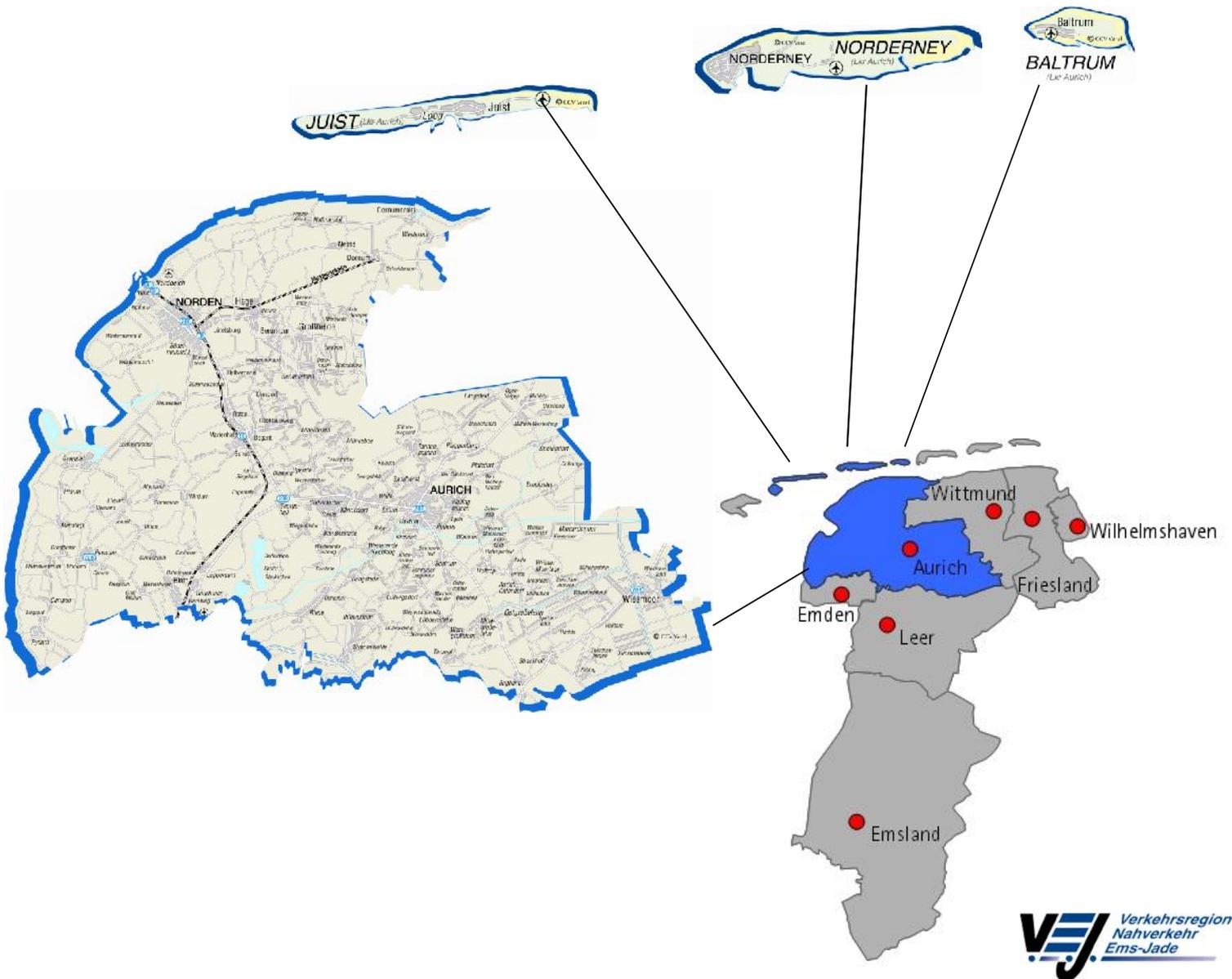




ENTWURF: 20.02.2018

**Landkreis Aurich
Nahverkehrsplan
2018**



Einer von sieben Gesellschaftern in der Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade

Nahverkehrsplan für den Landkreis Aurich 2018

Beschlossen vom
Kreistag des Landkreises Aurich
am

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

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

VORWORT	4
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	6
1. RAHMENBEDINGUNGEN FÜR DEN ÖPNV	9
1.1 GESETZLICHE GRUNDLAGEN	9
1.1.1 VERORDNUNGEN UND RICHTLINIEN DER EUROPÄISCHEN UNION.....	10
1.1.2 NAHVERKEHRSRELEVANTE GESETZE DER BUNDESREPUBLIK	11
1.1.3 NNVG.....	14
1.1.4 BGG	15
1.1.5 RAHMENVORGABEN AUS DER LANDESPLANUNG	16
1.1.6 AUFGABENTRÄGERSCHAFT IM ÖPNV	17
1.1.7 FINANZIERUNG	19
1.1.7.1 FINANZMITTEL NACH DEM REGIONALISIERUNGSGESETZ.....	20
1.1.7.2 FINANZMITTEL NACH DEM NIEDERSÄCHSISCHEN NAHVERKEHRSGESETZ (NNVG).....	21
1.1.7.3 FINANZMITTEL NACH DEM ENTFLECHTUNGSGESETZ.....	22
1.1.7.4 FINANZMITTEL UND AUSGABEN FÜR DEN ÖPNV IM LANDKREIS AURICH.....	23
1.2 RÄUMLICHE STRUKTUR DES NAHVERKEHRSRAUMES.....	25
1.2.1 ALLGEMEINES.....	25
1.2.2 ZENTRALÖRTLICHE GLIEDERUNG DES NAHVERKEHRSRAUMES	26
1.3 BEVÖLKERUNGS- UND WIRTSCHAFTSSTRUKTUR	29
1.3.1 BEVÖLKERUNGSSTRUKTUR.....	29
1.3.1.1 BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG	33
1.3.1.2 ALTERSSTRUKTUR	36
1.3.1.3 DEMOGRAFISCHE ENTWICKLUNG	36
1.3.2 WIRTSCHAFTSSTRUKTUR.....	37
1.3.2.1 ARBEITSPLATZ- UND BESCHÄFTIGTENENTWICKLUNG.....	37
1.3.2.2 MOTORISIERUNGSGRAD	39
1.3.2.3 PENDLERVERFLECHTUNGEN IM LANDKREIS AURICH	41
1.4 SCHULEN UND SCHÜLER	42
1.4.1 SCHULSTÄNDORTE UND SCHÜLERZAHLEN.....	42
1.4.2 SCHÜLERBEFÖRDERUNG.....	46
1.4.3 SCHULENTWICKLUNG	47
1.5 EINRICHTUNGEN MIT GROSSEM BESUCHERAUFKOMMEN	49
1.5.1 BILDUNGSEINRICHTUNGEN	49
1.5.2 KULTURELLE EINRICHTUNGEN	49
1.5.3 FREIZEITEINRICHTUNGEN.....	51
1.6 VERKEHRSANLAGEN.....	53
1.6.1 STRASSENNETZ.....	54
1.6.2 SCHIENENNETZ	56
1.6.3 WASSERSTRASSEN/HÄFEN.....	57
1.6.4 LUFTVERKEHR.....	58
1.7 ORGANISATIONSSTRUKTUR IM ÖPNV.....	58
1.7.1 AUFGABENTRÄGER	59
1.7.2 VERKEHRSREGION NAHVERKEHR EMS-JADE	59
1.7.3 VERKEHRSUNTERNEHMEN	60

