr errichtet wurden, negativ auf. An diesen Wendehaltestellen müssen auch die Busse des Taktverkehrs (außerhalb des Schülerverkehrs) eine Wendefahrt durch den Haltestellenbereich vornehmen, mit entsprechend unattraktiver Schleifenfahrt und verlängerten (Plan-)Fahrzeiten.

Das Hochbord an der ausgebauten Haltestelle Canum lässt sich dabei nur in einer Fahrtrichtung barrierefrei anfahren. In der Gegenrichtung kann der Bus nicht parallel zum Bordstein halten. Auch an anderen ausgebauten Haltestellen ist das „spaltfreie“ Halten nicht oder kaum möglich.

Die einseitigen Wendehaltestellen befinden sich auf zahlreichen Linien im LK Aurich.

Beim Ausbau von Haltestellen ist insgesamt eine gute Anfahrbarkeit sicherzustellen. Vorrangig sind Fahrbahnrandhaltestellen bzw. Buskaps einzusetzen, welche für den Busverkehr keine zusätzlichen Kurvenfahrten erzwingen.

2.3.2.2 Mobilitätszentralen

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

Die Auskunftsstellen sind über das gesamte VEJ-Gebiet verteilt und befinden sich in unmittelbarer Nähe von zentralen Haltestellen 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 sechs Linienbusunternehmen Omnibusbetrieb Andreesen, Omnibusbetrieb Arendt, Omnibusbetrieb Edzards, Jacobs Reisedienst, 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.

Die Mobilitätszentrale des LK Aurich konzentriert sich dabei im Kern auf die Information des (potenziellen) Kunden. Der Ist-Zustand der Leistungen ist entsprechend wie folgt zu erfassen:

- Beratung über Fahrpläne und Tarife des Verkehrsverbundes per E-Mail, telefonisch oder persönlich am Counter
- Beratung über die Beförderung von Reisegruppen, die Mitnahme von Fahrrädern und die Nutzung des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen
- Teilweise Beratung und Verkauf von touristischen Angeboten im Linienverkehr
- Beschwerdemanagement und Fundsachen

2.3.2.2.1 Fahrgastinformation

Eine umfassende und verlässliche Fahrgastinformation ist ein wichtiges Element der Marketing-Kommunikation des ÖPNV und eine zentrale Voraussetzung für die Akzeptanz und die Nutzung des Angebots. Die Pflicht zur Fahrgastinformation ergibt sich auch aus dem Personenbeförderungsgesetz (§ 40 PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrtunternehmen im Personenverkehr (§ 35 BOKraft). Mit einem attraktiven Informationsangebot können Barrieren in der ÖPNV-Nutzung abgebaut und letztlich auch die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV beeinflusst werden. Die unternehmerischen Aktivitäten müssen sich also an den Bedürfnissen der Kunden orientieren, nur so lassen sich Marktanteile stabilisieren und dazugewinnen. Auch von Seiten der Aufgabenträger sollte durch ein geeignetes Marketing eine Verbesserung der Fahrgastinformation erreicht werden. Im Hinblick auf alle Fahrgäste ist eine einfache Orientierung im ÖPNV-System zu ermöglichen und dessen Nutzung generell zu erleichtern. Da die Akzeptanz und damit auch die Zweckmäßigkeit der Fahrgastinformation letztlich vom Fahrgast als Informationsnutzer bestimmt wird, sollten dessen Anforderungen bei der Ausarbeitung eines Informationskonzeptes auch im Vordergrund stehen (vgl. VDV-Schrift 713-05/06). Es gilt daher ein Informationsangebot zu schaffen, welches den Kunden bereits vor Fahrtantritt umfassend und ganzheitlich über das ÖPNV-Angebot aufklärt. Um dabei eine möglichst lückenlose Informationskette aufzubauen, die den potentiellen Kunden zunächst als Fahrgast gewinnt und ihn dann kontinuierlich bei der konkreten Nutzung begleitet, sollte die Fahrgastinformation als System von in sich abgestimmten Bausteinen betrachtet werden:

- Produktwerbung
- Leitinformation (ortsfeste Beschilderung)
- Inhaltliche Information an der Haltestelle, in Auskunftsmitteln und in Mobilitätszentralen
- Information in und am Fahrzeug

In der Mobilitätszentrale Aurich des VEJ erhalten die Fahrgäste eine persönliche und telefonische Beratung zu Fahrplänen und Tarifen des VEJ sowie per E-Mail. 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 sowie mobilitätseingeschränkte Personen beraten und auf verbesserte Zugangsmöglichkeiten (z.B. Niederflurfahrzeuge) hingewiesen.

2.3.2.2 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 und einer einheitlichen Gestaltung der Zentrale mit entsprechendem Logo (alles gemäß den Vorgaben des VEJ zum Corporate Design).

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 Vorrangre-

gelungen an Busbuchten oder Haltelinien für den Bus sind denkbar, um ein schnelleres Einfädeln in den Verkehr zu ermöglichen. Insbesondere in Aurich sind Maßnahmen zur Busbeschleunigung erforderlich, um ein pünktliches Erreichen von Aurich ZOB sicher zu stellen.

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 Fahrzeu erfassungssysteme: 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. 70% Niederflurfahrzeugen im ÖPNV zeigt, dass bereits eine positive Entwicklung im LK Aurich zu verzeichnen ist. Dennoch besteht nach wie vor ein Handlungsbedarf hinsichtlich des Zieles einer vollständigen Barrierefreiheit.

Haltestellen

Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen 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 **Beschwerdemanagements** werden Beschwerden mit einer Frist von maximal 2 Wochen bearbeitet. Auch eine stetige Auswertung der Beschwerden ist für den Verbund und die Verkehrsunternehmen wichtig, um Probleme erkennen und abstellen zu können. Der LK Aurich kann die Übersichten der Mobilitätszentrale in Aurich auf Wunsch bzw. bei Bedarf einsehen.

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. So sind die Rahmenbedingungen z.B. auf der Insel Norderney mit einem hohen Anteil an Fußgängern und Radfahrern ganz andere als in den Mittelzentren des Landkreises. Vielfach gilt auf Norderney „rechts vor links“, es existieren keine Lichtsignalanlagen und am einzigen „Stop-Schild“ müssen natürlich auch die dort verkehrenden Linien 3, 4, 5 und 8 dem übrigen Verkehr Vorfahrt gewähren. 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 nach erfolgter Vorabbekanntmachung kein VU diese eigenwirtschaftlich erbringen können, so müssten diese Zusatzleistungen über ein Vergabeverfahren ausgeschrieben werden.

2.4.2 Fahrzeuge

Das Land Niedersachsen fördert die Beschaffung von ÖPNV-Linienbussen. Dabei beträgt der Fördersatz bei Neufahrzeugen bis zu 40% und bei Gebrauchtfahrzeugen (bis zu einem Alter von fünf Jahren) bis zu 20%. Die maximal zuwendungsfähigen Ausgaben sind dem aktuellen LNVG-Rundschreiben Höchstbeträge zu entnehmen. Die Barrierefreiheit der Fahrzeuge ist eine zwingende Voraussetzung für eine Förderung, daher sind grundsätzlich nur Fahrzeuge mit Niederflurtechnik förderfähig.

Die Anschaffung von Bürgerbussen wird von Seiten der LNVG in Höhe von 75% gefördert. Dabei muss der Bürgerbus von ehrenamtlichen Fahrerinnen/Fahrern im ÖPNV-Linienbetrieb betrieben werden. Dabei muss eine jährliche Betriebsleistung von 20.000 Wagen-km im Linienverkehr (nach §42 PBefG) erbracht werden.

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.

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 die Abstimmung 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 (Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Linien)
- Norden, ZOB/Bahnhof (Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Linien)
- Norden Mittelmarkt (Verknüpfung der Linien 411/412)
- Marienhaf ZOB (Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Linien)
- Wiesmoor, Markt (Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Linien)
- Georgsheil, Bahnhof (Verknüpfung der Linien 410/411 und Schülerverkehr)
- Bagband, B72/Mühle (Verknüpfung der Linien 460/467)

- Westerende (Ihlow), Zum Ringkanal (Verknüpfung der Linien 451/452) [vgl. ab 27.08.2020]

2.5.2 ÖPNV – SPNV

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

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



Abbildung: A - 21, 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 wurde 2016 verlegt (siehe hierzu 2.6.2.2). Am Haltepunkt besteht eine Umsteigemöglichkeit zwischen dem ÖPNV und dem SPNV.



Abbildung: A - 22, Marienhafen Bahnhof, Quelle: Stationssteckbriefe VBN

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

- **Emden Hbf/ZOB** (Verknüpfung zwischen den Linien 410, 421, 451 und den Bahnlinien RE1/RE15 und dem Fernverkehr)

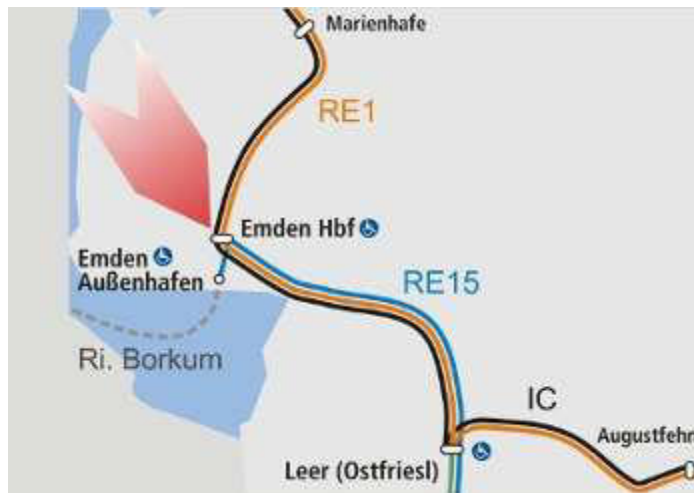


Abbildung: A - 23, Emden Hbf/ZOB, Quelle: Stationssteckbriefe VBN

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



Abbildung: A - 24, Leer ZOB, Quelle: Stationssteckbriefe VBN

- **Esens, Bahnhof** (Verknüpfung zwischen den Linien K1, 378, 473 und der Bahnlinie RB59)



Abbildung: A - 25, Esens, 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.

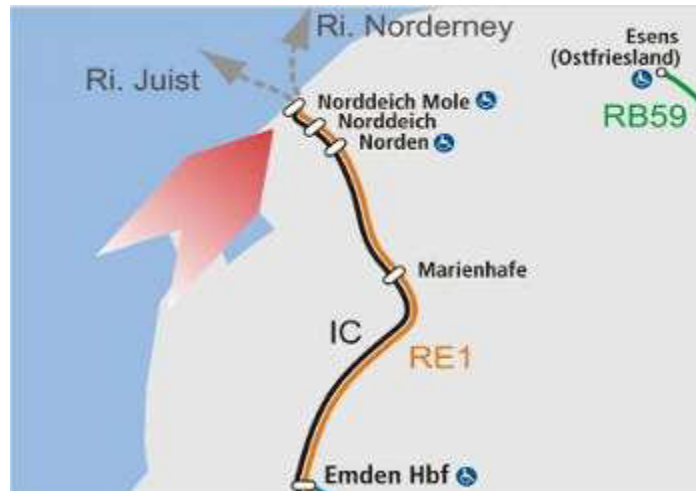


Abbildung: A - 25, Norddeich Mole, Quelle: Stationssteckbriefe VBN

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 Schienennetz 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); derzeit Schienenersatzverkehr (SEV)
- Westfalenbahn (WestfalenBahn GmbH)

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

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

Tabelle: T - 31, Schienenverkehr im Landkreis Aurich und der Region

Ein Personenverkehrsangebot existiert außerdem mit der Museumseisenbahn auf der Strecke „Norden – Hage – Dornum“. Eine Reaktivierung der Strecke Norden – Dornum – Esens sowie der Strecke Aurich – Abelitz (- Emden) im Regelbetrieb ist anzustreben.

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 Mehrzweck-

raum 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 Fahrradstellplätze 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

Die neuen Doppelstockzüge werden auf InterCity-Strecken eingesetzt, 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 weiteren Verbesserungen.

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

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

Eingesetzt werden die Züge auf den IC-Linien:

- Norddeich – Bremen – Hannover – Leipzig
- (Koblenz -) Köln – Münster – Norddeich
- Köln – Hannover – Leipzig – Dresden
- Stuttgart – Horb – Singen (- Konstanz)
- Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg (- Leipzig/München)
- Düsseldorf – Kassel – Leipzig

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 gesichert.

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 neugestaltet 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 Marienhafe wurde in Richtung des Bahnübergangs Mühlenloog verlegt. Dort sind zwei neue Seitenbahnsteige inklusive Ausstattung und Beleuchtung entstanden. Die neuen Bahnsteige wurden in 2018 fertiggestellt. Neben den bereits bestehenden Parkplätzen im Bereich des „Alten Bahnhofs“ entsteht am Ausgang zum Bahnsteig (Mühlenloog) noch eine P+R-Anlage.

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 2-Stunden-Takt in das Oberzentrum Oldenburg, die Hansestadt Bremen und die Landeshauptstadt Hannover.
- 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 Stundentakt ergibt.



Karte: K - 14, Expresskreuz 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 Querdurchs-Land-Ticket und das **Niedersachsen-Ticket**) 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 nicht-öffentliche 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 - 26, 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 Studentakt mit modernen Triebzügen hätten den Bürgerinnen und Bürgern der Kreisstadt Aurich (als größte Stadt in Niedersachsen ohne Bahnanschluss) und 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 Fernverkehrsanbindung 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 – 31) von Bedeutung:

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



Abbildung: A - 27, 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.

In 2020 wurde von Anfang Juli bis Ende September eine ICE-Verbindung zwischen Norddeich-Mole und München an festgelegten Tagen (Wochenende) angeboten. Ziel ist es diese Verbindung zu erhalten, auszubauen und zu verstetigen.

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

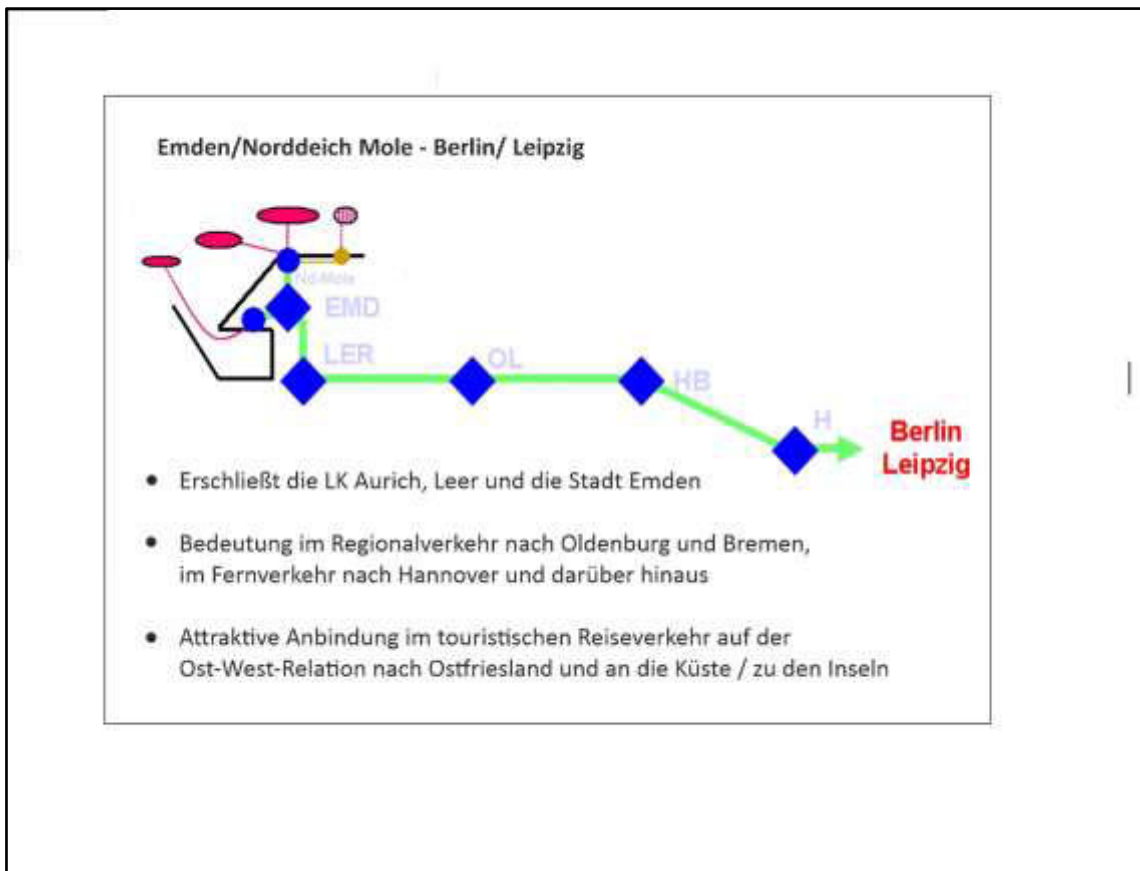


Abbildung: A - 28, IC56 Streckennetz Region

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 RE ein komplett aufeinander abgestimmtes Fahrplanangebot, d.h. der zweistündig verkehrende IC wechselt sich in der Bedienung der Region mit dem zweistündig verkehrenden, umsteigefreien RE 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. Niedersachsen-Ticket oder **Quer-durchs-Land-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 PBefG, das Fahrgäste nicht zwischen zwei Haltestellen befördert werden dürfen, die nicht mehr als 50 Kilometer auseinanderliegen 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 Bereich** des LK Aurich momentan die folgende Fernbuslinie (Stand August 2020), die überwiegend der touristischen Erschließung dient:

F20 (Ostfriesland-Express): Harlesiel – Neuharlingersiel – Bengersiel – Esens – Bremen (Fa. Edzards, Esens)

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

2.7 Abgleich Maßnahmen im NVP 2018

Im Rahmen des NVP LK Aurich 2018 wurden spezielle Maßnahmen weiter definiert. Die folgende Tabelle soll einen Überblick über die genannten Maßnahmen und deren Umsetzung geben:

Maßnahmen	Umsetzung		
	erfolgt	teilweise erfolgt	noch nicht erfolgt
Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich <u>Fahrzeuge</u>		X	
Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich <u>Haltestellen</u>		X	
Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich <u>Fahrgastinformation</u>		X	
Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich <u>Betrieb und Unterhaltung</u>		X	
Sicherung und Weiterentwicklung der Regionalbuslinien der BE1 und BE2 auf Basis ihres heutigen Fahrplanangebots	X		
Entwicklung und Umsetzung eines „ITF-Konzept für den Landkreis Aurich“ inkl. Taktknoten Aurich		X	
Ergänzung bzw. Erweiterung des Linienverkehrs durch Einführung bedarfsorientierter, flexibler Angebote (z.B. Anrufbus)			X
Sicherung der Regionalbuslinien der BE3 mit ihrem heutigen Fahrplanangebot bzw. Anpassung an die sich verändernde Schullandschaft	X		
Sicherung der heutigen Nachtbusverkehre (Nacht-eule) bzw. Anpassung an die sich verändernden Rahmenbedingungen			X
Entwicklung und Planung von Stadtverkehren (Aufgabe der Städte)		X	
Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Aurich			X
Einführung von Echtzeitinformationen auf den BE 1 und BE 2		X	

Weiterentwicklung des Zonentarifs und der Tarifangebote			X
Einführung des Niedersachsen-Tickets im ÖPNV LK Aurich (und VEJ-Region)	X		
Durchführung einer Fahrgasterhebung im LK Aurich			X

Tabelle: T - 32, Übersicht Maßnahmen aus dem NVP LK Aurich 2018

Die Maßnahmen, die noch nicht im Gesamten umgesetzt werden konnten, werden im Folgenden sowohl bei den Zielen als auch bei den Maßnahmen erneut aufgelistet und beschrieben.

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. Ein weiterer wichtiger Bestandteil im Hinblick auf den Fahrgast ist eine gute und ausführliche Information über das bestehende Linienerangebot.

„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“²⁴. Das Verkehrsangebot im LK Aurich soll unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit stetig weiterentwickelt und an die sich ändernden Rahmenbedingungen („Demografischer Wandel“) im Fall einer „zurückgehenden Bevölkerung und einer abnehmenden Bevölkerungsdichte bedarfsgerecht, flexibel, barrierefrei und wettbewerbsfähig“²⁵ 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 LK Aurich, das für eine gute Erreichbarkeit mit einer angemessenen Bedienungshäufigkeit und Vertaktung attraktiv gestaltet sein soll. Aufgrund disperser Sied-

²⁴ RROP LK Aurich, vgl. 4.2

²⁵ RROP LK Aurich, vgl. 4.2

lungsstrukturen können nicht alle Bereiche des Landkreises optimal mit dem typischen Linienverkehr versorgt werden²⁶. Als Alternative bieten sich hier bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (z.B. Rufbus) an, die nur dann verkehren, wenn eine Fahrt angefordert wird. Das mehrstufige Konzept der Bedienungsebenen im LK Aurich 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“²⁷. Insbesondere auf den wichtigen Achsen im Kreisgebiet ohne SPNV, übernimmt der straßengebundene ÖPNV der Bedienungsebene 1 diese Aufgabe.

Ein wesentliches Schwerpunktziel ist die erfolgreiche Weiterentwicklung des bestehenden Bedienungsnetzes im LK Aurich. Weitere Schwerpunktziele sind die Herstellung der vollen Barrierefreiheit im ÖPNV des LK Aurich und die Verbesserung der Fahrgastinformation. Diese Ziele ergeben sich überwiegend aus den offenen Aufgaben aus dem NVP 2018 bzw. werden aus diesem übernommen:

- Entwicklung und Umsetzung eines „ITF-Konzept für den Landkreis Aurich“ inkl. Taktknoten Aurich mit
 - Verbesserung der Umsteigebeziehungen an zentralen Standorten zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrssystemen
 - Sicherung und Ausbau der Taktverkehre zwischen den Mittelzentren im LK Aurich und in die Nachbarkreise bzw. die Stadt Emden
 - Schaffung und Ausbau von Taktverkehren zwischen den Grundzentren und den Mittelzentren im LK Aurich mit Einbindung der Grundzentren in den Taktfahrplan
 - Pünktliche Erreichbarkeit der Umsteigeknoten insbesondere in Aurich ZOB und Norden ZOB sowie außerhalb des LK Aurich in Leer, Esens und Emden.
- Fortentwicklung der weiteren Verkehrsangebote mit

²⁶ RROP LK Aurich, vgl. 4.2

²⁷ RROP LK Aurich, vgl. 4.2

- Einsatz bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote (Rufbus etc.) im Bereich disperser Siedlungsstrukturen, auf niedrigeren Bedienungsebenen oder in Zeiten schwacher Nachfrage
- Vorgaben zum Angebot auf der Bedienungsebene 3 (insbesondere Schülerverkehre), damit für die Allgemeinheit ein Mindestangebot an Mobilität auch in ländlichen Räumen bestehen bleibt
- Erschließung des Küstenraumes für den Tourismus durch den ÖPNV
- **Verknüpfung zwischen Bus und Fahrrad ausbauen**
- Verbesserungen bei der SPNV-Anbindung der Region
- volle Barrierefreiheit im ÖPNV mit
 - Einsatz entsprechender Fahrzeuge
 - Aus-/Umbau (ggf. Neubau) der Haltestellen
 - Angepasster Fahrgastinformation
- Verbesserung der Fahrgastinformation mit
 - Umfassende und verlässliche Fahrgastinformation ist ein wichtiges Element
 - Einführung des dynamischen Fahrgastinformationssystems auf den BE1- und BE2-Linien.

Der Stand und die Umsetzungskonzepte zu den Schwerpunktzielen werden im Folgenden beschrieben. Die daraus abzuleitenden Maßnahmen werden anschließend in Kapitel 3.4 entwickelt.

3.1.1 Entwicklung und Umsetzung eines „ITF-Konzept für den LK Aurich“

Der in der Studie „ITF-Konzept für den LK Aurich“ entwickelte Integrale Taktfahrplan (ITF) ist ausgerichtet auf die Kreisstadt Aurich mit Festlegung einheitlicher Taktminuten für den Verknüpfungspunkt am ZOB zur Minute 00 bzw. 30. Die Bedienungszeiten und die Regeltakte werden auf Basis der Vorgaben der Liniensteckbriefe (NVP 2018) konzipiert. Im Zuge der Fahrplankonzeption wird das Ziel verfolgt, weitere Synergieeffekte zwischen dem Angebot zur Schülerbeförderung und den vertakteten Linien zu heben.

Die weitgehende Einführung der Taktverkehre wird mit den folgenden Maßgaben angestrebt:

- eine an der Bedienungsebene angepasste Taktdichte
- Ausweitung der Bedienzeiten in Tagesrandlage (erste bzw. letzte Fahrt) mit verlässlichen Anschlüssen auch am frühen Morgen und späteren Abend
- Ausweitung der Wochenendverkehre inkl. möglicher Einsatz bedarfsorientierter flexibler Angebote
- Ausweitung der Verkehre am Wochenende und Feiertagen auf der BE1 und 2
- Vermeidung von Parallelverkehre mit Ausnahme notwendiger „Doppelfahrten“ im Schülerverkehr
- Linientreue bei der Wegeföhrung
- Anbindung der Grundzentren morgens, mittags und abends an ein Mittelzentrum im LK Aurich oder an die Stadt Emden
- Anbindung an zentrale Arbeitsstätten (im Berufsverkehr)
- Verknüpfung mit dem SPNV v. a. in Emden, Leer, Norden und Esens bzw. Wittmund.
- Anschlusssicherung zwischen allen ÖPNV-Produkten (Bus, Bahn, Schiff)
- Busbeschleunigung in Aurich zur pöunktlichen Erreichbarkeit des zentralen Taktknotens in Aurich ZOB

Es werden im Taktnetz auch die weiterföhrenden Linien beröcksichtigt und Vorschläge für Linien-öbergreifende (z. T. Landkreis-öbergreifende) Fahrten entwickelt. Dies betrifft insbesondere die Verbindungen zu Taktknoten und den SPNV-Knotenpunkten auöberhalb des Kreisgebiets. Hierzu werden ebenfalls die Konzeptideen aus dem NVP aufgegriffen. Vorschläge zur Modifizierung waren nur an wenigen Stellen nötig, die Optimierung konnte weitgehend innerhalb des LK Aurich erfolgen. Knappe Umsteigezeiten bei teilweise verspäteten Bahnverbindungen bleiben damit insbesondere in Esens im Startkonzept erhalten. Ebenso können die etwas zu langen Umsteigezeiten von und zur Bahn im 30er-Knoten Leer

nicht weiter optimiert werden, was im Gegenzug jedoch zu recht sicheren Anschlüssen beim Umstieg von der Bahn zum Bus führt.

Die Konzeption von Taktverkehren außerhalb des Schülerverkehrs und eine möglichst weitgehende Vertaktung zu Zeiten der Schülerspitzen (mit Nutzung von Umsteigeknoten) werden entwickelt. Die Taktdichte orientiert sich dabei jeweils an den Bedienungsebenen laut NVP.

Im ITF werden Parallelverkehre durch die intelligente Anordnung der Umsteigeknoten vermieden. Die Taktlinien erhalten einen einheitlichen Linienweg, gerade für die Rückfahrten zu den Wohnstandorten am Nachmittag ist ein verlässliches und gut merkbares Angebot erforderlich.

Je nach Besetzungsgrad ist eine Beförderung von Schülern und Pendlern im gleichen Bus zu vermeiden; ggf. erforderliche Verdichterfahrten können dann mit verbesserter Erschließung und nach den Bedürfnissen des Schülerverkehrs verkehren.

Bei der Verbesserung des ITF werden die bereits bestehenden sinnvollen Linienstrukturen nicht unnötig verändert. Darüber hinaus ist die Optimierung von Bahnanschlüssen und Ausweitung des Angebots an Anschlussbuslinien ausgearbeitet.

Aus den bereits im NVP 2018 gegebenen Vorgaben wird in der Studie mit kleinen Anpassungen das „ITF-Startkonzept“ entwickelt, welches damit das bereits heute vorgegebene Angebotsniveau im Busverkehr abbildet.

Ein Überblick über den (groben) Linienverlauf, die Taktknoten sowie Ankunft- und Abfahrtszeiten im ITF-Startkonzept ist der Abbildung 29 sowie der Anlage 5 zu entnehmen.

Aus dem in der Studie entwickelten ITF des Startkonzepts ergeben sich weitere mögliche Synergien bei der Fahrplangestaltung, welche jedoch auch Linienänderungen gegenüber dem NVP 2018 nach sich ziehen. Dieser weitere Anpassungsbedarf wird im „ITF-Zielkonzept“ aufgenommen und abgebildet, welches schrittweise aus dem Startkonzept zu entwickeln ist.

Das ITF-Zielkonzept wird in der Anlage 6 dargestellt.

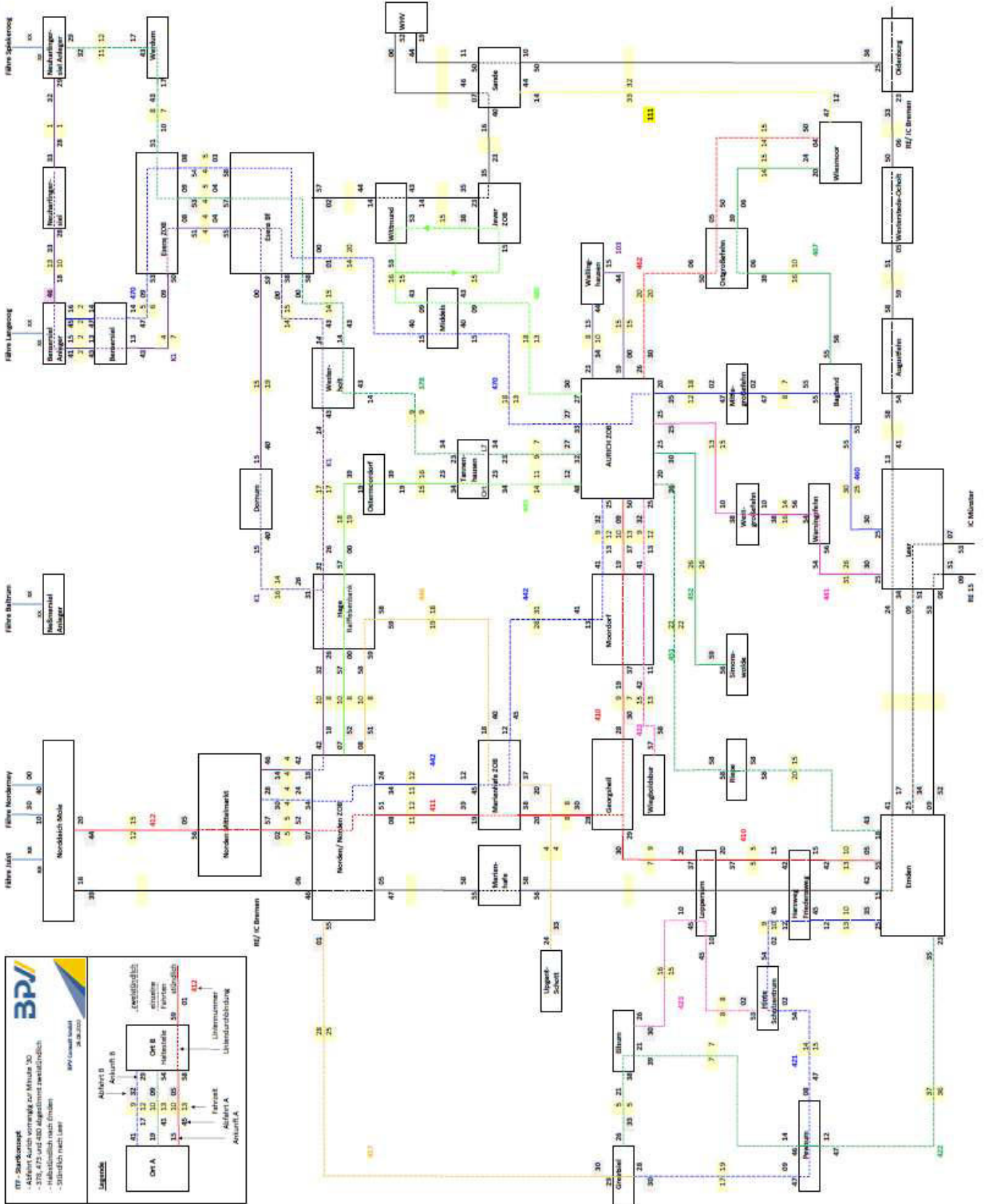


Abbildung: A - 29, ITF-Startkonzept 2020

Bei der schrittweisen Umsetzung des ITF-Konzepts bis zum Zielkonzept ist darauf zu achten, dass Fahrten der BE1 nach Möglichkeit auch im Schülerverkehr ohne Abweichungen vom Linienweg oder vom Takt verkehren.

An einigen Haltestellen sind künftig Umsteigevorgänge im Taktsystem vorgesehen. Diese Haltestellen sind wie alle Umsteigeknoten auf eine höhere Aufenthaltsqualität ausulegen (vgl. 3.3.3) und die vorgegebenen Anschlüsse sind abzusichern (vgl. 3.4.5).

Durch die Integration der Schülerlinien in das Taktnetz werden Parallelfahrten vermieden (soweit ausreichende Kapazitäten erreicht werden können) und an den Umsteigeknoten können nicht nur die Schüler, sondern auch andere Fahrgäste die Ziele im Taktnetz erreichen. Gegebenenfalls sind hier die Qualitätskriterien der BE3 für weite Bereiche des Landkreises sicherzustellen, z.B. durch Abfahrten in die Mittelzentren auch mittags/nachmittags in den Umläufen der Schulbusse (Rückfahrten) und eine zusätzliche Fahrt abends in die Wohnorte.

Aus diesen Vorgaben wird in Kapitel 3.3 das zukünftige Verkehrsangebot entwickelt. Die für die weitere Umsetzung und Fortentwicklung des ITF-Konzepts erforderlichen Maßnahmen werden mit Linienbeschreibungen in Kapitel 3.4 dargestellt.

3.1.2 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 Barrierefreiheit²⁸ 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

²⁸ 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.

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 2.3.2.1.1)
- Betrieb und Unterhaltung

Für diese Bereiche werden im Kapitel 3.4 die Maßnahmen definiert.

3.2 Linienbündelungskonzept

Für die Bündelung von Linien des straßengebundenen ÖPNV ist das PBefG maßgebend (§ 9 Abs. 2 PBefG). Eine Genehmigung kann demnach für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden, soweit es die Zielsetzung in Verantwortung des zuständigen Aufgabenträgers für die ausreichende Verkehrsbedienung erfordert (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Wenn die ausreichende Verkehrsbedienung gemäß der Zielsetzung des Aufgabenträgers sichergestellt werden kann, sind eigenwirtschaftliche Verkehre bei der Genehmigung vorrangig zu behandeln (§ 8 Abs. 4 i. V. m. § 8a PBefG).

3.2.1 Zweck und Wirkung der Linienbündelung

Bezweckt wird mit der Linienbündelung die Zusammenfassung verkehrlich verbundener Linien zu Teilnetzen mit der Absicht einer integrierten Verkehrsbedienung. Die Genehmigung der Linien erfolgt somit nicht für jede Linie einzeln, sondern für das Linienbündel als Ganzes

(„im Paket“). Damit einher geht die Zielsetzung eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen mehr und weniger ertragreichen Linienverkehren zur Sicherung einer dauerhaften, kostengünstigen Verkehrsbedienug. Diese Möglichkeit, kostendeckende Verkehre mit nicht kostendeckenden Verkehren zusammenzufassen, wird den ÖPNV-Aufgabenträgern im Rahmen der Definition gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen mit der novellierten Fassung der EU-Verordnung 1370/2007 (in Gestalt der Änderungs-VO (EU) 2016/2338 vom 14.12.2016, in Kraft seit 24.12.2017) explizit zugesichert.

Mit der Bildung von Linienbündeln einher geht ein Zeitplan zur Harmonisierung der meist unterschiedlichen Genehmigungslaufzeiten für die Einzellinien, die zur Zusammenfassung im Linienbündel vorgesehen sind. Erst mit Erreichen des Harmonisierungsdatums, welches durch die am längsten laufende einzelne Liniengenehmigung bestimmt wird, kann das gemäß der ausreichenden Verkehrsbedienug vorgesehene Angebot im Rahmen des Linienbündels in Betrieb gehen.

Die Festlegung von Linienbündeln gibt nicht ein bestimmtes Genehmigungsregime vor: Eigenwirtschaftliche Genehmigungen haben grundsätzlich (weiterhin) Vorrang, sofern auf diese Weise die Kriterien für die im Nahverkehrsplan festgelegte ausreichende Verkehrsbedienug erfüllt werden können. Gibt der LK Aurich seine Vergabeabsicht vorab bekannt, kann eine darauf beantragte eigenwirtschaftliche Genehmigung nur auf das Linienbündel in Gänze entsprechend der EU-weiten Bekanntmachung erteilt werden.

Sofern innerhalb einer dreimonatigen Frist nach Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung kein eigenwirtschaftlicher und genehmigungsfähiger Antrag bei der LNVG eingeht, beabsichtigt der LK Aurich für den Betrieb des betroffenen Linienbündels ein Verfahren zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags einzuleiten. Dieses kann als wettbewerbliches Ausschreibungsverfahren oder, wenn die Voraussetzungen hierzu gegeben sind, mittels einer der Möglichkeiten zur Direktvergabe (nach Artikel 5 der VO (EG) 1370/2007) ausgestaltet werden.

3.2.2 Kriterien für die Linienbündelung im LK Aurich

Gegenwärtig werden die Verkehrsleistungen auf den Linien im Kreisgebiet eigenwirtschaftlich erbracht. Als Ausgleich für die Anwendung des vorgegebenen Tarifs erhalten die Verkehrsunternehmen eine Zuwendung im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift (AV). Die vorhandenen Genehmigungen nach PBefG beziehen sich allesamt auf Einzellinien. Die Genehmigungslaufzeiten der Linien in den einzelnen Teilregionen des LK Aurich sind nur teilweise synchronisiert; insgesamt herrscht neben einer größeren Zahl an betreibenden Verkehrsunternehmen auch eine Vielfalt bei den maßgeblichen Zeiträumen der Gültigkeit von Genehmigungen.