1.7.4	VERKEHRSVERBUND EMS-JADE.....	60
2.	BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG.....	63
2.1	GEGENWÄRTIGES VERKEHRSANGEBOT (LINIENNETZ).....	63
2.1.1	VERKEHRSUNTERNEHMEN	76
2.1.2	BEDIENUNGSEBENEN.....	77
2.1.3	TARIF.....	85
2.1.4	EINSTEIGERBUS.....	89
2.1.5	URLAUBERBUS.....	91
2.2	FAHRGASTAUFKOMMEN	96
2.3	INFRASTRUKTUR DES ÖPNV	96
2.3.1	FAHRZEUGE	96
2.3.2	VERKEHRSANLAGEN	99
2.3.2.1	HALTESTELLEN	99
2.3.2.1.1	FAHRGASTINFORMATION AN HALTESTELLEN.....	104
2.3.2.1.2	MINDESTANFORDERUNGEN ZUR GEWÄHRLEISTUNG DER BARRIEREFREIHEIT.....	109
2.3.2.1.3	STAND HALTESTELLENAUSBAU IM LK AURICH.....	110
2.3.2.1.4	PLANUNG DES WEITEREN HALTESTELLENAUSBAUS IM LK AURICH	111
2.3.2.2	MOBILITÄTSZENTRALEN	112
2.3.2.2.1	FAHRGASTINFORMATION	113
2.3.2.2.2	MARKETING.....	115
2.3.2.2.3	BESCHWERDEMANAGEMENT	115
2.3.2.3	ÖPNV-BESCHLEUNIGUNGSMÄßNAHMEN	116
2.3.2.4	BILANZ UND BEWERTUNG	117
2.4	FINANZIERUNG DES LEISTUNGSANGEBOTES	119
2.4.1	VERKEHRSANGEBOT	119
2.4.2	FAHRZEUGE	119
2.4.3	HALTESTELLEN	120
2.4.4	ÖPNV-BESCHLEUNIGUNGSMÄßNAHMEN	120
2.4.5	FAHRGASTINFORMATIONEN	121
2.5	VERKNÜPFUNGSPUNKTE ÖPNV.....	122
2.5.1	ÖPNV – ÖPNV.....	122
2.5.2	ÖPNV – SPNV	123
2.5.3	ÖPNV – SPNV – FÄHRE	125
2.6	SCHIENENPERSONENVERKEHR.....	126
2.6.1	SCHIENENVERKEHRSNETZ	126
2.6.2	INFRASTRUKTUR DES SPNV UND FERNVERKEHRS	128
2.6.2.1	FAHRZEUGE	128
2.6.2.2	BAHNHÖFE UND HALTEPUNKTE	132
2.6.3	VERKEHRSANGEBOT AUF DER SCHIENE	134
2.6.3.1	SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)	134
2.6.3.1.1	REAKTIVIERUNGSBEMÜHUNGEN AUF DER STRECKE AURICH - ABELITZ.....	136
2.6.3.2	SCHIENENPERSONENFERNVERKEHR (SPFV).....	139
3.	ZIELE UND RAHMENVORGABEN FÜR DIE GESTALTUNG DES ÖPNV.....	144
3.1	GRUNDSÄTZLICHE ZIELE	144
3.2	HERSTELLUNG EINER VOLLSTÄNDIGEN BARRIEREFREIHEIT IM ÖPNV.....	146
3.2.1	MÄßNAHMEN ZUR HERSTELLUNG DER VOLLSTÄNDIGEN BARRIEREFREIHEIT	147

3.2.2	FINANZIERUNG DER MAßNAHMEN ZUR HERSTELLUNG DER VOLLSTÄNDIGEN BARRIEREFREIHEIT ...	152
3.3	ZUKÜNFTIGES VERKEHRSANGEBOT	154
3.3.1	MAßNAHMEN IM SPNV	154
3.3.2	MAßNAHMEN IM ÖPNV	154
3.3.3	ZIELNETZ LANDKREIS AURICH	155
3.4	WEITERENTWICKLUNG DER MOBILITÄTSZENTRALE AURICH	179
3.5	ECHTZEITINFORMATIONEN IM ÖPNV	181
3.6	WEITERENTWICKLUNG DES ZONENTARIFS UND DER TARIFANGEBOTE.....	183
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	184
	TABELLENVERZEICHNIS	185
	KARTENVERZEICHNIS	187
	ANLAGENVERZEICHNIS	188
	ANLAGEN	189

Vorwort

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

Im Landkreis Aurich werden im Jahr tagtäglich ca. 11.000 Schülerinnen und Schüler befördert – eine Kernaufgabe des ÖPNV im ländlichen Raum. Darüber hinaus nutzen jährlich ca. 30.000 Fahrgäste das besondere Nachtbus-Angebot „NachtEule“ und ca. 100.000 Urlauber das Angebot „Urlauberbus“ rund um Aurich.

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

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

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

Aurich, den

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

Harm-Uwe Weber
Landrat

Abkürzungsverzeichnis

A

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

B

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

D

DB *Deutsche Bahn AG*

E

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

G

GVFG *Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz*

H

HB *Hochboden*

I

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

K

KBS *Kursbuchstrecke*

L

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

LK *Landkreis*

LNVG *Landesnahverkehrsgesellschaft GmbH, Hannover*

LROP *Landesraumordnungsprogramm*

LSA *Lichtsignalansteuerung (Ampelbeeinflussung)*

M

MIV *Motorisierter Individualverkehr*

N

NABU..... *Naturschutzbund Deutschland*

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

NF..... *Niederflur*

NIW *Niedersächsisches Institut für Wirtschaftsforschung*

NLS *Niedersächsisches Landesamt für Statistik*

NNVG *Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz*

NSchG *Niedersächsisches Schulgesetz*

NVP *Nahverkehrsplan*

O

ÖDA..... *Öffentlicher Dienstleistungsauftrag*

ÖPNV..... *Öffentlicher Personennahverkehr*

OTG *Ostfriesland Tourismus GmbH*

ÖV *Öffentlicher Verkehr*

P

PBefG *Personenbeförderungsgesetz*

Q

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

R

RB..... *Regionalbahn*

RE *Regionalexpress*

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

RROP *Regionales Raumordnungsprogramm*

S

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

V

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

Z

ZOB *Zentraler Omnibus Bahnhof*

1. Rahmenbedingungen für den ÖPNV

1.1 Gesetzliche Grundlagen

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

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

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

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

Nachfolgend werden die einzelnen gesetzlichen Regelungen näher erläutert.

1.1.1 Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union

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

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

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

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

1.1.2 Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik

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

- **Art. 4: RegG**

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

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

- **Art. 5: AEG)**

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

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

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

• Art. 6 Abs. 116: PBefG

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

Die zwei großen Ziele der PBefG-Novelle sind:

- Anpassung an die VO 1370
- Öffnung der Busfernlinien

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

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

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

- Beförderungserlöse
- Ausgleichsleistungen (§45a, SGB IX)

- Ausgleichsleistungen (AV z.B. Höchstarif Verbund)
- Am Markt erzielte sonstige Unternehmenserträge
- Keine weiteren Zahlungen

Dagegen werden **gemeinwirtschaftliche Verkehre** finanziert durch:

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

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

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

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

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

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

³ 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.

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

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

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

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

Unter anderem werden diese Mittel auch noch verwendet für:

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

1.1.4 BGG

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

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

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“⁶ zu verstehen.

⁴ §1, Abs. 1 BGG

⁵ §1, Abs. 1 BGG

⁶ §4, Abs. 1 BGG

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

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

1.1.5 Rahmenvorgaben aus der Landesplanung

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

Die Zielsetzung für den öffentlichen Personennahverkehr ist folgendermaßen formuliert:

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

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

⁷ LROP Niedersachsen 2008, S.33

⁸ LROP Niedersachsen 2008, S.34

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

Der Entwurf einer Änderungsverordnung des LROP 2014 Niedersachsen fordert die Sicherung und den bedarfsgerechten Ausbau des ÖPNV. Gleichzeitig sollen im ländlichen Raum flexible Bedienformen und ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren entwickelt und gestärkt werden. Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklungen sollen dementsprechend im RROP getroffen werden. Ebenso sei eine Abstimmung zwischen straßen- und schienengebundenem ÖPNVG sicherzustellen.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 Regionalisierungsgesetzes des Bundes vom 27.12.1993, erstmals die Aufgabenträger für den SPNV und den straßengebundenen ÖPNV bestimmt.

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

- dem Schienenpersonennahverkehr und
- dem straßengebundenen ÖPNV

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

Beim straßengebundenen ÖPNV liegt die Aufgabenträgerschaft bei den Landkreisen und

⁹ LROP Niedersachsen 2008, S.133

¹⁰ vgl. Entwurf LROP Niedersachsen Änderungsverordnung 2014, S.35

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

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

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

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

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

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

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

1.1.7 Finanzierung

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

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

1.1.7.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz

Die Länder erhalten auf Basis des RegG für die Aufgabenträgerschaft im SPNV einen Anteil der Einnahmen des Bundes aus dem Mineralölsteueraufkommen. 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 Regionalisierungsmittel 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
RegMittel Bund	7,084	7,190	7,298	7,408	8,200	8,347	8,497

Tabelle: T - 1, Regionalisierungsmittel Bund 2012 bis 2018

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
RegMittel Land	608,6	617,7	627,0	636,3	689,0	703,4	718,0

Tabelle: T - 2, Regionalisierungsmittel Land 2012 bis 2018

Die Verwaltung der RegM wird in Niedersachsen durch die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (LNVG) in Hannover vorgenommen. Sie setzt diese Mittel für die Finanzierung des SPNV und von Infrastrukturmaßnahmen (z.B. barrierefreier Ausbau von Bahnhöfen aber auch Haltestellen) ein. Ungefähr 5% der RegM werden den kommunalen Aufgabenträgern für den 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 RegM (anteilig zu zwei Dritteln nach Einwohnerzahl und einem Drittel nach Fläche). Diese Mittel sind gemäß § 7 Abs. 7 folgendermaßen zu verwenden:

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

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

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

1.1.7.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

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

1.1.7.4 Finanzmittel und Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Aurich

Aus der folgenden Tabelle sind die Finanzmittel ersichtlich, die dem LK Aurich im Zeitraum von 2012 bis 2018 für den ÖPNV zur Verfügung standen.

NNVG	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
§7							
Abs. 4	150.000 € (188.932 €)	150.000 € (188.677 €)	150.000 € (187.034 €)	150.000 € (187.900 €)	150.000 € (188.546 €)	150.000 € (188.546 €)*	150.000 € (188.546)
Abs. 5	670.118 €	680.150 €	694.033 €	705.515 €	762.798 €	777.595 €	793.947 €
§7 a	-	-	-	-	-	2.598.899 €	2.598.899 €
§7 b	-	-	-	-	-	447.417 €	447.417 €
Gesamt	820.118 €	830.150 €	844.033 €	855.515 €	912.798 €	3.973.911 €	3.990.263 €

Tabelle: T - 3, Finanzmittel ÖPNV 2012 bis 2018 LK Aurich (* vorläufiger Bescheid)

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

- **Allgemeine Vorschrift:** Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch die Anwendung des VEJ-Tarifs mit einer Mindeststrabattierung von 25% für Zeitfahr- ausweise im Ausbildungsverkehr (die aktuelle Fassung der Allgemeinen Vorschrift findet sich auf der Internetseite des Landkreises 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 2010 bis 2017 sind beim LK Aurich für die gesetzlich vorgeschriebene Aufgabe der Schülerbeförderung folgenden Kosten entstanden (Bereiche Schülersammelzeitkarten SSZK/ÖPNV-Leistungen, Schülerbeförderung außerhalb ÖPNV, Zahlung über Allg. Vorschrift):

Jahr	2010	2011	2012	2013
SSZK/ÖPNV	5.360.221,00 €	5.470.569,00 €	5.873.909,00 €	5.850.649,00 €
Schülerbef. außerhalb ÖPNV	2.475.780,00 €	2.811.105,00 €	2.960.859,00 €	2.967.509,00 €
Zahlung über Allg. Vorschrift	-	-	-	-
Summe:	7.836.001,00 €	8.281.674,00 €	8.834.768,00 €	8.818.158,00 €

Jahr	2014	2015	2016	2017
SSZK/ÖPNV	5.930.772,00 €	5.909.438,00 €	6.384.327,00 €	5.388.790,00 €
Schülerbef. außerhalb ÖPNV	2.946.193,00 €	3.174.279,00 €	3.193.014,00 €	3.315.912,00 €
Zahlung über Allg. Vorschrift	-	-	-	1.051.100,00 €
Summe:	8.876.965,00 €	9.083.717,00 €	9.577.341,00 €	9.755.802,00 €

Tabelle: T - 4, Kosten Schülerbeförderung 2010-2017

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

1.2 Räumliche Struktur des Nahverkehrsraumes

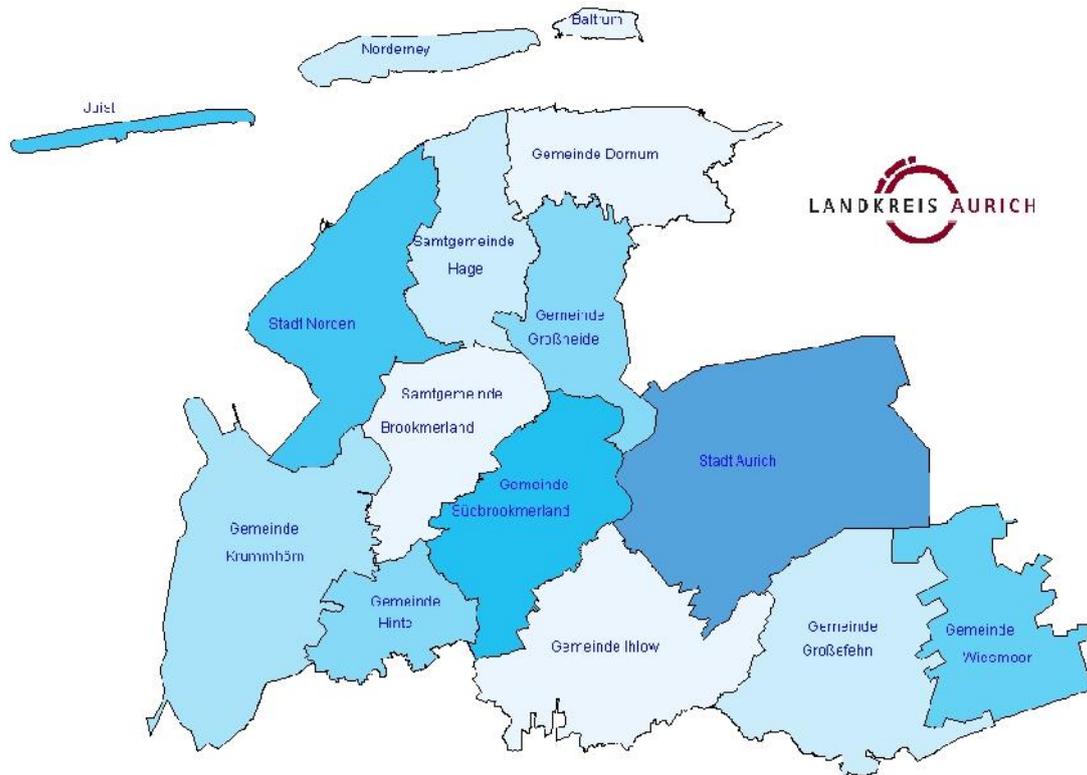
In Abhängigkeit von der räumlichen Struktur sind die Erfordernisse an den ÖPNV sehr unterschiedlich. So können Konzepte in städtischen Verdichtungsräumen nicht problemlos auf den ländlichen Raum übertragen werden. Während in Verdichtungsräumen ein hohes Fahrgastpotenzial gut gebündelt und durch typischen Linienverkehr erschlossen werden kann, verlangen ländliche Räume in vielen Fällen differenziertere und flexiblere Lösungen, um die Mobilität in der Fläche zu gewährleisten. Die Netzstrukturen im ÖPNV orientieren sich gewöhnlich am „Zentrale-Orte-System“ der Raumordnungspolitik, „[...] das auf Gesetzmäßigkeiten zur Größe, Zahl und Verteilung von Siedlungen mit Dienstleistungsfunktionen basiert“. In den 60er Jahren wurde diese Kategorisierung von Kommunen nach Ober-, Mittel- und Grundzentren (Unter- und Kleinzentren) vorgenommen, um die 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“¹¹.

1.2.1 Allgemeines

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

¹¹ vgl. Olaf Markus Winter (2005): Analyse und Evaluation von Nahverkehrsplänen und die Aufstellung von Kriterien zu Bewertung von Standards im ÖPNV. Schriftenreihe Verkehr, Heft 16. Institut für Verkehrswesen (Hg.), Kassel, S. 19.



Karte: K - 1, Kommunen im Landkreis Aurich

1.2.2 Zentralörtliche Gliederung des Nahverkehrsraumes

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

Mittelzentren:

- Stadt Aurich
- Stadt Norden

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

Grundzentraler Standort mit mittelzentraler Teilfunktion „Einzelhandel“:

- Stadt Wiesmoor

Grundzentren (*Standort*):