Um dem LK Aurich eine integrierte Planung zur wirtschaftlichen Umsetzung eines Integralen Taktfahrplans im Landkreis Aurich nach Maßgabe einer attraktiven und effizienten Angebotsgestaltung sowie die ordnungsgemäße Vorbereitung und Durchführung von Vergabeverfahren für den Fall künftig ausbleibender eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge zur Sicherung der ausreichenden Verkehrsbedienung im Kreisgebiet zu ermöglichen, wird nachfolgendes Linienbündelungskonzept festgelegt. Die zeitliche Umsetzung des Konzepts wird sukzessive erfolgen, jeweils im Abgleich mit den Fristen laufender Liniengenehmigungen und dem zugrunde gelegten Harmonisierungszeitplan für die einzelnen Linienbündel. Frühestmöglicher Harmonisierungszeitpunkt eines Linienbündels ist jeweils um 24:00 Uhr zum Ablaufdatum der am längsten laufenden aktuellen Einzelgenehmigung einer im Bündel enthaltenen Linie. Früher auslaufende Einzelgenehmigungen innerhalb des künftigen Linienbündels können erneut erteilt werden, jedoch mit einer Laufzeit maximal bis zum Harmonisierungszeitpunkt des Bündels.

Zur Bildung von Linienbündeln im LK Aurich wurde folgenden Kriterien eine höhere Bedeutung beigemessen:

- Räumliche Bezugspunkte (z. B. Städte bzw. Gemeinden mit Umland, Schuleinzugsbereiche, Linienkorridore, verkehrlich besonders eigenständige Teilräume)
- Verknüpfungen der Linien im Rahmen des Integralen Taktfahrplans (z. B. Hauptlinien der BE1 und Anschlusslinien der BE2)

- Betriebsplanerische Aspekte (Durchbindungen von Fahrzeugen zur Schaffung umsteigefreier Verbindungen, Kombination von Takt- und Schulverkehrslinien zur optimierten Umlaufbildung und Personaleinsatzplanung).

Der Leistungsumfang (Fahrplan-Kilometer je Linie und Jahr) sowie die grobe Abschätzung der Ertragskraft einzelner Linien wurden bei der Abwägung der Kriterien zur Bildung der Linienbündel ebenfalls berücksichtigt.

Bereits im Rahmen der Konzepterstellung sind mit den benachbarten AT Absprachen über die Zuordnung und federführenden Zuständigkeiten bei kreisgrenzüberschreitenden Linien erfolgt. Dies betrifft die Federführung bei Planung, Organisation und Finanzierung dieser Linien (z. B. Verantwortlichkeit zur Vorabbekanntmachung und Durchführung von Vergabeverfahren).

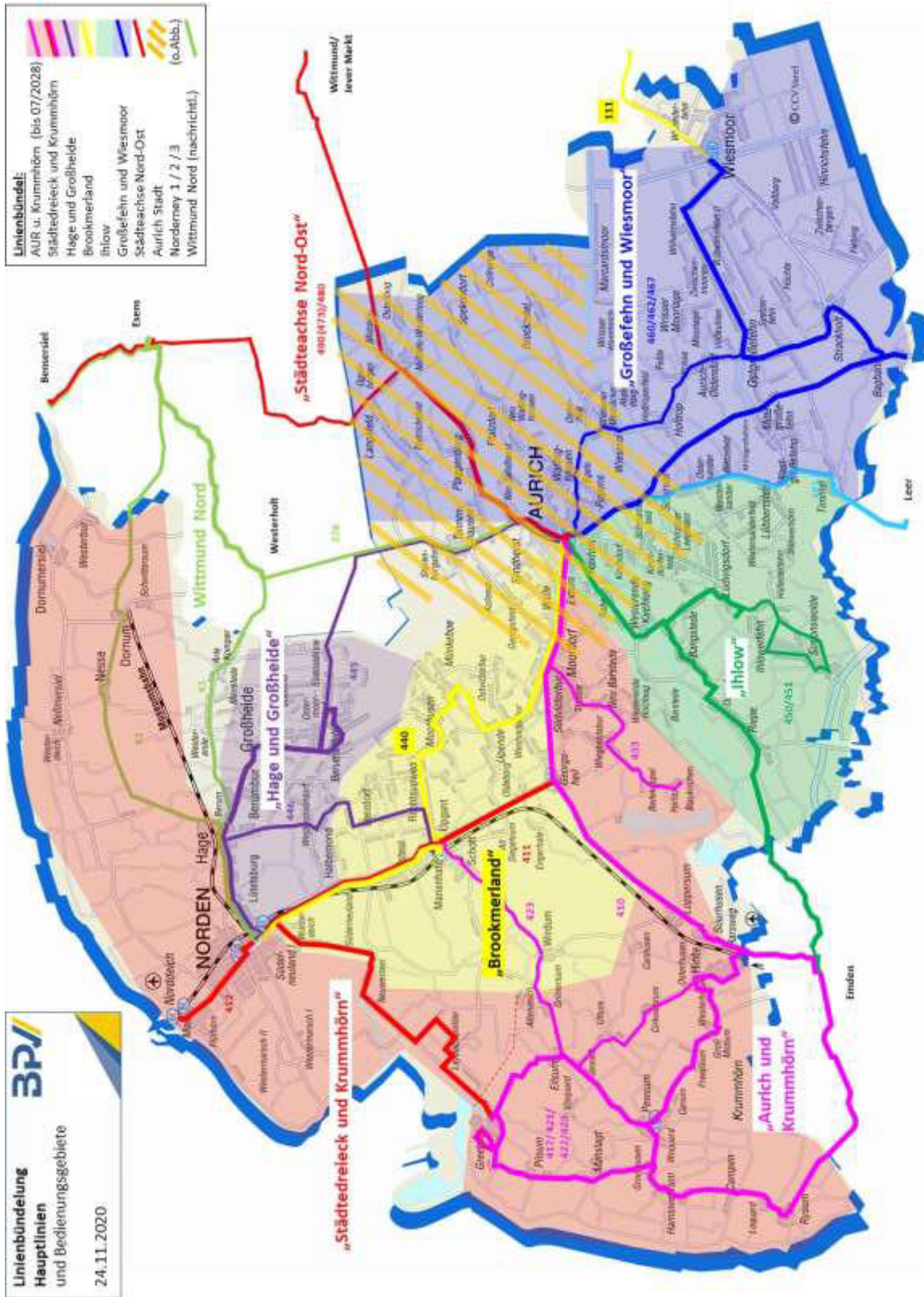
3.2.3 Umsetzung der Linienbündelung im LK Aurich

Auf Basis der zuvor genannten Gründe und Kriterien werden für den LK Aurich folgende Linienbündel festgelegt:

- „Aurich Stadt“
- „Großefehn & Wiesmoor“
- „Ihlow“
- „Norderney“ 1 / 2 / 3
- „Brookmerland“
- „Hage & Großheide“
- „Städtedreieck & Krummhörn“
- „Städteachse Nord-Ost“

Zudem wird ein Linienbündel „Aurich & Krummhörn“ festgelegt, welches ab 01.08.2028 im größeren Linienbündel „Städtedreieck & Krummhörn“ aufgeht.

Nachfolgende Übersichtskarte stellt die Bereiche und zugehörigen Teilnetze der einzelnen Linienbündel dar.



Karte: K - 15, Übersicht Linienbündelung Hauptlinien und Bedienungsgebiete

Linienbündel „Aurich Stadt“:

Das Linienbündel umfasst die Stadtverkehrslinien 101-105 (Umfang Bestand entsprechend der Stadtverkehrslinien, zzt. als Anrufbus-Betrieb durchgeführt).

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)
101	Aurich	Georgsfeld	31.05.2024	AUR	AUR	k.A.
102	Aurich	Plaggenburg	31.05.2024	AUR	AUR	k.A.
103	Aurich	Wiesens	31.05.2024	AUR	AUR	k.A.
104	Aurich	Rahe	31.05.2024	AUR	AUR	k.A.
105	Aurich	Brockzetel	31.05.2024	AUR	AUR	k.A.

Tabelle: T - 33, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Aurich Stadt“
Harmonisierungsdatum des Linienbündels „Aurich Stadt“ ist der 31.05.2024.²⁹

Linienbündel „Brookmerland“:

Das Linienbündel umfasst die Linien 419, 427, 428, 431, 432 und 442 (Umfang Bestand ca. 507.100 Fahrplan-km pro Jahr).

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)
419	Aurich	Aurich	31.12.2027	AUR	AUR	11.576
427	Uppant-Schott	Marienhafe	31.07.2021	AUR	AUR	42.653
428	Marienhafe	Marienhafe	31.07.2021	AUR	AUR	89.421
431	Moordorf	Moorhusen	31.07.2021	AUR	AUR	40.841
432	Moorhusen	Moordorf	31.07.2021	AUR	AUR	37.942
442	Aurich	Norden	28.02.2030	AUR	AUR	284.677

Tabelle: T - 34, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Brookmerland“

Harmonisierungsdatum des Linienbündels „Brookmerland“ ist der 28.02.2030.

Linienbündel „Großefehn & Wiesmoor“:

Das Linienbündel umfasst die Linien 460, 462-464, 466-472, 476, 477 und 486 (Umfang Bestand ca. 1.156.000 Fahrplan-km pro Jahr).

²⁹ Der Start des Betriebs im Linienbündel „Aurich Stadt“ wird auf den 01.08.2024 verschoben. Siehe dazu Kapitel 3.2.5

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)
460	Aurich	Leer	05.05.2030	AUR	AUR, LER	401.681
462	Aurich	Brockzetel	05.05.2030	AUR	AUR	146.967
463	Aurich	Wiesmoor	05.05.2030	AUR	AUR	116.845
464	Aurich	Wiesmoor	30.09.2025	AUR	AUR	80.728
466	Aurich	Wiesmoor	05.05.2030	AUR	AUR	121.618
467	Wiesmoor	Leer	05.05.2030	AUR	AUR, LER	112.567
468	Wiesmoor	Hinrichsfehn	05.05.2030	AUR	AUR	27.939
469	Ostgroßefehn	Aurich	05.05.2030	AUR	AUR	16.810
470	Aurich	Jübberde	05.05.2030	AUR	AUR, LER	41.159
471	Bagband	Egels IGS	31.07.2022	AUR	AUR	31.951
472	Middels	Aurich IGS/BBS	31.07.2022	AUR	AUR	16.177
476	Jheringsfehn	Ostgroßefehn	05.08.2022	AUR	AUR, LER	16.998
477	Ulbargen	Aurich	31.07.2022	AUR	AUR	k.A.
486	Westgroßefehn	Ostgroßefehn	31.08.2025	AUR	AUR	24.587

Tabelle: T - 35, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Großefehn & Wiesmoor“

Harmonisierungsdatum des Linienbündels „Großefehn & Wiesmoor“ ist der 05.05.2030.

Linienbündel „Hage & Großheide“:

Das Linienbündel umfasst die Linien 414, 445-447 und die zukünftigen Bürgerbus-Linien 441, 448 und 449 (Umfang Bestand ca. 272.200 Fahrplan-km pro Jahr [zzgl. Bürgerbusse, vsl. ca. 87.800 Fahrplan-km pro Jahr]).

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)
414	Junkersrott	Norden	31.07.2021	AUR	AUR	9.470
445	Norden	Aurich	31.01.2027	AUR	AUR, WTM	79.459
446	Norden	Südarle	31.05.2024	AUR	AUR	136.110
447	Großheide	Großheide	29.08.2026	AUR	AUR	47.142

Tabelle: T - 36, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Hage & Großheide“

Harmonisierungsdatum des Linienbündels „Hage & Großheide“ ist der 31.01.2027.

Linienbündel „Ihlow“:

Das Linienbündel umfasst die Linien 451, 452, 455, 457 und 483 (Umfang Bestand ca. 357.400 Fahrplan-km pro Jahr).

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)
451	Aurich	Emden	31.07.2023	AUR	AUR, EMD	162.680
452	Aurich	Simonswolde	31.07.2023	AUR	AUR	88.383
455	Ludwigsdorf	Westerende	31.07.2023	AUR	AUR	14.635
457	Aurich	Haxtum	31.07.2023	AUR	AUR	8.732
483	Lübbertsfehn	Aurich	30.11.2023	AUR	AUR, LER	82.954

Tabelle: T - 37, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Ihlow“

Harmonisierungsdatum des Linienbündels „Ihlow“ ist der 30.11.2023.³⁰

Linienbündel „Aurich & Krummhörn“:

Das Linienbündel umfasst die Linien 410, 421, 422, 423a und 423b sowie 433 (Umfang Bestand ca. 1.094.800 Fahrplan-km pro Jahr).

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)
410	Emden	Aurich	31.12.2023	AUR	AUR, EMD	306.935
421	Hösingwehr	Emden	31.07.2021	AUR	AUR, EMD	279.388
422	Emden	Pewsum	31.07.2021	AUR	AUR, EMD	198.974
423a	Emden	Pewsum	31.07.2021	AUR	AUR, EMD	115.804
423b	Pewsum	Emden	31.07.2021	AUR	AUR, EMD	121.592
433	Forlitz-Blaukirchen	Aurich	31.07.2021	AUR	AUR	72.138

Tabelle: T - 38, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Aurich & Krummhörn“

Harmonisierungsdatum des Linienbündels „Aurich & Krummhörn“ ist der 31.12.2023; das Linienbündel läuft **frühestens** ab 01.01.2024 mit befristeter Laufzeit bis 31.07.2028.³¹ Es geht anschließend im größeren Linienbündel „Städtedreieck & Krummhörn“ auf.

Linienbündel „Städtedreieck & Krummhörn“:

Das Linienbündel umfasst die Linien 410-413, 415-418, 421, 422, 423a und 423b, 424 sowie 433 (Umfang Bestand ca. 1.667.800 Fahrplan-km pro Jahr).

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)
410	Emden	Aurich	31.12.2023	AUR	AUR, EMD	306.935
411	Georgsheil	Norden	31.07.2028	AUR	AUR	204.795
412	Norden	Norddeich	31.07.2028	AUR	AUR	101.018
413	Norden	Esens	31.07.2028	AUR	AUR, WTM	43.270
415	Norden	Norden	31.07.2021	AUR	AUR	17.443
416	Norden	Westermarsch	31.07.2028	AUR	AUR	26.031
417	Pewsum	Norden	31.07.2028	AUR	AUR	95.668
418	Norden	Pewsum	31.07.2028	AUR	AUR	69.891
421	Hösingwehr	Emden	31.07.2021	AUR	AUR, EMD	279.388
422	Emden	Pewsum	31.07.2021	AUR	AUR, EMD	198.974
423a	Emden	Pewsum	31.07.2021	AUR	AUR, EMD	115.804
423b	Pewsum	Emden	31.07.2021	AUR	AUR, EMD	121.592
424	Leybucht polder	Westermarsch	31.07.2028	AUR	AUR	14.830
433	Forlitz-Blaukirchen	Aurich	31.07.2021	AUR	AUR	72.138

³⁰ Der Start des Betriebs im Linienbündel „Ihlow“ wird auf den 01.08.2024 verschoben. Siehe dazu Kapitel 3.2.5

³¹ Der Start des Betriebs im Linienbündel „Aurich & Krummhörn“ wird auf den 01.08.2024 verschoben. Siehe dazu Kapitel 3.2.5

Tabelle: T - 39, Übersicht Linienerlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienerbündel „Städtedreieck & Krummhörn“

Harmonisierungsdatum des Linienerbündels „Städtedreieck & Krummhörn“ ist der 31.07.2028.

Linienerbündel „Norderney“ 1 / 2 / 3:

Das Linienerbündel n umfassen en die Liniener 1-8 (Umfang Bestand ca. 86.700 Fahrplan-km pro Jahr für die Liniener 1-3 zzgl. Umfang der Liniener 4-8).

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)
1	Norderney, Weststrand	Norderney, Hafen	31.08.2028	AUR	AUR	25.731
2	Norderney, Busbahnhof	Norderney, Hafen	31.08.2028	AUR	AUR	21.891
3	Norderney, Haus Klipper	Norderney, Hafen	31.08.2028	AUR	AUR	39.051
4	Norderney, Busbahnhof	Norderney, Oase	31.08.2028	AUR	AUR	k.A.
5	Norderney, Busbahnhof	Norderney, Weiße Düne	26.06.2021	AUR	AUR	k.A.
6	Norderney, Rosengarten	Norderney, Weiße Düne	31.08.2028	AUR	AUR	k.A.
7	Norderney	Norderney	28.02.2021(*)	AUR	AUR	k.A.
8	Norderney, Rosengarten	Norderney, Rosengarten	31.08.2025	AUR	AUR	k.A.

(*) Betrieb zzt. auf Basis einstweiliger Erlaubnis

Tabelle: T - 40, Übersicht Linienerlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienerbündel „Norderney“

Harmonisierungsdatum des Linienerbündels „Norderney“ ist der 31.08.2028.

Linienerbündel „Städteachse Nord-Ost“:

Das Linienerbündel umfasst die Liniener 420, 473, 474 und 480 (Umfang Bestand ca. 374.600 Fahrplan-km pro Jahr).

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)
420	Aurich	Jever	31.12.2023	AUR	AUR, JEV, WTM	6.996
473	Aurich	Bensersiel	30.04.2025	AUR	AUR, WTM	191.383
474	Aurich	Wittmund	30.04.2025	AUR	AUR, WTM	134.465
480	Emden	Jever	31.07.2023	AUR	AUR, EMD, JEV, WHV, WTM	41.745

Tabelle: T - 41, Übersicht Linienerlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienerbündel „Städteachse Nord-Ost“

Harmonisierungsdatum des Linienerbündels „Städteachse Nord-Ost“ ist der 30.04.2025.

3.2.4 Liniener ohne Zuordnung zu Bündeln des LK Aurich

Folgende Linienerverkehre im LK Aurich laufen aus:

- Nachtbuslinie N41
- Nachtbuslinien N71 und N72

Die eigenen Nachtverkehre („Disco-Verkehre“) werden aufgrund einer fehlenden Nachfrage zugunsten für jedermann nutzbarer Spätverkehre zur Heimfahrt mit dem ÖPNV z.B. nach dem Kino- oder Theaterbesuch aufgegeben (siehe Spätverkehre, Kap. 3.3.1.5).

Folgende Linienverkehre im LK Aurich werden keinem Linienbündel zugeordnet:

- Linie „Nordsee-Express“ - für den touristischen Betrieb konzipiertes Angebot im Bereich Norden/Norddeich
- Linie 10004 – Direktbus zwischen Norden Bahnhof bzw. Mittelmarkt und dem Fähranleger nach/von Baltrum am Hafen Neßmersiel (mit Tide-abhängigem Fahrplan)

Eine Integration mit anderen Linien innerhalb eines Linienbündels wird aufgrund der betrieblichen und tariflichen Besonderheiten für nicht sinnvoll erachtet.

Das Linienbündelungskonzept berücksichtigt entsprechende, bereits beschlossene Konzepte der Nachbar-Landkreise, die in Abstimmung mit dem Landkreis Aurich erstellt wurden.

- Stadt Emden: Das Linienbündel „Stadtverkehr Emden“ beinhaltet keine in den Landkreis Aurich abgehenden Linien.
- Landkreis Friesland: Das Linienbündelungskonzept umfasst die Teilnetze 1 („Nord“), 2 („Mitte“) und 3 („Süd“). Das Teilnetz 2 („Mitte“; Bereich Stadt Schortens/Gemeinde Sande; gesamter Umfang Bestand ca. 994.700 Fahrplan-km pro Jahr) umfasst u. a. auch die in den LK Aurich abgehende Linie 111.
- Landkreis Leer: Derzeit liegt kein Linienbündelungskonzept vor. In die Zuständigkeit des Landkreises Leer fallen die in den LK Aurich abgehenden Linien 479, 481, 484 und 692.
- Landkreis Wittmund: Das Linienbündelungskonzept umfasst die Linienbündel „Süd“ und „Nord“.

- Das Linienbündel „Süd“ (gesamter Umfang Bestand ca. 548.500 Fahrplan-km pro Jahr) umfasst u. a. auch die in den LK Aurich abgehende Linie 341. Die längst laufende Einzelgenehmigung endet am 31.12.2025.
- Das Linienbündel „Nord“ (gesamter Umfang Bestand ca. 1.219.300 Fahrplan-km pro Jahr) umfasst u. a. auch die in den LK Aurich abgehenden Linien 312, 314, 346, 361, 368 und 378. Die längst laufende Einzelgenehmigung endet am 14.09.2026.
- Unter der Bezeichnung „Linie K1“ wird zzt. das Gesamtangebot vermarktet, das die genehmigten Linien 314, 361 und 368 (sowie Linien 362 und 363, welche nicht den LK Aurich betreffen) umfasst. Dieses soll künftig als eigenständige Linie K1 innerhalb des Linienbündels „Nord“ weitergeführt werden und dann die Fahrplanleistungen im Taktverkehr des Korridors Norden – Esens – Harlesiel umfassen, während übrige Leistungen (Nebenrouten, Schülerbeförderung etc.) weiterhin den ursprünglichen Linien zugeordnet werden sollen.

3.2.5 Festlegungen zur Umsetzung Integraler Taktfahrplan und Linienbündelung

Die Umsetzung des Integralen Taktfahrplans und die Umsetzung des Linienbündelungskonzepts wird insofern modifiziert, als dass die ersten Bündel, die in 2023 (Linienbündel Krummhörn, Linienbündel Ihlow) und 2024 (Linienbündel Stadtverkehr Aurich) zur Neukonzessionierung anstehen, einheitlich auf den Termin 01.08.2024 festgeschrieben werden.

Hierfür gibt es mehrere Gründe:

Aufgrund der aktuellen Corona-Lage sind mindestens zwei wichtige Faktoren, die für die wirtschaftliche Ausgestaltung des ÖPNV von entscheidender Bedeutung sind, aktuell schwierig zu prognostizieren: Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen, wenn die Pandemie überstanden ist, bzw. wie entwickeln sich die kommunalen Haushalte in den kommenden Jahren? Für eine verlässliche Aussage zur Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes sind diese Daten erforderlich. Es ist nicht zu erwarten, dass die Fahrgastzahlen bis Mitte 2021 als Datenbasis herangezogen werden können. Insofern sollte der Markt bis Mitte 2022 genau beobachtet werden, um zu entscheiden, wann eine Umsetzung des Zielkonzeptes erfolgen

kann; es sollte dann möglich sein, die inhaltliche Ausgestaltung der Linienbündel zu definieren, ohne die wirtschaftlichen Belange des Landkreises Aurich außer Acht zu lassen.

Die Bemühungen den Zentralen Omnibus Bahnhof (ZOB) in Aurich zu verlegen haben deutlich an Fahrt aufgenommen; Ziel der Stadt Aurich ist es nunmehr, den ZOB bis Ende 2023, spätestens bis Mitte 2024 zu realisieren. Eine vollständig ausgebauter ZOB, der die Vorgaben dieses Nahverkehrsplanes berücksichtigt ist die ideale Voraussetzung für die vollständige Umsetzung des Integralen Taktfahrplans, aber auch des Stadtverkehrs Aurich.

Weiterhin haben die örtlichen Verkehrsunternehmen signalisiert, dass sie sich noch mehr, als bisher in den Gestaltungsprozess einbringen wollen. Es gibt Bestrebungen der Unternehmen untereinander zu interagieren bis hin zur Gründung eines gemeinsamen Verkehrsunternehmens. Seitens des Landkreises Aurich wird der Prozess der Neuausrichtung begrüßt. Dieser Prozess braucht Zeit, um die rechtlichen und organisatorischen Maßnahmen umzusetzen.

Alles in allem sollte – Stand heute – von einer Neukonzessionierung der Linienbündel im Jahr 2023 abgesehen werden. Die inhaltliche Ausgestaltung der Linienbündel für die Neukonzessionierung zum 01.08.2024 erfolgt schnellstmöglich. Betont werden soll noch einmal, dass die Vorgaben im Nahverkehrsplan keine Entscheidung gegen eigenwirtschaftliche Verkehre darstellen.

3.3 Zukünftiges Verkehrsangebot

Das Startkonzept mit seinen Vorgaben zur Angebotsqualität bildet die Grundlage für einen Start in das abgestimmte ITF-Konzept. Im Rahmen der Studie "ITF-Konzept für den LK Aurich" ergeben sich Anpassungsbedarfe in der Linienführung und der Bedienungshäufigkeit im Landkreis, um den ÖPNV fortzuentwickeln.

Daraus entsteht ein Zielkonzept, welches den Zielzustand für das ÖPNV-Angebot abbildet. Die Umsetzung erfolgt jeweils bei einer neuen Vergabe oder Ausschreibung der Leistungen. Im Folgenden wird die Konzeption des ITF im Bezug zu den Bedienungsebenen beschrieben.

Zwischen dem Startkonzept und dem Zielkonzept abweichende Konzeptionen werden dargestellt, während die detaillierten Linienbeschreibungen nach Startkonzept (3.3.1) und Zielkonzept (3.3.2) getrennt aufgeführt werden:

Die Linien der verschiedenen Bedienungsebenen werden weiter aufeinander abgestimmt, die Anbindung an den bestehenden SPNV bleibt erhalten, damit sich für die Menschen der Region ein stimmiges Mobilitätskonzept jenseits des IV weiterentwickeln lässt.

Die Erfordernisse von **Stadtverkehren** werden in der folgenden Darstellung durch eine eigene Bedienungsebene erfasst.

Die Buslinien auf der **Bedienungsebene 1 (BE1)** sind zu einem hochwertigen ÖPNV-Angebot zur Verbindung der Orte höherer Zentralität sowie auf Linien mit zu erwartender hoher Verkehrsnachfrage zu entwickeln. Dieses Netz stellt somit das Rückgrat im ÖPNV dar und kann deshalb auch als Hauptliniennetz bezeichnet werden. Als Mindestangebot soll ein Stundentakt vorgehalten werden. Desweiteren sind eine feste Linienbedienung sowie vertaktete Bedienung auch am Wochenende und im Spätverkehr anzubieten. Folgende Linien sollen der BE1 zugeordnet werden:

410, 411, 412, 421, 422, 440 (neu), 450 (neu), 451 (neu), 460, 467, 481 und K1. Daneben gehört die Linie 445 auf dem Abschnitt Norden – Ostermoordorf zur BE1. Neben dem SPNV sollen die Linien der BE1 ein wichtiges und hochwertiges Angebot im Landkreis darstellen:

- Die Linien 410 und 411 verbinden das Mittelzentrum Aurich mit den Städten Norden und Emden. Da auf der Schienenstrecke Aurich – Abelitz nur Güterverkehr erfolgt, ersetzt die Linie 410 den fehlenden SPNV.
- 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 stellt eine Verbindung zwischen der Stadt Emden und dem Grundzentrum Pewsum sowie dem touristischen Schwerpunkt Greetsiel dar. Zudem werden

die Gemeinde Hinte und die nordwestliche Krummhörn erschlossen. In Emden Harsweg ist der Systemanschluss mit der Linie 410 in/aus Richtung Aurich sicherzustellen.

- Die Linie 422 stellt eine Verbindung zwischen der Stadt Emden und dem Grundzentrum Pewsum mit Erschließung der südwestlichen Krummhörn dar. Im Zielkonzept erfolgt eine Durchbindung der Fahrten über Eilsum nach Greetsiel oder nach Marienhafte über Wirdum, unter teilweiser Übernahme des Schülerverkehrs nach Marienhafte.
- Die Linie 440 (neu) verbindet das Mittelzentrum Aurich mit der Stadt Norden und erschließt dabei die Gemeinden Victorbur, Münkeboe, Moorhusen und Rechtsupweg. Die Linie verkehrt zwischen Aurich und Norden zeitversetzt zur Linie 410/411, in Moordorf und Marienhafte werden mit der Linie 410 bzw. 411 Anschlüsse in und aus Richtung Emden geschaffen. Im Startkonzept gehört diese bisherige Linie 442 zur BE2.
- Die Linie 450 (neu) verbindet das Mittelzentrum Aurich mit der Stadt Emden zeitversetzt zur Linie 410 mit hohem Fahrgastpotenzial auch durch die Zwischenorte. Im Startkonzept gehört diese bisherige Linie 451 noch zur BE2.
- Die Linie 451 (neu) verstärkt den Linienweg Aurich – Westerende der neuen Linie 450 und verbindet das Mittelzentrum Aurich mit Ihlowerfehn. In Westerende wird ein Anschluss für die Relation Ihlowerfehn – Emden geschaffen. Im Startkonzept verkehrt diese bisherige Linie 455 nur zeitweise. Ihlowerfehn wird noch bis zur Umstellung des Konzepts von Linie 452 in BE2 erschlossen.
- Die Linie 460 verbindet die Kreisstädte Aurich und Leer miteinander und ersetzt die ehemalige Kleinbahnlinie (DB-Fahrkarten werden anerkannt).
- Die Linie 467 verbindet die Stadt Wiesmoor über Ostgroßfehn mit dem Knotenpunkt Bagband und der Kreisstadt Leer. In Bagband besteht eine Umstiegsmöglichkeit in die 460 in Richtung Aurich bzw. Leer. Im Zielkonzept verkehrt die Linie 467 vom Knoten Bagband direkt nach Wiesmoor und dann weiter über Ostgroßfehn und Mittegroßfehn (ebenfalls mit Umstieg in/aus Richtung Leer) nach Aurich ZOB.

- Die Linie 481 erschließt und verbindet die Kreisstädte Aurich und Leer. Ebenso erschließt sie Timmel, Teile der Gemeinde Ihlow und Moormerland. Die Linie 481 sollte als Schnellbus zeitversetzt zur Linie 460 weiterentwickelt werden, sofern diese Linie im Linienbündel des Landkreis Leer eine neue Funktion zugewiesen bekommt.
- Die Linie K1 erschließt die Küstenregion von Harlesiel über Neuharlingersiel, Bengersiel, Esens alternierend über Westerholt bzw. Dornum über das Grundzentrum Hage nach Norden. In den Küstenbadeorten bestehen Anschlussmöglichkeiten an die Fährverbindungen nach Wangerooge, Spiekeroog und Langeoog. In Norden und Esens besteht Anschluss zum Taktverkehr der Bahn.

Hervorzuheben ist die große Bedeutung der Linie für die Urlauber der Nordseeküste und der Ostfriesischen Inseln. Für die Schüler von Juist ist die K1 in Verbindung mit der Linie 412 zur Anbindung an das NIGE (Niedersächsisches Internatsgymnasium) in Esens bedeutsam. Die Linie K1 bildet ein eigenes Linienbündel im Landkreis Wittmund. Sie ist zurzeit noch keine eigenständig genehmigte Linie, sondern geht als „Gesamtverkehr“ aus den Linien 341, 361 und 368, hervor. Ab dem Harmonisierungszeitpunkt im Landkreis Wittmund soll die Linie K1 eigenständig genehmigt werden.

- Die Linie 445 erschließt die Samtgemeinde Hage mit den einwohnerstarken Gemeinden Hage, Lütetsburg, Berumbur und Großheide auf dem Abschnitt Norden – Ostermoordorf. Eine zweistündliche Durchbindung nach Aurich erfolgt auf BE2 (s.u.).

Die Regionalbuslinien der **Bedienungsebene 2 (BE2)** erschließen die Hauptachsen im LK abseits der BE1. Dadurch wird das Hauptnetz der BE1 um die Erschließung weiterer wichtiger Orte mit hohem Fahrgastpotenzial ergänzt. Ebenso verbinden diese Linien die Grundzentren mit den Mittelzentren. Das Mindestangebot ist ein 2-Stunden-Takt und eine Bedienung am Wochenende sowie im Spätverkehr, teilweise als Rufbus. Zur BE2 gehören die Linien 111, 378, 417, 423, 433, 445 (Ostermoordorf – Aurich), 446 (neu), 462, 490 (neu) und 480:

- Die Linie 111 verbindet Wiesmoor mit Wilhelmshaven über Sande.

- Die Linie 378 verbindet die Kreisstadt Aurich über Westerholt mit der Stadt Esens und dem Küstenbadeort Neuharlingersiel im Landkreis Wittmund. Dort besteht Anschluss an die Fähre nach Spiekeroog. Die Linie 378 soll sich mit der Linie 490 zu einem Stundentakt ergänzen, so dass für die Verbindung Aurich – Esens die Kriterien der BE1 eingehalten werden.
- Die Linie 417 verbindet Greetsiel über Leybucht polder und Neuwesteel mit dem Mittelzentrum Norden. Die Linie dient neben der Schülerbeförderung insbesondere der touristischen Erschließung.
- Die Linie 423 stellt im Zielkonzept eine Verbindung zwischen Eilsum und der Linie 421 in Hinte in und aus Richtung Emden her.
- Die Linie 433 verbindet Forlitz-Blaukirchen mit der Kreisstadt Aurich. Sie dient zudem zur weiteren Verdichtung des Fahrplanangebots der Linien 410 und 440 zwischen Aurich und Moordorf sowie zur Erschließung des südlichen Teils von Moordorf.
- Die Linie 445 wird in BE2 zwischen Norden und Aurich ab Ostermoordorf zur direkten Anbindung von Hage, Berumbur und Großheide an Aurich zweistündlich durchgebunden.
- Die Linie 446 (neu) entsteht neu aus einer Verknüpfung der Linien 442 und 446 auf dem Linienweg Norden – Hage – Halbmond – Leezdorf – Marienhaf. In Marienhaf besteht ein Anschluss zur Linie 410/411 in/aus Richtung Emden.
- 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. Das Angebot auf der Linie 462 soll entsprechend den Anforderungen der BE2 weiterentwickelt werden.
- Die Linie 490 (neu) verbindet die Kreisstadt Aurich mit der Stadt Esens und dem Küstenbadeort Bensorsiel. Dort besteht Anschluss an die Fähre nach Langeoog (DB Fahrkarten werden auf dem Teilstück Esens, Bhf. – Bensorsiel, Anleger anerkannt).
- Die Linie 480 verbindet die Kreisstädte Aurich, Wittmund und Jever auf direktem Wege und bietet neu in Jever Bahnhof/ZOB einen Anschluss von und zur Bahn (bisher in Wittmund).

Die neue **Bedienungsebene Stadtverkehr (BE-S)** dient zur logischen Einordnung der Stadt- und Gemeindeverkehre in das System der Bedienungsebenen. Die Stadtverkehre erschließen das jeweilige Stadtgebiet abseits der Linienwege des Regionalbusverkehrs oder verkehren zur Taktverdichtung abschnittsweise auf dessen Linienwegen.

In den Taktknoten Aurich und Norden besteht die Möglichkeit zur Einbindung der Stadtverkehre in den Integralen Taktfahrplan des Landkreis Aurich.

Gemeindeverkehre können insbesondere kostengünstig durch Bürgerbusse geschaffen werden. Auch die Bürgerbusse sollten an einer zentralen Haltestelle in den Integralen Taktfahrplan des Landkreis Aurich eingebunden werden.

- Stadtverkehr Aurich mit der Möglichkeit zur Einbindung in den halbstündlichen Taktknoten.
- Stadtverkehr Norden mit der Möglichkeit zur Einbindung in den stündlichen Taktknoten.
- Eigenständiger Stadtverkehr Norderney, auch mit Anbindung an die Fähren.
- Bürgerbus Hage zur Gemeindeerschließung
- Bürgerbus Großheide zur Gemeindeerschließung
- weitere Bürgerbusse oder andere Formen bedarfsgesteuerter Verkehre

Stadtverkehre sollten im Kernbereich halbstündlich verkehren, um auf den naturgemäß kurzen Entfernungen mit einem guten Angebot eine ausreichende Fahrgastnachfrage zu generieren.

Diese Verkehre sind durch die Städte und Gemeinden zu organisieren und zu finanzieren. Der Landkreis Aurich kann bei der Planung sowie bei der Genehmigungsstellung unterstützen.

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. Hierzu gehören zurzeit folgende Linien: 312, 341, 413, 414, 415, 416, 419, 424, 427, 428, 431, 432, 442/2, 444, 447, 457, 463, 464, 466, 468, 469, 470, 472, 474 (nur bisheriger reiner Schülerverkehr), 476, 477, 483, 484, 486 und 692.

3.3.1 Startkonzept

3.3.1.1 Bedienungsebenen mit Bedienungsqualitäten

Das gegenwärtige straßengebundene Verkehrsangebot im LK Aurich erfüllt noch nicht die geforderten Qualitäten und Vorgaben des NVP 2018 und muss deshalb zeitnah angepasst werden. Das Startkonzept im NVP 2020 basiert auf der Grundlage des im NVP 2018 geforderten ITF-Konzepts, mit leichten Fortentwicklungen in Richtung der tatsächlichen verkehrlichen Entwicklungen im LK Aurich.

Dabei sind folgende Linien den Bedienungsebenen mit ihren Anforderungen zuzuordnen:

BE	Linie	Strecke	Mo-Fr	Sa	So
Linien BE1:					
1	410	Aurich – Georgsheil – Emden	1-h-Takt	1-h-Takt	2-h-Takt
1	411	Georgsheil – Norden	1-h-Takt	1-h-Takt	2-h-Takt
1	412	Norden – Norddeich	1-h-Takt	1-h-Takt	2-h-Takt
1	421	Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
1	422	Greetsiel –/ Wirdum – Eilsum – Pewsum – Loquard – Wybelsum – Emden	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt *
1	445 (bisher 446)	Norden – Hage – Großheide – Ostermoordorf	1-h-Takt	1-h-Takt *	2-h-Takt *
1	450 (alt 451)	Aurich – Westerende – Riepe – Emden	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt *
1	451 (neu)	Aurich – Westerende – Ihlowerfehn (– Simonswolde)	1-h-Takt *	1-h-Takt *	2-h-Takt *
1	460	Aurich – Bagband – Leer	1-h-Takt	1-h-Takt	1-h-Takt
1	467	Wiesmoor – Ostgroßefehn – Strackholt – Bagband	1-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
1	481	Leer – Timmel – Aurich	1-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt *
1	K1	Neuharlingersiel – Esens –Westerholt/Dornum – Norden	1-h-Takt	1-h-Takt	1-h-Takt
Linien BE2:					
2	111	Wiesmoor – Sande	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
2	378	Aurich – Westerholt – Esens – Neuharlingersiel	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt ^R
2	417	Greetsiel – Leybuchtpolder – Norden	2-h-Takt	2-h-Takt ^w	2-h-Takt ^w
2	433	(Aurich –) Moordorf – Wiegboldsbur	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt ^R
2	440 (alt 442)	Aurich – Moordorf – Marienhaf – Norden	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt ^R
2	445	Ostermoordorf – Aurich	2-h-Takt	2-h-Takt ^R	2-h-Takt ^R
2	446 (neu)	Norden – Hage – Leezdorf – Marienhaf	2-h-Takt	2-h-Takt ^R	2-h-Takt ^R
2	462	Aurich – Ostgroßefehn – Wiesmoor	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt ^R
2	480 (alt 474)	Aurich – Wittmund – Jever ZOB – Jever Markt	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
2	490 (alt 473)	Aurich – Middels – Esens – Bensorsiel	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt

^R auch Rufbus erlaubt | ^w im Winter auch Rufbus erlaubt | * vorläufig Rufbus erlaubt

Tabelle: T - 42, Bedienungsebenen 1 und 2 Startkonzept LK Aurich

Im Startkonzept sollen die Taktfahrten in der vorgegebenen Taktlage aus dem ITF-Konzept für den LK Aurich verkehren (siehe Anlage 5). Die erforderlichen Fahrten für den Schülerverkehr sind gegebenenfalls zusätzlich anzubieten. Bei Bedarf ist eine Schulzeitenanpassung in Betracht zu ziehen, um eine Bedienung in der Taktlage zu ermöglichen.

Die Spätfahrten nach 22:00 Uhr sollen ab einem späteren Zeitpunkt eingerichtet werden, Ausnahme bildet der bestehende Spätverkehr auf der Linie 460.

Wesentliche Neuerungen gegenüber dem NVP 2018 sind neben der vorgegebenen Takteinbindung die folgenden Änderungen:

- 410 angebotsorientierte Fortentwicklung zum Stundentakt am Samstag
- 411 angebotsorientierte Fortentwicklung zum Stundentakt am Samstag
- 412 Aufstufung zur BE1 aufgrund des Fahrplanangebots und der Nachfragesituation, perspektivische Fortentwicklung zum Stundentakt auch sonntags (Zielkonzept)
- 420 die Leistungen der Linie werden von der Linie 474 (neu 480) übernommen. Die Linie 420 entfällt
- 421 Aufstufung zur BE1 aufgrund des Fahrplanangebots und der Nachfragesituation, perspektivische Fortentwicklung zum Stundentakt (Zielkonzept)
- 422 Aufstufung zur BE1 aufgrund des Fahrplanangebots und der Nachfragesituation, perspektivische Fortentwicklung zum Stundentakt (Zielkonzept)
- 445 Übernahme der Anforderungen an die Linie 446 im Abschnitt Norden – Hage – Großheide, die Forderung nach Stundentakt bleibt bestehen, Durchbindung bis Ostermoordorf, Aufstufung zur BE1 aufgrund des Fahrgastpotenzials, kein Rufbus an Montag bis Freitag zugelassen
- 450 Eigene Linie des Taktverkehrs Aurich – Emden aus der Linie 451, Aufstufung zur BE1 aufgrund des Nachfragepotentials, Fortentwicklung zum Stundentakt (Zielkonzept)
- 451 Eigene Linie des Taktverkehrs Aurich – Westerende – Ihlowerfehn aus der Linie 455, Aufstufung zur BE1 aufgrund des Fahrgastpotenzials, Umsetzung des Stundentakts spätestens ab September 2024
- 460 keine Änderung der Anforderungen
- 467 Aufstufung zur BE1 aufgrund des Fahrplanangebots und der Nachfragesituation, kein Rufbus zugelassen
- 481 kein Rufbus am Samstag zugelassen
- K1 Aufstufung zur BE1 aufgrund des Fahrplanangebots und der Nachfragesituation
- 378 Aufstufung zur BE2 aufgrund des Fahrplanangebots und der Nachfragesituation

- 417 Fortentwicklung zur touristischen Linie, im Sommer kein Rufbus zugelassen
- 423 Aufstufung zur BE2 aufgrund des Fahrplanangebots und der Nachfragesituation, perspektivische Fortentwicklung zum 2-Stunden-Takt (Zielkonzept)
- 433 Aufstufung zur BE2 aufgrund der Fahrgastpotenziale zwischen Aurich und Moordorf und in Moordorf (Süd) sowie zur Taktverdichtung der Linie 440
- 440 Eigene Linie des Taktverkehrs Aurich – Marienhaf e – Norden aus der Linie 442, perspektivische Fortentwicklung zum Stundentakt und Aufstufung zur BE1 aufgrund des Fahrplanangebots und der Fahrgastpotenziale
- 445 Im Abschnitte Ostermoordorf – Aurich Aufstufung zur BE2 aufgrund der Fahrgastpotenziale
- 446 Konzentration auf die Leistungen der Relation Norden – Hage – Halbmond, Taktverkehr mit perspektivischer Durchbindung der Linie über Leezdorf nach Marienhaf e (mit Anschluss an Linie 411; Zielkonzept)
- 462 kein Rufbus an Montag bis Samstag zugelassen
- 480 Eigene Linie des Taktverkehrs Aurich – Wittmund – Jever aus der Linie 474, Integration in die bisherige Linie 480, kein Rufbus zugelassen
- 490 Umbenennung von Linie 473, kein Rufbus zugelassen

Rückstufungen in BE3:

- 442 Taktleistungen in Linie 440 überführt, Linie 442 verbleibt als reine Schülerverkehrslinie
- 452 Taktleistungen werden in Linie 451 überführt, Linie 452 verbleibt als reine Schülerverkehrslinie
- 474 Taktleistungen in Linie 480 überführt, Linie 474 verbleibt als reine Schülerverkehrslinie

K1-Express

Konzentration auf Verstärkerleistungen zur Linie K1 im Sommer aufgrund der Nachfragesituation

3.3.1.2 Liniensteckbriefe (Startkonzept)

Im Folgenden sind die Linien der BE1 und BE2 noch einmal detailliert mit dem zu sichernden Fahrplanangebot und den Verknüpfungspunkten aufgeführt. Dabei ist auf allen Linien in enger Abstimmung mit dem LK Aurich, das Angebot für die Schülerbeförderung sicherzustellen. In den Liniensteckbriefen werden diese Anforderungen aufgrund der Übersichtlichkeit nicht aufgegriffen. In der Karte des Zielnetzes der BE1 und BE2 sind darum nur die Hauptfahrwege der jeweiligen Linien dargestellt.

Der Integrale Taktfahrplan (ITF) im Landkreis Aurich basiert auf dem Taktknoten Aurich zur Minute 30, sowie dem ergänzenden „kleinen Taktknoten“ zur Minute 00.

Der erste Taktknoten in Aurich findet wegen des Schülerverkehrs um 07:25 Uhr statt. Bis 08:30 Uhr sind Haltestellenabfahrten 10 Minuten vor oder nach der vorgegebenen Taktlage zulässig, wenn dabei die vorgegebenen Anschlüsse eingehalten werden.

Für alle Taktfahrten ab 08:30 Uhr gilt, dass mit Ausnahme des „Schülerknotens“ in Aurich um 13:25 Uhr keine Abfahrten „vor dem Takt“ zulässig sind, Abweichungen mit um bis zu 5 Minuten späteren Abfahrten für den integrierten Schülerverkehr sind zulässig, wenn dabei die vorgegebenen Anschlüsse eingehalten werden.

Auf der BE1 ist der Takt einzuhalten, während auf der BE2 darüber hinaus Verschiebungen für einzelne Fahrten für den integrierten Schülerverkehr bis 15 Minuten nach hinten (später) zulässig sind, wenn dabei die vorgegebenen Anschlüsse eingehalten werden können. Stärker abweichende Fahrten für den Schülerverkehr auf allen Taktlinien sind zusätzlich anzubieten.

Anstelle der Nachteule wird ein Angebot im Spätverkehr in dem Liniennetz auf den normalen Linienwegen integriert. Beim Spätverkehr findet an allen Tagen je eine zentrale Ankunft und Abfahrt in Aurich zum Taktknoten um 20:30 Uhr statt.

Für dieses neue Angebot gilt, dass jeweils die letzte Fahrt des Tages eigene Linienwege, welche nur noch der Heimfahrt aller Fahrgäste aus den zentralen Orten dienen, dieses kann

im Auslauf als Ausstiegsfahrt erfolgen, nach Aussteigen des letzten Fahrgasts fährt der Bus in den Betriebshof.

In Norden ZOB findet die zentrale Abfahrt an allen Tagen nach der Zugankunft gegen 19:10/19:30 Uhr Tagen statt.

Linie 410 Aurich – Moordorf – Georgsheil – Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich und dem Mittelzentrum mit oberzentralen Aufgaben Emden über die Bundesstraße 210	Aurich, ZOB Verknüpfung mit Regionalverkehr: Einbindung in den Taktknoten zur Minute 00 Georgsheil, Bahnhof Verknüpfung mit der Linie 411, Taktknoten zur Minute 30	Anschluss an Linie 440 (alt 442) in Moordorf für die Relation Victorbur – Emden Harsweg Friedensweg Anschluss an Linie 421 für die Relation Krummhörn – Aurich halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 450 (alt 451) in der Relation Aurich – Emden halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 440 (alt 442) in der Relation Aurich – Moordorf (– Norden) Emden, Hbf/ZOB: Verknüpfung mit dem Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1, IC), dem Fernverkehr Ri. Münster und dem Stadtverkehr Emden	BE1

Tabelle: T - 43, Liniensteckbrief BE1 Linie 410

Linie 411 Georgsheil – Marienhaf – Norden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem	Georgsheil, Bahnhof Verknüpfung mit Linie 410,	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit	BE1

Mittelzentrum Norden und dem Mittelzentrum Aurich bzw. dem Mittelzentrum mit oberzentralen Aufgaben Emden über die Bundesstraßen 72/210	Taktknoten zur Minute 30 Marienhaf, ZOB/Alter Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in den Richtungs-Taktknoten zur Minute 15/45 Verknüpfung mit den Linien 440 (alt 442) und 446 für die Relationen von Georgsheil (Emden und Aurich) nach Rechtsupweg und in Richtung Hage	Regionalverkehr Norden, Mittelmarkt Verknüpfung bzw. Durchbindung mit Linie 412 n. Norddeich Mole halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 440 (alt 442) in der Relation Aurich – Norden	
---	---	---	--

Tabelle: T - 44, Liniensteckbrief BE1 Linie 411

Linie 412 Norden - Norddeich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Norden und dem Grundzentrum Norddeich, das als wichtiger Fährhafen für die Inseln Juist (tideabhängig) und Norderney dem Tourismus dient		Norddeich, Mole Verknüpfung mit dem Fährverkehr der Frisia AG zu den Inseln Juist (tideabhängig) und Norderney Norden, Mittelmarkt Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie 411 bzw. Durchbindung nach Georgsheil (– Aurich/ – Emden) Norden, Mittelmarkt Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Küstenlinie K1 nach Esens – Benersiel	BE1

Tabelle: T - 45, Liniensteckbrief BE1 Linie 412

Linie 421 Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
---------	------------------	----------------------	----

<p>Verbindung von Greetsiel über die Grundzentren Pewsum und Hinte nach Emden</p>		<p>Harsweg Friedensweg Anschluss an Linie 410 für die Relation Aurich – Krummhörn</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> <p>Greetsiel Schule Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie 417 bzw. Durchbindung nach Norden</p> <p>Hinte Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie 423 nach Eilsum</p> <p>Ergänzung mit Linie 422 zum durchgehenden Stundentakt zwischen Pewsum und Emden</p>	<p>BE1</p>
---	--	---	------------

Tabelle: T - 46, Liniensteckbrief BE1 Linie 421

Linie 422 (Greetsiel – Eilsum –) Pewsum – Loquard – Wybelsum – Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
<p>Verbindung zwischen dem Grundzentrum Pewsum und der Stadt Emden</p>		<p>Emden, Hbf/ZOB Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr Verknüpfung mit dem SPNV (RE15) Ri. Rheine, Münster</p> <p>Greetsiel Schule Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie</p>	<p>BE1</p>

		417 bzw. Durchbindung nach Norden	
		Ergänzung mit Linie 421 zum durchgehenden Stundentakt zwischen Pewsum und Emden	

Tabelle: T - 47, Liniensteckbrief BE1 Linie 422

Linie 452 Simonswolde – Ihlowerfehn – Aurich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Grundzentrum Ihlowerfehn und der Stadt Aurich	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30		BE1

Tabelle: T - 48, Liniensteckbrief BE1 Linie 452

Linie 460 Aurich – Bagband – Leer

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Direkte Verbindung zwischen den Mittelzentren und Kreisstädten Aurich und Leer über die Bundesstraße 72	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30 Bagband, Mühle Taktknoten zur Minute 00 mit Linie 467 nach Wiesmoor	Leer, Hbf/ZOB: Anschluss an Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1, IC), Verknüpfung mit dem Busverkehr	BE1

Tabelle: T - 49, Liniensteckbrief BE1 Linie 460

Linie 467 Wiesmoor – Ostgroßefehn – Strackholt – Bagband (– Leer)

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Verknüpfungen	BE
Anbindung des Grundzentrums (mit mittelzentraler Teilfunktion „Einzelhandel“) Wiesmoor an die Mittelzentren und Kreisstädte Aurich	Bagband, Mühle Taktknoten zur Minute 00 mit Linie 460 nach Aurich und Leer		BE1

und Leer			
----------	--	--	--

Tabelle: T - 50, Liniensteckbrief BE1 Linie 467

Linie 481 Leer – Veenhusen – Warsingsfehn – Timmel – Aurich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Mittelzentren und Kreisstädten Aurich und Leer über Timmel, Veenhusen und Warsingsfehn	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30 Leer, Hbf/ZOB: Anschluss an SPNV Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1, IC), Verknüpfung mit dem Busverkehr		BE1

Tabelle: T - 51, Liniensteckbrief BE1 Linie 481

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

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Küstenbadeorten der LK Friesland und Wittmund und Anbindung an das Mittelzentrum Norden; alternierende Streckenführung über Dornum oder Westerholt	Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) und dem Busverkehr Einbindung den Taktknoten zur Minute 00	Norden, ZOB/Bahnhof Anschluss an Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1/ IC), Verknüpfung mit dem Busverkehr	BE1

Tabelle: T - 52, Liniensteckbrief BE1 Linie K1

Linie 445 Norden – Hage – Großheide – Aurich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Grundzentren Großheide und		Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	BE1

Hage mit dem Mittelzentrum Norden			
Verbindung zwischen den Grundzentren Großheide und Hage mit dem Mittelzentrum Aurich	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00		BE2

Tabelle: T - 53, Liniensteckbrief BE1/BE2 Linie 445

Linie 111 Wiesmoor – Friedeburg – Sande

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen der Stadt Wiesmoor und dem Grundzentrum und Bahnknoten Sande über Friedeburg		Anschluss an Linie 462 in Wiesmoor Markt für die Relation Sande – Ostgroßefehn	BE2

Tabelle: T - 54, Liniensteckbrief BE2 Linie 111

Linie 378 Aurich – Westerholt – Esens

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich und dem Grundzentrum Esens des LK Wittmund über Westerholt (LK Wittmund)	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30 Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) und dem Busverkehr Einbindung den Taktknoten zur Minute 00	Überlagerung mit der Linie 490 (alt 473) zum stündlichen Angebot Aurich – Esens Überlagerung mit der Linie K1 zum stündlichen Angebot Esens – Westerholt (LK Wittmund)	BE2

Tabelle: T - 55, Liniensteckbrief BE2 Linie 378

Linie 417 Greetsiel – Leybucht polder – Norden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
---------	------------------	----------------------	----

Verbindung zwischen dem Grundzentrum Greetsiel und dem Mittelzentrum Norden		Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Greetsiel Schule Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linien 421 bzw. 422 bzw. Durchbindung nach Pewsum – Emden	BE2
---	--	--	-----

Tabelle: T - 56, Liniesteckbrief BE2 Linie 417

Linie 423 (Pewsum –) Eilsum – Hinte

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Anbindung von Eilsum an das Grundzentrum Hinte und nach Emden		in Hinte nach Eilsum Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie 421	BE2

Tabelle: T - 57, Liniesteckbrief BE2 Linie 423

Linie 433 (Aurich –) Moordorf – Wiegboldsbur (– Forlitz-Blaukirchen)

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Anbindung von Wiegboldsbur an das Grundzentrum Moordorf und die Kreisstadt Aurich		Anschluss an Linie 410 in Moordorf für die Relation Wiegboldsbur – Emden Überlagerung mit den Linien 410 und 440 (alt 442) zum halbstündlichen Angebot Aurich – Moordorf	BE2

Tabelle: T - 58, Liniesteckbrief BE2 Linie 433

Linie 440 (alt 442) Aurich – Moordorf – Westvictorbur – Marienhaf – Norden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Grundzentren Marienhaf und Moordorf (über Rechtsweg und	Aurich, ZOB Verknüpfung mit Regionalverkehr: Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30	Anschluss an Linie 410 in Moordorf für die Relation Victorbur – Emden Norden, ZOB/Bahnhof	BE2

Westvictorbur) mit den Mittelzentren Aurich und Norden	Marienhaf, ZOB/Alter Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in den Richtungs-Taktknoten zur Minute 15/45 Verknüpfung mit Linie 411 für die Relation Rechtsupweg – Georgsheil (nach Emden und Aurich)	Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Überlagerung mit den Linien 410 und 433 zum halbstündlichen Angebot Aurich – Moordorf halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 410/411 in der Relation Aurich – Norden	
--	---	--	--

Tabelle: T - 59, Liniesteckbrief BE2 Linie 440 (alt 442)

Linie 446 Norden – Hage – Leezdorf – Marienhaf – Uggant-Schott

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung mit dem Mittelzentren Norden und zwischen den Grundzentren Hage und Marienhaf über Leezdorf	Marienhaf, ZOB/Alter Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in den Richtungs-Taktknoten zur Minute 15/45 Verknüpfung mit Linie 411 für die Relation Hage – Georgsheil (nach Emden und Aurich)	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Fernverkehr und SPNV (RE1, IC) und dem Regionalverkehr	BE2

Tabelle: T - 60, Liniesteckbrief BE2 Linie 446

Linie 450 (alt 451) Aurich – Riepe – Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung für das nördliche Ihlow mit dem Mittelzentrum Aurich und der Stadt Emden	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30	Emden, Hbf/ZOB Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr Verknüpfung mit dem SPNV (RE15) Ri. Rheine, Münster und dem Fernverkehr Ri. Münster Anschluss an Linie 451 (455) in Westerende für die Relation Emden – Ihlowerfehn	BE2

		halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 410 in der Relation Aurich – Emden	
--	--	---	--

Tabelle: T - 61, Liniesteckbrief BE2 Linie 450 (alt 451)

Linie 462 Wiesmoor – Ostgroßefehn – Aurich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen der Stadt Wiesmoor, dem Grundzentrum Ostgroßefehn und der Stadt Aurich	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30	Anschluss an Linie 111 in Wiesmoor Markt für die Relation Ostgroßefehn – Sande	BE2

Tabelle: T - 62, Liniesteckbrief BE2 Linie 462

Linie 480 (alt 474) Aurich – Middels – Wittmund – Jever Markt

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Kreisstädten und Mittelzentren Aurich, Wittmund und Jever „3-Städte-Linie“ Anbindung Grundzentrum Middels	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in den Taktknoten zur Minute 30 Jever ZOB Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) in Richtung Sande (– Oldenburg) Einbindung in den Taktknoten zur Minute 30	Überlagerung mit der Linie 490 (alt 473) zum stündlichen Angebot Aurich – Middels Stündliche Bahnanbindung Aurich – Sande abwechselnd in Esens (Linie 490/473) und Jever (Linie 480)	BE2

Tabelle: T - 63, Liniesteckbrief BE2 Linie 480 (alt 474)

Linie 490 (alt 473) Aurich – Middels – Esens – Benersiel

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich dem Grundzentrum Middels, dem Grundzentrum Esens des LK Wittmund und dem	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30 Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV	Überlagerung mit der Linie 480 zum stündlichen Angebot Aurich – Middels Stündliche Bahnanbindung Aurich – Sande abwechselnd in Esens (Linie 490/473)	BE2

Küstenbadeort Bensersiel (zwischen Esens, Bhf. und Bensersiel, Anleger Anerkennung von DB Fahrkarten) über Blomberg (LK Wittmund)	(RB59) und dem Busverkehr Einbindung den Taktknoten zur Minute 00	und Jever (Linie 480) Überlagerung mit der Linie 378 zum stündlichen Angebot Aurich – Esens Bensersiel, Anleger Verknüpfung mit dem Fährverkehr zur Insel Langeoog	
---	---	--	--

Tabelle: T - 64, Liniensteckbrief BE2 Linie 490 (alt 473)

Linie K1-Express Norden – Neßmersiel – Dornumersiel – Bensersiel – Neuharlingersiel

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Rückstufung in BE3		Einzelfahrten zur Verstärkung der K1	BE3

Tabelle: T - 65, Liniensteckbrief BE3 Linie K1-Express

3.3.1.3 Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten für die einzelnen Linien des Startkonzepts sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Bedienung im Takt	Montag - Freitag							Samstag							Sonn- und Feiertag												
	5	6	7	8-19	20	21	22	23	00	6	7	8-19	20*	21*	22*	23*	00*	01*	6	7	8	9-18	19	20	21	22	23
Linie	BE	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1	BE1
410	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
411	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
412	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
417																											
421	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
422	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
433																											
440 (442)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
445 (NOR)	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
445 (AUR)	BE2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
446	BE2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
450 (451)	BE1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
451 (455)	BE1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
460	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
462	BE2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
467	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
111	BE2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
378	BE2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
480 (474)	BE2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
481	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
490 (473)	BE2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
K1	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Schülerverkehr und Spätabfahrten erfolgen unabhängig von den hier vorgegebenen Bedienzeiten

* Bedienung gilt auch für Freitag, wenn längere Bedienung als Montag-Freitag

^R auch Rufbus erlaubt

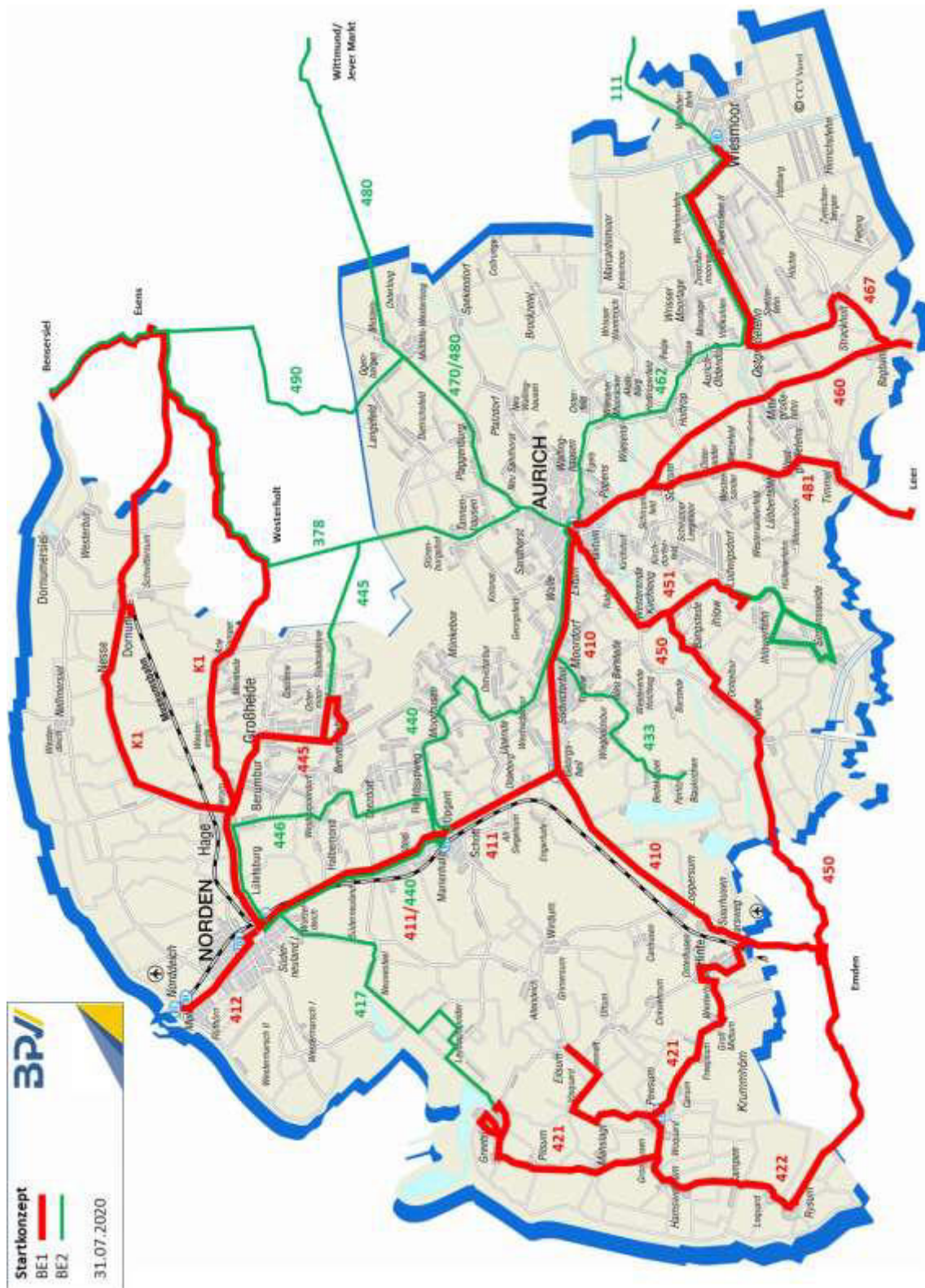
^w im Winter auch Rufbus erlaubt

1 Stundentakt

2 2-Stunden-Takt

Tabelle: T - 66, Bedienzeiten Startkonzept (detailliert)

3.3.1.4 Liniennetz



Karte: K - 16, Liniennetz nach Bedienungsebenen, Startkonzept

3.3.1.5 Spätverkehr im Startkonzept

Zusätzlich zu den dargestellten Bedienungsebenen sowie dem Spätverkehr (eine zentrale Ankunft und Abfahrt in Aurich zum Taktknoten um 20:30 Uhr) ist ein Angebot zur zuverlässigen Beförderung in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag geplant. Dabei soll von den Mittelzentren heraus in die Grundzentren ein attraktiver Abend-/Spätverkehr integriert werden. Dafür sind freitags und samstags auf den Linien der BE1 und BE 2 Sternabfahrten um 22:30 Uhr in Aurich sowie um 21:10/21:30 Uhr in Norden vorzusehen. Verbindungen können gegebenenfalls auch durch gesicherte Anschlüsse oder für mehrere Linien mit einem Fahrzeug durch Schleifenfahrten je nach Ausstiegswünschen angeboten werden. Ab Emden finden Ausstiegsfahrten in den LK Aurich gegen 22:00 Uhr (Linien 410 und 422) und 23:00 Uhr (Linien 421 und 450) statt.

Die Spätfahrten nach 22:00 Uhr sollen ab einem späteren Zeitpunkt eingerichtet werden, Ausnahme bildet der bestehende Spätverkehr auf der Linie 460.

3.3.1.6 Inselverkehr Norderney im Startkonzept

Als Stadtverkehrslinie wird gemäß den Planungen der Stadt Norderney die Linie 7 ausgebaut. Die Bedienung im Stadtverkehr soll künftig von 09:00 bis 18:00 Uhr ganzjährig an Montag bis Sonntag im dichten Takt erfolgen. Eine betrieblich bedingte Unterbrechung der Taktfolge während der Mittagsstunden ist zulässig zur Gewährleistung der gesetzlich vorgeschriebenen Pause des Fahrpersonals. Feiertags und an Wochenenden in der Nebensaison sowie zu besonderen Terminen (z.B. Weihnachten) sind Abweichungen zulässig.

Auf Norderney sind aufgrund der hohen Bedeutung des Sommers für die weiteren Verkehre die Anforderungen an das Fahrplankonzept nach Saison zu unterscheiden.

In der Sommersaison von Ende Juni bis Ende August verkehren die Linien – mit Ausnahme der Linie 6 – im Stundentakt, die Linien 4, 5 und 8 teilweise mit Unterbrechung der Taktfolge zur Gewährleistung der gesetzlich vorgeschriebenen Pause des Fahrpersonals.

In der Zwischen- und Nebensaison verkehren die Linien mit mindestens fünf Fahrtenpaaren pro Tag. Dabei bieten die Linien 1 bis 3 jeweils einen Anschluss von und zu den Fähren Norderney – Norddeich Mole.

Die Linie 6 verkehrt außerhalb der Hochsaison nicht.

Der Stadtverkehr Norderney wird von der Stadt geplant und finanziert.

3.3.2 Zielkonzept

3.3.2.1 Bedienungsebenen mit Bedienungsqualitäten

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

BE	Linie	Strecke	Mo-Fr	Sa	So
Linien BE1:					
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	412	Norden – Norddeich	1-h-Takt	1-h-Takt	1-h-Takt
1	421	Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden	1-h-Takt	1-/2-h-Takt	2-h-Takt
1	422	Greetsiel –/– Marienhafel – Eilsum – Pewsum – Loquard – Wybelsum – Emden	1-h-Takt	1-/2-h-Takt	2-h-Takt
1	440 (alt 442)	Aurich – Moordorf – Marienhafel – Norden	1-h-Takt	1-/2-h-Takt	2-h-Takt
1	445	Norden – Hage – Großheide – Ostermoordorf	1-h-Takt	1-h-Takt	2-h-Takt
1	450 (alt 451)	Aurich – Westerende – Riepe – Emden	1-h-Takt	1-h-Takt	2-h-Takt
1	451 (neu)	Aurich – Westerende – Ihlowerfehn (– Si- monswolde)	1-h-Takt	1-h-Takt	2-h-Takt
1	460	Aurich – Mittegrosel – Bagband – Leer	1-h-Takt	1-h-Takt	1-h-Takt
1	467	Aurich – Mittegrosel – Ostgrosel – Wiesmoor – Strackholt – Bagband	1-h-Takt	1-h-Takt	2-h-Takt
1	481	Leer – Timmel – Aurich	1-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
1	K1	Harle – Esens – Westerholt/Dornum – Norden	1-h-Takt	1-h-Takt	1-h-Takt
Linien BE2:					
2	111	Wiesmoor – Sande	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
2	378	Aurich – Westerholt – Esens – Neuharlinger- siel	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
2	417	Greetsiel – Leybuchtfolger – Norden	2-h-Takt	2-h-Takt ^w	2-h-Takt ^w
2	423	Hinte – Jennelt – Eilsum (– Pewsum)	2-h-Takt	2-h-Takt ^R	2-h-Takt ^R
2	433	(Aurich –) Moordorf – Wiegboldsbur	2-h-Takt	2-h-Takt ^R	2-h-Takt ^R
2	445	Ostermoordorf – Aurich	2-h-Takt	2-h-Takt ^R	2-h-Takt ^R
2	446 (neu)	Norden – Hage – Leezdorf – Marienhafel	2-h-Takt	2-h-Takt ^R	2-h-Takt ^R
2	462	Aurich – Ostgrosel (– Wiesmoor)	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt ^R
2	480 (alt 474)	Aurich – Wittmund – Jever ZOB – Jever Markt	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
2	490 (alt 473)	Aurich – Middels – Esens – Bensorsiel	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt

^R auch Rufbus erlaubt | ^w im Winter auch Rufbus erlaubt

Tabelle: T - 67, Bedienungsebenen 1 und 2 Zielkonzept LK Aurich

3.3.2.2 Liniensteckbriefe

Im Folgenden sind die Linien der BE1 und BE2 noch einmal detailliert mit dem zu sichernden Fahrplanangebot und den Verknüpfungspunkten aufgeführt. Dabei ist auf allen Linien in enger Abstimmung mit dem LK Aurich, das Angebot für die Schülerbeförderung sicherzustellen. In den Liniensteckbriefen werden diese Anforderungen aufgrund der Übersichtlichkeit nicht aufgegriffen. In der Karte des Zielnetzes der BE1 und BE2 sind darum nur die Hauptfahrwege der jeweiligen Linien dargestellt.

Der Integrale Taktfahrplan (ITF) im LK Aurich basiert auf dem Taktknoten Aurich zur Minute 30, sowie dem ergänzenden „kleinen Taktknoten“ zur Minute 00.

Der erste Taktknoten in Aurich findet wegen des Schülerverkehrs um 07:25 Uhr statt. Bis 08:30 Uhr sind Haltestellenabfahrten 10 Minuten vor oder nach der vorgegebenen Taktlage zulässig, wenn dabei die vorgegebenen Anschlüsse eingehalten werden.

Für alle Taktfahrten ab 08:30 Uhr gilt, dass mit Ausnahme des „Schülerknotens“ in Aurich um 13:25 Uhr keine Abfahrten „vor dem Takt“ zulässig sind, Abweichungen mit um bis zu 5 Minuten späteren Abfahrten für den integrierten Schülerverkehr sind zulässig, wenn dabei die vorgegebenen Anschlüsse eingehalten werden.

Auf der BE1 ist der Takt einzuhalten, während auf der BE2 darüber hinaus Verschiebungen für einzelne Fahrten für den integrierten Schülerverkehr bis 15 Minuten nach hinten (später) zulässig sind, wenn dabei die vorgegebenen Anschlüsse eingehalten werden können. Stärker abweichende Fahrten für den Schülerverkehr auf allen Taktlinien sind zusätzlich anzubieten.

Anstelle des Nachtexpress werden neu je eine zentrale Ankunft und Abfahrt in Aurich zum Taktknoten um 20:30 Uhr an allen Tagen sowie um 22:30 Uhr an Freitag und Samstag eingeführt.

Für die jeweils letzte Fahrt des Tages im Nachtnetz gelten eigene Linienwege, welche nur noch der Heimfahrt aller Fahrgäste aus den zentralen Orten dienen, dieses kann im Auslauf

als Ausstiegsfahrt erfolgen, nach Aussteigen des letzten Fahrgasts fährt der Bus in den Betriebshof.

In Norden ZOB findet die zentrale Abfahrt nach der Zugankunft gegen 19:10/19:30 Uhr an allen Tagen sowie gegen 21:10/21:30 Uhr an Freitag und Samstag statt.