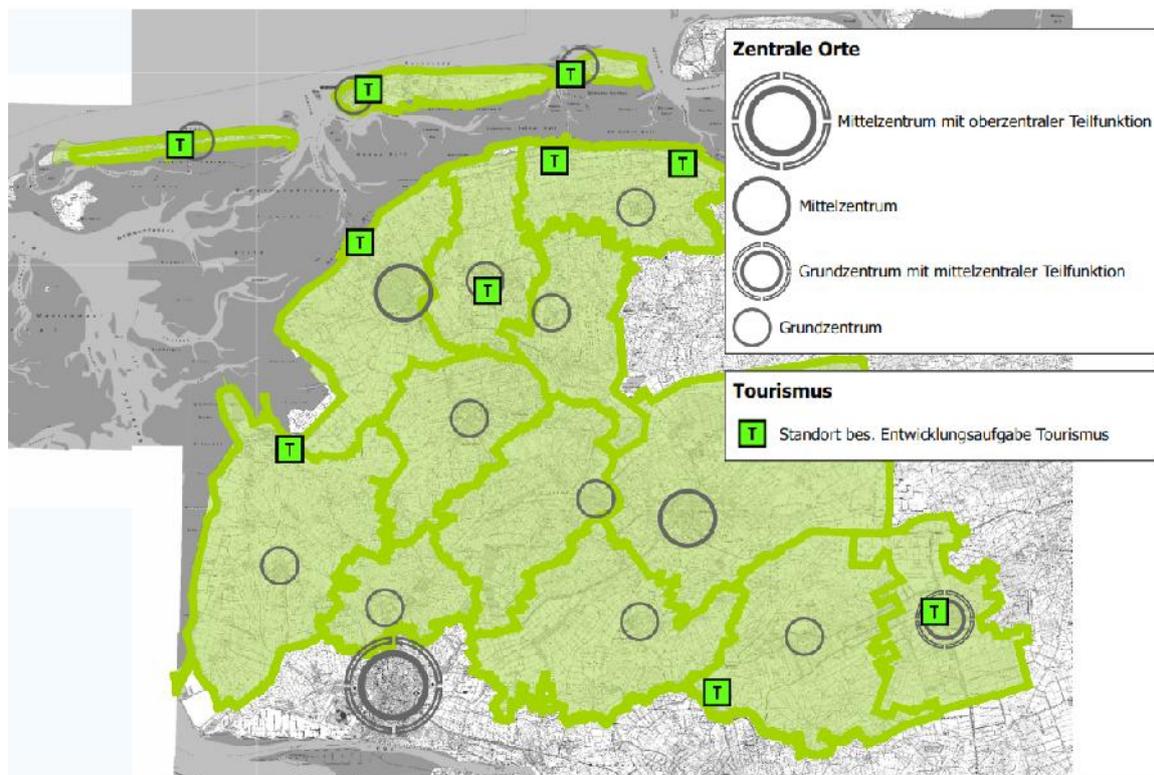
- Baltrum (*Baltrum*)
- Samtgemeinde Brookmerland (*Marienhafe*)
- Gemeinde Dornum (*Dornum*)
- Samtgemeinde Hage (*Hage*)
- Gemeinde Hinte (*Hinte*)
- Gemeinde Ihlow (*Ihlowerfehn*)
- Gemeinde Krummhörn (*Pewsum*)
- Gemeinde Großefehn (*Ostgroßefehn*)
- Gemeinde Großheide (*Großheide*)
- Norderney (*Stadt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

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

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

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

Darüber hinaus haben für den Landkreis die Stadt Emden eine Bedeutung als Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen und die Städte Oldenburg und Wilhelmshaven eine Bedeutung als Oberzentren der Region Weser-Ems.¹²



Karte: K - 2, Zentrale Orte im Landkreis Aurich

¹² LROP Niedersachsen Entwurf Änderungsentwurf 2014 , S.13-14

1.3 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur

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

1.3.1 Bevölkerungsstruktur

Wie bereits eingangs erläutert umfasst der Landkreis Aurich eine Fläche von 1.287,31 km². Im gesamten Landkreis Aurich leben insgesamt 187.058 Einwohner (Stand 31.12.2013, siehe Tabelle T-1). Siedlungsschwerpunkte befinden sich in den Städten Aurich, Norden und der Gemeinde Südbrookmerland. Hier leben knapp 45% der Gesamtbevölkerung. Während die durchschnittliche Bevölkerungsdichte im Landkreis ca. 145 Einwohner/km² beträgt, schwankt sie zwischen der Gemeinde Dornum mit ca. 59 Einwohnern/km² und der Stadt Aurich mit 206 Einwohnern/km² erheblich (vgl. Tabelle T-1 und Abbildung A-1).

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

(Copyright Landesamt für Statistik Niedersachsen

Stand: 31.12.2013

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

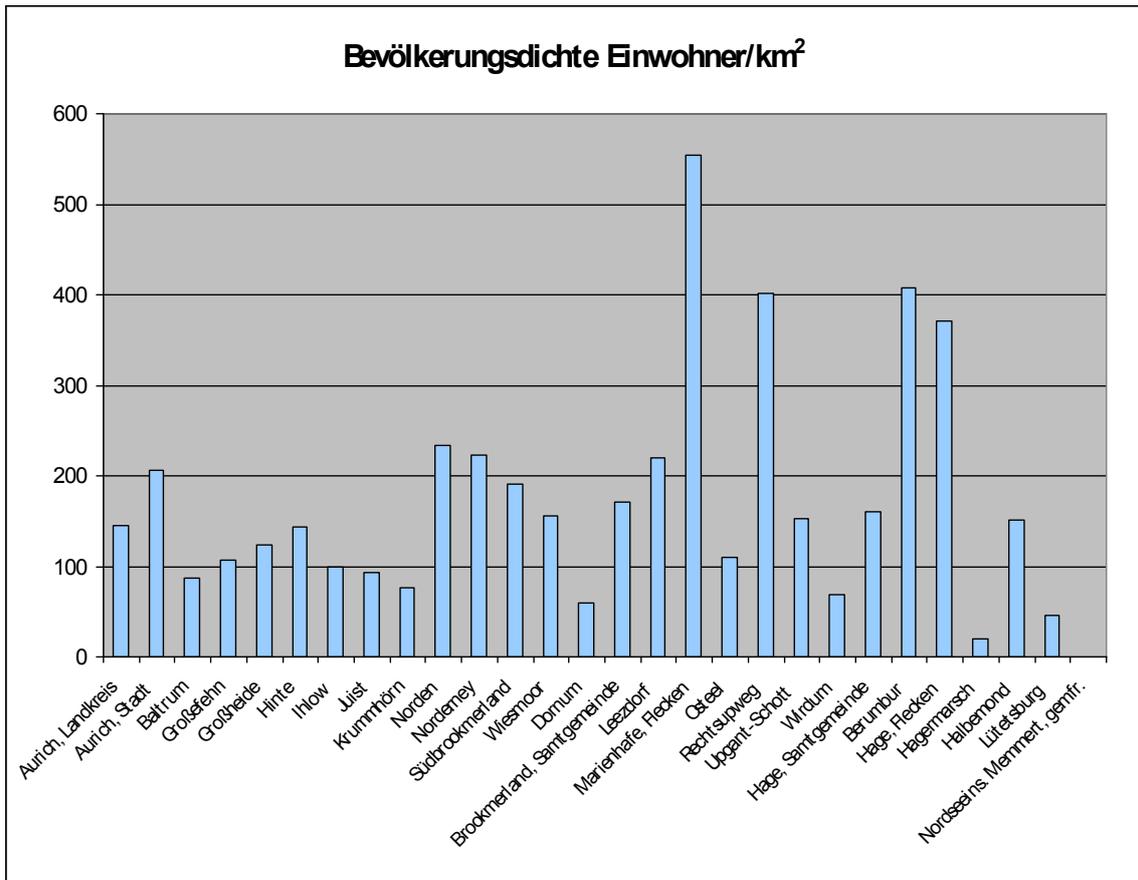
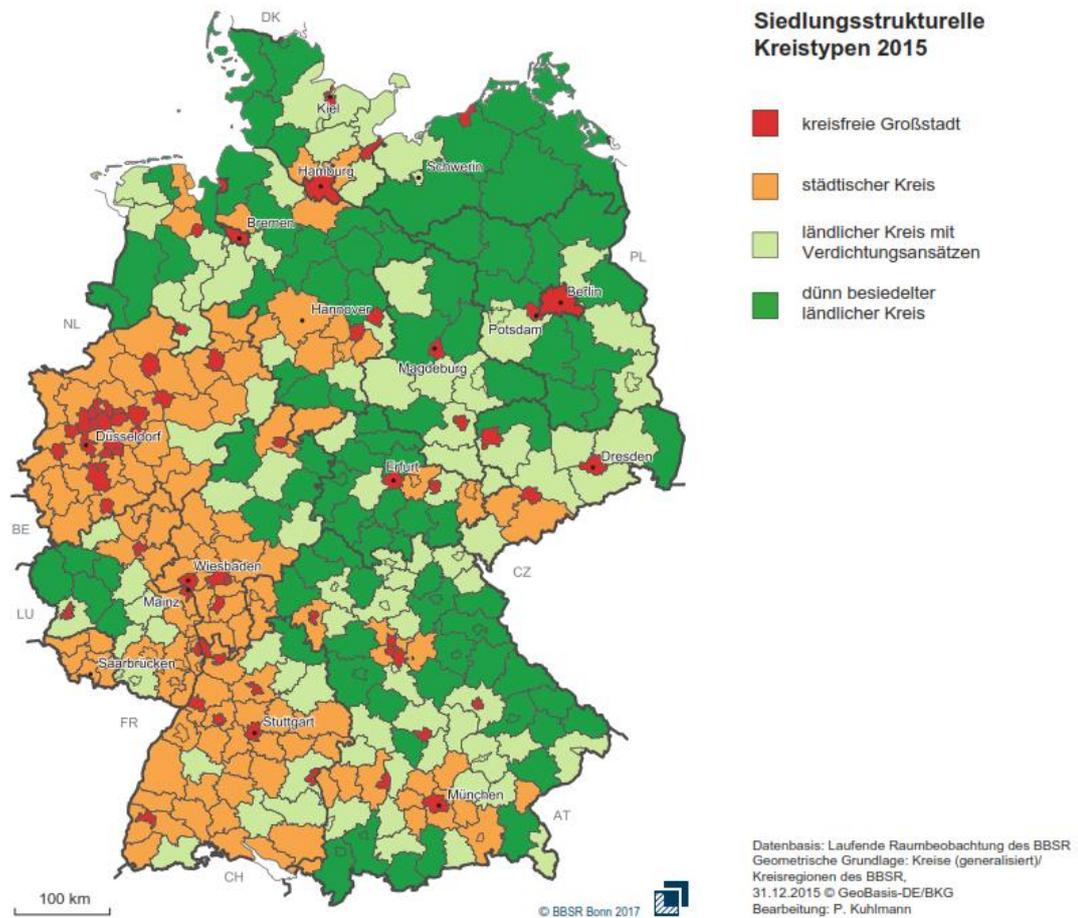


Abbildung: A - 1, Bevölkerungsdichte im Landkreis Aurich

Um den Landkreis Aurich siedlungsstrukturell einzuordnen, zieht das BBSR als Kriterium außerhalb der Kernstädte die Einwohnerdichte und den Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten der Kreise heran. Auf dieser Basis wird der Landkreis 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 Landkreis Aurich momentan und in Zukunft von den drei großen Trends der Bevölkerungsentwicklung geprägt:

- Schrumpfung
- Alterung (siehe 1.3.1.2 Altersstruktur)
- Zuwanderung

Auf Bundesebene gab es eine ca. 10 jährige Phase der Zuwanderung vor allem aus Osteuropa im Zeitraum von ca. 1995 bis 2005. Eine darauf folgende Stagnation wird in den nächsten Jahren zu einem Schrumpfen der Bevölkerung führen. „Eine strukturbruchähnliche Abnahme stellt sich erst 2040/2050 als langfristige Entwicklung mit zum Teil deutlichen Bevölkerungsabnahmen ein“ (von ca. 82. Millionen im Jahr 2005 auf ca. 67 bis 81 Millionen). Ging die bisherige Binnenwanderung zu Lasten der Neuen Bundesländer, so kommt es zukünftig auch zu größeren Rückgängen der Bevölkerung in den altindustriellen Ballungsräumen.¹³ Diese Entwicklung bedeutete im Landkreis Aurich einen Anstieg der Bevölkerung im Landkreis Aurich von 1995 bis 2007 um ca. 10.000 Personen (5,5 Prozent) angewachsen. Danach hat sich die Bevölkerung bis zum Jahr 2010 um ca. 1.000 Personen (0,5 Prozent) verringert (siehe Abbildung A-2). Diesen Trend unterstreicht auch eine Vorberechnung des NLS. Demnach würde die Bevölkerung des Landkreises im Jahr 2025 auf 185.904 Personen zurückgehen, was einen Rückgang um ca. 1,6 Prozent (bezogen auf das Jahr 2010) bedeuten würde. Eine Studie des NIW geht sogar davon aus, dass 2025 nur noch 179.391 Personen im Landkreis Aurich leben werden. Das würde ungefähr dem Stand von 1995 entsprechen.¹⁴

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. 27.

¹⁴ Bevölkerungsprognose NIW 2009

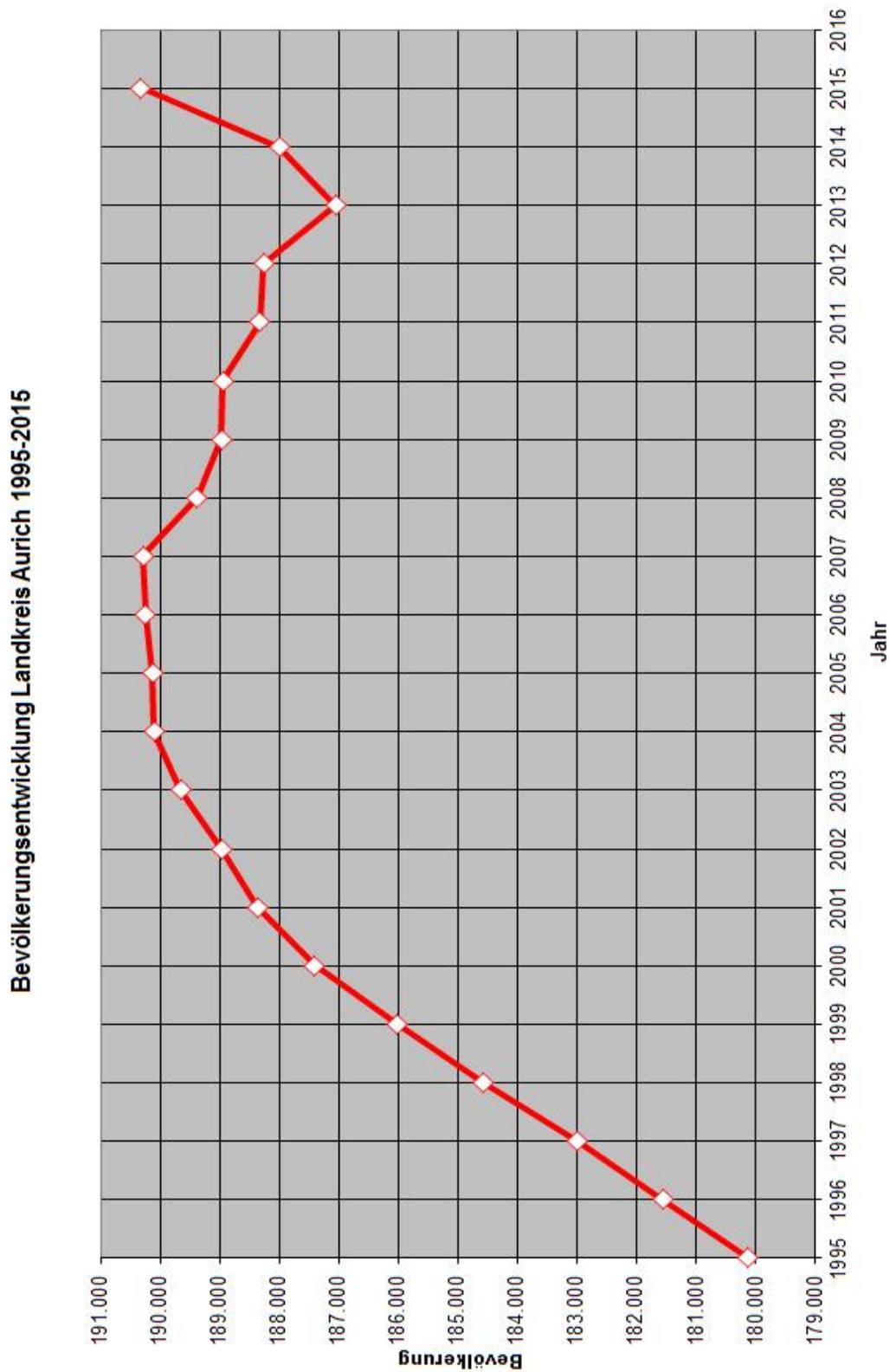


Abbildung: A - 2, Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Aurich (1995 – 2015)

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Stand: 30.09.2016

Bei der Betrachtung der Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Städten und Gemeinden des Landkreises Aurich mit den Bevölkerungszahlen aus 1995, 2000, 2005, 2010 und 2015 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 2015 festzustellen.