Linie 410 Aurich – Moordorf – Georgsheil – Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich und dem Mittelzentrum mit oberzentralen Aufgaben Emden über die Bundesstraße 210	Aurich, ZOB Verknüpfung mit Regionalverkehr: Einbindung in den Taktknoten zur Minute 00 Georgsheil, Bahnhof Verknüpfung mit der Linie 411, Taktknoten zur Minute 30	Anschluss an Linie 440 in Moordorf für die Relation Victorbur – Emden Harsweg Friedensweg Anschluss an Linie 421 für die Relation Krummhörn – Aurich halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 450 in der Relation Aurich – Emden halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 440 in der Relation Aurich – Moordorf (– Norden) Emden, Hbf/ZOB: Verknüpfung mit dem Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1, IC), dem Fernverkehr Ri. Münster und dem Stadtverkehr Emden	BE1

Tabelle: T - 68, Liniensteckbrief BE1 Linie 410

Linie 411 Georgsheil – Marienhaf – Norden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
---------	------------------	----------------------	----

Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Norden und dem Mittelzentrum Aurich bzw. dem Mittelzentrum mit oberzentralen Aufgaben Emden über die Bundesstraßen 72/210	Georgsheil, Bahnhof Verknüpfung mit Linie 410, Taktknoten zur Minute 30 Marienhaf, ZOB/Alter Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in den Richtungs-Taktknoten zur Minute 15/45 Verknüpfung mit den Linien 440 und 446 für die Relationen von Georgsheil (Emden und Aurich) nach Rechtsupweg und in Richtung Hage	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit Regionalverkehr Norden, Mittelmarkt Verknüpfung bzw. Durchbindung mit Linie 412 n. Norddeich Mole halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 440 in der Relation Aurich – Norden	BE1
---	---	--	-----

Tabelle: T - 69, Liniesteckbrief BE1 Linie 411

Linie 412 Norden – Norddeich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Norden und dem Grundzentrum Norddeich, das als wichtiger Fährhafen für die Inseln Juist (tideabhängig) und Norderney dem Tourismus dient		Norddeich, Mole Verknüpfung mit dem Fährverkehr der Frisia AG zu den Inseln Juist (tideabhängig) und Norderney Norden, Mittelmarkt Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie 411 bzw. Durchbindung nach Georgsheil (– Aurich/ – Emden) Norden, Mittelmarkt Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Küstenlinie K1 nach Esens – Benersiel	BE1

Tabelle: T - 70, Liniesteckbrief BE1 Linie 412

Linie 421 Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
---------	------------------	----------------------	----

<p>Verbindung von Greetsiel über die Grundzentren Pewsum und Hinte nach Emden</p>		<p>Harsweg Friedensweg Anschluss an Linie 410 für die Relation Aurich – Krummhörn</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> <p>Hinte Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie 423 nach Eilsum</p> <p>Ergänzung mit Linie 422 zum halbstündlichen Angebot zwischen Pewsum und Emden</p>	<p>BE1</p>
---	--	---	------------

Tabelle: T - 71, Liniensteckbrief BE1 Linie 421

Linie 422 Greetsiel –/ (Upgant-Schott –) Eilsum – Pewsum – Loquard – Wybelsum – Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
<p>Verbindung zwischen dem Grundzentrum Pewsum und der Stadt Emden</p>		<p>Emden, Hbf/ZOB Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr Verknüpfung mit dem SPNV (RE15) Ri. Rheine, Münster</p> <p>zweistündliche Liniendurchbindung über Eilsum nach Greetsiel</p> <p>Greetsiel Schule Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie</p>	<p>BE1</p>

		417 bzw. Durchbindung nach Norden	
		Ergänzung mit Linie 421 zum halbstündlichen Angebot zwischen Pewsum und Emden	

Tabelle: T - 72, Liniesteckbrief BE1 Linie 422

Linie 450 (451) Aurich – Riepe – Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung für das nördliche Ihlow mit dem Mittelzentrum Aurich und der Stadt Emden	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30	Emden, Hbf/ZOB: Verknüpfung mit dem Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1, IC), dem Fernverkehr Ri. Münster und dem Stadtverkehr Emden Anschluss an Linie 451 in Westerende für die Relation Emden – Ihlowerfehn halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 410 in der Relation Aurich – Emden	BE1

Tabelle: T - 73, Liniesteckbrief BE1 Linie 451

Linie 451 Aurich – Westerende-Kirchloog – Ihlowerfehn (– Simonswolde)

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung für das südliche Ihlow mit dem Mittelzentrum Aurich und der Stadt Emden (mit Umsteigen)	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00	Anschluss an Linie 450 in Westerende für die Relation Ihlowerfehn – Emden	BE1

Tabelle: T - 74, Liniesteckbrief BE1 Linie 451

Linie 460 Aurich – Bagband – Leer

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
---------	------------------	----------------------	----

Direkte Verbindung zwischen den Mittelzentren und Kreisstädten Aurich und Leer über die Bundesstraße 72	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30 Bagband, Mühle Taktknoten zur Minute 00 mit Linie 467 nach Wiesmoor	Leer, Hbf/ZOB: Anschluss an Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1, IC), Verknüpfung mit dem Busverkehr Anschluss an Linie 467 in Mittegrossefehne für die Relation Leer – Ostgrossefehne	BE1
---	--	--	-----

Tabelle: T - 75, Liniesteckbrief BE1 Linie 460

Linie 467 Aurich – Ostgrossefehne – Ostgrossefehne – Wiesmoor – Bagband (– Leer)

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Anbindung des Grundzentrums (mit mittelzentraler Teilfunktion „Einzelhandel“) Wiesmoor an die Mittelzentren und Kreisstädte Aurich und Leer	Bagband, Mühle Taktknoten zur Minute 00 mit Linie 460 nach Aurich und Leer Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30	Anschluss an Linie 460 in Mittegrossefehne für die Relation Ostgrossefehne – Leer	BE1

Tabelle: T - 76, Liniesteckbrief BE1 Linie 467

Linie 481 Leer – Veenhusen – Warsingsfehne – Timmel – Aurich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Mittelzentren und Kreisstädten Aurich und Leer über Timmel, Veenhusen und Warsingsfehne	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00 Leer, Hbf/ZOB: Verknüpfung mit dem Busverkehr im Taktknoten zur Minute 00	Beschleunigung und Überlagerung mit der Linie 460 zum halbstündlichen Angebot Aurich – Leer (Umsetzung erst mit halbstündlichem Verstärker Leer – Warsingsfehne mit Orterschließung)	BE1

Tabelle: T - 77, Liniesteckbrief BE1 Linie 481

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

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Küstenbadeorten der LK Friesland und Wittmund und Anbindung an das Mittelzentrum Norden; alternierende Streckenführung über Dornum oder Westerholt	Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) und dem Busverkehr Einbindung den Taktknoten zur Minute 00	Norden, ZOB/Bahnhof Anschluss an Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1/ IC), Verknüpfung mit dem Busverkehr	BE1

Tabelle: T - 78, Liniesteckbrief BE1 Linie K1

Linie 445 Norden – Hage – Großheide – Aurich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Grundzentren Großheide und Hage mit dem Mittelzentrum Norden		Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	BE1
Verbindung zwischen den Grundzentren Großheide und Hage mit dem Mittelzentrum Aurich	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00		BE2

Tabelle: T - 79, Liniesteckbrief BE1/BE2 Linie 445

Linie 111 Wiesmoor – Friedeburg – Sande

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen der Stadt Wiesmoor und dem Grundzentrum und Bahnknoten Sande über Friedeburg		Anschluss an Linie 462 in Wiesmoor Markt für die Relation Sande – Ostgroßefehn	BE2

Tabelle: T - 80, Liniesteckbrief BE2 Linie 111

Linie 378 Aurich – Westerholt – Esens

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich und dem Grundzentrum Esens des LK Wittmund über Westerholt (LK Wittmund)	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30 Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) und dem Busverkehr Einbindung den Taktknoten zur Minute 00	Überlagerung mit der Linie 490 (473) zum stündlichen Angebot Aurich – Esens Überlagerung mit der Linie K1 zum stündlichen Angebot Esens – Westerholt (LK Wittmund)	BE2

Tabelle: T - 81, Liniesteckbrief BE2 Linie 378

Linie 417 Greetsiel – Leybucht polder – Norden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Grundzentrum Greetsiel und dem Mittelzentrum Nordenl		Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Greetsiel Schule Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linien 421 bzw. 422 bzw. Durchbindung nach Pewsum – Emden	BE2

Tabelle: T - 82, Liniesteckbrief BE2 Linie 417

Linie 423 (Pewsum –) Eilsum – Hinte

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Anbindung von Eilsum an das Grundzentrum Hinte und nach Emden		in Hinte nach Eilsum Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie 421	BE2

Tabelle: T - 83, Liniesteckbrief BE2 Linie 423

Linie 433 (Aurich –) Moordorf – Wiegboldsbur (– Forlitz-Blaukirchen)

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
---------	------------------	----------------------	----

Anbindung von Wiegboldsbur an das Grundzentrum Moordorf und die Kreisstadt Aurich		Anschluss an Linie 410 in Moordorf für die Relation Wiegboldsbur – Emden Überlagerung mit den Linien 410 und 440 zum halbstündlichen Angebot Aurich – Moordorf	BE2
---	--	---	-----

Tabelle: T - 84, Liniesteckbrief BE2 Linie 433

Linie 440 (442) Aurich – Moordorf – Westvictorbur – Marienhafte – Norden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Grundzentren Marienhafte und Moordorf (über Rechtsupweg und Westvictorbur) mit den Mittelzentren Aurich und Norden	Aurich, ZOB Verknüpfung mit Regionalverkehr: Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30 Marienhafte, ZOB/Alter Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in den Richtungs-Taktknoten zur Minute 15/45 Verknüpfung mit Linie 411 für die Relation Rechtsupweg – Georgsheil (nach Emden und Aurich)	Anschluss an Linie 410 in Moordorf für die Relation Victorbur – Emden Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Überlagerung mit den Linien 410 und 433 zum halbstündlichen Angebot Aurich – Moordorf halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 410/411 in der Relation Aurich – Norden	BE2

Tabelle: T - 85, Liniesteckbrief BE2 Linie 440 (442)

Linie 446 Norden – Hage – Leezdorf – Marienhafte – Upgant-Schott

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung mit dem Mittelzentrum Norden und zwischen den Grundzentren Hage und Marienhafte	Marienhafte, ZOB/Alter Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in den Richtungs-Taktknoten zur Minute 15/45	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Fernverkehr und SPNV (RE1, IC) und dem Regionalverkehr	BE2

über Leezdorf	Verknüpfung mit Linie 411 für die Relation Hage – Georgsheil (nach Emden und Aurich)		
---------------	--	--	--

Tabelle: T - 86, Liniensteckbrief BE2 Linie 446

Linie 462 (Wiesmoor –) Ostgroßefehn – Aurich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Erschließung zwischen dem Grundzentrum Ostgroßefehn und der Stadt Aurich	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30	Anschluss an Linie 111 in Wiesmoor Markt für die Relation Ostgroßefehn – Sande	BE2

Tabelle: T - 87, Liniensteckbrief BE2 Linie 462

Linie 480 (474) Aurich – Middels – Wittmund – Jever Markt

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Kreisstädten und Mittelzentren Aurich, Wittmund und Jever „3-Städte-Linie“ Anbindung Grundzentrum Middels	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in den Taktknoten zur Minute 30 Jever ZOB Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) in Richtung Sande (– Oldenburg) Einbindung in den Taktknoten zur Minute 30	Überlagerung mit der Linie 490 (473) zum stündlichen Angebot Aurich – Middels Stündliche Bahnanbindung Aurich – Sande abwechselnd in Esens (Linie 490/473) und Jever (Linie 480)	BE2

Tabelle: T - 88, Liniensteckbrief BE2 Linie 480 (474)

Linie 490 (473) Aurich – Middels – Esens – Benersiel

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich dem Grundzentrum Middels, dem Grundzentrum Esens des LK Wittmund und dem Küstebadeort	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30 Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) und dem Busverkehr	Überlagerung mit der Linie 480 zum stündlichen Angebot Aurich – Middels Stündliche Bahnanbindung Aurich – Sande abwechselnd in Esens (Linie 490/473) und Jever (Linie 480)	BE2

<p>Bensersiel (zwischen Esens, Bhf. und Bensersiel, Anleger Anerkennung von DB Fahrkarten) über Blomberg (LK Wittmund)</p>	<p>Einbindung den Taktknoten zur Minute 00</p>	<p>Überlagerung mit der Linie 378 zum stündlichen Angebot Aurich – Esens</p> <p>Bensersiel, Anleger Verknüpfung mit der Fährverkehr zur Insel Langeoog</p>	
--	--	--	--

Tabelle: T - 89, Liniensteckbrief BE2 Linie 490 (473)

3.3.2.3 Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten für die einzelnen Linien des Zielkonzepts sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Bedienung im Takt	Montag - Freitag										Samstag							Sonn- und Feiertag										
	5	6	7	8-19	20	21	22	23	00	01*	6	7	8-19	20*	21*	22*	23*	00*	01*	6	7	8	9-18	19	20	21	22	23
Linie	BE																											
410	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
411	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
412	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
417	BE2																											
421	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
422	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
423	BE1																											
433	BE2																											
440 (442)	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
445 (NOR)	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
445 (AUR)	BE2																											
446	BE2																											
450 (451)	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
451 (455)	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
460	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
462	BE2																											
467	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
111	BE2																											
378	BE2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
480 (474)	BE2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
481	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
490 (473)	BE2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
K1	BE1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

Schülerverkehr und Spätabfahrten erfolgen unabhängig von den hier vorgegebenen Bedienzeiten

* Bedienung gilt auch für Freitag, wenn längere Bedienung als Montag-Freitag

^R auch Rufbus erlaubt

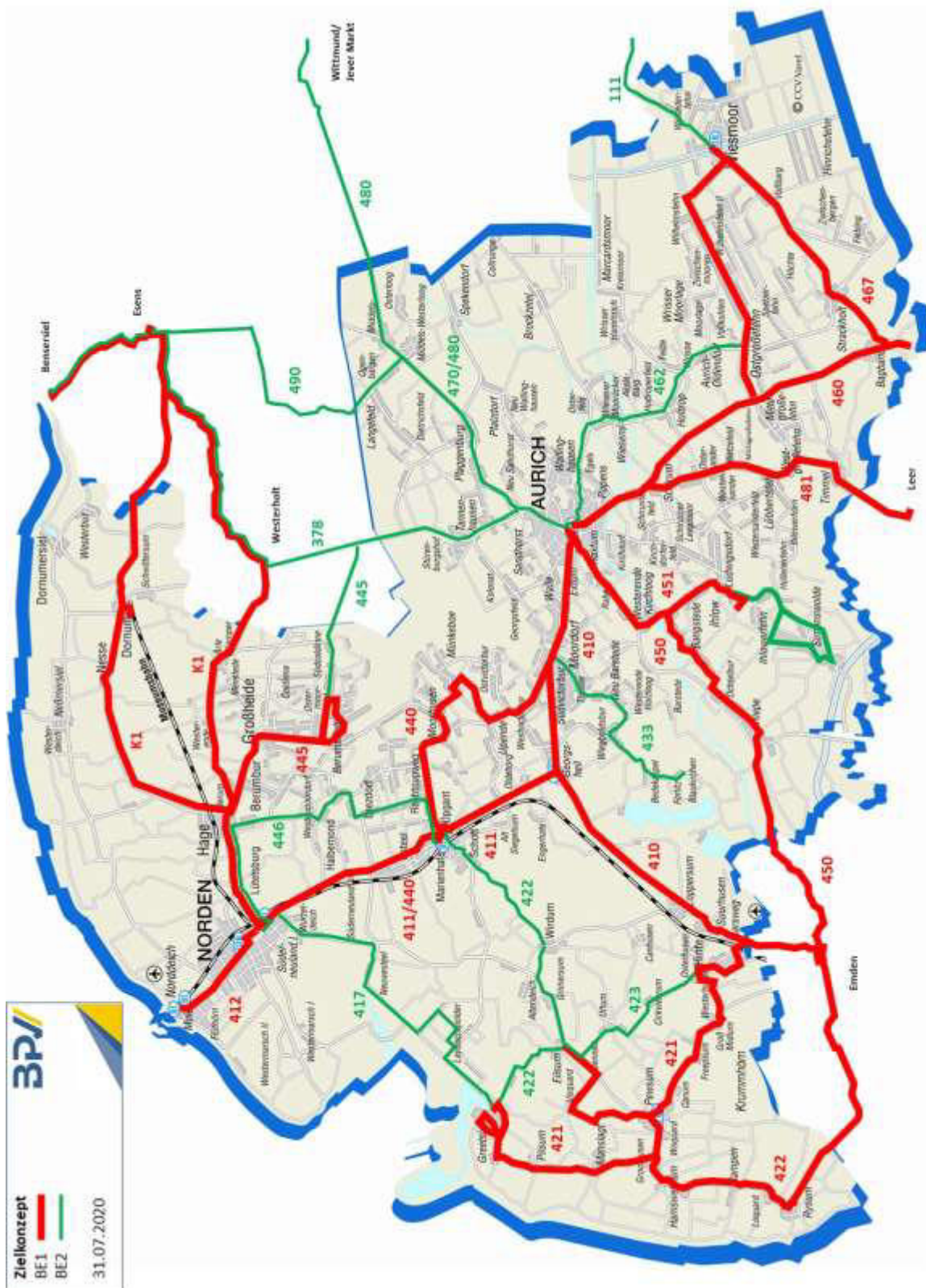
^w im Winter auch Rufbus erlaubt

1 Stundentakt

2 2-Stunden-Takt

Tabelle: T - 90, Bedienzeiten Zielkonzept (detailliert)

3.3.2.4 Liniennetz



Karte: K - 17, Liniennetz nach Bedienungsebenen, Zielkonzept

3.3.2.5 Spätverkehr im Zielkonzept

In Ergänzung zu den dargestellten Angeboten auf den Bedienungsebenen wird im Zielkonzept der Spätverkehr zur zuverlässigen Beförderung in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie Samstag auf Sonntag aus dem Startkonzept als Mindestangebot definiert.

Für die Nächte von Sonntag bis Donnerstag wird ein analoger Abend-/Spätverkehr aus den Mittelzentren heraus in die Grundzentren eingeführt. Dabei sind auf den Linien der BE1 und BE2 Sternabfahrten um 21:30 Uhr in Aurich sowie um 20:10/20:30 Uhr in Norden vorzusehen. Verbindungen können gegebenenfalls auch durch gesicherte Anschlüsse oder für mehrere Linien mit einem Fahrzeug durch Schleifenfahrten je nach Ausstiegswünschen angeboten werden. Ab Emden finden im Zielkonzept Ausstiegsfahrten in den LK Aurich von Montag bis Sonntag gegen 22:00 Uhr (Linien 410 und 422) und 23:00 Uhr (Linien 421 und 450) statt.

3.3.2.6 Inselverkehr Norderney im Zielkonzept

Zur stärkeren Berücksichtigung der Belange der Einwohner plant die Stadt Norderney eine Definition der Anforderungen an das Stadtbusangebot auf der Insel. Auch der Bedarf für touristische Verkehre in der Zwischen- und Nebensaison wird berücksichtigt werden.

Die Anforderungen aus dieser „Lebensraumkonzept“ genannten Ausarbeitung sind bei der weiteren Fortentwicklung des Busangebots als Vorgaben der Stadt Norderney zu beachten. Der Stadtverkehr Norderney wird von der Stadt geplant und finanziert.

3.3.3 Verknüpfungspunkte

Um die Umsteigevorgänge möglichst reibungslos ablaufen zu lassen und um die Wartezeiten zu minimieren ist die Abstimmung der Fahrpläne aller sich am Verknüpfungspunkt treffenden Verkehrssysteme von zentraler Bedeutung.

Insbesondere der ZOB Aurich als zentrale Umsteigehaltestelle innerhalb des LK Aurich ist bisher nicht barrierefrei ausgebaut. Ein Ausbau oder Neubau des ZOB wird derzeit von der Stadt Aurich geplant. Hierbei ist zu unterscheiden zwischen einer weitgehenden Verlagerung der Knotenhaltestelle oder einer zusätzlichen Verknüpfungshaltestelle für die hohe

Anzahl im Schülerverkehr erforderlicher Busse. Zudem ist die Situation für die kurzzeitige Abstellung von Bussen („Überliegerplätze“) zu verbessern.

Für die Anschlüsse zwischen den Linien in und aus Richtung Süden und Osten (vor allem die Linien 460, 462 und 481) sowie in und aus Richtung Nordosten (hier vor allem die Linien 378, 480 (474) und 490 (473)) ist eine Umsteigehaltestelle am alten Standort aufgrund der Fahrplaneinbindung in jedem Fall zu erhalten. Eine schnelle Erreichbarkeit des ZOB für den Busverkehr ist zudem insbesondere auf der Esenser Straße sicher zu stellen.

Ein neuer Standort für eine Verknüpfungshaltestelle soll innerhalb des Stadtrings liegen oder unmittelbar an diesen angrenzen, um für Besucher der Stadt keine zusätzliche Umsteigenotwendigkeit beim Besuch des Geschäftszentrums und der Innenstadt zu schaffen.

Neu geplante wichtige Verknüpfungen zwischen den Buslinien im ITF finden im LK Aurich an folgenden Haltestellen statt:

- Harsweg Friedensweg (Emden)
- Westerende, Grundschule, Fahnster Streek oder Fahne Münkeweg

Weitere Verknüpfungspunkte befinden sich in Moordorf, Greetsiel, Pewsum sowie Hage.

Im Zielkonzept ergibt sich ein neuer Verknüpfungspunkt in

- Mittegrossefehnh Mitte.

Eine detailliertere Beschreibung ist dem Kapitel 3.4 zu entnehmen.

3.3.4 Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit und Finanzierung

Damit die Maßnahmen zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV im LK 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.

Im LK Aurich müssen noch ca. 926 Haltestellen (nach Prioritätensetzung) ausgebaut werden. Je nachdem, ob es sich um eine einfache oder eine zentrale Haltestelle (z.B. ein ZOB) handelt, betragen die Ausbaurkosten je Haltestelle ca. 40.000 Euro (einfache Haltestelle) bzw. von ca. 125.000 Euro bis zu ca. 1 Millionen Euro (Verknüpfungshaltestelle bzw. ZOB). Somit dürften die Gesamtkosten des Haltestellenausbaus von 2018 bis 2022 bei insgesamt ca. 6 Millionen Euro liegen. Durch weitere Fördermöglichkeiten des Landes betragen die davon vom LK Aurich zu tragenden Kosten bei ca. 2,5 Millionen Euro.

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.

3.4 Maßnahmen

3.4.1 Maßnahmen Startkonzept

Es sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Sicherung und Weiterentwicklung der Regionalbuslinien der BE1 und BE2 entsprechend des ITF-Konzepts für den LK Aurich (s.o.)
- Sicherung des Taktknotens mit Umsteigemöglichkeiten zentral in Aurich
- Sicherung des Spätverkehrs unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen als Ersatz für den Verkehr der *Nachteule* (s.o.)
- bedarfsorientierte flexible Angebote (z.B. Rufbus) nur in Ausnahmefällen zur Ergänzung des Fahrplanangebots
- Sicherung der Regionalbuslinien der BE3 mit ihrem heutigen Fahrplanangebot (bzw. stetige Anpassung an die zukünftigen Erfordernisse der Schullandschaft)

- Bei Bedarf: Entwicklung und Planung von Orts- und Stadtverkehren in Absprache mit der jeweiligen Kommune
- Gestaltung weiterer Verknüpfungspunkte im öffentlichen Personennahverkehr

Im Folgenden erfolgt eine Zusammenstellung der umzusetzenden Maßnahmen:

Maßnahme: Steigerung der Fahrgastnachfrage mit Erweiterung der Produktpalette
Erläuterung: 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 (insbesondere 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. Bisläng erfolgreich umgesetzte Produkte sind der „Einsteigerbus“ und der „Urlauberbus“ (vgl. 2.1.5, 2.1.6).
Priorität: <input type="checkbox"/> Niedrig <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Hoch
Ausnahmen:
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis
Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis
Zeitpunkt: bis zum 01.12.2023 (Linienbündel Ihlow)

Maßnahme: Optimierung und Ausbau des Taktnetzes im LK Aurich
Erläuterung: Sicherung und Weiterentwicklung der Regionalbuslinien der BE1 und BE2 entsprechend des ITF-Konzepts für den LK Aurich.

Priorität: <input type="checkbox"/> Niedrig <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Hoch
Ausnahmen:
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen
Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis
Zeitpunkt: 2020 ff.

Maßnahme: Aus-/Neubau ZOB Aurich
<p>Erläuterung: Der ZOB Aurich ist nicht barrierefrei, die Barrierefreiheit ist herzustellen. Die Stadt Aurich plant einen neuen Standort für den ZOB, um die Belegung mit Bussen in den Spitzen des Schülerverkehrs zu entzerren.</p> <p>Ein neuer ZOB Aurich soll innerhalb des Stadtrings liegen oder unmittelbar an diesen angrenzen. Eine Verknüpfungshaltestelle für den Schülerverkehr und der Erhalt und Ausbau des bestehenden ZOB kann dabei eine Alternative zur vollständigen Verlagerung aus der heutigen attraktiven Lage darstellen.</p> <p>Für die Anschlüsse zwischen Süden und Osten sowie dem Nordosten ist eine Umsteigehaltestelle am alten Standort des ZOB aufgrund der Fahrplaneinbindung zu erhalten. Eine pünktliche Erreichbarkeit der Knotenhaltestelle in der Innenstadt für den Busverkehr ist sicher zu stellen.</p>
Priorität: <input type="checkbox"/> Niedrig <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Hoch
Ausnahmen:
Verantwortlich: Landkreis, Stadt Aurich, zust. Baulastträger
Finanzierung: Landkreis, Stadt Aurich, zust. Baulastträger
Zeitpunkt: 2021 ff.

Maßnahme: Sicherung der Spätverkehre

Erläuterung: Sicherung der Spätverkehre unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen: Ergänzung bzw. Erweiterung des Linienverkehrs der BE1 und BE2 durch einen Spätverkehr ab Aurich, Norden und Emden (jeweils gegen 20:30 Uhr, an Freitag und Samstag Abfahrt zusätzlich gegen 22:30 Uhr) als Ersatz für den Verkehr der *Nachteule*.

Priorität:

- Niedrig**
 Mittel
 Hoch

Ausnahmen:

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis

Zeitpunkt: bis zum **01.12.2023 (Linienbündel Ihlow)** bzw. **31.12.2023 (Linienbündel Aurich und Krummhörn)**

Maßnahme: Bei Bedarf: Entwicklung und Planung von Orts- und Stadtverkehren

Erläuterung: Entwicklung und Planung von Orts- und Stadtverkehren in Absprache mit der jeweiligen Kommune bei Bedarf. Aufgabe des LK Aurich ist die Sicherstellung des Schülerverkehrs und der Erreichbarkeit des jeweiligen Zentralorts der Gemeinden. Haltestellen in ohnehin durchfahrenen Orten werden mitbedient, es werden vom LK Aurich jedoch keine Ortsverkehre finanziert. Die Organisation und Planung dieser Verkehre muss zwischen der jeweiligen Kommune und dem LK Aurich abgestimmt werden.

Priorität:

- Niedrig**
 Mittel
 Hoch

Ausnahmen:

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Kommunen

Zeitpunkt: bei Bedarf

Maßnahme: Ergänzung bzw. Erweiterung des Linienverkehrs durch Einführung bedarfsorientierter, flexibler Angebote (z.B. Rufbus)

Erläuterung: Neben der Sicherung und Weiterentwicklung der Regionalbuslinien BE1 und BE2 ist zu prüfen, ob darüber hinaus Mobilitätsbedarfe in der Fläche im LK Aurich bestehen, die ggf. durch bedarfsorientierte, flexible Angebote (z.B. Rufbus) abgedeckt werden können.

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.

Priorität:

Niedrig

Mittel

Hoch

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Kommunen, Landkreis

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Kommunen, Landkreis

Zeitpunkt: 2023 ff.

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-Marienhafe, IGS Ihlow). Darum ist auch eine stetige Anpassung dieser ÖPNV-Verkehre an die Schullandschaft notwendig.

Priorität:

- Niedrig
 Mittel
 Hoch

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis

Zeitpunkt: 2020 ff.

Maßnahme: Sicherung des Taktknotens mit Umsteigemöglichkeiten zentral in Aurich

Erläuterung: Eine schnelle Erreichbarkeit der Innenstadt aus allen Richtungen (insbesondere auf der Esenser Straße) ist für den Busverkehr sicher zu stellen. Geeignete Maßnahmen sind zu entwickeln und umzusetzen, beispielsweise eine Busbeschleunigung an LSA.

Priorität:

- Niedrig
 Mittel
 Hoch

Ausnahmen:

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Stadt Aurich, Straßenbaulastträger

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Stadt Aurich, Landkreis

Zeitpunkt: 2021 ff.

Maßnahme: Anpassung der Linienbezeichnung

Erläuterung: Die vertakteten BE1 Linien sollen in ihrer Linienbezeichnung durchgehend auf „10er“ auf- oder abgerundet werden (z.B. 440 (alt 442), 450 (alt 451), 480 (474), 490 (alt 473)). Die Linien der BE2 sollen nach räumlicher Zugehörigkeit durchnummeriert werden. Die Linien für die Schülerbeförderung behalten ihre alte Linienbezeichnung.

Eine Anpassung der Linienbezeichnung sollte im gesamten VEJ-Gebiet einheitlich geregelt werden. So kann die Systematik in den Fortschreibungen der einzelnen NVP übernommen werden.

Priorität:

- Niedrig
 Mittel
 Hoch

Ausnahmen:

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen und benachbarte Landkreise und Aufgabenträger

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen

Zeitpunkt: 2020 ff.

Maßnahme: Weiterentwicklung einzelner Linien zu Landesbuslinien

Erläuterung: Durch die Schaffung von Busangeboten auf Relationen, die heute nicht hinreichend durch den SPNV abgedeckt werden, kann eine Förderung beim Land beantragt werden. Damit ist eine perspektivische Auffüllung des Fahrplans möglich. Dabei handelt es sich um einen nicht rückzahlbaren Zuschuss je Fahrplankilometer.

Es ist zu prüfen, ob die Linien 410, 421 (in Kombination mit 417), 460, 480 und 490 zu Landesbuslinien werden können.

Priorität:

- Niedrig
 Mittel
 Hoch

Ausnahmen:
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen
Finanzierung: Land Niedersachsen
Zeitpunkt: bis zum 2023 (Linienbündel Aurich und Krummhörn)

Maßnahme: Geplante neue ÖPNV – ÖPNV Verknüpfung
<p>Erläuterung: Neu geplante wichtige Verknüpfungen zwischen den Buslinien im ITF sind im LK Aurich an folgenden Haltestellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Moordorf Schultrift (Verknüpfung der Linien 410/440) • Harsweg Friedensweg (Emden) (Verknüpfung der Linien 410/421) • Greetsiel Grundschule (Verknüpfung der Linien 417/422) • Pewsum ZOB (Verknüpfung der Linien 421/422) • Hage Raiffeisenbank (Verknüpfung der Linien 445/446) • Westerende, Fahnster Streek oder Fahne Münkeweg (Verknüpfung der Linien 450/451) <p>Teilweise ist an den genannten Haltestellen eine gesicherte Querung einzurichten bzw. zu ermöglichen. Insgesamt ist die erforderliche Ausstattung der genannten Haltestellen für die Ansprüche aus der neuen Funktion jeweils zu definieren. Insbesondere ist eine Anschlussgarantie durch die Definition geeigneter Maßnahmen sicherzustellen.</p>
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig</p> <p><input type="checkbox"/> Mittel</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Hoch</p>
Ausnahmen:
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen, zust. Baulastträger
Finanzierung: Landkreis, Kommunen, zust. Baulastträger
Zeitpunkt: 2020 ff. (siehe Linienbündel)

Maßnahme: Anfahrbarkeit von Haltestellen

Erläuterung: Auf einigen Linienwegen liegen die Orte einseitig an der Straße. Hier wurden für den Schülerverkehr einseitige Wendehaltestellen errichtet, damit vor allem Grundschüler die Straße nicht überqueren müssen. An diesen Haltestellen muss auch für die Busse des Taktverkehrs eine Wendefahrt durch den Haltestellenbereich im Fahrplan vorgesehen werden, was zu unattraktiven verlängerten (Plan-)Fahrzeiten führt.

Für den Taktverkehr außerhalb der Schulzeiten sind zusätzliche Fahrbahnrandhaltestellen einzurichten, um die Wendefahrt außerhalb der Schulzeiten der Grundschulen zu vermeiden.

Die Haltestellen sind überwiegend übersichtlich angeordnet, so dass bei einem bereits erfolgten barrierefreien Ausbau der Bus diese Haltestellen bei Bedarf zusätzlich anfahren kann, eine barrierefreie Gestaltung der zusätzlichen Haltestellen ist damit zunächst nicht notwendig.

Das betrifft im LK Aurich z.B. die folgenden Haltestellen auf den Linien 421, 422 sowie 423:

- Groß Midlum
- Freepsum
- Canum
- Pewsum, Abzw. Woltzeten
- Manslagt
- Neu-Etum
- Pilsum
- Emden-Wybelsum, Abzw. Knock
- Hamswehrum
- Jennelt Süd (Grundschule)
- Eilsum Ort
- Grimersum Westerburger Weg
- Wirdum Abzweig
- Wirdum Feuerwehr

Beim Ausbau von Haltestellen ist insgesamt eine gute Anfahrbarkeit sicherzustellen. Vorrangig sind Fahrbahnrandhaltestellen bzw. Buskaps einzusetzen, welche für den Busverkehr keine zusätzlichen Kurvenfahrten erzwingen. Bei unvermeidlichen Busbuchten ist auf eine gerade Anfahrbarkeit zu achten, indem beispielsweise ein einzelner „Sägezahn“

eingerrichtet wird oder Kreuzungsbereiche zur Anfahrt mitbenutzt werden (siehe auch Kapitel 2.3.2.1 Barrierefreiheit).

Priorität:

- Niedrig**
 Mittel
 Hoch

Ausnahmen:

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen, zust. Baulastträger

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen, zust. Baulastträger

Zeitpunkt: 2022 ff.

Maßnahme: Zusätzliche Haltestellen

Erläuterung: In den Straßendörfern liegt teilweise eine gute Haltestellendichte vor. Dagegen wurden bei der Analyse in den größeren Orten deutliche Defizite bei der Erreichbarkeit der vorhandenen Haltestellen aufgedeckt. Haltestellen sollten in geschlossenen Ortschaften alle 200m bis max. 400m an Straßeneinmündungen angeordnet sein. Der Weg aus den abzweigenden Straßen entlang der Busstrecke bis zur Haltestelle soll jeweils möglichst kurz sein.

Diese zusätzlichen Haltestellen verbessern zunächst die Erreichbarkeit vor allem für mobilitätseingeschränkte Personen, deshalb sind die Haltestellen kurzfristig einzurichten. Eine barrierefreie Gestaltung dieser zusätzlichen Haltestellen ist in einem zweiten Schritt nachzuholen.

Das betrifft im LK Aurich z.B. die folgenden Städte und Gemeinden:

- Aurich
- Norden
- Marienhäfe
- Moordorf (beidseitige Haltestellen an der B72)
- ...

Priorität:

- Niedrig**
 Mittel
 Hoch

Ausnahmen:

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen, zust. Baulastträger

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen, zust. Baulastträger

Zeitpunkt: bis zum 2023 ff.

Maßnahme: Linienwegänderungen

Erläuterung: Für den Taktverkehr werden einheitliche Linienführungen festgelegt. Der Schülerverkehr erfolgt jeweils auf einem Linienweg gemäß Bedarf, soweit in das Taktkonzept integrierbar bzw. mit eigenen Fahrten. Die folgenden Anmerkungen beziehen sich auf die einheitliche Linienführung im Taktverkehr.

Neue Linienführung zur Erschließung des Einkaufsstandorts

- 410, 433, 440 in Aurich: Dreekamp, Oldersumer Str.
- 450, 451 in Aurich über Dreekamp, Emdener Str.

Bessere Erschließung von Wohngebieten

- 421 in Hinte über Alter Postweg – Hans-Böckler-Allee
- 421 in Pewsum über Handelsstr. – Woltzetener Str.
- 445 in Tannenhausen mit Ortsdurchfahrt, 378 auf direktem Weg über Dornumer Str. (L7)
- 440/446 in Marienhafen über Gartenstr. – Kirchstr. (446) /Burgstr. (440)
- 451/452 über Moorhäuser (bei Simonswolde)

Die Taktfahrten der Linie 480 erfolgen über Wittmund Markt direkt bis Jever Markt, nicht über Wittmund Bahnhof. Der Übergang zur Bahn wird nach Jever Bahnhof/ZOB verlagert.

Priorität:
<input type="checkbox"/> Niedrig
<input type="checkbox"/> Mittel
<input checked="" type="checkbox"/> Hoch
Ausnahmen:
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen
Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen
Zeitpunkt: 2020 ff.

Maßnahme: Anpassung des Linienvverlaufs

Erläuterung:

- Der neue Linienvverlauf der Linie 446 ergibt sich aus einem Zusammenschluss der Linienvwege der Linien 442, 445 und 446.
- Der Linienvverlauf der Linie 451 ergibt sich aus einer Kombination der Linienvwege der bisherigen Linien 451 und 455.

Priorität:

- Niedrig**
- Mittel**
- Hoch**

Ausnahmen:

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen

Zeitpunkt: bis 2023 / 2024

Maßnahme: Norderney Stadtbusverkehr

Erläuterung: Die Linie 7 wird als Stadtverkehrslinie gemäß den Planungen der Stadt Norderney auf einen ganzjährigen Halbstundentakt von 9:00 Uhr bis 19:00 Uhr ausgebaut. Dabei wird nicht zwischen Wochentag oder Wochenende unterschieden. Zur Gewährleistung der gesetzlich vorgeschriebenen Pause des Fahrpersonals ist eine Unterbrechung

der Taktfolge während der Mittagsstunden zulässig. Desweiteren sind sonn- und feiertags in der Nebensaison sowie zu besonderen Terminen (z.B. Weihnachten) Abweichungen zulässig.

Für die weiteren Verkehre auf Norderney sind die Anforderungen an das Fahrplankonzept nach Saison zu unterscheiden. In der Sommersaison von Ende Juni bis Ende August verkehren die Linien – mit Ausnahme der Linie 6 – im Stundentakt, die Linien 4, 5 und 8 teilweise mit Unterbrechung der Taktfolge zur Gewährleistung der gesetzlich vorgeschriebenen Pause des Fahrpersonals.

In der Zwischen- und Nebensaison verkehren die Linien mit mindestens fünf Fahrtenpaaren pro Tag. Dabei bieten die Linien 1 bis 3 jeweils einen Anschluss von und zu den Fähren Norderney – Norddeich Mole.

Die Linie 6 verkehrt außerhalb der Hochsaison nicht.

Priorität:

- Niedrig**
- Mittel**
- Hoch**

Ausnahmen:

Verantwortlich: Stadt Norderney, Verkehrsunternehmen, Landkreis

Finanzierung: Stadt Norderney, Verkehrsunternehmen

Zeitpunkt: ab 2021 ff.

3.4.2 Maßnahmen Zielkonzept

Neben den bereits beschriebenen Maßnahmen in den vorangegangenen Kapiteln sind für das Zielkonzept noch weitere Maßnahmen umzusetzen.

Maßnahme: Anpassung der Linien-Zugehörigkeit zu den einzelnen Bedienungsebenen

Erläuterung: Um das Busangebot noch zu erweitern und das vorhandene Potential besser ausschöpfen zu können, ist eine Verdichtung der Taktstruktur erforderlich. Mit dem stringenten Linienverlauf werden die Fahrzeiten verkürzt und mit der Taktüberlagerung wird das Angebot vom Quell- und Zielverkehr erhöht (z.B. 1-Stunden-Takt überlagert sich zum Halb-Stunden-Takt mit zwei Linien).

Priorität:

- Niedrig**
 Mittel
 Hoch

Ausnahmen:

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen

Zeitpunkt: 2023 ff.

Maßnahme: Geplante neue ÖPNV – ÖPNV Verknüpfung

Erläuterung: Neu geplante wichtige Verknüpfungen zwischen den Buslinien im ITF sind im LK Aurich an folgender Haltestelle:

- Mittegrossefehn (Verknüpfung der Linien 460/467)

Hier ist für die Linien 460 und 467 (im neuen Verlauf) ein gemeinsamer Haltestellenstandort suchen oder eine Umsteigemöglichkeit mit kurzen Wegen zu schaffen. Die Anzahl der notwendigen Querungen der Bundesstraße durch die Fahrgäste ist dabei zu minimieren.

Priorität:

- Niedrig**
 Mittel
 Hoch

Ausnahmen:

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen, zust. Baulastträger

Finanzierung: Landkreis, Kommunen, zust. Baulastträger

Zeitpunkt: bis 2031

Maßnahme: Linienwegänderung

Erläuterung: Für die Linie 462 ist eine Verlängerung von Ostgroßefehn über Spetzerfehn nach Wiesmoor perspektivisch zu prüfen.

Priorität:

- Niedrig**
 Mittel
 Hoch

Ausnahmen:

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen

Zeitpunkt: bis 2030

Maßnahme: Norderney Stadtbusverkehr

Erläuterung: Zur stärkeren Berücksichtigung der Belange der Einwohner plant die Stadt Norderney eine Definition der Anforderungen an das Stadtbusangebot auf der Insel. Auch der Bedarf für touristische Verkehre in der Zwischen- und Nebensaison wird berücksichtigt werden.

Die Anforderungen aus dieser „Lebensraumkonzept“ genannten Ausarbeitung sind bei der weiteren Fortentwicklung des Busangebots als Vorgaben der Stadt Norderney zu beachten.

Priorität:

- Niedrig**
 Mittel
 Hoch

Ausnahmen:

Verantwortlich: Stadt Norderney, Verkehrsunternehmen, Landkreis

Finanzierung: Stadt Norderney

Zeitpunkt: bis 31.08.2028 (Bündel Norderney)

3.4.3 Maßnahmen 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 Fahrzeuginnenen besonders in Bezug auf Haltegriffe und –stangen sowie der Türen (aber auch der Sitzflächen, die sich auffällig von den Flächen des Fußbodens unterscheiden sollten) zu sorgen. Senkrechte und waagerechte Haltestangen bieten mehr Komfort und Sicherheit für alle Fahrgäste, da sie leicht auffindbar sind und mehrere Personen Halt finden. In der Praxis werden diese Haltestangen durch die Fahrzeughersteller oftmals durch kleinere Haltegriffe ersetzt. Sehr wichtig sind für alle Fahrgäste die optische Anzeige und akustische Ansage der Haltestellen. Haltestellen müssen rechtzeitig und deutlich akustisch und optisch angekündigt werden.

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) 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. Siehe auch: Zusammenhang mit der Anfahrbarkeit der Haltestellen (Kap. 2.3.2.1).

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

**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. Insbesondere müssen die Fahrgastinformationen (z.B. Abfahrtsplan) im Bereich der Haltestelle eine ausreichende Schriftgröße, einen hohen Kontrast zwischen Hintergrund und Schrift und die Lesbarkeit im Dunkeln gewährleisten
- **Fahrplanauskunft** im Internet (und als „App“; als technische Basis dient ein Smartphone mit Vorlesefunktion) 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: <input type="checkbox"/> Niedrig <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Hoch
Ausnahmen:
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Landkreis
Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Landkreis
Zeitpunkt: bis zum 01.01.2022

Maßnahme: Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich <u>Betrieb und Unterhaltung</u>
Erläuterung: Eine barrierefreie Nutzung der Haltestelleninfrastruktur und Fahrzeuge ist nur sichergestellt, wenn eine regelmäßige Reinigung und Wartung erfolgt. Im Winterdienst müssen die Haltestellenkanten 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: <input type="checkbox"/> Niedrig <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Hoch
Ausnahmen:
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen
Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen
Zeitpunkt: bis zum 01.01.2022

3.4.4 Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Aurich

Wie bereits unter 2.3.2.2 angemerkt, sollen die Mobilitätszentralen in der VEJ-Region besser vernetzt werden.

Darüber hinaus soll die Mobilitätszentrale Aurich weiterentwickelt werden. Heute erhält der Fahrgast dort vor Ort oder telefonisch ausführliche Informationen zum ÖPNV-Angebot oder zum Tarif. Auch das Beschwerdemanagement wird künftig neu strukturiert und vereinheitlicht. Die Mobilitätszentrale Aurich soll der Mittelpunkt für die bessere Vermarktung des ÖPNV-Angebotes im LK Aurich werden. Dafür müssen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Mobilitätszentrale auf größeren Veranstaltungen im LK Aurich präsent sein (z.B. Gewerbeschau, Infotag von Schulen etc.). Außerdem bedarf es auch einer längerfristig angelegten ÖPNV-Kampagne, die zwischen Verkehrsverbund und LK Aurich abgestimmt werden muss. Deren Ziel ist es, die Wahrnehmung bzw. den Fokus des ÖPNV im LK Aurich im Rahmen eines abgestimmten Maßnahmenpakets schrittweise zu verbessern. Ausgehend von einer breit aufgestellten und für einen längeren Zeitraum konzipierten Imagekampagne soll so eine Basis für eine bessere ÖPNV-Wahrnehmung im LK gelegt werden. Die Mobilitätszentrale in Aurich soll im Rahmen dieser Maßnahmen der Mittelpunkt für eine bessere Vermarktung des ÖPNV-Angebots werden. Neben der Optimierung der Angebotspräsentation sollen auch die Möglichkeiten öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen ausgeschöpft werden.

Außerdem sollen die Zusammenarbeit und Partnerschaften mit Anbietern des Umweltverbundes – hierzu zählen Fuß- und Radverkehr, aber auch Carsharing - angestrebt werden, um die Bevölkerung auf alternative und gleichzeitig CO₂-sparsame Mobilitätsangebote („Wegekette“) aufmerksam zu machen. Die Mobilitätszentrale würde so ihre Dienstleistungskompetenzen in Richtung einer ganzheitlichen Erfassung und Vermarktung der im LK Aurich vorhandenen Mobilitätsangebote ausweiten. Dabei sollte verstärkt über die Fahrradmitnahme, die Vorbestellung von Fahrradanhängern und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder informiert werden.

Maßnahme: Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Aurich

Erläuterung: Die Mobilitätszentrale soll weiterentwickelt werden, so dass der ÖPNV im LK Aurich von der Bevölkerung besser wahrgenommen wird (ÖPNV-Imagekampagne). Außerdem soll die Mobilitätszentrale Mittelpunkt einer ganzheitlichen Erfassung und Vermarktung der im LK Aurich vorhandenen Mobilitätsangebote werden. Es sollen individuelle Beratungen von Menschen mit dem Ziel erfolgen, CO₂-sparsame Beförderungsangebot des ÖPNV zu nutzen. Hierzu bestehen auch Förderprogramme. Insbesondere wird hier auf das Programm „Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen)“ der NBank verwiesen. Dabei werden sowohl Personal- als auch Sachkosten und Ausgaben für Technik etc. mit einem Zuschuss von 50% bis 75% über einen maximalen Zeitraum von 36 Monaten gefördert. Es ist zu prüfen, ob diese Fördermaßnahme in Anspruch genommen werden kann. **Dieses Förderprogramm endet am 30.06.2022, eine anschließende Förderung ist noch nicht veröffentlicht.**

Priorität:

- Niedrig**
- Mittel**
- Hoch**

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund und Landkreis

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund und Landkreis

Zeitpunkt: 2023

3.4.5 Fahrgastinformationssystem

Für Fahrgäste des ÖPNV/SPNV hängt die Attraktivität des Verkehrsangebotes nicht zuletzt davon ab, dass fahrplanmäßige Zeiten eingehalten werden. Insbesondere für Fahrgäste, die auf Anschlüsse angewiesen sind, sind pünktliche Ankünfte und Abfahrten von großer Bedeutung.

3.4.5.1 Echtzeitinformationen im ÖPNV

Durch die hohe Verbreitung von Smartphones und der damit verbundenen Möglichkeit schnell und zeitnah über das Internet (Fahrplan-)Auskünfte zu erhalten, haben sich die Ansprüche der Fahrgäste hinsichtlich der aktuellen Informationslage deutlich erhöht. Die Fahrgäste möchten sich vor und insbesondere während Ihrer Fahrt mit Bussen und Bahnen über die aktuelle Fahrplanlage informieren (= Echtzeitauskünfte), um in Verspätungsfällen oder Störungssituationen schnell reagieren zu können und alternative Lösungen zu finden.

Durch die stetige Versorgung mit Echtzeitinformationen können die Fahrgäste besser informiert werden. Somit werden die Linienverkehre transparenter, die Fahrgäste können Verspätungen einkalkulieren und sich auf Verzögerungen einstellen oder Alternativen suchen. In den vergangenen Jahren haben sich die meisten Unternehmen technisch so aufgestellt, dass sie Echtzeitdaten an die zentralen Fahrplaninformationssysteme liefern. Die Echtzeitinformationen sind auch zur Sicherung von Anschlüssen hilfreich. Die Anschlusssicherung ist insbesondere in ländlich geprägten Regionen von großer Bedeutung.

Für den LK Aurich liegen - sofern vom Verkehrsunternehmen geliefert - Echtzeitinformationen über die Fahrplanauskunft des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) sowie über die mobilen Dienste des VBN, wie z.B. die Fahrplaner-App, vor. Auch die elektronische Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn (DB) liefert Fahrplaninformationen in Echtzeit.

Derzeit stehen für die Verkehre im LK keine verbundeigenen Systeme zur Verfügung. Ziel ist es, zunächst auf den Linien der BE1 und 2 Echtzeitinformation einzuführen und in einem nächsten Schritt auf die anderen Bedienungsebenen auszuweiten.

Damit ist von den VU sicherzustellen, dass die Echtzeitinformationen jederzeit an die zentralen Fahrplanauskunftssysteme geliefert werden. Der Zugang zu den Echtzeitinformationen ist über die Zentrale Datendrehscheibe (ZDD) des Landes Niedersachsen, die zurzeit vom VBN betrieben wird, für jedermann zu gewährleisten.

Der Aufbau des Echtzeitinformationssystems ist im LK Aurich bereits im Beschaffungsprozess. Hierbei wird zudem noch die Möglichkeiten des kontaktlosen Bezahls diskutiert.

3.4.5.2 Dynamische Fahrgastinformation

Mit der Einführung von Echtzeitdaten und der damit verbundenen technischen Ausstattung der VU sind die Voraussetzungen für die Einführung eines Dynamischen Fahrgastinformationssystem geschaffen. An ausgewählten Haltestellen sollen Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger (DFI-Anzeiger) aufgestellt werden, um die Fahrgäste über die Ankunft und Abfahrt der Fahrzeuge in Echtzeit zu informieren.

Maßnahme: Einführung von Echtzeitinformationen
Erläuterung: Landkreisweit werden Echtzeitinformationen von den Verkehrsunternehmen bereitgestellt. Im Weiteren wird die Anbindung an die Datendrehscheibe umgesetzt. Die Umsetzung wird durch eine Projektleitung sichergestellt.
Priorität: <input type="checkbox"/> Niedrig <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Hoch
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund und Landkreis, Projektleitung
Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund und Landkreis
Zeitpunkt: bis 2021

Maßnahme: Einführung von Dynamischen Fahrgastinformationen

Erläuterung: An ausgewählten Haltestellen im LK sollen Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger aufgestellt werden. Hierzu müssen Fördermöglichkeiten geprüft und umgesetzt werden. Ein Projekt zur Umsetzung zur Einführung von Dynamischer Fahrgastinformation ist zu initiieren. Die Umsetzung ist durch eine Projektleitung sicherzustellen.

Priorität:

Niedrig

Mittel

Hoch

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund und Landkreis, Projektleitung

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund und Landkreis

Zeitpunkt: Projektbeginn Ende 2020; Umsetzung 2022 ff.

3.4.6 Weiterentwicklung des Zonentarifs und der Tarifangebote

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 der hohen Anzahl der Zonen grafisch nicht übersichtlich dargestellt werden. Der Zonentarif soll vereinfacht werden. Außerdem sollen neue Tarifangebote für die Fahrgäste erstellt werden. Mindereinnahmen durch eine Tarifänderung sollen im Rahmen der Allgemeinen Vorschrift ausgeglichen werden.
Priorität: <input type="checkbox"/> Niedrig <input checked="" type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Hoch
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis(e)
Finanzierung: Landkreis(e)
Zeitpunkt: 2024 ff.

Die Niedersachsentarif GmbH und der VEJ-Verkehrsverbund befinden sich in Gesprächen über die Einführung der Anschlussmobilität im VEJ-Gebiet. Der Fahrgast wünscht eine funktionierende Wegekette vom Start bis zum Ziel. Dabei besteht auch der Anspruch, nur einen Fahrschein zu benötigen, statt z.B. für den Bus und die Bahn jeweils separate Fahrkarten erwerben zu müssen. Es wird eine flächendeckende, niedersachsenweite Anschlussmobilität seitens der Niedersachsentarif GmbH angestrebt. Es muss dann nur eine Fahrkarte für die Reise erworben werden. Dabei werden die Preise der einzelnen Fahrkarten addiert, so dass sich zwar kein Preisvorteil ergibt, wohl aber der Aufwand für den Kauf mehrerer Fahrscheine entfällt.

In der Arbeitsgruppe mit den VU und dem AT wurden Ansätze besprochen, die zu einer Vereinfachung der Tarifgestaltung führen können. Eine Verringerung der Tarifzonen zieht einen erhöhten Zuschuss seitens der AT mit sich.

3.4.7 Fahrgastzahlen im ÖPNV

Wie im Abschnitt 2.2 bereits erläutert fand die letzte Fahrgasterhebung (Zählung und Befragung) im LK Aurich im Jahr 2011 sowie eine Betrachtung von drei ausgesuchten Linien im Jahr 2019 statt. Um künftig eine bessere Übersicht über die Nutzung der wichtigsten Buslinien im LK Aurich zu erhalten, soll voraussichtlich in 2022 eine umfangreiche Fahrgasterhebung durchgeführt werden.

Maßnahme: Durchführung einer Fahrgasterhebung im LK Aurich
Erläuterung: Es soll eine umfangreiche Fahrgasterhebung auf den wichtigsten Buslinien im LK Aurich (BE1 und BE2) durchgeführt werden.
Priorität: <input type="checkbox"/> Niedrig <input type="checkbox"/> Mittel <input checked="" type="checkbox"/> Hoch
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis(e)
Finanzierung: Landkreis(e)
Zeitpunkt: Jahr 2022

3.4.8 Maßnahmen im SPNV und Einbindung in den Deutschlandtakt

Das im LK Aurich bestehende SPNV-Angebot wurde im Kapitel 2.6 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 RE-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 nun in Form von neuen und modernen Doppelstockwagen verkehren. Allerdings ist für 2024 eine Neuordnung des „RE-Kreuzes Niedersachsen/Bremen“ durch die LNVG vorgesehen.

Dabei sollen neue Zugeinheiten zum Einsatz kommen, weil in Oldenburg eine Flügelung des Zuges in Richtung Wilhelmshaven und nach Norddeich Mole geplant ist.

Für den LK Aurich ist der Tourismus ein wichtiger Standortfaktor. Die gute verkehrliche Erreichbarkeit der Urlaubsorte (möglichst umsteigefrei) mit der Bahn ist darum weiter zu verbessern. Insbesondere sollte die IC-Linie über Köln hinaus nach Südwestdeutschland verlängert werden.

Im Deutschlandtakt ist eine Verbesserung der Anbindung vor allem für Leer vorgesehen. Durch einen zusätzlichen stündlichen RE zwischen Bremen und Leer werden neue Fahrt- und Umstiegsmöglichkeiten in Leer geschaffen (im ITF-Zielkonzept des LK Aurich berücksichtigt). Dazu ist ein Ausbau der Strecke Leer - Oldenburg vorgesehen. Der genannte RE wird dann zweistündlich eine schnelle Verbindung mit Groningen herstellen. Gute Umsetzungschancen bestehen nach dem Wiederaufbau der Friesenbrücke bei Weener ab 2024 und dem nachfolgenden Streckenausbau.

Die Länder Niedersachsen und Bremen sowie die Provinz Groningen haben die Kapazitätserhöhung der Strecke Bremen – Leer – Groningen vereinbart. Diese soll in zwei Stufen hauptsächlich durch einen zweigleisigen Ausbau in den drei Abschnitten Scheemda – Winschoten (bis 2024) sowie Friesenbrücke – Ihrhove und Stickhausen-Velde – Augustfehn (bis 2030) erreicht werden.

Mittelfristig ist geplant, die Strecke bis Groningen zu elektrifizieren. Dieser Ausbau wird dann perspektivisch auch eine Verbindung Amsterdam – Hamburg mit Anschlüssen in Leer ermöglichen.

3.5 Zeitplan zur Umsetzung des Linienkonzepts

Das Zielkonzept für den ÖPNV im LK Aurich kann nur unter Berücksichtigung der aktuell laufenden Liniengenehmigungen („Konzessionen“) und Steuerung der künftigen Genehmigungslaufzeiten umgesetzt werden. Dazu wird im NVP das Linienbündelungskonzept mit einem Zeitplan zur Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten festgelegt. Es ergibt sich somit eine zeitliche Handlungsabfolge von Maßnahmen oder Meilensteinen, die jeweils durch Verkehrsunternehmen (eigenwirtschaftlich initiierte Verkehre) oder dem LK Aurich (gemeinwirtschaftliche Verkehre), jeweils im Zusammenspiel mit der LNVG als Fördermittelgeberin und/oder Genehmigungsbehörde, angestoßen werden.

Mit dem Instrument der EU-weiten Vorabbekanntmachung als Veröffentlichung im EU-Amtsblatt kann der LK Aurich seine Vergabeabsicht bekanntgeben. Dies ist jeweils frühestens 27 Monate vor Beginn der neuen Genehmigungslaufzeit der betroffenen Linie(n) oder Linienbündel(s) möglich. Mit der Vorabbekanntmachung verbunden ist die Darstellung von Bedingungen zum Umfang und der Qualität des geforderten Angebots, welche im Einklang mit dem jeweils gültigen NVP stehen müssen bzw. direkt auf den NVP verweisen, ggf. mit Ergänzung von Informationen zur Ausgestaltung der Vorgaben im Detail. Dies könnten beispielsweise beigefügte Fahrplanentwürfe zur verbindlichen Darstellung des Linienangebots als Kalkulationsgrundlage für das VU sein. Die Vorabbekanntmachung löst gem. PBefG gleichzeitig einen Genehmigungswettbewerb aus. Innerhalb einer Frist von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung kann jedes am Markt tätige Verkehrsunternehmen einen Antrag zum eigenwirtschaftlichen Betrieb der betroffenen Linien bzw. des Linienbündels und unter Zusicherung der geforderten wesentlichen Angebotsmerkmale stellen.

Der in Tabelle 91 dargestellte Umsetzungszeitplan beinhaltet folgende, bereits feststehende oder absehbare Termine:

- Antragsfristen für die Neugenehmigung auslaufender Linienkonzessionen, wenn zuvor keine Vorabbekanntmachung des LK Aurich erfolgt ist (spätestens 12 Monate vor Ablauf der Genehmigung; im nachfolgenden Zeitplan wurde beispielhaft ein Vorlauf von 13 Monaten gewählt)

- Frühestmögliche Zeitpunkte für Vorabbekanntmachung einer Vergabeabsicht des LK Aurich mit vorgeschaltetem eigenwirtschaftlichem Genehmigungswettbewerb (frühestens 27 Monate vor Inkrafttreten der neuen Linien- oder Linienbündelgenehmigung)
- Frühestmögliche Inbetriebnahmen künftiger Linienbündel des LK Aurich (ein zeitliches Hinauszögern einzelner Linienbündel bleibt möglich, z.B. aufgrund einer später beabsichtigten Zusammenlegung von Linienbündeln oder aufgrund der jeweiligen Finanzierungssituation)

Beabsichtigt der LK Aurich die Durchführung eines Vergabeverfahrens (z.B. als Ausschreibungswettbewerb oder Direktvergabe), kann dieses jeweils frühestens 1 Jahr nach Absendung der EU-weiten Vorabbekanntmachung gestartet werden.

Sollte sich im Rahmen anstehender Neugenehmigungen von Linien kein Betreiber finden, der einen fristgemäßen und genehmigungsfähigen Antrag bei der LNVG einreicht, hat der Landkreis entsprechende Maßnahmen einzuleiten, sofern der Betrieb auf den fraglichen Linien aufrechterhalten werden soll, z.B. die Durchführung einer befristeten Notvergabe und gleichzeitigen Organisation eines regulären Vergabeverfahrens für den Folgezeitraum.

Jahr	Linien	Künftiges Linienbündel	Maßnahmen bzw. Meilensteine
2020	414	Hage & Großheide (Harmonisierung bis 31.01.2027)	01.07.2020: Antrag auf Neugenehmigung durch VU zum 01.08.2021 möglich unter Beachtung der Leistungsvorgaben NVP (Startkonzept)
2020	415	Städtedreieck & Krummhörn (Harmonisierung bis 31.07.2028)	01.07.2020: Antrag auf Neugenehmigung durch VU zum 01.08.2021 möglich unter Beachtung der Leistungsvorgaben NVP (Startkonzept)
2020	421, 422, 423a/b, 433	Aurich & Krummhörn (Harmonisierung bis 31.07.2024)	01.07.2020: Antrag auf Neugenehmigung durch VU zum 01.08.2021 möglich unter Beachtung der Leistungsvorgaben NVP (Startkonzept)
2020	427, 428, 431, 432	Brookmerland (Harmonisierung bis 28.02.2030)	01.07.2020: Antrag auf Neugenehmigung durch VU zum 01.08.2021 möglich unter Beachtung der Leistungsvorgaben NVP (Startkonzept)
2021	441	Hage & Großheide (Harmonisierung bis 31.01.2027)	01.05.2021: Geplante Inbetriebnahme Bürgerbus Großheide (nach Direktvergabe gem. VO (EG) 1370/2007)
2021	448, 449	Hage & Großheide (Harmonisierung bis 31.01.2027)	01.05.2021: Geplante Inbetriebnahme Bürgerbus Hage (nach Direktvergabe gem. VO (EG) 1370/2007)

Jahr	Linien	Künftiges Linienbündel	Maßnahmen bzw. Meilensteine
2022	alle im Bündel	Ihlow	01.05.2022 (Verlegung gegenüber dem frühestmöglichen Zeitpunkt 01.09.2021, siehe dazu Kapitel 3.2.5): Vorabkennzeichnung der Vergabeabsicht des Bündels; Aufruf zu eigenwirtschaftlicher Antragstellung binnen 3-Monats-Frist
2022	alle im Bündel	Aurich & Krummhörn	01.05.2022 (Verlegung gegenüber dem frühestmöglichen Zeitpunkt 01.10.2021, siehe dazu Kapitel 3.2.5): Vorabkennzeichnung der Vergabeabsicht des Bündels; Aufruf zu eigenwirtschaftlicher Antragstellung binnen 3-Monats-Frist
2022	alle im Bündel	Aurich Stadt	01.05.2022 (Verlegung gegenüber dem frühestmöglichen Zeitpunkt 01.10.2021, siehe dazu Kapitel 3.2.5): Vorabkennzeichnung der Vergabeabsicht des Bündels; Aufruf zu eigenwirtschaftlicher Antragstellung binnen 3-Monats-Frist
2022	451, 452, 455, 457	Ihlow (Harmonisierung bis 31.07.2024)	01.07.2022: Antrag auf Neugenehmigung durch VU ab 01.08.2023 möglich unter Beachtung der Leistungsvorgaben NVP (Startkonzept)
2022	483	Ihlow (Harmonisierung bis 31.07.2024)	01.11.2022: Antrag auf Neugenehmigung durch VU ab 01.12.2023 möglich unter Beachtung der Leistungsvorgaben NVP (Startkonzept)
2022	410	Aurich & Krummhörn (Harmonisierung bis 31.07.2024)	01.12.2022: Antrag auf Neugenehmigung durch VU zum 01.01.2024 möglich unter Beachtung der Leistungsvorgaben NVP (Startkonzept)
2023	alle im Bündel	Städteachse Nord-Ost	01.02.2023 (frühestmöglicher Zeitpunkt): Vorabkennzeichnung der Vergabeabsicht des Bündels; Aufruf zu eigenwirtschaftlicher Antragstellung binnen 3-Monats-Frist
2022	101-105	Aurich Stadt (Harmonisierung bis 31.07.2024)	01.05.2022: Antrag auf Neugenehmigung durch VU ab 01.06.2024 möglich unter Beachtung der Leistungsvorgaben NVP (Startkonzept)*
2023	446	Hage & Großheide (Harmonisierung bis 31.01.2027)	01.05.2023: Antrag auf Neugenehmigung durch VU zum 01.06.2024 möglich unter Beachtung der Leistungsvorgaben NVP (Startkonzept)
2023	alle im Bündel	Norderney 3	01.06.2023: (frühestmöglicher Zeitpunkt): Vorabkennzeichnung der Vergabeabsicht des Bündels; Aufruf zu eigenwirtschaftlicher Antragstellung binnen 3-Monats-Frist
2024	alle im Bündel	Aurich & Krummhörn	01.08.2024: Inbetriebnahme Zielkonzept NVP für das Linienbündel (befristet bis 31.07.2028, siehe dazu auch Kapitel 3.2.5)
2024	alle im Bündel	Aurich Stadt	01.08.2024: Inbetriebnahme neues Fahrplankonzept Stadtbus Aurich (siehe dazu Kapitel 3.2.5)
2024	alle im Bündel	Ihlow	01.08.2024: Inbetriebnahme Zielkonzept NVP für das Linienbündel (siehe dazu Kapitel 3.2.5)
2024	464, 486	Großefehn & Wiesmoor (Harmonisierung bis 05.05.2030)	01.08.2024: Antrag auf Neugenehmigung durch VU zum 01.09.2025 (Linie 464: 01.10.2025) möglich unter Beachtung der Leistungsvorgaben NVP (Startkonzept)
2024	alle im Bündel	Hage & Großheide	01.11.2024 (frühestmöglicher Zeitpunkt): Vorabkennzeichnung der Vergabeabsicht des Bündels; Aufruf zu eigenwirtschaftlicher Antragstellung binnen 3-Monats-Frist
2025	alle im Bündel	Städteachse Nord-Ost	01.05.2025: Inbetriebnahme Zielkonzept NVP für das Linienbündel

Jahr	Linien	Künftiges Linienbündel	Maßnahmen bzw. Meilensteine
2025	447	Hage & Großheide (Harmonisierung bis 31.01.2027)	01.08.2025: Antrag auf Neugenehmigung durch VU zum 30.08.2026 möglich unter Beachtung der Leistungsvorgaben NVP (Startkonzept)*
2025	alle im Bündel	Norderney 3	01.09.2025: Inbetriebnahme Zielkonzept NVP (Basis Lebensraumkonzept Stadt Norderney) für das Linienbündel (befristet bis 31.08.2028)
2026	alle im Bündel	Städtedreieck & Krummhörn	01.05.2026 (frühestmöglicher Zeitpunkt): Vorabbekanntmachung der Vergabeabsicht des Bündels; Aufruf zu eigenwirtschaftlicher Antragstellung binnen 3-Monats-Frist
2026	alle im Bündel	Norderney 1	01.06.2026 (frühestmöglicher Zeitpunkt): Vorabbekanntmachung der Vergabeabsicht des Bündels; Aufruf zu eigenwirtschaftlicher Antragstellung binnen 3-Monats-Frist
2026	alle im Bündel	Norderney 2	01.06.2026 (frühestmöglicher Zeitpunkt): Vorabbekanntmachung der Vergabeabsicht des Bündels; Aufruf zu eigenwirtschaftlicher Antragstellung binnen 3-Monats-Frist
2027	alle im Bündel	Hage & Großheide	01.02.2027: Inbetriebnahme Zielkonzept NVP für das Linienbündel
2027	alle im Bündel	Brookmerland	01.12.2027 (frühestmöglicher Zeitpunkt): Vorabbekanntmachung der Vergabeabsicht des Bündels; Aufruf zu eigenwirtschaftlicher Antragstellung binnen 3-Monats-Frist
2028	alle im Bündel	Großefehn & Wiesmoor	06.02.2028 (frühestmöglicher Zeitpunkt): Vorabbekanntmachung der Vergabeabsicht des Bündels; Aufruf zu eigenwirtschaftlicher Antragstellung binnen 3-Monats-Frist
2028	alle im Bündel	Städtedreieck & Krummhörn	01.08.2028: Inbetriebnahme Zielkonzept NVP für das Linienbündel
2028	alle im Bündel	Norderney 1	01.09.2028: Inbetriebnahme neues Fahrplankonzept ÖPNV Norderney
2028	alle im Bündel	Norderney 2	01.09.2028: Inbetriebnahme neues Fahrplankonzept ÖPNV Norderney
2030	alle im Bündel	Brookmerland	01.03.2030: Inbetriebnahme Zielkonzept NVP für das Linienbündel
2030	alle im Bündel	Großefehn & Wiesmoor	06.05.2030: Inbetriebnahme Zielkonzept NVP für das Linienbündel

* Aufgrund des kurzen Genehmigungszeitraums wäre auch die Möglichkeit zur Erteilung einer Einstweiligen Erlaubnis zu prüfen, sofern die rechtlichen Voraussetzungen dazu gegeben sind.

Tabelle: T - 91, Umsetzungszeitplan

Abbildungsverzeichnis

Abbildung: A - 1, Bevölkerungsdichte im LK Aurich, Stand 2019	33
Abbildung: A - 2, Bevölkerungsentwicklung im LK Aurich (1995 – 2019)	36
Abbildung: A - 3, Altersstruktur im LK Aurich	38
Abbildung: A - 4, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im LK Aurich	40
Abbildung: A - 5, Bestand der zugelassenen Kfz im LK Aurich	42
Abbildung: A - 6, Entwicklung Schülersammelzeitkarten im LK Aurich.....	48
Abbildung: A - 7, Wichtigste Verkehrsbeziehungen	62
Abbildung: A - 8, Analyse: Angebotsqualität Bestand – Anforderungen Startkonzept	83
Abbildung: A - 9, Tarifstufentafel Linie 421	86
Abbildung: A - 10, Einsteigerbus.....	89
Abbildung: A - 11, Anteile der Fahrausweise	95
Abbildung: A - 12, Anteile der Fahrtzwecke	95
Abbildung: A - 13, Anteile der Verkehrsmittel	96
Abbildung: A - 14, Belastung Linie 460	97
Abbildung: A - 15, Belastung Linie 442	98
Abbildung: A - 16, Rampe zur Verbesserung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs	102
Abbildung: A - 17, Einheitliche Fahrzeuggestaltung VEJ	103
Abbildung: A - 18, Beispiel Symbol Niederflerbus im Fahrplan 412	106
Abbildung: A - 19, Musterhaltestelle VEJ	111
Abbildung: A - 20, Ausgebaute Haltestelle GS Walle	115
Abbildung: A - 21, Norden ZOB/Bahnhof, Quelle: Stationssteckbriefe VBN.....	126
Abbildung: A - 22, Marienhafe Bahnhof, Quelle: Stationssteckbriefe VBN	127
Abbildung: A - 23, Emden Hbf/ZOB, Quelle: Stationssteckbriefe VBN	127
Abbildung: A - 24, Leer ZOB, Quelle: Stationssteckbriefe VBN	128
Abbildung: A - 25, Norddeich Mole, Quelle: Stationssteckbriefe VBN	129
Abbildung: A - 26, Streckenschema Schiene im Landkreis Aurich	138
Abbildung: A - 27, IC35 Streckennetz Region	140
Abbildung: A - 28, IC56 Streckennetz Region	141
Abbildung: A - 29, ITF-Startkonzept 2020	150

Tabellenverzeichnis

Tabelle: T - 1, RegMittel Bund 2012 bis 2020.....	23
Tabelle: T - 2, RegMittel Land 2012 bis 2020	24
Tabelle: T - 3, Finanzmittel ÖPNV 2014 bis 2020 LK Aurich	26
Tabelle: T - 4, Kosten Schülerbeförderung 2014-2019.....	27
Tabelle: T - 5, Fläche und Bevölkerung im LK Aurich.....	32
Tabelle: T - 6, Bevölkerungsentwicklung der Kommunen im LK Aurich.....	37
Tabelle: T - 7, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im LK Aurich.....	40
Tabelle: T - 8, Arbeitslose im LK Aurich	41
Tabelle: T - 9, Bestand der zugelassenen Kfz im LK Aurich, Stand 2019	42
Tabelle: T - 10, Pendlersaldo der Gemeinden im LK Aurich	44
Tabelle: T - 11, Schulstandorte und Schülerzahlen im LK Aurich, Stand 2020	47
Tabelle: T - 12, Kulturelle Einrichtungen im LK Aurich, Stand 2020	52
Tabelle: T - 13, Gesundheits- und Sozialeinrichtungen im Landkreis Aurich, Stand 2020...	53
Tabelle: T - 14, Freizeiteinrichtungen im Landkreis Aurich, Stand 2020	54
Tabelle: T - 15, Liste der Konzessionen im LK Aurich Seite 1	63
Tabelle: T - 16, Liste der Konzessionen im LK Aurich Seite 2	64
Tabelle: T - 17, Liste der Konzessionen im LK Aurich Seite 3	65
Tabelle: T - 18, Übersicht Linien mit Bedienungsebenen 1 und 2 Bestand im LK Aurich....	80
Tabelle: T - 19, Liste der Linien mit Befragungs- und Zählzeiten	94
Tabelle: T - 20, Fahrgastzahlen im LK Aurich 2017.....	99
Tabelle: T - 21, Linienbeförderungsfälle, durchschnittliche Tageswerte	99
Tabelle: T - 22, Auszug Fahrscheinnutzung VEJ-Tarif, durchschnittliche Tageswerte	100
Tabelle: T - 23, Fahrtzweckverteilung, durchschnittliche Tageswerte	100
Tabelle: T - 24, Kategorie 1 Haltestellen.....	108
Tabelle: T - 25, Kategorie 2 Haltestellen.....	108
Tabelle: T - 26, Kategorie 3 Haltestellen.....	108
Tabelle: T - 27, Musterhaltestelle VEJ	109
Tabelle: T - 28, Fahrgastinformationen	110
Tabelle: T - 29, Anforderungen Barrierefreiheit.....	113
Tabelle: T - 30, Stand Haltestellenausbau LK Aurich, Stand 2019	114
Tabelle: T - 31, Schienenverkehr im Landkreis Aurich und der Region	131
Tabelle: T - 32, Übersicht Maßnahmen aus dem NVP LK Aurich 2018	144
Tabelle: T - 33, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Aurich Stadt“	157
Tabelle: T - 34, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Brookmerland“	157
Tabelle: T - 35, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Großefehn & Wiesmoor“	158
Tabelle: T - 36, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Hage & Großheide“	158
Tabelle: T - 37, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Ihlow“	158

Tabelle: T - 38, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Aurich & Krummhörn“	159
Tabelle: T - 39, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Städtedreieck & Krummhörn“	160
Tabelle: T - 40, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Norderney“	160
Tabelle: T - 41, Übersicht Linienverlauf, Genehmigungszeit und Leistungsvolumen, Linienbündel „Städteachse Nord-Ost“	160
Tabelle: T - 42, Bedienungsebenen 1 und 2 Startkonzept LK Aurich	170
Tabelle: T - 43, Liniensteckbrief BE1 Linie 410	174
Tabelle: T - 44, Liniensteckbrief BE1 Linie 411	175
Tabelle: T - 45, Liniensteckbrief BE1 Linie 412	175
Tabelle: T - 46, Liniensteckbrief BE1 Linie 421	176
Tabelle: T - 47, Liniensteckbrief BE1 Linie 422	177
Tabelle: T - 48, Liniensteckbrief BE1 Linie 452	177
Tabelle: T - 49, Liniensteckbrief BE1 Linie 460	177
Tabelle: T - 50, Liniensteckbrief BE1 Linie 467	178
Tabelle: T - 51, Liniensteckbrief BE1 Linie 481	178
Tabelle: T - 52, Liniensteckbrief BE1 Linie K1	178
Tabelle: T - 53, Liniensteckbrief BE1/BE2 Linie 445	179
Tabelle: T - 54, Liniensteckbrief BE2 Linie 111	179
Tabelle: T - 55, Liniensteckbrief BE2 Linie 378	179
Tabelle: T - 56, Liniensteckbrief BE2 Linie 417	180
Tabelle: T - 57, Liniensteckbrief BE2 Linie 423	180
Tabelle: T - 58, Liniensteckbrief BE2 Linie 433	180
Tabelle: T - 59, Liniensteckbrief BE2 Linie 440 (alt 442).....	181
Tabelle: T - 60, Liniensteckbrief BE2 Linie 446	181
Tabelle: T - 61, Liniensteckbrief BE2 Linie 450 (alt 451).....	182
Tabelle: T - 62, Liniensteckbrief BE2 Linie 462	182
Tabelle: T - 63, Liniensteckbrief BE2 Linie 480 (alt 474).....	182
Tabelle: T - 64, Liniensteckbrief BE2 Linie 490 (alt 473).....	183
Tabelle: T - 65, Liniensteckbrief BE3 Linie K1-Express.....	183
Tabelle: T - 66, Bedienungszeiten Startkonzept (detailliert).....	184
Tabelle: T - 67, Bedienungsebenen 1 und 2 Zielkonzept LK Aurich	187
Tabelle: T - 68, Liniensteckbrief BE1 Linie 410	189
Tabelle: T - 69, Liniensteckbrief BE1 Linie 411	190
Tabelle: T - 70, Liniensteckbrief BE1 Linie 412	190
Tabelle: T - 71, Liniensteckbrief BE1 Linie 421	191
Tabelle: T - 72, Liniensteckbrief BE1 Linie 422	192
Tabelle: T - 73, Liniensteckbrief BE1 Linie 451	192
Tabelle: T - 74, Liniensteckbrief BE1 Linie 451	192
Tabelle: T - 75, Liniensteckbrief BE1 Linie 460	193
Tabelle: T - 76, Liniensteckbrief BE1 Linie 467	193
Tabelle: T - 77, Liniensteckbrief BE1 Linie 481	193
Tabelle: T - 78, Liniensteckbrief BE1 Linie K1	194

Tabelle: T - 79, Liniensteckbrief BE1/BE2 Linie 445	194
Tabelle: T - 80, Liniensteckbrief BE2 Linie 111	194
Tabelle: T - 81, Liniensteckbrief BE2 Linie 378	195
Tabelle: T - 82, Liniensteckbrief BE2 Linie 417	195
Tabelle: T - 83, Liniensteckbrief BE2 Linie 423	195
Tabelle: T - 84, Liniensteckbrief BE2 Linie 433	196
Tabelle: T - 85, Liniensteckbrief BE2 Linie 440 (442).....	196
Tabelle: T - 86, Liniensteckbrief BE2 Linie 446	197
Tabelle: T - 87, Liniensteckbrief BE2 Linie 462	197
Tabelle: T - 88, Liniensteckbrief BE2 Linie 480 (474).....	197
Tabelle: T - 89, Liniensteckbrief BE2 Linie 490 (473).....	198
Tabelle: T - 90, Bedienungszeiten Zielkonzept (detailliert).....	199
Tabelle: T - 91, Umsetzungszeitplan.....	235

Kartenverzeichnis

Karte: K - 1, Kommunen im LK Aurich	29
Karte: K - 2, Zentrale Orte im LK Aurich	31
Karte: K - 3, Siedlungsstrukturelle Kreistypen 2015	34
Karte: K - 4, Schulstandorte im LK Aurich, Stand 2020	46
Karte: K - 5, Liniennetz Anrufbus Stadt Aurich.....	67
Karte: K - 6, Liniennetz Regionalbus Stadt Aurich.....	68
Karte: K - 7, Busverkehre Norderney (1 bis 3)	69
Karte: K - 8, Busverkehrs Norderney (Linien 4 bis 6)	70
Karte: K - 9, Busverkehr Norderney (Linie 7, NC-Bus).....	71
Karte: K - 10, Busverkehr Norderney (Linie 8)	72
Karte: K - 11, Bedienungsebenen IST (NVP 2018) BE1 BE2 im LK Aurich.....	81
Karte: K - 12, Liniennetzkarte Urlauberbus 2018.....	93
Karte: K - 13, Übersicht Schienenverkehr Region	130
Karte: K - 14, Expresskreuz Bremen	137
Karte: K - 15, Übersicht Linienbündelung Hauptlinien und Bedienungsgebiete	156
Karte: K - 16, Liniennetz nach Bedienungsebenen, Startkonzept.....	185
Karte: K - 17, Liniennetz nach Bedienungsebenen, Zielkonzept.....	200

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, ITF-Startkonzept 2020

Anlage: An - 6, ITF-Zielkonzept

Anlage: An - 7, Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP

Anlagen

Anlage: An - 1, Schülerbeförderungssatzung LK Aurich

Satzung

über die Schülerbeförderung im Landkreis Aurich vom 28.06.2017

Aufgrund der §§ 10, 58 Abs. 1 Nr. 5 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S 576), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.10.2016 (Nds. GVBl. S. 226) in Verbindung mit § 114 des Niedersächsischen Schulgesetzes (NSchG) in der Fassung vom 03.03.1998 (Nds. GVBl. S. 137), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.10.2016 (Nds. GVBl. S 226), hat der Kreistag des Landkreises Aurich in seiner Sitzung am 22.06.2017 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Anspruchsvoraussetzungen

(1) Für die im Kreisgebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler im Sinne von § 114 Abs. 1 Satz 2 NSchG besteht ein Anspruch auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, wenn der Schulweg im Sinne von § 114 Abs. 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 der berufsbildenden Schulen gemäß § 114 Abs.1 Satz 2, Ziff. 3 und 4 NSchG mehr als 4 km beträgt.