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

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

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Stand: 30.09.2016

1.3.1.2 Altersstruktur

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

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

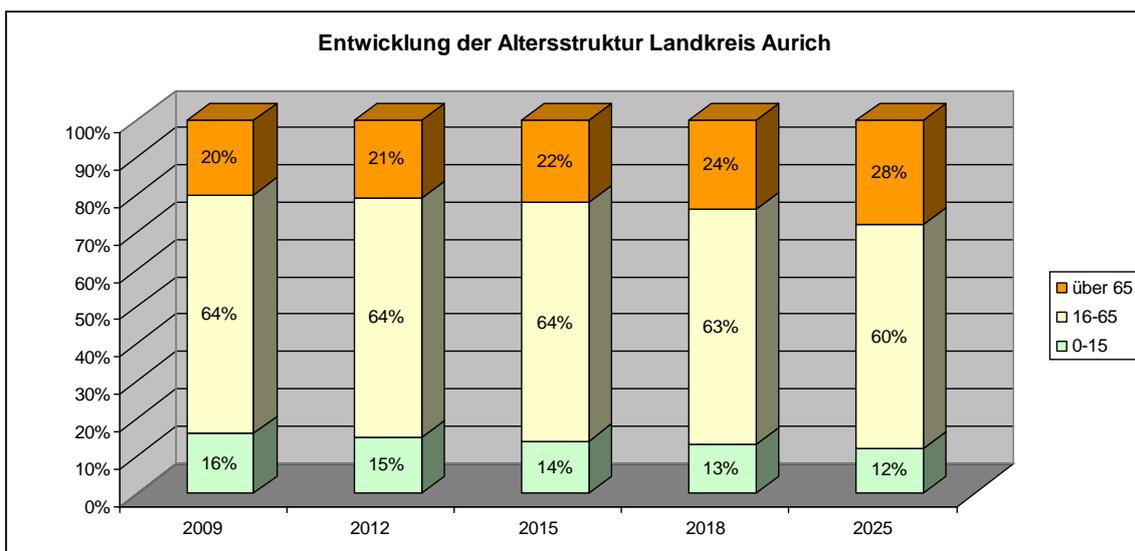


Abbildung: A - 3, Altersstruktur im Landkreis Aurich

Quelle: NIW Bevölkerungsprognose, Stand November 2009

1.3.1.3 Demografische Entwicklung

Der steigende Anteil der höheren Altersklassen ist aus dem Erwerbsleben zwar ausgeschieden, aber besonders mobil, nach wie vor motorisiert und finanziell gut gerüstet. Hierin könnte für den ÖPNV durchaus ein steigendes Fahrgastpotential liegen, wenn das ÖPNV-Angebot von der Qualität her den Zuspruch dieser Gruppe finden wird. Ansonsten

ist die Gruppe der höheren Altersklassen nicht notgedrungen auf den ÖPNV angewiesen, weil sie nicht nur eine große Pkw-Affinität aufweist, sondern besonders im ländlichen Raum einen Pkw vorhält¹⁵. Konkret auf den Landkreis 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 2013 zugenommen. Dabei zeigt sich im Bereich der Land-/Forstwirtschaft ein geringer Rückgang bzw. eine gewisse Konstanz bei der Anzahl der Beschäftigten, wohingegen im Produzierenden Gewerbe und in den Dienstleistungsbereichen ein stärkerer Zuwachs an Beschäftigungsverhältnissen abzulesen sind (siehe Tabelle T- 4 und Abbildung A- 4).

Jahr	Kreisfreie Stadt Landkreis Statistische Region Land	Sozialvers. Beschäftigte am Arbeitsort in den Verwaltungseinheiten Niedersachsens			
		Beschäftigte Insgesamt	davon		
			Land- und Forstwirtschaft, Fi- scherei	Produzie- rendes Gewerbe	Dienstleis- tungs- 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

Tabelle: T - 7, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit¹⁶

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. 29ff..

¹⁶ die Bundesagentur unterteilt die Beschäftigtenzahlen in Wirtschaftszweige von A bis T; für eine

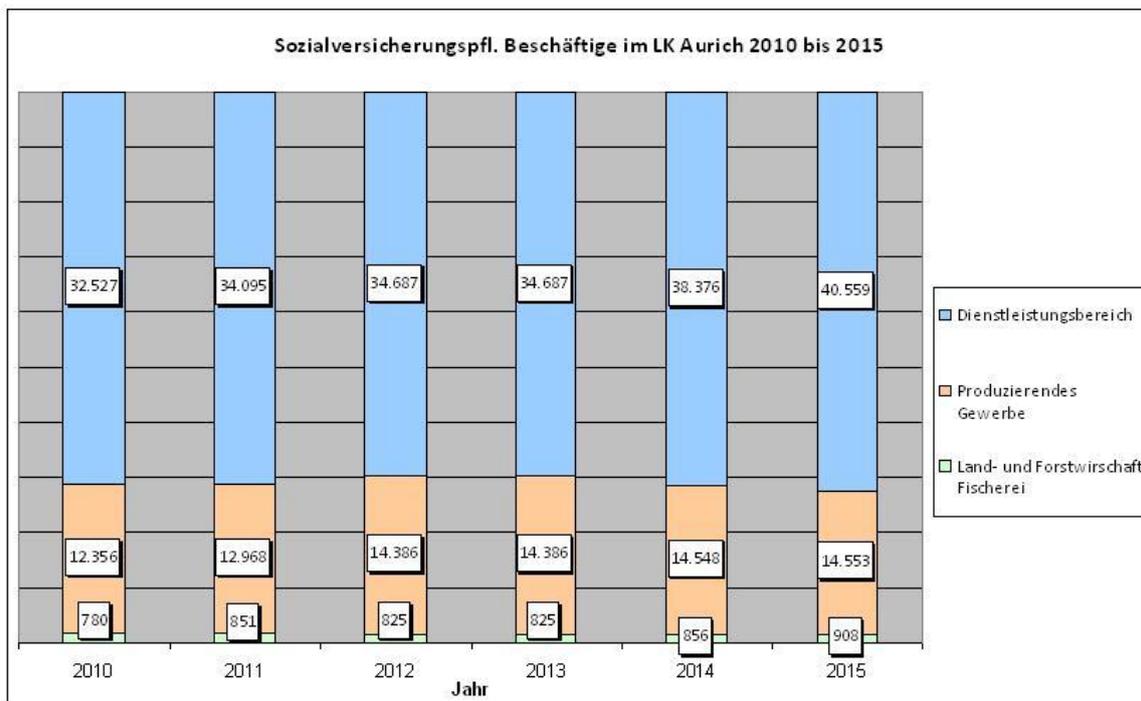


Abbildung: A - 4, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016)

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

übersichtliche Darstellung wurde eine Zusammenfassung zu den drei einzelnen Sektoren vorgenommen

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

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

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

Quelle Bundesagentur für Arbeit

1.3.2.2 Motorisierungsgrad

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Bestand der zugelassenen Kraftfahrzeuge im Zeitraum von 2008-2015 im Landkreis Aurich.

	PKW	LKW	Motorräder	Kraft- Om-nibusse	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
Zuwachs Ge-samt	14.816	2.297	1.808	16	18.937	953
durchschn. Zuwachs pro Jahr	2.117	328	258	2	2.705	136

Tabelle: T - 9, Bestand der zugelassenen Kfz im Landkreis Aurich (Stand: 06.02.2018)

Insgesamt ist die Anzahl der Fahrzeuge in den Jahren 2008 bis 2015 von 110.307 auf 129.344, also um ca. 17% angestiegen. Der durchschnittliche Anstieg pro Jahr liegt bei 2.705 Fahrzeugen. Dabei fällt auf, dass der größte Zuwachs an Fahrzeugen bei den Lastkraftwagen von 5.552 auf 7.849 (ca. 41% Zuwachs) liegt. Danach folgt der Anstieg der Motorräder von 9.775 auf 11.583 mit einem Anstieg von ca. 18%. Der Zuwachs von Personenkraftwagen liegt dagegen bei ca. 16%. Der Bestand an Pkw hat sich mit 94.782 Pkw im Jahr 2008 auf 109.598 Pkw im Jahr 2015 erhöht. Dagegen ist der Fahrzeugbestand im Bereich der Kraftomnibusse über die Jahre hinweg relativ konstant geblieben.