(2) Für Schülerinnen und Schüler im Kreisgebiet, die einen Schulkindergarten besuchen oder an besonderen Sprachfördermaßnahmen nach § 64 Abs.3 NSchG teilnehmen, gelten keine Entfernungsgrenzen. Gleiches gilt für Schülerinnen und Schüler, die wegen einer dauernden oder vorübergehenden Behinderung befördert werden müssen. Der Nachweis der Behinderung hat grundsätzlich durch Vorlage eines ärztlichen Attests zu erfolgen. Vom Träger der Schülerbeförderung kann eine amtsärztliche Untersuchung veranlasst werden.

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) § 114 Abs. 3 und 4 NSchG bleiben unberührt.

(4) Anspruch auf Schülerbeförderung unter Anwendung der Entfernungsgrenzen aus § 1 Abs. 1 haben, soweit andere Kostenträger nicht vorhanden sind, ferner

- a) Personen, wenn sie an Sprachfördermaßnahmen nach § 54a NSchG teilnehmen bis zum Ende des Schuljahres, in dem sie das 18 Lebensjahr vollenden,
- b) schulpflichtige Jugendliche, die im Rahmen des § 69 Abs. 4 NSchG eine Jugendwerkstatt besuchen oder an einer Schulersatzmaßnahme teilnehmen.

- c) Schülerinnen und Schüler im Sinne des § 1 Abs. 1 Buchstaben a und b, die an einem Betriebspraktikum oder einer verpflichtenden berufspraktischen Maßnahme teilnehmen.
- d) Schülerinnen und Schüler, die aufgrund einer Maßnahme des Jugendamtes des Landkreises Aurich vorübergehend einen neuen Wohnort zugewiesen bekommen, für die Beförderung zur bisherigen Schule, ohne dass es einer Ausnahmegenehmigung nach § 63 NSchG bedarf.

§ 2

Schulweg

(1) Schulweg im Sinne des § 114 Abs. 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 einer Maßnahme nach § 1 Abs. 4 Buchstabe c.

(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 c 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.

§ 3

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 § 4 eingesetzt werden, wenn öffentliche Beförderungsmitteln gemäß Abs. 1 nicht zur Verfügung stehen. Ein Erstattungsanspruch

ist nur dann gegeben, wenn der Einsatz des privaten Kraftfahrzeugs vor Beginn der Fahrten zugelassen wurde.

§ 4

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)-c) genannten Entfernung 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 € 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 € 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 € erstattet.

c) Bei Benutzung anderer als Transportmittel bestimmter Kraftfahrzeuge 0,20 € und bei der Benutzung des Fahrrades 0,08 € je Entfernungskilometer.

d) Bei Benutzung eines privaten PKW zum Besuch eines Betriebspraktikums werden die Kosten bis maximal der Preisstufe 8 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 31.10. eines jeden Jahres für das zurückliegende Schuljahr beim Landkreis Aurich geltend gemacht werden. Erstattungsansprüche bis zu einer Summe von 10,00 € können nicht anerkannt werden.

§ 5

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

§ 6

Diese Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Aurich tritt am 01.08.2017 in Kraft. Mit dem Inkrafttreten dieser Satzung tritt die Satzung vom 01. 09. 2014 außer Kraft. Ansprüche, die bis zum 31.07.2017 entstanden sind, werden nach den bisherigen Satzungsregelungen behandelt.

Aurich, den 28.06.2017

Landkreis Aurich

Der Landrat

Weber

Anlage: An - 2, Beschluss Kreistag vom 18.02.2014



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 Einzügigkeit). 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 Lehrstellenbedarf 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 fünfzünftig 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 Emder 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 Steuerungsinanz (z.B. Lehrerruweisung, 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.



Anlage: An - 3, VEJ-Haltestellenkonzept



Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen

Stand: Dezember 2017



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.: 04461/919-1800
E-Mail: vej@landkreis-friesland.de

Verkehrsverbund Ems-Jade

Norderstraße 32
26603 Aurich
Tel.: 04941/93377
E-Mail: info@vej-bus.de

Inhaltsverzeichnis

1. Zielsetzung	cclv
2. Ausgangslage	cclvi
3. Anforderungskatalog für Haltestellen	cclvii
Anordnung und Gestaltung	cclviii
Wartehallen	cclviii
Beleuchtung	cclix
Sitzplätze	cclix
Fahrradabstellanlagen	cclix
4. Haltestellenkategorisierung	cclix
5. Musterhaltestelle VEJ	cclxii
6. Fahrgastinformationen an Haltestellen	cclxiii
7. Haltestellenschilder	cclxv
8. Aushangfahrpläne	cclxvi
9. Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit	cclxvii

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 Nachbarortlinienverkehr die Haltestellenbezeichnung (BOKraft §32 Abs. 1)
- ✓ An verkehrsreichen Haltestellen im Ortslinienverkehr ein Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine (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 hierzu begründende Ausnahmeregelungen in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger 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 Haltestellennamen zu bezeichnen. An jeder Haltestelle sind darüber hinaus die Liniennummern und das Logo des VEJ anzubringen. Soweit eine Wartehalle vorhanden ist, kann die Haltestellenkennzeichnung direkt an der Wartehalle erfolgen, die Abstimmung darüber erfolgt zwischen dem Aufgabenträger und dem/n Verkehrsunternehmen.

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

Sicherheit

- Glaskonstruktion mit Sicherheitsglas
- kontrastreiche Gestaltung von Einbauten und Ausstattungen (Pfeiler, Masten)
- gut einsehbar von innen und außen
- ausreichende Beleuchtung innen und außen
- rutschfester Boden
- einfache Straßenquerung in der Nähe der Haltestelle

Ausstattung/Komfort

- Sitzgelegenheiten

- ausreichender Platz für Kinderwagen und Gepäckstücke
- wetterfeste Wartemöglichkeiten mit ausreichenden Bewegungsflächen für Rollstuhlfahrer
- Barrierefreiheit
- Fahrradabstellanlagen
- Aushangkästen/-vitrinen

Anordnung und Gestaltung

- Haltestellen müssen leicht und sicher erreichbar sein, dazu gehören vom Fahrweg getrennte und ausreichend breite Gehwege. Unmittelbare Nähe zu bewohnten Gebäuden und ausreichende Beleuchtung gewährleisten soziale Sicherheit. Bei der Planung ist die vollständige Barrierefreiheit zu berücksichtigen, sofern der Nahverkehrsplan keine Ausnahme regelt.
- 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.
- Bushaltestellen sind soweit möglich in Seitenlage am Fahrbahnrand anzuordnen. Dies dient der Beschleunigung des Busverkehrs, der Sicherheit beim Abfahren und der Sicherheit der Fahrgäste. In Fällen, in denen Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs oder verkehrliche Gründe (Anschlussherstellung) dies erfordern, können Haltestellen in Seitenlage als Busbuchten ausgebildet werden. Soweit die verkehrlichen Voraussetzungen (Parkstreifen, Radfahrstreifen o.ä.) gegeben sind, sollen Haltestellen am vorgezogenen Fahrbahnrand (Haltestellenkap) angeordnet 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.
- 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

len 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 angebracht 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. Darüber hinaus sollte ein Wetterschutz sowie eine ausreichende Beleuchtung vorhanden sein.

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. An touristisch genutzten Orten können abschließbare Fahrradboxen über den ÖPNV hinaus gut genutzt werden.

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 (mind. Din-A3, max. 3 Spalten) (siehe auch Anlage 10 des Vertrags)
befestigte Aufstellfläche	

Kategorie 2 – Standardausstattung

Haltestellenschild	Fahrplanaushang (mind. Din-A3, max. 3 Spalten) (siehe auch Anlage 10 des Vertrags)
befestigte Aufstellfläche	Liniennetzplan (bei mehreren Linien)
Fahrradabstellanlagen	Wartehalle / Unterstellmöglichkeit
Niederflurgeeigneter Hochbord (+16 cm)	Sitzgelegenheit
Beleuchtung	Abfallbehälter
bei wichtigen Zielorten: Umgebungsplan	

Kategorie 3 - Maximalausstattung

Haltestellenschild	Fahrplanaushang (mind. Din-A3, max. 3 Spalten) (siehe auch Anlage 10 des Vertrags)
befestigte Aufstellfläche	Liniennetzplan (bei mehreren Linien)
Fahrradabstellanlagen	Wartehalle / Unterstellmöglichkeit
Niederflurgeeigneter Hochbord (+16 cm)	Sitzgelegenheit
Beleuchtung	Abfallbehälter
Umgebungsplan	Fahrgastinformationssystem
Überdachung für Fahrradabstellanlagen	Info-Vitrine
Stadtplan	

5. Musterhaltestelle VEJ

Um in der Region eine möglichst einheitliche Ausstattung zu erreichen, wurden für eine ‚VEJ – Musterhaltestelle‘ folgende Kriterien festgelegt:

Musterhaltestelle VEJ (Wartehalle)

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

Papierkorb :	<ul style="list-style-type: none"> • außerhalb an Wartehalle angebracht => passend zum jeweiligen Entsorgungssystem der Kommune
Haltestellenschild :	<ul style="list-style-type: none"> • integriert auf / an Wartehalle (s.u.);
Glas :	<ul style="list-style-type: none"> • Einscheibensicherheitsglas, mindestens 8 mm • eingebrannte Sichtzeichen nach kommunaler Vorgabe bzw. VEJ

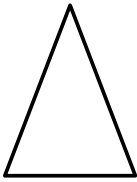
Abweichungen sind nur im Zusammenhang mit besonderen örtlichen Gegebenheiten und nach vorheriger Abstimmung mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV zulässig.

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 (potenziellen) 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 
Gleicher Fahrgast, anderer Fahrzweck (z.B. Ausflug)	-/o	+	
Gelegenheitsfahrgast	+	-/o	
Ortsfremder Fahrgast	-	-	
			groß

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 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



8. Aushangfahrpläne (siehe auch Anlage 10)

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 sollten so weit wie möglich vereinheitlicht werden. Dies steigert die Lesbarkeit der Fahrpläne und verstärkt den einheitlichen Auftritt des VEJ in der Öffentlichkeit.
- 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.
- Die Aktualisierung aller Fahrpläne muss mindestens einmal jährlich stattfinden. 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 Aushangvitrienen muss so gestaltet werden, dass ein einfacher Zugriff für die Verkehrsunternehmen möglich ist. Idealerweise werden die Vitrienen mit Inbus- bzw. Vierkantschlössern ausgestattet.

9. Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit

Die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG enthält neue Regelungen zur Barrierefreiheit. Die Aufgabenträger werden verpflichtet, in den Nahverkehrsplänen die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen (§8 Abs. 3). Ein barrierefreier ÖPNV bietet mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste, unabhängig von speziellen Bedürfnissen oder einer möglichen temporären oder dauerhaften Behinderung. Menschen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck werden ebenso profitieren wie ältere und kranke Menschen mit Gehhilfen.

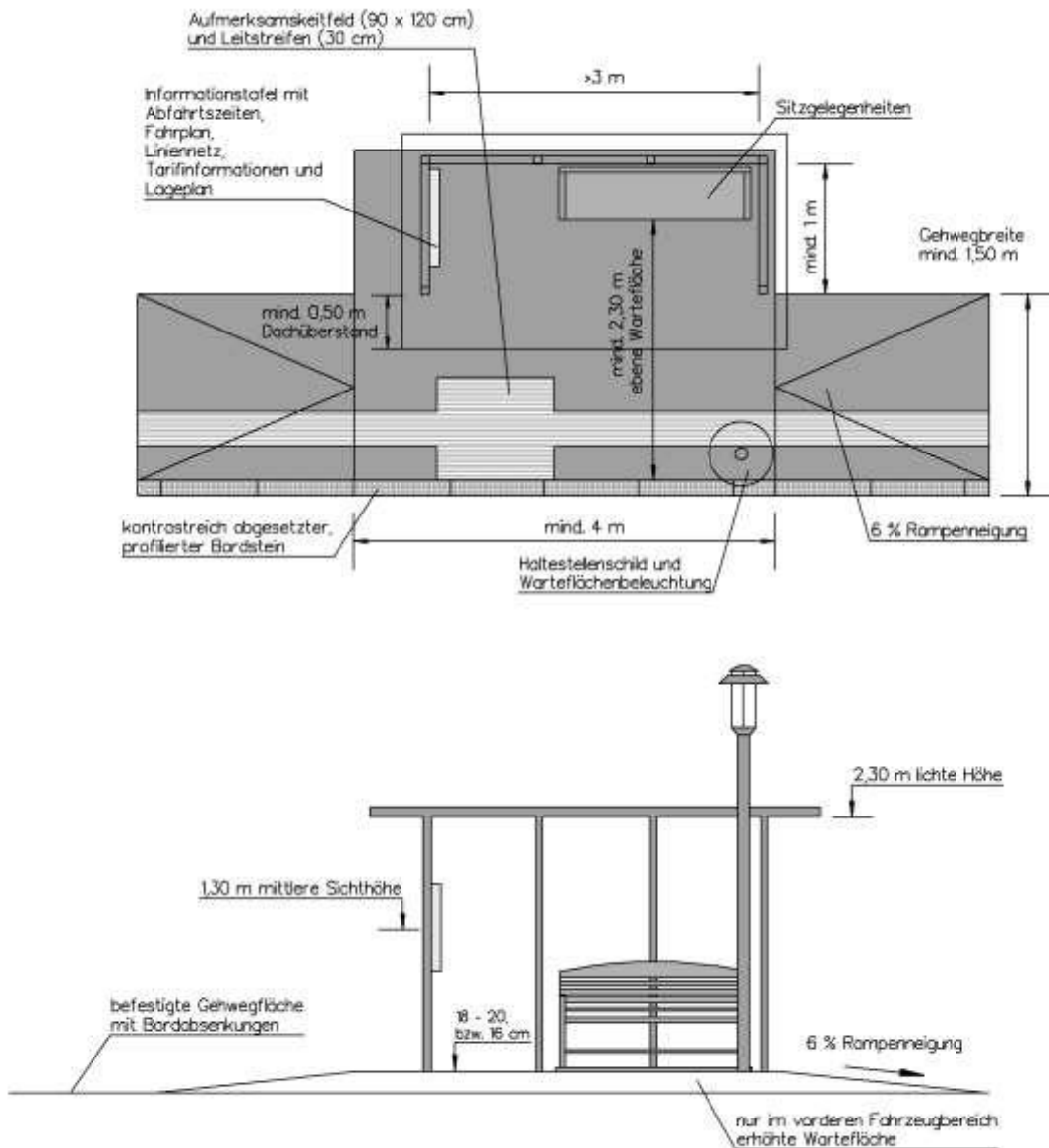
Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert. Die Definition von örtlichen Standards zur Barrierefreiheit auf der Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Baulastträgern und den Verbänden, Beauftragten und Beiräten der Betroffenen.

Es werden von der Verkehrsregion und dem Verkehrsverbund Ems-Jade folgende Mindestanforderungen an die Haltestellen zur Herstellung von Barrierefreiheit gestellt:

Ausstattungs-element	Anforderungen
Haltestellenschild	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenschild muss gut erkennbar positioniert sein
Zuwegung zur Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> • Querungsmöglichkeit durch Bordabsenkung auf 3 cm
Rampen	<ul style="list-style-type: none"> • Neigung maximal 4-6 % • Mindestbreite 1,20 m • Ebene Oberfläche
Fahrplanaushangkasten	<ul style="list-style-type: none"> • Aushangkasten ist mit einer mittleren Sichthöhe von 1,30 m anzubringen. Schriftgröße mindestens 0,2 cm, besser 0,3 cm
Befestigte Wartefläche	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Wendeflächen für Rollstuhlfahrer (1,50 m x 1,50 m) • Wartefläche im unmittelbaren Haltestellenbereich mindestens 2,50 m tief und 4 m breit • Gehwegbreite im Haltestellenbereich mindestens 1,50 m • Warteflächenpflasterung in farbllichem Kontrast zum Gehweg
Hochbord	<ul style="list-style-type: none"> • Niederflurgeeigneter Hochbord, 16 bis 20 cm • Breite des Hochbordes mindestens 4 m
Taktile Bodenelemente	<ul style="list-style-type: none"> • Einbau eines Blindenleitsystems mit Auffindestreifen gemäß DIN 32984

	<ul style="list-style-type: none"> • Abstand des Leitstreifens zur Fahrbahnkante 60 cm bis 90 cm - Abstand des Einstiegsfeldes zur Fahrbahnkante 30cm • Einstiegsfeld in Höhe des vorderen Buseinstiegs, mindestens 90 cm x 120 cm • Rippenverlauf des Leitstreifens und des Einstiegsfeldes parallel zur Fahrbahn • Niveauunterschied zwischen Rippenberg und Rippental ca. 4-5 mm • Rippenabstand 30-50 mm • Farbliche Kontrastierung des Leitsystems zur Wartefläche
Wartehalle	<ul style="list-style-type: none"> • Mindestmaß der überdachten Fläche 3 m x 1 m • Dreiseitig geschlossen, Seitenwände sollten bis auf Bodenniveau herunterreichen bzw. einen max. Abstand von 15cm zum Boden aufweisen • Transparenz der Außenwände • Sitzgelegenheiten
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenbereich muss ausreichend beleuchtet sein

Nachfolgend ist ein Gestaltungsbeispiel einer Standardhaltestelle mit Grundausstattung aufgeführt:

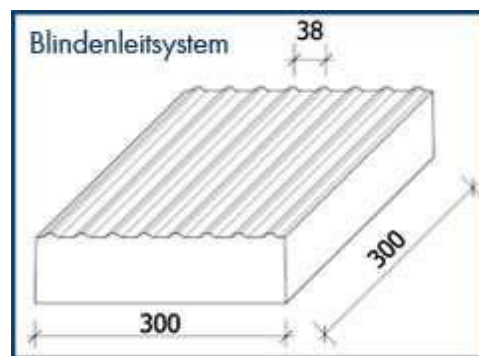


Bei den angegebenen Maßen der Bewegungsflächen handelt es sich um Mindestmaße. Bei höherem Fahrgastaufkommen sind die Bewegungsflächen entsprechend großzügiger zu bemessen.

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). Es ist darauf zu achten, dass nur Bodenindikatoren eingesetzt werden, die den Vorgaben der DIN 32984 entsprechen.

Abweichungen von den Mindestanforderungen für die Barrierefreiheit sind nur in Einzelfällen und in Abstimmung mit dem Behindertenbeauftragten oder -beirat möglich.



Anlage: An - 4, Prioritätenbildung Haltestellenausbau

Prioritätenbildung barrierefreier Ausbau der Haltestellen im LK Aurich			
Kriterium	Erläuterung	Gewichtung	Daten
Taktung	Ist die Buslinie vertaktet (1 h/2 h-Takt)?	<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>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</p>
Fahrtanzahl	Wieviele Fahrten gibt es auf der/den Buslinie an Schultagen bzw. Ferien und am Wochenende, die die Haltestelle bedienen?	<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>	<p>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</p>
Anzahl Schüler (Einstieg/Ausstieg)	Durch unsere Schülerverwaltungssoftware erfassen wir die anspruchsberechtigten Schüler (1. bis 10. Klasse; z.T. BBS); Selbstzahler wie z.B. Berufsschüler werden nicht erfasst		<p>Anzahl Schüler > 20 = 1 Anzahl Schüler > 10 = 2 Anzahl Schüler > 5 = 3 Anzahl Schüler < 5 = 4</p>
Anzahl Fahrgäste (Einstieg/Ausstieg)	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		<p>Anzahl Fahrgäste > 20 = 1 Anzahl Fahrgäste > 10 = 2 Anzahl Fahrgäste > 5 = 3 Anzahl Fahrgäste < 4 = 4</p>
allgemeine Dringlichkeit eines Ausbaus	z.B. unsichere Querungsstellen oder fehlende Aufstellflächen		
wichtige Ziele im Einzugsbereich	z.B. Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Einrichtungen etc.		
Umfeldsituation	Ist die Haltestelle barrierefrei zu erreichen?		<p>barrierefrei erreichbar = 1 nicht barrierefrei erreichbar = 4</p>

Ausbaupriorität der Haltestelle:		94073	Nesse, Ort (Kirche)	
Kriterium	Erläuterung		Gewichtung	Daten
Taktung	Ist die Buslinie vertaktet (1 h/2 h-Takt)?		2	Linie K1: 2 h-Takt Linie 312: keine Taktung Linie 314: keine Taktung
Fahrtanzahl	<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>		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
Anzahl Schüler (Einstieg/Ausstieg)	<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	Ri. Dornum = 26 Ri. Hage, Norden = 10
Anzahl Fahrgäste (Einstieg/Ausstieg)	<p>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</p>		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
allgemeine Dringlichkeit eines Ausbaus	z.B. unsichere Querungsstellen oder fehlende Aufstellflächen		4	-
wichtige Ziele im Einzugsbereich	Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Einrichtungen etc.		2	Anbindung an das MZ Norden und die Fährhäfen Benersiel, Neuharlingersiel
Umfeldsituation	barrierefrei zu erreichen?		1	ja
	SUMME		11	

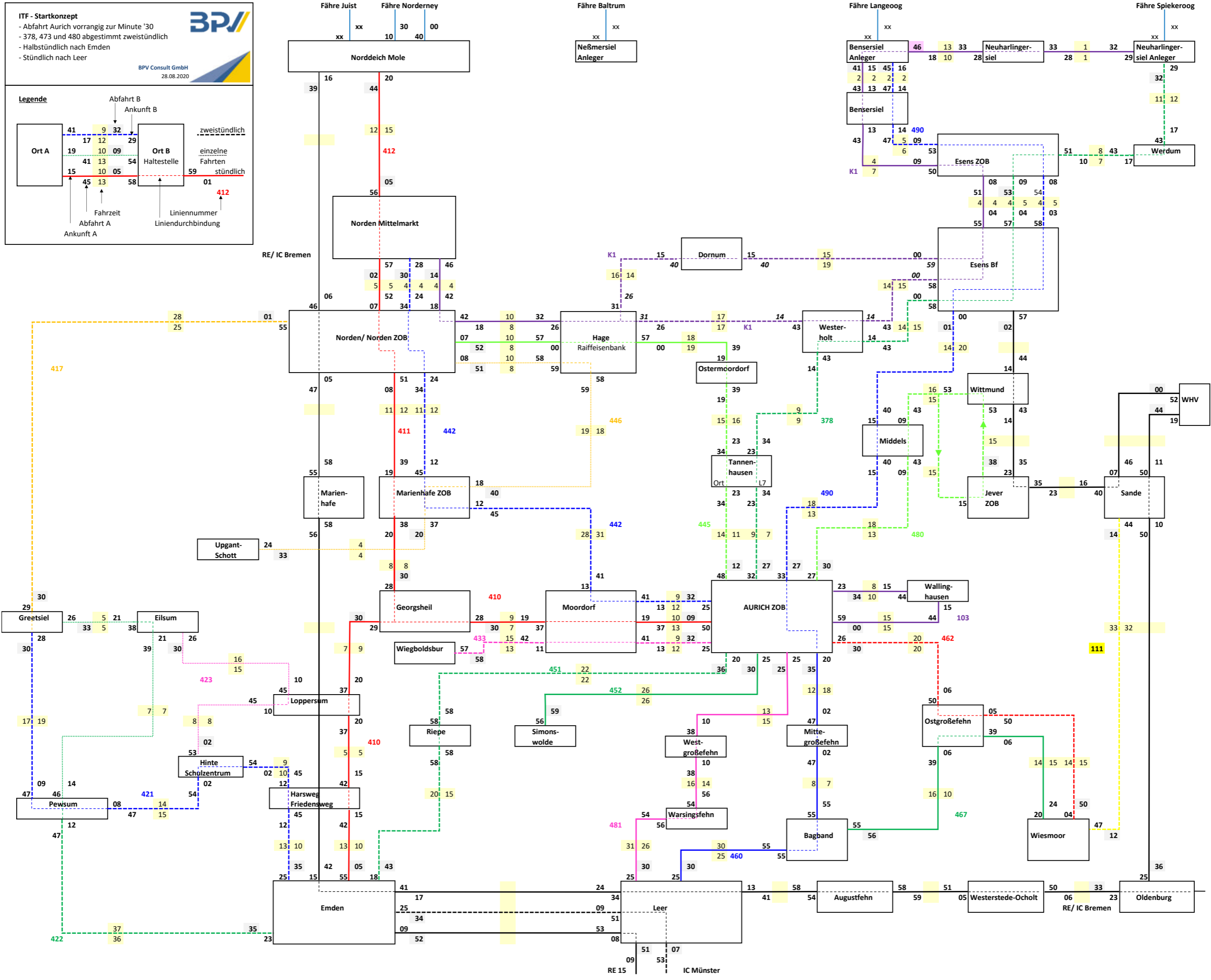
Anlage: An - 5, ITF-Startkonzept 2020

ITF - Startkonzept

- Abfahrt Aurich vorrangig zur Minute '30
- 378, 473 und 480 abgestimmt zweistündlich
- Halbstündlich nach Emden
- Stündlich nach Leer

BPV Consult GmbH
28.08.2020

Legende



Anlage: An - 6, ITF-Zielkonzept

Anlage: An - 7, Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Stellungnahmen zur Novellierung des NVP wurden eingereicht von:

Arendt Busbetrieb GmbH, Aurich 'ran an die Bahn e.V., CDU/FDP Ratsfraktion Norderney, Edzards Reisen GmbH & Co. KG, Gemeinde Südbrookmerland, Kreisbahn Aurich GmbH, Landreis Leer, Landkreis Wittmund, LNVG, Omnibusbetrieb Andreesen GmbH & Co.KG, Omnibusverkehr Fischer, Ortsrat Simonswolde, Privatpersonen, Stadt Aurich, Stadt Norden, Stadt Norderney, Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade (VEJ), Weser-Ems Busverkehr GmbH

Stand: 27.11.2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
1	1ff.	Auf der Karte vom Landkreis Aurich sind die vorhandenen und dem Verkehr gewidmeten Schienenwege nicht vollständig eingezeichnet, es fehlt die Schienenanbindung zum größten Mittelzentrum im Landkreis, der Kreisstadt Aurich!	Es sind die Schienenwege mit regelmäßigem Personenverkehr verzeichnet.
2	2ff.	Der hier vorliegende NVP-Entwurf verstößt gegen die gesetzliche NNVG-Regelung der LNVG sowie dem bestehenden VEJ-VEJ-Vertrag. Dieser Missstand muss aus unserer Sicht behoben werden!	Pauschale Aussage, welche vom LK Aurich nicht geteilt wird.
3	2ff.	Nichtsdestotrotz begrüßen die regionalen Busunternehmen, dass der Landkreis das ÖPNV-Angebot für seine Bürger verbessern will. Addiert man die im Nahverkehrsplan (NVP) vorgesehenen zusätzlichen Fahrten zusammen, so kommt man auf rund 2.000.000 zusätzliche Fahrplankilometer und zusätzliche Kosten von mehreren Millionen Euro im Jahr. Unsere Erfahrungen sagen uns jedoch: Die organisatorischen Rahmenbedingungen, die der NVP dem Öffentlichen Nahverkehr im Landkreis geben will, stehen dem Bemühen um die Verbesserung des ÖPNV entgegenstehen. Weder die Veröffentlichung von Linienbündeln noch die detaillierte Festschreibung von zusätzlichen, neuen Angeboten im NVP halten wir für den richtigen Weg. So wird es eher nicht gelingen, die Mittel effektiv einzusetzen. Und sicherlich wird es viel zu lange dauern, bis diese Verbesserungen umgesetzt sind.	Rund 2.000.000 zusätzliche Fahrplankilometer entstehen, wenn der Taktverkehr zusätzlich zum bestehenden Angebot gefahren wird. Für Teilbereiche wurde die Nutzung von Synergien aus dem vorhandenen Angebot bereits aufgezeigt.
4	12ff.	Ein Hinweis auf die notwendige Erstellung eines Qualitätsberichtes fehlt: Alle niedersächsischen ÖPNV-Aufgabenträger müssen gemäß § 7c Abs. 2 NNVG erstmalig zum 1. Januar 2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Qualitätsbericht vorlegen. Die Angaben im Qualitätsbericht dienen dazu, die Entwicklung des ÖPNV im Gebiet der Aufgabenträger unter quantitativen und qualitativen Aspekten wiederzugeben und die Auswirkungen der Neuregelungen im NNVG zu bewerten. Die Inhalte des Berichts bilden somit eine wichtige Grundlage der in § 7c Abs. 3 NNVG vorgesehenen Evaluation der Auswirkungen der §§ 7a, 7b sowie gleichermaßen der im jeweils gültigen Nahverkehrsplan entwickelten Planungsansätze.	wurde eingearbeitet

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
5	16	<p>Die Unterstreichung „Keine weiteren Zahlungen“ ist zu löschen, oder es müssen weitere Stellen hervorgehoben werden:</p> <p>1. Ihre Interessen sind <u>angemessen</u> und <u>diskriminierungsfrei</u> zu berücksichtigen [..].“</p> <p>2. <u>Weiterhin haben eigenwirtschaftliche Verkehre Vorrang</u></p>	Unterstreichung wurde entfernt.
6	22	<p>Neben den NNVG-Finanzhilfen des Landes existieren noch weitere Finanzierungsquellen für den Nahverkehr. Empfehlung:</p> <p>Die ergänzende Nennung der jeweiligen Finanzierungsquelle im NVP und mögliche Aktivitäten zur Akquise</p> <p>Beispiele weiterer Fördermittel und Finanzierungen:</p> <p>Landesbusförderung des Landes, Förderrichtlinie zur Einrichtung und zum Betrieb von Mobilitätszentralen des Landes, Klimaschutzmittel des Bundes für Maßnahmen im Verkehrssektor für z. B. Mobilitätsstationen und kommunale Netzwerke für klimafreundliche Mobilität</p>	wurde eingearbeitet
7	25	Änderung der Formulierung in gesetzlich vorgegebene Mindesttrabattierung von 25%	wurde eingearbeitet
8	26	aktualisierte Zahlen T-4	wurde eingearbeitet
9	26	<p>Es ist klarzustellen:</p> <p>Dass ÖPNV-Verbindungen nicht überall vorhanden sind hat einen Grund: Der LKA schreibt Einzelbeförderungen aus, ohne vorher Lösungsmöglichkeiten mit angepasstem Linienverkehr mit den Verkehrsunternehmen zu erarbeiten. Anstatt diese Finanzmittel sinnvoll in den ÖPNV zu integrieren, werden diese Mittel ohne Mitnahme von Synergieeffekten für einzelne Schulbeförderungen ausgegeben.</p> <p>Eine Einzelbeförderung ist nur in wenigen Ausnahmefällen notwendig ist, wenn keine sinnvolle ÖPNVAnbindung möglich ist (Bsp. Transport behinderter Schüler zur Schule)</p>	Eine Überprüfung der Einzelverkehre und Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen erfolgt permanent.
10	37, 132	Während im SPNV/ SPFV Zuwächse zu verzeichnen sind, die Erweiterungen des Platzangebotes erforderlich machen, stagnieren die Fahrgastzahlen der Linienbusverkehre bei zunehmendem MIV. Unter Berücksichtigung des demographischen Wandels, touristischen Aspekten und des Klimaschutzes ist die Wiedereinbindung der Kreisstadt Aurich ins SPNV-Netz unerlässlich!	Die Wiedereinbindung der Kreisstadt Aurich an das SPNV-Netz wird immer wieder diskutiert und unter den neuen Rahmenbedingungen geprüft.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
11	37ff. , 171ff.	<p>Im Folgenden wird von Fahrgastpotential gesprochen. Allein das Zielkonzept der Linie 442 (neu 440) verursacht ca. 288.289 km zusätzliche Fahrplankilometer. Für eine solche Mehrleistung bei allein einer Linie müssen entsprechende Fahrgastpotentiale vor Verabschiedung des NVP vorhanden sein. Daher muss erläutert werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wie hoch sind die Fahrgastpotentiale? - Wie wurden diese ermittelt? - Was ist die Grundlage für die Ermittlung von Fahrgastpotentialen? - Gibt es belastbare Zahlen zu Fahrgastpotentialen? <p>Im Rahmen zur Beurteilung der Ertragskraft ist dies wichtig um einen Kalkulationsrahmen erstellen zu können und um den finanziellen Aufwand für die Umsetzung des ITF ermitteln zu können.</p> <p>Der NVP erfüllt sonst die gesetzlichen Anforderungen nicht, da es eine konzeptionelle Schwäche ist, wenn der NVP nicht in Abhängigkeit der Finanzkraft der Kommune dargestellt wird und keine Einschätzung des Investitionsrahmens erfolgt.</p>	<p>Das Fahrgastpotential wurde auf der Grundlage der Bevölkerungsstruktur ermittelt, da auch nach mehrmaligen Nachfragen bereits im Vorfeld der NVP-Erstellung keine Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt wurden.</p>
12	38	<p>Zur Wirtschaftsstruktur des Landkreis gehören neben dem MIV auch der ÖPNV und der SPNV, genauere statistische Angaben dazu fehlen!</p>	<p>Der gesamte NVP behandelt den ÖPNV, deshalb wurde dieser hier nicht extra erwähnt.</p>
13	49	<p>laut meiner Kenntnis wurde das EEZ im Sommer 2015 eröffnet.</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
14	50	<p>Hier ist der Hinweis auf die Ludgeri-Kirche, die Seehundstation, das Nationalparkhaus und das Waloseum gemäß der aktuellen Fassung zu ergänzen.</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
15	51	<p>Ergänzung zu Norderney: 1 Theater (Kurtheater) 2 Freilichtbühnen (Kurplatz u. Eventplatz am Nordstrand) 3 Museen (Fischerhaus-Museum, Seebade-Museum, Rettungsboot-Museum) 3 Kirchen</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
16	51	<p>Ergänzung zu Norderney: 2 KKH 1 DRK 3 KiGa 1 Altenheim 1 Feuerwehr</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
17	55	<p>lt. Unterlagen der Museumseisenbahn „Küstenbahn Ostfriesland e.V.“ erfolgte die Öffnung der Strecke 1883.</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
18	55	<p>Die Strecken der Ostfriesischen Küstenbahn, Emden bis zum Anschluss an die Oldenburgische Staatsbahn in Jever und Georgsheil – Aurich wurden am 15.06.1883 dem öffentlichen Verkehr übergeben!</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
19	56	<p>Die Regionalexpress-Linie RE1 verkehrt zwischen Norddeich Mole und Bremen im 2-Stunden-Takt und nicht im 1-Stunden-Takt.</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
20	58	<p>Dass sich der VEJ für den Ausbau des SPNV einsetzt, ist im mittelostfriesischen Raum nicht erkennbar!</p>	<p>Die VEJ wurde gegründet, um deren gemeinsame Interessen im ÖPNV und im Schienenverkehr wahrzunehmen und gegenüber Dritten zu vertreten, sowie kreisübergreifende Konzepte zur Weiterentwicklung des ÖPNV auszuarbeiten.</p>