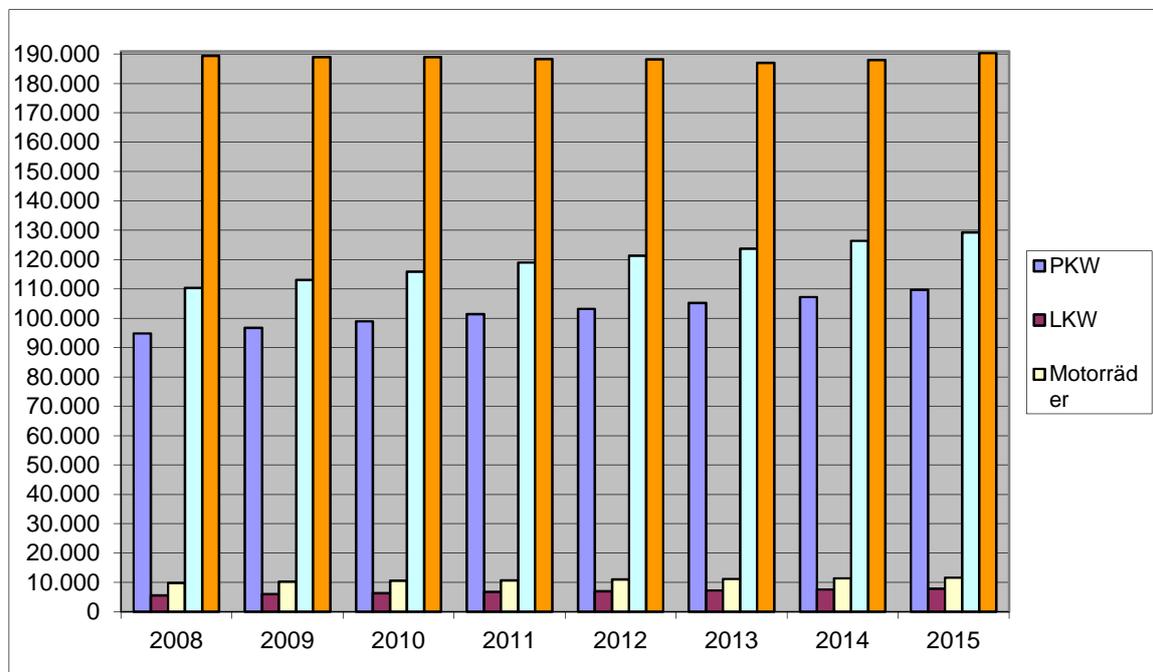


Abbildung: A - 5, Bestand der zugelassenen Kfz im Landkreis Aurich (Stand: 06.02.2018)

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

Sie lässt sich aus folgenden Aspekten ableiten:

- Wegen seiner geographischen Lage ist der Landkreis Aurich unmittelbar als Weg zu Urlaubsgebieten der Nordsee sowie den Inseln betroffen.
- Der ÖPNV in einem ländlich strukturierten und weiträumigen Landkreis wie dem Landkreis Aurich findet hauptsächlich auf der Straße, weniger auf der Schiene statt. Zudem ist die Kreisstadt nicht an den SPNV angeschlossen.
- Innerhalb des LK Aurich befindet sich kein Oberzentrum. Die nächstgelegenen Oberzentren (Oldenburg und Wilhelmshaven) sind ca. 50 bis 80 km entfernt. Somit ist damit zu rechnen, dass aufgrund der nicht vorhandenen flächendeckenden Schienenanbindung der überwiegende Teil der Bevölkerung des Landkreises für die Anfahrt oberzentraler Einrichtungen den Pkw benutzen wird.

1.3.2.3 Pendlerverflechtungen im Landkreis Aurich

Bei den Pendlerzahlen fällt insbesondere die Dominanz des Mittelzentrums Aurichs auf. Die meisten Einpendler (1.492), die nicht in Aurich wohnen, aber hier arbeiten, stammen aus der Gemeinde Südbrookmerland. Weitere 1.214 Einpendler sind in Ihlow wohnhaft, gefolgt von Großefehn mit 931, dem Landkreis Leer (ohne Stadt Leer) sowie den Nachbarstädten Emden (505), Wiesmoor (438) und Norden (538). Dagegen gibt es auch einen bedeutenden Pendlerstrom (1.181) aus der Stadt Aurich in die Seehafenstadt Emden (VW-Werk, Hafen- und Energiewirtschaft), die ein Pendlersaldo von ca. 14.000 aufweist.

Neben der Kreisstadt Aurich ist die Stadt Norden die einzige Gemeinde mit einem vierstelligen positiven Pendlersaldo. Nur die Stadt Wiesmoor und die Inseln Baltrum, Juist und Norderney weisen einen geringen positiven Pendlersaldo auf, der im Falle der Nordseeinseln der besonderen geografischen Lage geschuldet sein dürfte. In den übrigen Gemeinden und Städten im Landkreis Aurich müssen Arbeitnehmer oder Auszubildende in vielen Fällen ihren Wohnort verlassen, um den Arbeitsort erreichen zu können.

Landkreis Aurich	Beschäftigte am Arbeitsort	Pendler-saldo
Aurich	22.911	8.480
Baltrum	339	36
Großefehn	3.451	-1.397
Großheide	845	-2.272
Hinte	511	-1.905
Ihlow	2.529	-2.017
Juist	1.047	79
Krummhörn	2.004	-2.250
Norden	10.269	2.483
Norderney	3.473	451
Südbrookmerland	2.804	-3.996
Wiesmoor	4.511	-178
Dornum	639	-712
Brookmerland, SG	1.444	-3.399
<i>Leezdorf</i>	98	-616
<i>Marienhafe</i>	698	-143
<i>Osteel</i>	130	-634
<i>Rechtsupweg</i>	144	-591
<i>Upgant-Schott</i>	348	-1.047
<i>Wirdum</i>	26	-368
Hage, SG	1.356	-2.124
<i>Berumbur</i>	197	-720
<i>Hage</i>	969	-869
<i>Hagermarsch</i>	36	-73
<i>Halbmond</i>	27	-352
<i>Lütetsburg</i>	127	-110

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

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen (Auswertungen aus der Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, Stand: 30.06.2016)

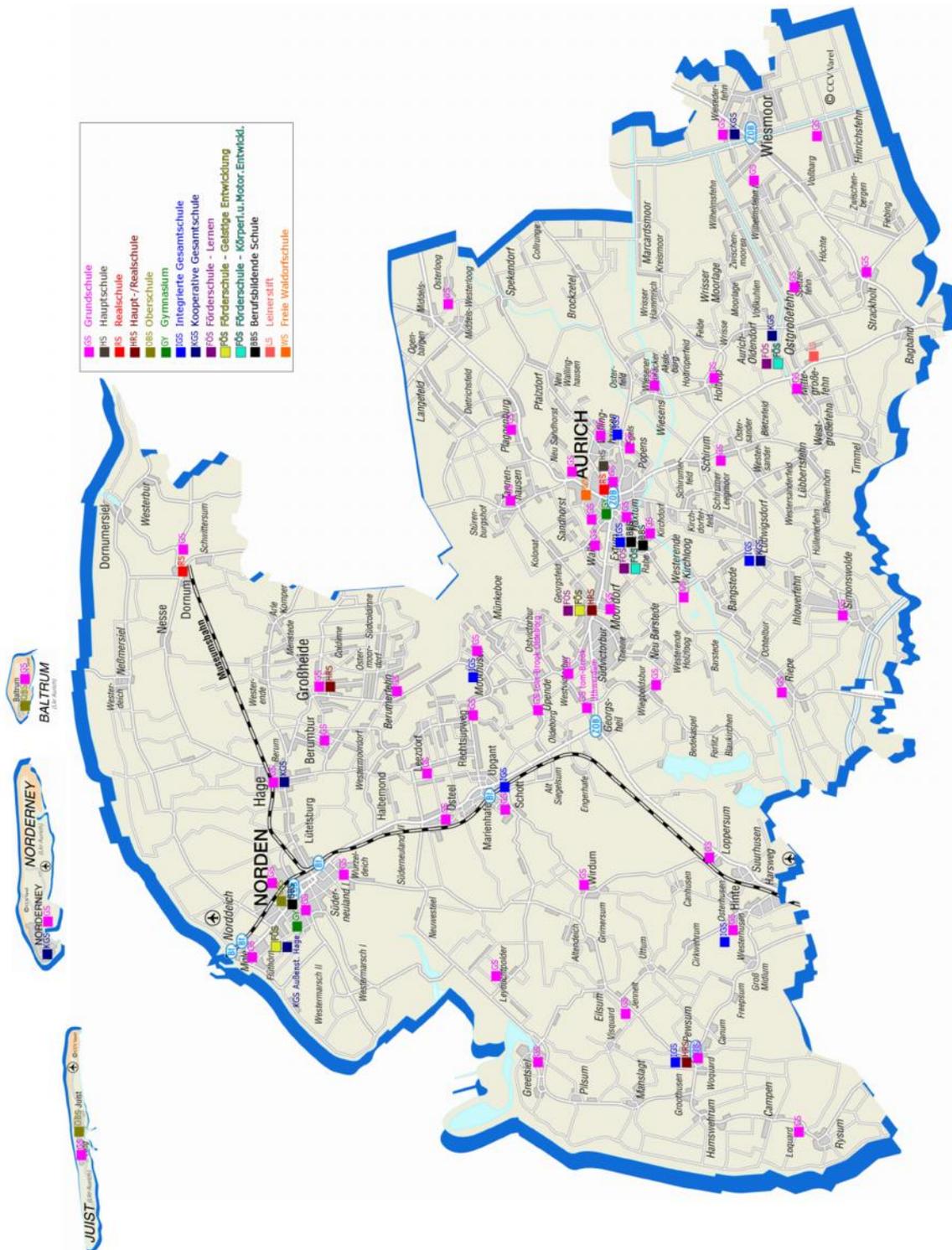
1.4 Schulen und Schüler

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

1.4.1 Schulstandorte und Schülerzahlen

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

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



Karte: K - 4, Schulstandorte im Landkreis Aurich (Stand 04.01.2018)