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
21	59f.	<p>Unter Neuerungen und Verbesserungen fehlen einige Punkte, die wesentlich zur Bewertung des VEJ Vertrags beitragen. Da bisher nur die „unkritischen Punkte“ genannt werden, müssen diese noch aufgenommen werden! Es handelt sich um folgende Punkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemeinschaftliche Entwicklung eines mehrstufigen Verkehrssystems, für das die AT ein wirtschaftliches Anreizsystem entwickeln - Einführung eines Echtzeitinformationssystems - Einführung einer Verkehrsinformationsplattform (Bsp. App-basiert) - Überarbeitung des Tarifsystems - verbindliche Vereinbarung das Unternehmen keine „Rosinenpickerei“ betreiben, solange keine Linienbündelung kommt - Ausbau der Mobilitätszentralen - Eine kurze Bewertung/kurzer Zwischenstand zum Zielerreichungsgrad des VEJ-Vertrags fehlt und muss ergänzt werden, damit ein Einblick gegeben wird, insb. zu den Punkten verkehrliche Entwicklung, Anreizsystem sowie den Folgen einer möglichen Linienbündelung (Rosinenpickerei). 	Genannte Punkte sind im NVP enthalten.
22	61	<p>Die Ausrichtung auf den Schülerverkehr der meisten Linien ist richtig. Es sollte aber noch aufgenommen werden, dass es durchaus Linien mit starken Jedermannbezug/-einnahmen (410,411,412, 460, K1 etc.) gibt. Die jetzige Formulierung wird der verkehrlichen Entwicklung der letzten Jahre nicht gerecht</p>	wurde eingearbeitet
23	72	Die Linie 410 ist kein vollwertiger Ersatz für den fehlenden SPNV, z.B. hinsichtlich der Mitnahme von Fahrrädern, Rollstühlen, größeren Reisegruppen mit und ohne Gepäck!	Die Buskapazitäten werden nie an die eines Zuges herankommen können. Daher ist eine einheitliche und stetige Taktung unerlässlich, um einen gewissen Ausgleich schaffen zu können.
24	73, 165	„das“ Moormerland. Hier handelt es sich um die Gemeinde Moormerland. Den Artikel „das“ zur Bezeichnung bitte streichen.	wurde eingearbeitet
25	74	Zwar erfüllt die Linie 467 teilweise die Anforderungen an eine Linie der BE 1, dies bedeutet jedoch nicht, dass die Linie deswegen der BE 1 zugeordnet werden sollte. Das Fahrgastaufkommen ist nach wie vor auf einem geringen Niveau und auch das Potential ist laut unseren Erfahrungswerten eher gering (zusätzliche Fahrten haben zu keiner Steigerung der Fahrgastzahlen geführt. BE 2 und ein damit verbundener 2-Stunden-Takt ist ausreichend.	Umweg von Wiesmoor über Großefehn ist wenig attraktiv. Die Anbindung nach Aurich ist nicht gut. Verbesserungsvorschläge im NVP beachten.
26	74	451, 455: Durch die Änderungen in 2020 die Vorgaben zukünftiger Konzepte weitgehend bereits erfüllt.	Das Vorgehen des Betreibers wird vom Aufgabenträger begrüßt.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
27	74	Die Vertaktung der Krummhörn wurde unter der Prämisse vom Landkreis durchgeführt, dass die Standorte der IGS Hinte zur gleichen Zeit starten. Wenn ein noch „besserer“ Takt gewünscht wird, muss das Paradoxon hier aufgelöst werden. Alternativ müssen hier die Mehrkosten ausgewiesen werden. – Siehe Anmerkung 154	Der Hinweis, Maßgabe des Nahverkehrsplans sei es, dass eine größtmögliche Integration von Schüler- und Jedermannverkehr erfolgen solle, kann hier nicht als Argument dienen, keine Anpassungen/Veränderungen in Richtung Vertaktung vorzunehmen. Notfalls sind zusätzliche Fahrten anzubieten. Einzelne Abfahrten im Schülerverkehr um wenige Minuten nach der Taktlage wären aus Sicht des LK Aurich verhandelbar.
28	75	Es muss erwähnt werden, dass im Sinne eines funktionierenden ÖPNV-Netzes eine regelmäßige Bus- Zug -Verknüpfung in Marienhafte bisher fehlt, aber umzusetzen ist!	Der Haltepunkt Marienhafte ist im ITF-Konzept berücksichtigt.
29	77	Eine Formulierung, dass auf der 423 ein Grundangebot am Wochenende besteht, ist zu ergänzen.	wurde eingearbeitet
30	83	Es fehlen im gesamten Nahverkehrsplan Hinweise auf den Vertrieb von Fahrkarten. Wir empfehlen unter bei der Erläuterung von tariflichen Dingen immer auch die Verbindung mit dem Vertrieb, also z. B. unter Kap. 2.1.4 bei der Zustandsbeschreibung sowie unter Kap. 3.4.6 bei der zugehörigen Maßnahme als „Tarif & Vertrieb“. Unter Kap. 3.4.6 vermissen wir konkrete Vorstellungen des AT zum Fahrkartenvertrieb, insbesondere zur Nutzung digitaler Vertriebskanäle, deren Existenz gerade in der Corona-Zeit im Landkreis Aurich dazu beigetragen hätte, die Höhe der Mindererlöse zu dämpfen.	Verbundtarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden. Noch keine konkreten Aussagen möglich. LK arbeitet mit VEJ an Überarbeitung des Tarif- und Vertriebssystems.
31	83ff	Die Preise für die Mitnahme von Fahrrädern sollen gesenkt werden, um dadurch das Radfahren zu attraktivieren und den Fahrradtourismus zu fördern.	Verbundtarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden.
32	83ff	Auf der Buslinie 412 , auf der Teilstrecke Bahnhof Norden-Marktplatz Norden-Norddeich Mole ist ein Seniorenticket einzuführen. Die bisherigen Gespräche/Ergebnisse für das Seniorenticket sind mit zu berücksichtigen. Gerade ältere Menschen sind zunehmend auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen - Stichwort Teilhabechance	Gegenfinanzierung durch die Stadt Norden für das Seniorenticket erforderlich (Stadtverkehr). Finanzierungszusage liegt nicht vor.
33	83ff	Für die Strecke Norden-Norddeich ist für die Bürger der Stadt Norden ein kostengünstiger Tarif vorzusehen.	Gegenfinanzierung durch die Stadt Norden/Norddeich erforderlich (Stadtverkehr). Finanzierungszusage liegt nicht vor.
34	83ff.	Aufgrund der Insellage und der touristischen Ausrichtung (kein Schüler- und kein Berufsverkehr) ist der ÖPNV auf der Insel Norderney bisher nicht im Tarifsystem der VEJ integriert. Umsteigekarten zwischen den Linien 2/3 und 4 hat die Fa. Peter Tjaden Nahverkehrs GmbH gekündigt.	Haustarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden.
35	86	Tarifreform als mit entscheidendem Faktor zur Steigerung der ÖPNV-Nutzung erst in einigen Jahren geplant.	Verbundtarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
36	86	Ausblick auf den gewünschten Tarif im LK Aurich fehlt und ist zu ergänzen, da diverse Modelle inkl. Zuschussabschätzungen vorliegen sollten (siehe auch Maßnahmen Kap. 3.4.6, S. 228).	Haustarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden.
37	88	Der Tourismus wird im Landkreis Aurich offensiv vermarktet. Für den Teilbereich Fahrradtourismus fehlt im gesamten Landkreis ein verlässliches Angebot zur Fahrradmitnahme!	Grundsätzlich können Fahrräder befördert werden. Die Mitnahme ist abhängig von der Beschaffenheit des Fahrzeugs (Stellfläche). Rollstühle und Kinderwagen haben Vorrang. Der Fahrgast ist für die sichere Beförderung im Fahrzeug verantwortlich, d.h., Fahrräder (wie auch Kinderwagen etc.) sind entsprechend vom Fahrgast zu sichern und/oder zu beaufsichtigen. Einige Unternehmen bieten die Möglichkeit, auf Anmeldung einen Fahrradanhänger mitzunehmen. Die Kosten für eine Fahrradmitnahme beträgt zur Zeit pro Fahrrad, Preisstufe 2, 2,70 Euro.
38	91	Aufgrund der touristischen Auslegung gibt es auf Norderney einen Bestand von ca. 25.000 Fahrrädern (inkl. ca. 15.000 Leihfahrräder für Touristen). Die Linienbusse benötigen wegen der hohen Nachfrage, insb. bei schlechtem Wetter, zusätzlich Fahrrad-Anhänger, die aufgrund besonderen Längen- und Gewichtsbeschränkung nicht genehmigungsfähig sind. Auch die teilweisen engen Straßen lassen einen Anhängerbetrieb nicht zu.	Aufgrund der dargestellten Nachfragespitzen bei der Fahrradbeförderung und der kurzen Wege erscheint ein Ausbau der - an sich wünschenswerten - Fahrradbeförderung auf Norderney nicht sinnvoll.
39	100	Die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern ist auf allen Buslinien der Bedienungsebene 1 (BE1) anzubieten.	dürfen im Rahmen des vorhandenen Platzes mitgenommen werden
40	100	Die zunehmende Anzahl von E-Scootern ist bei der Fahrzeugwahl zu beachten. Hier sollten Fahrzeuge gewählt werden die über ein ausreichendes Platzangebot verfügen.	Die Mitnahme von E-Scootern ist nicht zu empfehlen. Diese sind zu groß und zu schwer für die Beförderung im Linienbus. Mehr Stellplätze für Rollstühle und Rollatoren vermindern die Zahl der Sitzplätze für alle Fahrgäste.
41	100	Im Bündel Ihlow bereits heute vollständig umgesetzt	Das Vorgehen des Betreibers wird vom Aufgabenträger begrüßt.
42	103	Es ist zu ergänzen, dass der Aufbau des Echtzeitinformationssystems bereits im Beschaffungsprozess ist und gerade noch Möglichkeiten für das kontaktlose Bezahlen diskutiert werden (siehe auch S 143, 2.7).	wurde eingearbeitet
43	111	Aushangfahrpläne im Bündel Ihlow bereits vollständig NVP-konform	Das Vorgehen des Betreibers wird vom Aufgabenträger begrüßt.
44	113	aktualisierte Zahlen T-30	wurde eingearbeitet
45	113	Die Stadt Norden belegt mit 18% (29 von 162) bzw. mit 21% (34 von 161) (lt. E-Mail vom Ldk Aurich) barrierefrei ausgebauter Haltestellen mit Abstand den letzten Platz im LK Aurich. Angesichts der Verpflichtung und des Ziels bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen, ist dieser Anteil nicht akzeptabel.	Abstimmung zwischen Stadt Norden und Landkreis zum Haltestellenausbau erforderlich. Vorher ist eine Linienkonzeption für das Stadtgebiet Norden erforderlich, um die dauerhafte Nutzung der ausgebauten Haltestellen abzusichern.
46	121	Der SPNV als mögliche und effektive Beschleunigungsmaßnahme des ÖPNV wird überhaupt nicht in Erwägung gezogen, nicht einmal perspektivisch – diese Möglichkeit ist als zukünftige Maßnahme in den Katalog der Maßnahmen mit aufzunehmen!	Für den SPNV ist die LNVG zuständig.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
47	122	<p>Konkretisierung der Finanzierung des zukünftigen Verkehrsangebots fehlt und muss ergänzt werden, da das später vorgestellte Zielsystem erhebliche Verkehrsmehrungen vorsieht, aber keine Daten bzw. Zahlen dafür geliefert werden – vgl. §6 NNVG.</p> <p>Die Finanzierung von zusätzlichen Leistungen durch eine AV ist möglich. Es liegen dem Landkreis Aurich Konzepte von PWC und Rödl & Partner vor. Das wird hier verschwiegen.</p> <p>Der NVP muss diskriminierungsfrei sein. Die Formulierung muss entsprechend ergänzt werden: „Sollte der LK als Aufgabenträger zusätzliche ÖPNV-Leistungen für notwendig erachten kann er in der Allgemeinen Vorschrift konkrete Anreize setzen oder einen nach §39 PBefG ermittelten Referenztarif berücksichtigen. Bietet kein VU diese eigenwirtschaftlich an, so müssten diese Zusatzleistungen über ein Vergabeverfahren ausgeschrieben werden.“</p>	Ein zusätzlicher finanzieller Zuschuss und eine eigenwirtschaftliche Leistung schließen sich schon von der Begrifflichkeit her aus.
48	122	<p>Wie soll die vollständige Barrierefreiheit auf Fahrzeugebene bis 2022 umgesetzt werden? Hierfür ist eine Erneuerung von größeren Teilen des Fuhrparks innerhalb der nächsten 2 Jahre erforderlich. Die Inanspruchnahme von Förderungen ist wie beschrieben bis 2022 nicht im nötigen Umfang möglich. Mit Blick auf die Investitionen wird dies insbesondere nicht über eine De-Minimisregelung machbar sein.</p> <p>Benennung des vom Landkreis gewünschten Weges bzw. Konkretisierung erforderlich. Darstellung der LNVG-Fahrzeugförderung sollte detaillierter sein.</p>	EU-Vorgabe ist seit Jahren bekannt, Umsetzung ist Aufgabe der eigenwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen.
49	125	Die Verknüpfung zwischen Zug und Bus in Marienhafe besteht in der suggerierten Form nicht, sie ist vielmehr zukünftig herzustellen!	Eine Verknüpfung zwischen dem Bus- und Schienenverkehr ist im ITF-Konzept berücksichtigt.
50	125	Verknüpfungspunkte Bündel Ihlow bereits heute erfüllt (Westerende)	Das Vorgehen des Betreibers wird vom Aufgabenträger begrüßt.
51	129	In der Karte K – 13 fehlt die Station Jaderberg (Eröffnung 14.06.2020).	wurde eingearbeitet
52	130	Die meisten Linien in dieser Tabelle verlaufen nicht durch den Landkreis Aurich (RE18, RE19, RB59, RE15, RB57). Die Tabellenbezeichnung sollte ergänzt werden: Schienenverkehr im Landkreis Aurich <i>und der Region</i>	wurde eingearbeitet
53	134	Station Marienhafe: Die Station wurde inzwischen verlegt, barrierefrei ausgebaut und modernisiert.	wurde eingearbeitet
54	137	Das Schöne-Wochenend-Ticket gibt es seit Sommer 2019 nicht mehr. Bitte streichen.	wurde eingearbeitet
55	138	Bei der Streckenuntersuchung im Jahr 2015 blieben wesentliche Faktoren unberücksichtigt, schon seit 2016 wird zu einer Neubewertung geraten, zumal seinerzeit nach Bewertungskriterien für Ballungszentren beurteilt wurde und die Gegebenheiten unseres ländlichen geprägten Raums weitgehend unberücksichtigt blieben!	Die Wiedereinbindung der Kreisstadt Aurich an das SPNV-Netz wird immer wieder diskutiert und unter den neuen Rahmenbedingungen geprüft.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
56	138	Der Landkreis setzt sich aktiv dafür ein, dass das Verfahren der standardisierten Bewertung auf die Erfordernisse ländlicher Räume angepasst wird und kooperiert dazu mit den anderen Landkreisen, die dieses Vorhaben voranbringen!	Ziel wird unterstützt; keine Aufnahme in den NVP
57	138	Der Landkreis setzt sich aktiv für die Neubewertung eines SPelitzNV auf der Strecke Aurich-Abelitz(-Emden) unter Berücksichtigung von Stadtbahnstandards und/ oder unter Berücksichtigung des Wasserstoffantriebs der eingesetzten Fahrzeuge ein unterstützt diesbezügliche Modellvorhaben!	Ziel wird unterstützt; keine Aufnahme in den NVP
58	142	Das Schöne-Wochenend-Ticket gibt es seit Sommer 2019 nicht mehr. Bitte durch Quer-durchs-Land-Ticket ersetzen.	wurde eingearbeitet
59	142	Nach der beschriebenen Fahrtroute verläuft der Fernbus F20 <u>nicht</u> durch den Landkreis Aurich.	wurde korrigiert
60	143	Maßnahmen aus NVP 2018 kaum umgesetzt	Der Umsetzungsstand wird auf S. 143 beschrieben.
61	145	Das grundsätzliche Ziel, den SPNV in der größten Kreisstadt Niedersachsens und zweitgrößten Stadt Deutschlands ohne SPNV zu reaktivieren, fehlt als ausdrücklich gefordertes mittel- bzw. langfristiges Ziel!	Die Wiedereinbindung der Kreisstadt Aurich an das SPNV-Netz wird immer wieder diskutiert und unter den neuen Rahmenbedingungen geprüft.
62	147	Was bedeutet weitere Synergieeffekte zwischen Schülerverkehr und Vertaktung? Es muss richtig gestellt werden, dass durch die Vertaktung und die angestrebte Linienbündelung bestehende Synergien verloren gehen! Fahrdienst- und Umlaufplanungen sind im momentanen Status Quo effizient. Das bestehende System beruht auf effizienter Bereitstellung von Mobilität gerade im Einklang mit dem Schülerverkehr. Es entstehen Kosten aus der Umstellung, die bewertet und vom ÖPNV-Finanztopf bedient werden müssen! Der NVP erfüllt die gesetzlichen Anforderungen nicht. Es ist als konzeptionelle Schwäche zu deuten, wenn der NVP nicht in Abhängigkeit der Finanzkraft der Kommune dargestellt wird und keine Einschätzung des Investitionsrahmens erfolgt.	Vertaktung und Anschlüsse sind Vorgabe. Synergien sind möglich, wenn das Taktangebot nicht zusätzlich und unabhängig davon über den bestehenden Verkehr gelegt wird.
63	148	Nähere Ausführungen zum Thema Anschlusssicherung fehlen und müssen ergänzt werden, da das vorgestellte System in der Darstellung störanfällig und destruktiv wäre. Wie ist also die Anschlusssicherung über alle ÖPNV-Produkte in einem integrierten Ansatz zu gewährleisten? Was sind vertretbare Wartezeiten, wenn der Zug nicht pünktlich ist. Denkansatz: Sämtliche Haltestellen entlang der ganzen Wegekette würden unpünktlich angefahren werden – Anschlüsse platzen. Andere Fahrgäste wären unzufrieden. Verspätungen werden auf den Hauptstrecken mit hoher Taktrate durchgeschleppt. „Entlastungsfahrten“ werden weniger.	Geeignete Wege zur Anschlusssicherung sind zwischen den in der VEJ organisierten Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
64	150	Klärung, ob die Schülerbeförderung gesichert ist. Beispiel: Problem bei der Bedienung der IGS Krummhörn mit den beiden Standorten im ITF über die Line 421.	Der Schülerverkehr soll in den Takt integriert werden. Über den Takt hinausgehende erforderliche Fahrten sind zusätzlich anzubieten.
65	151	Es wird ein integraler Taktfahrplan mit seinen Vorteilen vorgestellt. Der NVP wirkt demagogisch - dem Leser muss klar formuliert werden: Der ITF soll aber gar nicht so umgesetzt werden! Die Nachteile überwiegen, wenn er völlig wahllos aufgeweicht wird.	Wesentlicher Bestandteil des ITF-Konzepts sind die Vertaktung und koordinierte Anschlüsse. Über den Takt hinausgehende erforderliche Fahrten im Schülerverkehr sind zusätzlich anzubieten. Jede bessere Lösung kann in eine erneute Aktualisierung des NVP aufgenommen werden.
66	151	Integration von Schülerverkehr und Taktverkehr vermeidet nicht zwingend Parallelfahrten. Es muss dargestellt werden, was die Prüfung ergeben hat. Sind die „Kulanzzeiten“ ausreichend, um den Schülerverkehr effizient zu bedienen? Es kann aufgrund der bisherigen Siedlungsstrukturen dazu kommen, dass im gesamten System mehr Fahrten benötigt werden/mehr Kosten produziert werden, weil Fahrten in die Schülerlinien ausgelagert werden. Das bedeutet einen finanziellen Mehrbedarf, der hier ausgewiesen werden muss.	Der Schülerverkehr soll in den Takt integriert werden. Über den Takt hinausgehende erforderliche Fahrten sind zusätzlich anzubieten.
67	152	Auf der Insel Norderney wird von zwei ÖPNV-Unternehmen eigenwirtschaftlich der Linienverkehr betrieben. Aufgrund der Insellage bedeutet eine Linienbündelung auf Norderney der wirtschaftliche Ruin eines Betriebes.	Der Linienverkehr wird in mehrere Linienbündel aufgeteilt.
68	152	Das Linienbündelungskonzept steht im Widerspruch zum VEJ-VEJ-Vertrag und provoziert die Entbindung wirtschaftlich schwacher Linien bis zur Vergabe des entsprechenden Bündels.	Dieses gilt nur begrenzt für die jeweilige Übergangszeit.
69	152	Wir begrüßen ausdrücklich die Einführung von Linienbündeln im Landkreis Aurich.	Ist im NVP berücksichtigt.
70	153	Diskriminierung: Das eigenwirtschaftliche System muss hier auch wertfrei dargestellt werden. Aussage, ob eine eigenwirtschaftliche Verkehrserbringung noch gewollt ist, der hier vorgestellte NVP-Entwurf zielt nur auf gemeinwirtschaftliche Verkehre ab. Zudem muss der Verweis auf die Schaffung von Anreizen wie im VEJ-VEJ-Vertrag vereinbart, erfolgen. In dem heißt es: 4.1 Der Verkehrsverbund entwickelt sein Angebot zu einem mehrstufig aufgebauten Verkehrssystem weiter (siehe Anlage 4). Die Zuordnung der Linien zu den Bedienungsebenen erfolgt auf Grundlage des IST-Zustands am 01.08.2017 hinsichtlich des aktuellen Verkehrsangebots (Anlage 4b). Die Verbesserung der Linien in Richtung des mehrstufigen Verkehrssystems erfolgt unter Berücksichtigung der Fahrgastnachfrage und der wirtschaftlichen Ertragskraft nach Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen. Dazu schaffen die Aufgabenträger wirtschaftliche Anreizsysteme zur Verbesserung dieser Verkehre, insbesondere für potentielle Linien, die in eine höhere Bedienungsebene eingestuft werden können.	Es fand eine Abwägung zwischen kleineren oder größeren Teilnetzen statt. Es werden ausgewogene Linienbündel für KMU und für größere Unternehmen geschaffen, welche eigenwirtschaftlich beantragt werden können.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
71	154	Der Leistungsumfang (Fahrplan-Kilometer je Linie und Jahr) sowie die grobe Abschätzung der Ertragskraft führt bei dem Bündel Ihlow zu nicht kalkulierbaren wirtschaftlichen Auswirkungen. Ohne eine Fahrgastbefragung, die ja vorgesehen ist, sind die geplanten umfangreichen Änderungen in diesem Bündel seriös nicht zu bewerten.	Das Fahrgastpotential wurde auf der Grundlage der Bevölkerungsstruktur ermittelt, da auch nach mehrmaligen Nachfragen bereits im Vorfeld der NVP-Erstellung (durch den vorherigen Betreiber) keine Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt wurden.
72	155	Nähere Angaben zur Ertragskraft der Linien müssen ausgeführt werden. Welche Ansätze stecken dahinter? Es fehlt der Vergleich Finanzbedarf Status quo zu neuem Konzept je Linienbündel.	Das Fahrgastpotential wurde auf der Grundlage der Bevölkerungsstruktur ermittelt, da auch nach mehrmaligen Nachfragen bereits im Vorfeld der NVP-Erstellung (durch den vorherigen Betreiber) keine Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt wurden.
73	163	Wir begrüßen ausdrücklich die Vorgabe des vom AT gewünschten Leistungsumfanges (ITF-Konzept) und schlagen ergänzend vor, Maßnahmen zur Schulzeitstafelung zu prüfen, da Maßnahmen zur Schulzeitstafelung dazu beitragen können, die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge in der Schulspitze zu verringern und somit finanzielle Spielräume zur Angebotsausweitung eröffnet werden können. Intelligente Anreizsysteme gegenüber den Schulen zur Verteilung der eingesparten Aufwendungen könnten die Motivation zur aktiven Mitarbeit erhöhen, ggf. Maßnahmenennung erwägen. Umsetzungsbeispiele siehe hier: https://www.lnvg.de/fileadmin/media/lnvg/mobilitaet/downloads/04-DVWG_MobMgmt_a_d_Land-181113_Weisshand-Schulzeitstafelung.pdf	Die Schulzeiten im LK AUR sind vielfach bereits zum ITF passend gestaffelt. Eine Anpassung der Schulzeiten und verbesserte Staffelung wird im Zuge der Umsetzung des ITF-Konzepts angestrebt.
74	165	Zur Linie 451/452: Ihlowerfehn und auch Simonswolde sind von einer direkten Verbindung zu Bahnhöfen abgeschnitten. Wünschenswert wäre eine Fortsetzung der Linie von Ihlowerfehn über Simonswolde nach Emden, zumindest morgens und abends; damit wäre diese Linie ggf. auch für den Berufsverkehr und für die Fahrt zur BBS in Emden interessant.	Zu geringes Fahrgastpotenzial für eine eigene Linie. In der Früh-HVZ würde ein eigenes (zusätzliches) Fahrzeug benötigt. Fahrgastpotenziale von Aurich und Ihlowerfehn weden zusammengefasst und als Umsteigeverbindung über Westerende geführt.
75	165	Schnellbus – keine finanzielle Beteiligung durch LK Leer	Im NVP wird eine Perspektive für eine Fortentwicklung des Angebots der Linie 481 aufgezeigt. Die Fahrplanlage ändert sich mit Einführung des Halbstundentakts Leer - Bremen im Deutschlandtakt.
76	166	„Das Mindestangebot ist ein 2-Stunden-Takt und eine Bedienung am Wochenende sowie im Spätverkehr, teilweise als Rufbus“; Linie 490 (neu) = im Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund kein Rufbus zugelassen. Bitte spezifizieren	wurde eingearbeitet
77	166	Die 378 gehört zum Bündel im Landkreis Aurich. Die Takte der 490 und 378 passen nicht zueinander, so dass das beabsichtigte Ziel nicht erreicht wird.	Die Abstimmung der Takte ist im NVP vorgegeben. Das Zielkonzept wird entsprechend angepasst.
78	168	Linie 312 wird im Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund nicht weitergeführt, da Parallelverkehr mit Linie K1.	Der Schülerverkehr der Linie 312 im LK Aurich ist mit einzelnen Fahrten weiter erforderlich. Eine Beibehaltung der Fahrten an Schultagen als Linie 312 oder Übernahme in eine andere Linie wäre vorzusehen.
79	168	Linie 485 berührt Landkreis Aurich nicht, da keine Anbindung nach Dornum (siehe Linie 361).	wurde eingearbeitet

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
80	169	<p>Für unsere Linie 481, die in der Zuständigkeit des Landkreises Leer ist, würde dieser NVP von Aurich folgende Mehrkilometer bedeuten:</p> <p><u>Startkonzept</u> Samstage pro Jahr: ca. 16.000 km Sonntage pro Jahr: ca. 13.500 km</p> <p><u>Zielkonzept</u> Samstage pro Jahr: ca. 16.000 km Sonntage pro Jahr: ca. 27.000 km</p> <p>Der Schülerverkehr auf der Linie mit den Bedienzeiten der Schulen wird zu einem erheblichen Konflikt mit dem ITF ergeben und ohne Einsatz zusätzlicher Busse nicht möglich sein. Unvorhersehbare Ereignisse wie z.B. Covid 19, wo Bundeskanzlerin und der Ministerpräsident von Niedersachsen von der Nutzung des ÖPNV's abraten ist nur ein Punkt von vielen. Ein zu starres System hebelt die Flexibilität aus.</p>	<p>Die Linie 481 liegt in Zuständigkeit des LK Leer.</p> <p>Im NVP Aurich werden Entwicklungsmöglichkeiten für diese Linie aufgezeigt. Die Bedürfnisse des Schülerverkehrs sind bei der Entwicklung eines Konzepts für die Linie 481 zu berücksichtigen.</p>
81	170	<p>Auf der Linie 462 gibt es nicht im Geringsten das Potential für einen Stundentakt. Selbst beim jetzigen 2-Stunden-Takt liegt die durchschnittliche Anzahl an Fahrgästen bei unter 5 Fahrgästen pro Fahrt.</p>	<p>Die Linie 462 fährt nicht im Takt. Umsteigen in Ostgroßefehn ist teilweise mit Wartezeiten verbunden.</p>
82	170	<p>Linie 490 (alt 473): Im Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund kein Rufbus an Sonn- und Feiertagen zugelassen</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
83	170	<p>Die heutigen Linien 451 und 452 erfüllen hinsichtlich des Angebotes schon heute weitgehend den Vorgaben des Startkonzeptes.</p>	<p>Das Vorgehen des Betreibers wird vom Aufgabenträger begrüßt.</p>
84	172	<p>Linie 490: Textergänzung „kein Rufbus zugelassen“</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
85	173	<p>Wie können Anschlüsse im Taktverkehr gehalten werden, wenn im Schülerverkehr eine Karenzzeit von 10 Minuten besteht (nach dem Takt). Prüfergebnis darstellen!</p>	<p>In dem Zeitraum von 7:25 Uhr bis 8:30 Uhr ist auf BE1 eine Taktverschiebung bis zu 10 Minuten möglich, wenn die Anschlüsse entsprechend mitangepasst werden. Auf BE2 dürfen einzelne Fahrten für den integrierten Schülerverkehr bis 15 Minuten nach hinten verschoben werden, wenn die Anschlüsse entsprechend mitangepasst werden. Somit darf in diesem Zeitfenster ein Taktsprung vorhanden sein.</p>
86	174	<p>Linie 7 NC - Bus Norderney: Die Straße wird durch den ÖPNV nur unzureichend erschlossen. Der sogen. NC-Bus fährt nur alle 2 Stunden, er erschließt jedoch nicht die Innenstadt von Norderney. Man kann allenfalls mit diesem Bus den Rosengarten anfahren und dann zu Fuß in die Stadt gehen. Ein Rückfahrt geht nur über die Linie 1 des Fährzubringers, dazu muss man jedoch zunächst den Hafen mit dem Bus „ansteuern“ oder bis zur Haltestelle am Weststrand laufen. Es fehlt auf Norderney eine regelmäßige Ringverbindung zum Erschließen der Innenstadt für ältere, oft gehbehinderte Personen. Die Erschließung der Innenstand durch einen ÖPNV-Ringverkehr wäre eine Alternative.</p>	<p>Stadtverkehr wird durch die Stadt Norderney geplant. Eine Neuordnung ist im Rahmen des Lebensraumkonzepts vorgesehen.</p>

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
87	184	Nach derzeitigem Stand sind auf der Linie 460 am Wochenende (Sa, So, Feiertage) keine Fahrten vor 07:00 Uhr und nach 20:00 Uhr erforderlich. Fahrten zu diesen Uhrzeiten wurden bereits in der Vergangenheit umfangreich erprobt. Die durchschnittliche Fahrgastzahl war sehr gering (weniger als 3 Fahrgäste pro Fahrt).	Das ITF-Konzept soll die Nutzung flexibler machen und mehr Fahrgäste ansprechen. Dazu sind Fahrten am Sa zu Arbeitsbeginn nach Leer und Oldenburg erforderlich. Das zusätzliche Angebot ist schrittweise abgestimmt umzusetzen.
88	184	Für Samstage sind auf der Linie 473 zusätzliche Fahrten im Sommer vorgesehen. Bislang gibt es in den Fahrplänen der VEJ keine Unterschiede zwischen Sommer und Winter. Diese Unterscheidung ist nicht eindeutig und sollte entsprechend spezifiziert werden. Warum im Sommer zusätzliche Fahrten bis 22:00 durchgeführt werden sollen ist nicht näher beschrieben. Aus unserer Sicht würde einem solchen Angebot keine Nachfrage gegenüberstehen.	Touristische Rückfahrten, z.B. gutes Restaurantangebot in Esens. Problem der Anmeldung und Anmeldefristen für Rufbus insb. für Ortsfremde.
89	184	Laut Legende erfolgt der Schülerverkehr unabhängig von den vorgesehenen Bedienzeiten. Der Fahrplan des Schülerverkehrs ist in den Ferienzeiten fortzuführen.	Die Taktverkehre in den BE 1 und BE 2 verkehren durchgehend auch in den Ferien. Die Abdeckung durch Linien der BE 1 und BE 2 wird deutlich verbessert. In der BE 3 bleibt das bisherige Grundangebot erhalten.
90	186	Die Linien 1, 2, 3, 4, 5, 6 und 8 werden eigenwirtschaftlich betrieben. Die Linie 7/ Stadtverkehr Norderney wird derzeit von der Staatsbad Norderney GmbH (Kurverwaltung) betrieben, geplant und finanziert. Uns ist kein Beschluss eines Gremiums der Stadt Norderney bekannt, nachdem die Stadt Norderney die Linie 7 planen und finanzieren will.	Die Staatsbad Norderney GmbH ist eine 100%-Tochter der Stadt Norderney, damit ist die Stadt Norderney faktisch Betreiberin der Linie 7.
91	187	Seitens der Stadt Norderney wird es begrüßt, dass gemäß Zielkonzept die Linie 412 auch sonn- und feiertags im 1-h-Takt verkehren soll.	Kenntnisnahme
92	187	Mit Einsetzen des Zielkonzeptes wird das Fahrplanangebot sprunghaft erhöht. Gegenüber aktuellem Angebot sind für das Zielkonzept im Bündel Ihlow 156.000 Fahrplan-km pro Jahr mehr zu erbringen. Dies vor dem Hintergrund einer fehlenden Potentialanalyse ab 2024 umzusetzen, ist nicht zielführend, sondern wirtschaftlich grob fahrlässig. Ich schlage eine deutliche Streckung auf mehrere Jahre in Schritten und die Durchführung einer Fahrgastbefragung und Ertragskraftanalyse vor, um einer gezielten Erweiterung Rechnung tragen zu können.	Anregung zur Streckung der Anforderungen wird aufgenommen.
93	188	Die beschriebenen Taktungen sind als verbindlich definiert und müssen auch umgesetzt werden! Durch die Festlegung müssen im NVP auch die zusätzlichen Kosten unbedingt dargestellt werden, damit der NVP auch den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Eine Formulierung, die die Vertaktung als Ziel definiert, würde es dem Landkreis ermöglichen, im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten Prioritäten zu setzen und die angestrebte Verlagerung der Finanzmittel ggf. an zukünftige Herausforderungen anzupassen.	Das Fahrgastpotential wurde auf der Grundlage der Bevölkerungsstruktur ermittelt, da auch nach mehrmaligen Nachfragen bereits im Vorfeld der NVP-Erstellung (durch den vorherigen Betreiber) keine Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt wurden. Fahrplananpassungen bestehen nicht nur aus Mehrverkehr sondern auch aus Synergien durch die Nutzung von Schulfahrten für den Taktverkehr.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
94	195	Weitere Erschließung - Umsetzung erst mit halbstündlichem Verstärker Leer – Warsingsfehn mit Ortserschließung – keine finanzielle Beteiligung durch LK Leer	Im NVP wird eine Perspektive für eine Fortentwicklung des Angebots der Linie 481 aufgezeigt. Die Fahrplanlage ändert sich mit Einführung des Halbstundentakts Leer - Bremen im Deutschlandtakt.
95	205	Aus-/Neubau ZOB Aurich: Die Erläuterung beschreibt Eigenschaften, die aufgrund der tatsächlichen Gegebenheiten nicht zu erreichen sind. Der heutige ZOB bietet nicht die Kapazität, als Knotenpunkt im ITF in diesem Umfang zu dienen. Eine Verlagerung würde die Anschlusszeiten verändern, was viele Linienplanungen über den Haufen werfen würde.	Die Probleme sind bekannt und werden in Abstimmung mit der Stadt Aurich beraten.
96	206	Das ganze Konzept der Spätsicherung kann erst Wirkung entfalten, wenn es von ausreichend vielen Linien angeboten wird. Die Spätverkehre sind bündelübergreifend zu planen und als Erweiterung in einem funktionierenden ganzen ITF wirkungsvoll.	Streckung der Anforderungen wird aufgenommen. Der Spätverkehr kann zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.
97	210	Anpassung der Linien-Nr. im Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund bei Fortschreibung	wurde eingearbeitet
98	210	Textergänzung bei Verantwortlichkeit: benachbarter Aufgabenträger oder Landkreis(e)	wurde eingearbeitet
99	210	Landesbuslinien setzen Gemeinwirtschaftlichkeit voraus. Die Förderung bezieht sich auf das zusätzliche Fahrplanangebot und finanziert dieses nur teilweise. Gemeinwirtschaftliche Linien unterliegen der Clean Vehicle Direktive und erfordern den umfangreichen Einsatz emissionsfreier KOM, deren Betrieb auch mittelfristig völlig unwirtschaftlich sein wird.	Die Clean Vehicle Directive greift auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren, wenn das jeweilige VU als Sektorenauftraggeber anzusehen ist. Bei der CVD geht es um einen Anteil der neu beschaffenen Fahrzeuge landesweit.
100	210	Landesbuslinien – bis vor kurzem waren die Zuschüsse für eine Landesbuslinie zu hoch Wie ist das jetzt umsetzbar? Wie viele Mittel werden benötigt? Insbesondere, wenn die Förderung ausläuft. Es kommt auch darauf an, wie lange die Förderung noch aufgelegt wird. Siehe auch lfd. Nr. 160. Zudem muss das Versäumnis nachgeholt werden, darzustellen, dass die raumstrukturellen Voraussetzungen für eine Landesbuslinie im Landkreis Aurich nicht erfüllt werden können.	Die Entwicklung des Förderkonzepts ist in der Tat abzuwarten. Der NVP formuliert hierzu deshalb nur einen Prüfauftrag.
101	211	Verknüpfung Westerende bereits vorhanden. Der hier beschriebene Umbau der Infrastruktur ist unbedingt erforderlich für die Nutzung als einen stark frequentierten Umsteigepunkt.	Fahrplanmäßig erfüllt. Infrastrukturseitig in Maßnahmen als Umsteigehaltestelle benannt.
102	213	Zusätzliche Haltestellen: An welchen Stellen sind diese vorgesehen? Ist hierzu eine Prioritätenbildung analog der Prioritätenbildung Haltestellenausbau (An-4) beabsichtigt?	Wird aufgenommen: Haltestellen sollten in geschlossenen Ortschaften alle 200m bis max. 400m an Straßeneinmündungen angeordnet sein. Der Weg aus den abzweigenden Straßen entlang der Busstrecke bis zur Haltestelle soll jeweils möglichst kurz sein. Zustimmung des jeweiligen Straßenbaulastträgers erforderlich.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
103	224	<p>Ergänzender Hinweise: Die Förderperiode des hier genannten Förderprogramms „Verbesserung der Stadt-/Umlandmobilität im öffentlichen Personennahverkehr (Mobilitätszentralen)“ endet am 30.06.2022. Über ein anschließendes Förderprogramm liegen derzeit noch keine Erkenntnisse vor. Neben den klassischen Aufgaben einer Mobilitätszentrale als Auskunftsstelle empfehlen wir darüber hinaus Maßnahmen zur Schaffung eines regionalen Mobilitätsmanagements zwecks Verknüpfung der Anforderungen von Verkehrserzeugern (größere Arbeitgeber, Behörden, Ärzte) mit den Möglichkeiten der ÖPNV-Angebotsseite (z. B. Fahrplangestaltung). Ein solches Mobilitätsmanagement kann dazu beitragen, dass sich ÖPNV-Angebot und Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen kennen lernen und ggf. nach Modifizierungen besser zueinander passen.</p>	wurde eingearbeitet
104	228	<p>Wir empfehlen zur Harmonisierung der landes- und bundesweiten Tarifmerkmale im VEJ-Tarif die Anpassung der Kinderaltersgrenzen gemäß der VDV-Schrift 950: Nach dieser Empfehlung fahren Kinder unter 6 Jahren mit Begleitperson unentgeltlich. Kinder von 6 bis 14 Jahren zahlen den ermäßigten Tarif. Im VEJ-Tarif dagegen zahlen Kinder im Alter von 4 bis 11 Jahren den Kinderpreis, d. h. bereits ab 12 Jahren den vollen Preis nach Preistabelle. Sofern flexible Bedienformen eingeführt werden, regen wir an, dass auch der Fahrpreis für flexible Bedienformen auf den bestehenden VEJ-Tarif aufbaut und somit die VEJ-Preissystematik, -tarifmerkmale und die Ticketgattungen zur Anwendung kommen, wobei Komfortzuschläge z. B. bei Haustürbedienungen möglich sein können.</p>	<p>Verbundtarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden. Noch keine konkreten Aussagen möglich. LK arbeitet mit VEJ an Überarbeitung des Tarif- und Vertriebsystems.</p>
105	229	<p>Die Neuordnung des Expresskreuzes Niedersachsen/Bremen ist für den Fahrplanwechsel Dez. 2024 geplant und nicht für Dez. 2022.</p>	wurde eingearbeitet
106	229	<p>Die Fahrgasterhebung ist für das Bündel Ithow unerlässlich, bevor umfangreiche Veränderungen sinnvoll bewertet werden können.</p>	<p>Eine Fahrgasterhebung im eigenwirtschaftlichen Verkehr sollte baldmöglichst erfolgen.</p>

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
107	231	<p>Ich möchte eindringlich um eine Anpassung der Zeitplanung und des Harmonisierungszeitpunkts des Bündels Ihlow bitten. Nachdem wir die Verkehre der Firma Janssen hier übernommen haben, sind bereits seit Sommer 2020 weitreichende Änderungen im Bündel Ihlow erfolgt. Sie entsprechen vollständig dem NVP. Wir sehen eine gute Chance, diese Verkehre (eigen-)wirtschaftlich zu betreiben, wenn man die erheblichen Änderungen schrittweise und auf Grundlage einer Potentialanalyse/Fahrgastbefragung plant. Dafür ist der Horizont bis 2023 nicht realistisch. Die neue Linie 450 korrespondiert mit der Linie 410. Idealerweise passt man Ihlow dem Städtedreieck & Krummhörn an (31.,07.20228]. Bis dahin könnte aus unserer Sicht in schnellen Schritten die Umsetzung des geplanten Zielkonzeptes gemeinsam erfolgen, so dass auch schon deutlich eher das Zielkonzept in weitesten Teilen umgesetzt werden kann. Dies stellt eine deutlich erfolversprechendere Umsetzungsalternative dar, da sie auf fundierten Analysen und Erhebungen beruhen würde. Eine Umsetzung des Zielkonzeptes ab 2024 in Reinform ohne belastbarer Nachfrageanalyse kann aus den oben genannten Gründen nur in einem teuren Desaster enden, da die Einbettung in ein Gesamtsystem (ITF) noch fehlt. Die Harmonisierungszeitpunkte orientieren sich offensichtlich meist nur an den Laufzeiten der bestehenden Linien. Dies wird zu mindestens im Bündel Ihlow den Voraussetzungen einer soliden Planung nicht gerecht. Die Linie 483 passt verkehrlich nicht zu den übrigen Linien in diesem Bündel.</p>	<p>Die Linie 410 verkehrt bereits weitgehend im vorgesehenen Takt, allerdings fehlen noch einige Zu- und Abbringer-Verkehre im Taktknoten Aurich. Die Synergien sind bereits schrittweise zu heben. Eine schrittweise Verdichtung des Angebots oberhalb der Vorgaben des NVP ist zulässig. Start der Linienbündel wird auf 01.08.2024 verlegt.</p>
108	234	<p>Wir widersprechen einem Linienbündel für Norderney. Bereits seit 1949 bedienen wir eigenwirtschaftlich und verlässlich Linien auf Norderney. Durch eine Bündelung aller Linien wird uns die Existenzgrundlage entzogen. Außerdem würde es keinen Wettbewerb zu Gunsten der Fahrgäste geben, da aufgrund der Insellage nur ein Monopolist übrig bliebe. Eine Alternative könnten z. B. zwei Linienbündel „Stadt (1, 2, 3, 7)“ und „Inselosten (4, 5, 6, 8)“ sein. Auch wäre eine Bedienung der Linien, wie heutzutage, weiterhin möglich.</p>	<p>Der Linienverkehr wird in mehrere Linienbündel aufgeteilt.</p>
109	234	<p>hiermit widersprechen wir der Bündelung der Linien auf Norderney, weil dies dazu führt, dass ein Unternehmen den Markt verlassen muß. Im Sinne des Wettbewerbes ist dies nicht in unserem Interesse.</p>	<p>Der Linienverkehr wird in mehrere Linienbündel aufgeteilt.</p>
110	125-130	<p>In 2020 wurde von Anfang Juli bis Ende September eine ICE-Verbindung zwischen Norddeich-Mole und München an festgelegten Tagen (Wochenende) angeboten. Ziel ist es diese Verbindung zu etablieren.</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>
111	132f.	<p>Der Doppelstock-InterCity wird bereits eingesetzt, die verbesserte Fahrgastinformation gibt es schon. Sind die angegebenen IC-Linien so korrekt?</p>	<p>wurde eingearbeitet und überprüft</p>
112	134f.	<p>der Haltepunkt Marienhafte ist bereits verlegt.</p>	<p>wurde eingearbeitet</p>

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
113	147/148	<p>„Einsatz bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote (Rufbus etc.) im Bereich disperser Siedlungsstrukturen, auf niedrigeren Bedienungsebenen...“; welche BE sind gemeint? Nur BE 3? Bitte spezifizieren</p> <p>„Ausweitung der Wochenendverkehre inkl. möglicher Einsatz bedarfsorientierter flexibler Angebote“; siehe lfd. Nr. 87, Rufbus nicht auf BE 1+2, Bitte spezifizieren</p>	<p>Auf der BE1 sollen keine Rufbusse erlaubt sein. Auf der BE2 können am Wochenende und/oder in den Nebenzeiten Rufbusse gemäß Vorgaben eingesetzt werden. Eine zusätzliche Erschließung in BE 3 mit Bürgerbus oder Rufbus ist möglich.</p>
114	147ff	<p>Die Vereinbarkeit von ITF und Schülerbeförderung muss noch besser herausgestellt werden. Grundsätzlich fehlt eine Aussage im NVP, ob der Taktverkehr sich am Schülerverkehr ausrichtet, oder der Schülerverkehr am Taktverkehr (siehe auch Ausführungen zum Zielnetz). Wie wirken sich die Ausnahmen und Kulanzzeiten auf das ITF-System aus? Aussage hierzu fehlt. Hinweis: Zunehmende Vertaktung geht oftmals mit einem gewollten Verlust an Flexibilität und hohem finanziellen Aufwand einher, der nicht durch zusätzliche Fahrkartenverkäufe getragen werden kann.</p>	<p>Der Schülerverkehr soll in den Takt integriert werden. Über den Takt hinausgehende erforderliche Fahrten sind zusätzlich anzubieten.</p>
115	152ff.	<p>Im Landkreis Aurich gibt es keine Rosinenpickerei, da der VEJ-VEJ Vertrag (siehe §4 ff.) dieses verbietet so lange keine Linienbündelung beschlossen ist. Die Aussage im NVP ist falsch und irreführend und diskriminierend!</p> <p>Richtig ist: Eine Linienbündelung ermöglicht es den VU (ja fordert sie gerade dazu auf) Rosinenpickerei zu betreiben!</p> <p>Vergleiche VEJ-VEJ Vertrag §4:</p> <p>Die im Verkehrsverbund Ems-Jade zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen verpflichten sich, das Verkehrsangebot im bisherigen Umfang (Stand: 01.08.2017) beizubehalten und nur im Einvernehmen mit den jeweils betroffenen Aufgabenträger zu verändern, solange die Aufgabenträger keine Linienbündelung vornehmen.</p>	<p>Dieses gilt nur für die jeweilige Übergangszeit. Bei ausgewogenen Linienbündeln, welche hier vorgelegt wurden, ist keine "Rosinenpickerei" möglich.</p>
116	152ff.	<p>Das Linienbündelungskonzept ist sehr kleinteilig und für die Umsetzung des ITFs nicht notwendig. Es muss deutlich und diskriminierungsfrei dargestellt werden:</p> <p>Die stufenweise Umsetzung und die kleinteilige Linienbündelung verursachen zusätzliche Kosten, weil Synergien verloren werden. Die angestrebten Verbesserungen werden auf Jahre nach Konzessionslaufzeit und nicht nach Priorität verteilt!</p> <p>Eine klärende Formulierung muss ergänzt werden und der finanzielle Mehrbedarf für die zerstörten Synergien ist dazustellen.</p>	<p>Es fand eine Abwägung zwischen kleineren oder größeren Teilnetzen statt. Es werden ausgewogene Linienbündel für KMU und für größere Unternehmen geschaffen.</p>
117	155, 161	<p>Anlässlich gemeinsamer Gespräche bezüglich der Fortführung der Linie 7 (NC-Bus) wurde auch das Thema Linienbündelung beraten. Die Stadt Norderney und der Landkreis Aurich waren sich dabei einig, dass die Linien 1 bis 8 auch in mehrere Linienbündel aufgeteilt werden können. Dies sollte zum Ausdruck gebracht werden.</p>	<p>Der Linienverkehr wird in mehrere Linienbündel aufgeteilt.</p>

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
118	158 ff.	Sowohl für das Startkonzept als auch für das Zielkonzept sind keine Fahrplankilometer angegeben. Somit sind die Zusatzkosten nicht ersichtlich. Aus Gründen der Transparenz wäre es wünschenswert, wenn neben den IST-Kilometern auch die Kilometer für Start- und Zielkonzept in die Tabellen T-33 bis T-41 aufgenommen werden würden.	Die Kosten entstehen aus dem Fahrer- und Fahrzeugbedarf. Eine Schätzung des Mehrbedarfs ohne Abstimmung mit dem erforderlichen Schülerverkehr wäre nicht seriös. Mit Verweis auf die Eigenwirtschaftlichkeit wurden viele Daten bereits bei der Erstellung des ITF-Konzepts von den Verkehrsunternehmen nicht zur Verfügung gestellt.
119	163ff.	Die geplanten verkehrlichen Veränderungen müssen unter den Vorbehalt gestellt werden, dass die Fahrgastnachfrage und die wirtschaftlichen Ertragskraft in Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bewertet und für sinnvoll erachtet wird. Dies ist nicht erfolgt und erfolgt ausdrücklich nicht über den Weg dieser Beteiligung! Zudem sind die finanziellen Anreize (VEJ-VEJVertrag / NNVG § 6) zu nennen.	Das Fahrgastpotential wurde auf der Grundlage der Bevölkerungsstruktur ermittelt, da auch nach mehrmaligen Nachfragen bereits im Vorfeld der NVP-Erstellung (durch den vorherigen Betreiber) keine Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt wurden.
120	168, 172, 182, 197	Im Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund wird das geschriebene Angebot auf der Linie 474 ausgeführt. Linie 480 wird nicht weitergeführt. Anpassung bei Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund der Linien-Nr.	Anpassung im Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund bei Fortschreibung
121	170 / 184	Auf der Seite 170 wird für die Linie 462 ein 1-h-Takt aufgeführt (siehe Stellungnahme Nr. 3) wohingegen auf der Seite 184 ein 2-h-Takt aufgeführt ist. Was ist richtig?	Andersherum: S. 184 Stundentakt ist verkehrt.
122	170 / 184	In der Vergangenheit gab es bereits einen 2-Stunden-Takt am Samstag auf der Linie 462 . Aufgrund der sehr geringen Nachfrage wurde der Betrieb auf Rufbus umgestellt. Es sollte daher auch im NVP die Bedienung als Rufbus zulässig sein.	Aufgrund des undurchsichtigen Angebots in der Woche, fehlen die Fahrgäste auch am Wochenende. Einheitlicher Takt dringend erforderlich. Bereinigung des Angebotes mit Linie 467 zusammen anstreben.
123	170, 177, 184	Wie in Punkt 6 dieser Stellungnahme aufgeführt ist die Linie 467 der BE 2 zuzuordnen. Damit einher geht die Notwendigkeit, dass die Fahrten am Wochenende als Rufbusleistungen erbracht werden dürfen. Es besteht derzeit nur eine sehr geringe Nachfrage. Ein durchgängiger 2-Stunden-Takt wäre, aus unserer Sicht, unter wirtschaftlichen wie auch ökologischen Aspekten nicht vertretbar da viele Fahrten ohne Fahrgäste verkehren würden.	Die geplante Angebotsumstellung ist noch nicht erfolgt, Erfahrungen sind damit nicht vorhanden.
124	170, 177, 184	Bei der Linie 473 ist eine Bedienung ab 06:00 Uhr bzw. bis 20:00 Uhr aus unserer Sicht nicht notwendig. Da es sich bei der Linie 473 hauptsächlich um einen touristischen Verkehr handelt (Fähranbindung nach Langeoog) und auch die Fähre zu den oben genannten Zeiten nicht fährt, ist eine Nachfrage zu diesen Zeiten nicht vorhanden.	Landkreisverbindung Esens - Aurich. Kein Rufbus Sa und So wegen NVP WTM.
125	170, 177, 184	Eine Bedienung der Linie 473 am Samstag und am Sonntag vor 08:00 Uhr ist ebenfalls nicht erforderlich. Zu diesen Zeiten existieren keine Fährverbindungen.	Bedienung Sa ab 6:00 erforderlich. Für So ab 8:00 angepasst.
126	170, 177, 184	Die Linie 480 soll auf einen 2-Stundentakt aufgewertet werden und laut Tabelle T-66 von 05:00 Uhr bis um 0:00 Uhr (am Fr und Sa bis 01:00 Uhr) verkehren.	Anregung für Startkonzept übernommen, Uhrzeit einheitlich auf 21:00 zurückgenommen.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
127	170, 177, 184	Die bisher angebotenen Fahrten (im Rahmen der 474 und der 480) weisen eine durchschnittliche Fahrgastzahl von 3 Fahrgästen auf. Auch mit einem durchgängigen 2-Stundentakt kann diese Zahl sicherlich nicht deutlich gesteigert werden. Nach unseren Berechnungen führt allein dieser Takt zu zusätzlichen Fahrplankilometer (also nach Abzug der bereits vorhandenen Fahrten der Linie 474 und 480) in Höhe von ca. 200.000 FP-km. Aus unserer Sicht bietet diese Linie nicht im geringsten das Potential für eine solche Fahrleistung. Sofern dennoch an dieser Ausprägung festgehalten wird sollten die Anfangs- und Endzeiten stark reduziert werden und die Leistungen am Wochenende als Rufbus deklariert werden.	Im Wechsel mit der Linie 490 ist eine stündliche Anbindung an die Bahn in Richtung Sande/ Wilhelmshaven als landesbedeutsame Buslinie (Anforderung Stundentakt) vorgesehen. Das Angebot ist bisher unvertaktet, ein Fahrgastpotenzial für einen vertakteten Verkehr wird gesehen. Der 2-h-Takt erscheint angemessen.
128	170, 177, 184	Für das Startkonzept der Linie 442 (neu 440) wäre es sinnvoll, wenn, wie im bisherigen Nahverkehrsplan, die Jedermann-Fahrten in Marienhaf am Bahnhof enden. Die Fahrtzeiten könnten entsprechend auf die Linie 411 abgestimmt werden, sodass ein verlässlicher Anschluss nach Norden/Norddeich gewährleistet wäre. Auf dieser Basis könnte im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit (nach Ende der Corona-Pandemie) an Mo-Sa ein 2- bis 3-Stundentakt umgesetzt werden. Der Landkreis hätte durch diese Anpassung keine Nachteile, da die Konzession derzeit noch bis ins Jahr 2030 Gültigkeit hat und im Anschluss das Zielkonzept zu Tragen kommt. Durch eine solche Anpassung könnte bereits vor dem Ende der Konzessionslaufzeit spürbare Verbesserungen für die Fahrgäste erreicht werden.	2-Stunden-Takt bereits mit vorherigen Betreiber vereinbart. Anschluss an die Linie 411 in Marienhaf führt zu Anschlussverlust im Knoten Aurich und Parallelverkehr bis Moordorf. Zudem entfallen die Anschlüsse in Moordorf und Marienhaf nach Emden. Ein durchgehender 2-Stunden-Takt ist mit 1 hochwertigen Fahrzeug durchführbar. Die Abdeckung vieler Schülerfahrten ist damit ebenfalls möglich.
129	170, 177, 184, 275	Wie die vorherigen Punkte dieser Stellungnahme deutlich machen, besteht derzeit nur eine geringe Nachfrage auf den Linien 462 / 467 . Es wird daher eine Überarbeitung beider Linien vorgeschlagen. Die im Rahmen des Zielkonzepts vorgeschlagene Lösung die Linie 467 über Mittegrosbefehn nach Aurich umzuleiten ist aus unserer Sicht nicht zielführend da dies eine Doppelbedienung der Teilstrecke MGF-Aurich zur Folge hätte, mindestens ein zusätzliches Fahrzeug erfordern würde und die Ortschaft Timmel nicht mit einbezieht. Wir haben daher ein anderes Konzept erarbeitet welches wir gerne mit dem Landkreis diskutieren würden. Dieses könnte nach Ende der Corona-Pandemie zeitnah umgesetzt werden.	Das erwähnte Konzept liegt nicht vor. Mit der Erschließung von Timmel ginge die Verbindung zwischen Ostgroßefehn und Aurich verloren. Mit der Linie 481 ist Timmel erschlossen.
130	186, 201, 215, 218	Ein ganzjähriger Halbstundentakt Montag bis Sonntag von 9:00 bis 19:00 Uhr ist eine Anregung der BPV Consult GmbH. Seitens der Stadt Norderney ist derzeit jedoch nicht beabsichtigt, den aktuellen Fahrplan für die Linie 7 (täglich 6 Fahrten in der Zeit zwischen 9:00 und 17:00 Uhr) gemäß dieser Anregung anzupassen. Eine grundsätzliche Fahrplanänderung wird sich erst aus einer Umsetzung der verkehrspolitischen Zielsetzungen aus dem noch weiter auszuarbeitenden Lebensraumkonzept ergeben.	Anforderungen für den Stadtverkehr werden angepasst.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
131	204ff.	Die Maßnahmen stellen dar, dass es einen Finanzierungsbedarf gibt. Diese gilt es zu beziffern. Zudem sind die Verkehrsunternehmen hier als Kostenträger zu streichen, da die Mittel der Allgemeinen Vorschrift trotz der steigenden Kosten seit nun vier Jahren eingefroren sind. Synergieeffekte gehen gem. dem hier vorliegenden NVP-Entwurf verloren.	Eine Schätzung des Mehrbedarfs ohne Abstimmung der Zusatzverkehre mit dem erforderlichen Schülerverkehr wäre nicht seriös. Mit Verweis auf die Eigenwirtschaftlichkeit wurden viele Daten bereits bei der Erstellung des ITF-Konzepts von den Verkehrsunternehmen nicht zur Verfügung gestellt.
132	228	Unbeschadet der fehlenden Zuständigkeit für den ÖPNV im Landkreis Aurich regen wir die Entwicklung von Maßnahmen zur Förderung von umweltfreundlicher Mobilität von Touristen am Urlaubsort an. Zur Überwindung der Nachfragestagnation des bisherigen jahrzehntelang fast unveränderten Tarifangebotes „Urlauberbus“, empfehlen wir, dass ausgegebene Gästekarten auch dazu berechtigen, den ÖPNV vor Ort ohne weitere Kosten zu nutzen. Das bestehende Angebot könnte durch ein solidarisch finanziertes System substituiert und die Fahrgastnachfrage somit deutlich gesteigert werden. Die Finanzierung der ÖPNV-Nutzung wird über die leichte Erhöhung des Kurbeitrages sowie durch Direktzahlungen von Gemeinden ohne Gästekarte sichergestellt. Die Umsetzung könnte dazu beitragen, sich im Standortwettbewerb zu anderen touristischen Regionen (z. B. Wesermarsch, aber auch der Harz) zu behaupten. Ein bestehender Anwendungsfall befindet sich in der Wesermarsch auf der Relation Tossens – Nordenham und wäre adaptierbar. Ein weiteres Umsetzungsbeispiel befindet sich im Harz (touristische Gemeinden der Landkreise Goslar, Göttingen und Northeim) - http://www.hatix.info/de/	Verbundtarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden. Noch keine konkreten Aussagen möglich. LK arbeitet mit VEJ an Überarbeitung des Tarif- und Vertriebsystems. "In Richtung Mobilität auf Gästekarte an die Gemeinden herantreten. Ist Voraussetzung für den Verbleib in der Kooperation FZN ab 2025."
133	alle	Bitte auf die richtige Schreibweise achten und im Text korrigieren (z. B. Seite 137): - Niedersachsen-Ticket	wurde eingearbeitet
134	Südbrookmer-land	Linie 440 (Aurich-Walle-Moordorf-Victorbur-Upende-Münkeboe-Moorhusen-Rechtupweg-Upgant-Schott-Marienhaf-Norden) sollte in eine einstündige Taktung	Ist im NVP berücksichtigt.
135		Welche Abstimmung durch die Verkehrsunternehmen???	Die Abstimmung fand bei der Erstellung des ITF-Konzepts für den LK Aurich statt. Weitere Abstimmung und Möglichkeit zur Stellungnahme erfolgte im Rahmen der Erstellung des hier vorliegenden NVP.
136		Der Nahverkehrsplan des Landkreises Aurich weist einige für mich nicht akzeptable Lücken auf. Das Verkehrsangebot soll ausgeweitet werden, um mehr Fahrgäste zu regenerieren. Leider finde ich nichts über Fahrgastzahlen, Kosten der Mehrleistung etc. Eine Prognose der Fahrgastzahlen und eine ausführliche Analyse der Kosten ist doch zwingend erforderlich, bevor man diesen Nahverkehrsplan beschließt. (Schließlich geht es um Steuergelder)	Fahrgastzahlen wurden bereits vor längerem bei den Unternehmen angefragt. Diese, als Grundlage einer Prognose benötigten Zahlen, liegen dem LK bisher nicht vor.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
137		Wir würden uns freuen, wenn wir mit Ihnen zusammen die hier aufgeführten Punkte noch einmal ausführlich diskutieren könnten um gemeinsam den Nahverkehrsplan zu verbessern. In diesem Rahmen sind wir selbstverständlich auch bereit die hier aufgeführten Punkte mit Fahrgastzahlen zu hinterlegen.	Fahrgastzahlen wurden bereits vor Längerem angefragt.
138		Die Bedienung der touristischen Räume entlang der Küste ist zu beachten.	Die Verbindung Norden - Greetsiel der Linie 417 soll aufgrund des hohen touristischen Potenzials gestärkt werden. Norden und Bensersiel werden mit der Linie K1 über Hage, Dornum und Esens verbunden. Die weitere Erschließung erfolgt mit dem neuen Bürgerbus und in BE 3. Nach Neßmersiel bietet der Tidebus zu den Fahrzeiten ab Norden eine angemessene Anbindung.
139		Die Verbindung Campingplatz Norddeich-Westermarsch-Greetsiel soll angeboten werden.	Die Verbindung Norden - Greetsiel der Linie 417 soll aufgrund des hohen touristischen Potenzials gestärkt werden. Die Anbindung des Campingplatzes wäre im Rahmen eines Stadtverkehrskonzeptes Norden zu berücksichtigen.
140		Die Reaktivierung der Bahnstrecke Norden - Dornum - Esens im Regelbetrieb ist anzustreben.	Landesaufgabe. Maßnahme mit Priorität zwei nach Reaktivierung der Strecke Aurich - Abelitz (- Emden).
141		Die Linienführungen sind den Siedlungsentwicklungen anzupassen (200 m-Radius). Die Stadt Norden weist auch in den kommenden Jahren Wohnbauland aus. Deshalb ist eine Linienplanung unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung angezeigt, um auch zukünftig eine fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen zu gewähren.	Bei der Siedlungsentwicklung ist auf eine angemessene ÖV-Anbindung zu achten. Ein Stadtverkehrskonzept für Norden wäre zu empfehlen (Aufgabe der Stadt).
142		Die Taktungen von ÖPNV zum Schienenbetrieb bzw. Fährbetrieb sind aufeinander abzustimmen.	Ist im NVP berücksichtigt.
143		Der ÖPNV soll stärker mit regenerativen Energien verknüpft werden.	wurde eingearbeitet (auf CVD verwiesen)
144		Der Punkt Verknüpfung Bus - Fahrrad ist zu ergänzen.	wurde eingearbeitet
145		Es soll ein Shuttle-/Expressbus zwischen Norden und Aurich insbesondere für Pendler eingerichtet werden. Mit Inbetriebnahme des Zentralklinikums in Georgsheil ist dort ein Zwischenhalt vorzusehen.	Der Fahrzeitgewinn wäre mit ca. 3 min. sehr gering. Wichtiger wäre eine geradlinige Führung der Busse in Marienhafen und im Bereich der zukünftigen Zentralklinik.
146		Es erfolgt keine Aussage zu Preisen bzw. Preisentwicklungen.	Verbundtarif der Verkehrsunternehmen. Im eigenwirtschaftlichen Verkehr sind für den LK AUR nur geringe Einwirkungsmöglichkeiten auf den Tarif vorhanden.
147		Die Bahnverbindung Norden - Bremen mit NDS-Ticket sichern und ausbauen.	Ist vorhanden. Halbstundentakt mit NDS-Ticket ist im Deutschlandtakt vorgesehen.
148		Im Schienenpersonennahverkehr sind Fahrzeuge einzusetzen, die ein barrierefreies Ein- und Aussteigen erlauben.	Für die Fahrzeugbestellung ist die LNVG zuständig.
149		Die MKO bietet zahlreiche Sonderfahrten an und betreibt das Eisenbahnmuseum.	entspricht NVP
150		richtiger Name: LNVG Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH	wurde eingearbeitet

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
151		Von unserer Seite aus gibt es zu dem NVP-Entwurf lediglich eine Anmerkung hinsichtlich der Anpassung der Linienbezeichnungen in der BE1. Wir halten diese Maßnahme für einen sehr sinnvollen Ansatz. Eine Ausweitung dieses Vorhabens auf das gesamte Gebiet des VEJ würden wir begrüßen. Wir schlagen deshalb vor, bevor der LK AUR das so einführt, dies zuvor VEJ-weit abzustimmen.	Bei der neuen Nummerierung wurden geringe Anpassungen vorgenommen. Eine VEJ-weite Anpassung kann schrittweise in Abhängigkeit der Fortschreibungen der NVP vorgenommen werden.
152		Unabdingbare Voraussetzung zur Umsetzung unseres Konzepts eines „bezahlbaren“ ÖPNV ist ein 2-Stunden-Takt auf den Linien 462 und 467, ein Rufbus Verkehr auf diesen Linien am Wochenende sowie die Einbeziehung einer „Ost-West-Verbindung“ zwischen Wiesmoor und Timmel über Ostgroßefehn. Diese Verbindung fehlt im Entwurf des Nahverkehrsplanes, sowohl im Start- als auch im Zielkonzept.	Die Linie 462 ist der BE2 zugeordnet und wird im 2-h-Takt bedient. Ein Rufbus-Verkehr ist am Sonntag erlaubt. Die Linie 467 ist der BE1 zugeordnet und wird am Mo-Fr im 1-h-Takt bedient. Diese Linie bildet den Anschluss zwischen Leer und Wiesmoor und ist auf die Linie 460 abgestimmt. Am Wochenende wird im Startkonzept noch ein 2-h-Takt bedient. Als "Ost-West-Verbindung" würde die Linie ohne Anbindung an Aurich in Timmel enden.
153		Die zukünftige Linie 440 (Aurich-Walle-Moordorf-Victorbur-Upende-Münkeboe-Moorhusen-Rechtsweg-Upgant-Schott-Marienhaf-Norden) sollte in eine einstündige Taktung mit aufgenommen werden. Der Tabelle T-42(S. 170) kann ich entnehmen, dass andere weniger besiedelte Streckenabschnitte bereits für eine stündliche Taktung vorgesehen sind.	Ist im NVP berücksichtigt.
154		Des Weiteren rege ich an, auch Fahrgäste mit Fahrrädern zu transportieren. Da viele Ziele in unserer ländlich geprägten Region nicht direkt mit einer Buslinie vernetzt sind. Hierdurch könnten Fahrgäste und auch Touristen nach der Busfahrt ihre Reise auf dem Rad fortsetzen.	Laut VEJ-Beförderungsbestimmungen können Fahrräder grundsätzlich befördert werden.
155		1. Der Landkreis legt sich mit dem NVP in der jetzigen Form selber ein teures, weil starres System auf. Er begibt sich für zehn Jahre ohne Not in ein Korsett – und das, obwohl, wie alle wir doch alle wissen, der ÖPNV ein dynamisches System ist. Er funktioniert vor allem dann bürgernah, wenn der Aufgabenträger und die Busunternehmen sich regelmäßig absprechen und bei ihren gemeinsamen Problemlösungen und Neuentwicklungen hohe Freiheitsgrade besitzen.	Minuten-Abweichungen im Schülerverkehr bleiben auch in der Fortschreibung des NVP möglich. Es geht um die Anschlusssicherung der Linien untereinander und zum seit Jahren nahezu unverändert verkehrenden Bahnverkehr.
156		2. Sind die Verkehre im NVP festgeschrieben, dann sind Landkreis und Busunternehmen über Jahre daran gebunden. Das ist angesichts der ständigen Veränderungen im Schulverkehr – Hitzefrei, Ferienende, neue Schuleinzugsbereiche, andere Schulanfangszeiten, um nur einiges zu nennen – und sich immer wieder veränderndem Fahrgastverhalten – Stichwort mehr Homeoffice durch und nach der Corona-Epidemie - risikoreich.	Minuten-Abweichungen im Schülerverkehr bleiben auch in der Fortschreibung des NVP möglich. Die Probleme mit Sondersituationen bestehen bereits heute und werden nicht vom NVP verursacht.

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
157		<p>3. Hoch ist dieses Risiko auch, wenn es um die zusätzlichen, neuen Verkehre geht. Diese Angebote im NVP sind nicht mit Fahrgast- und Potentialanalysen unterlegt sind. Es ist nach menschlichem Ermessen zu erwarten, dass zumindest einige der neuen Angebote von den Bürgern und Bürgerinnen auch nach längerer Eingewöhnungszeit nicht oder nur spärlich angenommen werden. Da sie jedoch im NVP festgeschrieben sind, wird es schwierig, sie zu stoppen und die finanziellen Mittel auf andere Leistungen zu verteilen.</p>	<p>Das Fahrgastpotential wurde auf der Grundlage der Bevölkerungsstruktur ermittelt, da auch nach mehrmaligen Nachfragen bereits im Vorfeld der NVP-Erstellung keine Fahrgastzahlen zur Verfügung gestellt wurden.</p> <p>Die Umsetzung des Linienbündelungskonzepts der bis dahin auslaufenden Linienkonzessionen (Netze "Ihlow", "Aurich und Krummhörn" und "Stadtverkehr Aurich") wird einheitlich auf den Termin 01.08.2024 festgeschrieben, um die aktuelle Lage zu berücksichtigen und einen verlängerten Planungsvorlauf zu geben.</p>
158		<p>4. Im Landkreis unterschiedliche Linienbündel zu schaffen und zu veröffentlichen verhindert, den Landkreis als eine ÖPNV-region zu betrachten. Schaut man auf den Landkreis als ÖPNV-Einheit, dann können Fahrzeuge linien-, bündel- und unternehmensübergreifend eingesetzt werden. Leerfahrten werden vermieden und Standzeiten verringert. Die Busunternehmen werden deshalb eine Verkehrsgemeinschaft Landkreis Aurich (VLA) gründen, in die sie ihre Konzessionen einbringen. Der Landkreis bekäme damit einen Ansprechpartner, mit dem zusammen er die Verkehre organisieren könnte.</p>	<p>Die Linienbündelung kombiniert in einem Teilnetz mehr und weniger ertragreiche Linienverkehre. Durch die Linienbündelung werden weder Abstimmungen noch Absprachen zwischen den agierenden VU unterbunden.</p>
159		<p>5. Mit dem Beschluss, Linienbündel zu schaffen, greift gleichzeitig ein Passus im VEJ-Vertrag, der es den Busunternehmen erlaubt, die Konzessionen für nicht auskömmliche Linien zurück zu geben. Rosinenpickerei wird möglich.</p>	<p>Dieses gilt nur begrenzt für die jeweilige Übergangszeit.</p>
160		<p>6. Es ist dem Image des Busverkehrs im Landkreis Aurich nicht zuträglich, wenn neue, zusätzliche Fahrten und Taktverkehre angekündigt, es aber zwischen zwei und zehn Jahren dauert, bis sie eingeführt werden. So nämlich wird es aller Voraussicht nach geschehen, weil die bestehenden Konzessionen nicht sofort, sondern nach und nach auslaufen - und erst dann die Absichten aus dem NVP in die Tat umgesetzt werden können. Die Busunternehmen stehen in den Startlöchern, um Richtung Wittmund einen Stundentakt einzurichten und auf der Linie Aurich Emden/Norden die Zahl der Fahrten in den Randstunden und an Wochenenden zu erhöhen. Das können wir schnell umsetzen. Es wäre den Bürgerinnen und Bürgern schwer zu erklären, wenn der Landkreis eine ÖPNV-Initiative startete, aber erst einmal (fast) nichts geschähe.</p>	<p>Einer sofortigen Einführung der genannten Taktverkehre durch die eigenwirtschaftlichen Unternehmen steht nichts im Wege.</p>

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
161		<p>7. Landkreis und Busunternehmen sollten ihr Hauptaugenmerk auf die Wünsche der Fahrgäste richten. Unter den Rahmenbedingungen, die der neue Nahverkehrsplan festlegen will, werden die Busunternehmen jedoch von diesem „Pfad der Tugend“ abgedrängt. Hat ein Unternehmer ein Linienbündel gewonnen, steht der Fahrgast für ihn notgedrungen nicht mehr im Mittelpunkt. Sein Focus liegt stattdessen jetzt darauf, die gewonnen Leistungen so zu fahren, dass er keine Strafe zahlen muss; (diese Strafen sind üblicherweise in einem Malussystem im Vertrag festgeschrieben). Gelingt ihm dies, verdient er Geld. Ob Fahrgäste im Bus sind, kann ihm aus ökonomischem Interesse egal sein, auch wenn ihm als Busunternehmer dabei das Herz blutet. Busunternehmen, die auch in anderen Landkreisen mit gemeinwirtschaftlich organisierten Verkehren fahren, können dafür Beispiel auf Beispiel häufen.</p>	<p>Trifft für eigenwirtschaftliche Verkehre nicht zu.</p>
162		<p>Um die begrüßenswerten, ehrgeizigen Ziele im ÖPNV unter möglichst effektivem Einsatz finanzieller Mittel zu erreichen, regen wir an:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Kreistag könnte seine ÖPNV-Ziele in einer politischen Willenskundgebung öffentlich machen und diese Ziele auch als Absichtserklärung in den NVP aufnehmen - um sie dann gemeinsam mit uns umzusetzen. Der Kreistag sollte diese Ziele jedoch im NVP nicht in Beton gießen. - Der Landkreis könne eine Formulierung in den NVP aufnehmen, die es möglich macht, die Verkehre im Landkreis unter einheitlichen Gesichtspunkten zu betrachten. Solch eine Formulierung steht zum Beispiel im Nahverkehrsplan des Landkreises Friesland: „Die Umsetzung des Nahverkehrsplanes erfolgt schrittweise gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen im eigenwirtschaftlichen Betrieb. Sollte dies scheitern, wird die Laufzeitenharmonisierung der Teilnetze nachträglich beschlossen. Die genauen Umsetzungsschritte werden Anfang 2020 gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen erarbeitet, um einen sofortigen Einstieg in die Verbesserungen erreichen zu können.“ <p>Wir bieten Kreistag und Kreisverwaltung an: Lassen sie uns gemeinsam handeln – und bleiben wir dabei flexibel. Wir sind dazu mit der Gründung der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Aurich in Vorleistung getreten.</p>	<p>Diese Möglichkeit besteht bereits mit dem NVP 2018 und weiterhin. Bisher wurde diese von den Verkehrsunternehmen nicht genutzt.</p>
163		<p>Neben dem Verkehrskonzept ist insbesondere die Echtzeitinformation der Fahrgäste wichtig für einen attraktiven ÖPNV. Hierfür muss an den Haltestellen der Kategorie 3 sowie dem ZOB eine dynamische Fahrgastinformation zeitnah erfolgen. Außerdem sollte diese auch für jeden anderen Haltepunkt via App und QR-Code abrufbar sein.</p>	<p>Die Planung ist bereits beauftragt.</p>

Abwägung der eingereichten Stellungnahmen zum NVP LK Aurich 2020

Lfd. Nr	NVP Seite	Anregung / Frage	Kommentar / Maßnahme
164		Um den ÖPNV attraktiv zu machen ist es aus Sicht der Stadt Aurich erforderlich Verknüpfungen der unterschiedlichen Verkehrsträger zu ermöglichen. Hierzu sind neben den erwähnten Fahrradabstellanlagen auch Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern zu ermöglichen und zu kommunizieren.	Grundsätzlich können Fahrräder befördert werden. Die Mitnahme ist abhängig von der Beschaffenheit des Fahrzeugs (Stellfläche). Rollstühle und Kinderwagen haben Vorrang. Der Fahrgast ist für die sichere Beförderung im Fahrzeug verantwortlich, d.h., Fahrräder (wie auch Kinderwagen etc.) sind entsprechend vom Fahrgast zu sichern und/oder zu beaufsichtigen. Einige Unternehmen bieten die Möglichkeit, auf Anmeldung einen Fahrradanhänger mitzunehmen. Die Kosten für eine Fahrradmitnahme beträgt zur Zeit pro Fahrrad, Preisstufe 2, 2,70 Euro.
165		Für einen attraktiven ÖPNV im Bereich der Stadt Aurich ist eine Verdichtung des Taktverkehrs auf einen 15-30 Minutentakt wichtig. Nur so kann der ÖPNV eine echte Alternative zum MIV sein.	Neben den Regionalbuslinien, die die Stadt Aurich anfahren, kann die Stadt Aurich den Stadtbusverkehr entsprechend organisieren, dass dichtere Taktabfolgen entstehen.