Kommune/Schulen	GS	RS	HRS	GOBS	OBS	GY	IGS	KGS	FÖS	BBS	Leinerstift	Fr. Waldorf- schule	Schüler gesamt	anspruchsbe- rechtigte Schüler
Aurich	12	1				1	2		2	2		1	9.724	3.297
Baltrum				1									40	0
Großefehn	4							1	2		1		1.357	896
Großheide	2		1						1				767	490
Hinte	2		1				1						320	378
Ihlow	4						1	1					1.038	736
Juist				1									89	2
Krummhörn	4						1						1.234	597
Norden	5				1	1		1	1	1			4.917	1.412
Norderney	1							1					397	4
Sudbrookmerland	5		1				1		2				1.482	881
Wiesmoor	3							1					1.743	633
Dornum	1	1											285	123
Brookmerland, SG													1.292	610
Leezdorf	1												46	22
Marienhufe							1						779	441
Osteel	1												134	61
Rechtshupweg	1												114	42
Upgant-Schott	1												177	38
Wirdum	1												42	6
Hage, SG													892	505
Berumbur	1												93	16
Hage	1							1					799	489
Summe	50	2	3		1	2	7	6	8	3	1	1	25.577	10.564

Stand: 17.01.2018 Schuljahr 2017/2018

Tabelle: T - 11, Schulstandorte und Schülerzahlen im Landkreis Aurich

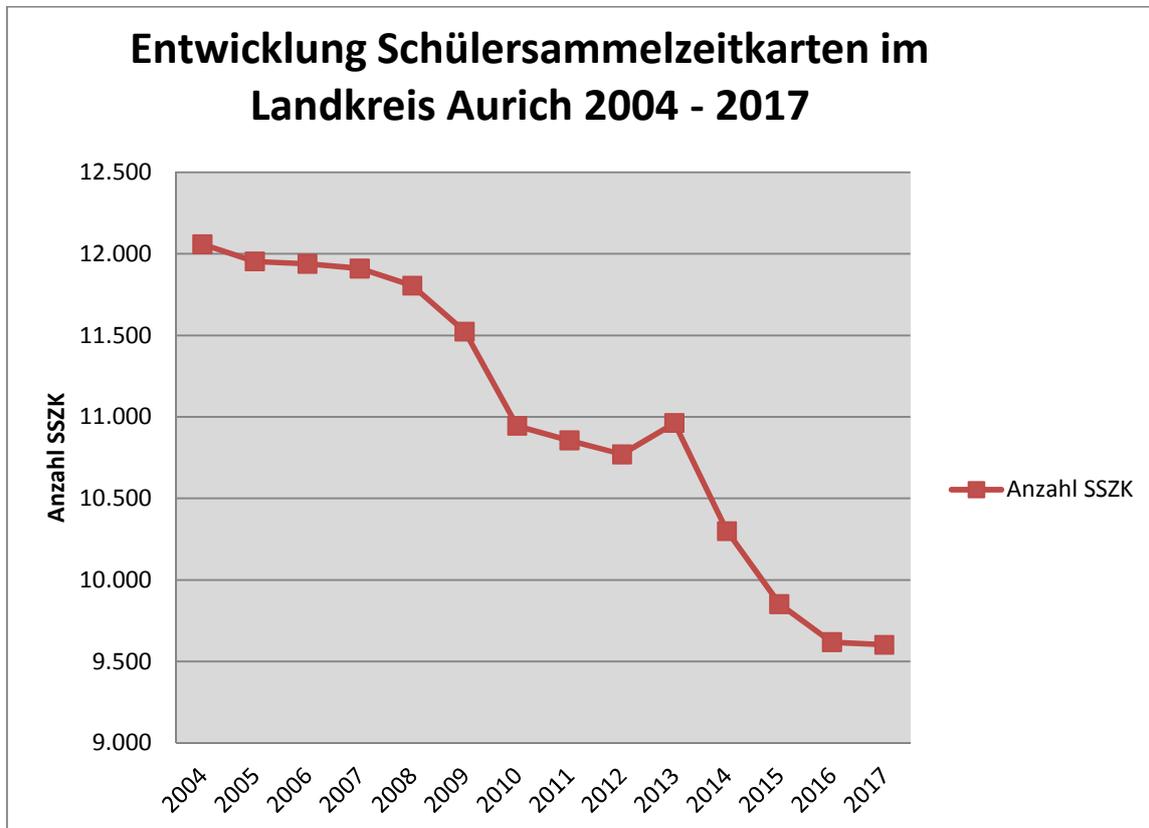


Abbildung: A - 6, Entwicklung Schülersammelzeitkarten im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016)

1.4.2 Schülerbeförderung

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

1. die 1. bis 10. Schuljahrgänge der allgemeinbildenden Schulen,

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

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

1.4.3 Schulentwicklung

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

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

Das Gutachten empfiehlt für die Grundschulen eine Mindestgröße von 100 Schülern und pro Kommune im Landkreis Aurich eine Reduzierung der Anzahl an Grundschulen. Da die

Kommunen Träger der Grundschulen sind, werden die Entscheidungen hinsichtlich der Empfehlungen des Gutachtens vor Ort getroffen.

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

1.5 Einrichtungen mit großem Besucheraufkommen

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

1.5.1 Bildungseinrichtungen

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

1.5.2 Kulturelle Einrichtungen

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

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

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

Nicht nur die zahlreichen Kirchen, sondern auch die Imagination der ehemaligen Klosterstätte in Ihlow können besichtigt werden. Um den Erhalt der vielen kulturellen Sehenswürdigkeiten wie unter anderem Baudenkmäler kümmert sich die Untere Denkmalschutzbehörde des Kreises. Ferner verfügt der Landkreis über kulturelle Sehenswürdigkeiten wie

ein ehemaliges Ständehaus in welchem sich Einrichtungen für Forschung Kultur und Bildung befinden.

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

In der Stadt Norden gibt das Teemuseum einen Einblick in die ostfriesische Tee-Kultur. Daneben ist die Ludgeri-Kirche mit der berühmten Arp-Schnitger-Orgel zu erwähnen. Der Auto-Liebhaber hat die Möglichkeit im Norder Automuseum über 150 Autos und Motorräder zu besichtigen. Seehundstation, Nationalparkhaus und Waloseum bringen dem Besucher und Urlauber die Natur der Region näher. Auf Norderney befinden sich viele traditionelle Gebäude und kulturelle Einrichtungen, wie z.B. Kap (Wahrzeichen der Insel), Watt Welten (Unesco-Weltnaturerbe-Wattenmeer-Besucherzentrum) und diverse Museen (z.B. Bademuseum, Rettungsbootmuseum). Die nachstehenden Tabellen geben einen Überblick über ausgewählte kulturelle Einrichtungen bzw. über die vorhandenen Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens im LK Aurich.

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

Tabelle: T - 12, Kulturelle Einrichtungen im Landkreis Aurich

Kommune	Kranken- häuser	Hilfsorg. – Rettungsdien- st DRK	Kinder- gärten	Alten- heime	Feuer- wehren	Sonstiges
Aurich	1	1	50	7	10	Ortsverban- d tech. Hilfswerk
Norden	1	1	19	7	1	Ortsver- band tech. Hilfswerk
Wiesmoor	0	1	11	2	2	
Großefehn	0	0	10	3	9	Kinder- Jugend- und Familien- hilfe Leinerstift
Ihlow	0	0	12	3	5	
Großheide	0	0	9	1	3	
Krümmhörn	0	1	19	4	11	
Dornum	0	0	4	1	5	
Südbrookmerl- and	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	3	3	1	1	Kurklinik
Baltrum	0		1		1	
Gesamt	4	5	168	33	69	

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

1.5.3 Freizeiteinrichtungen

Zahlreiche Freizeiteinrichtungen, wie Sportplätze, Reithallen und Freibäder sind in fast allen Gemeinden des Landkreises vorhanden. Durch die zahlreichen Kanäle und Meere ergeben sich gute Bedingungen für Wassersportarten. So kann man z.B. am Auricher Hafen

sowie in Timmel Boote ausleihen. Auch Badeseen sind mehrfach in Tannenhausen, Ihlow und Hage vertreten.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

					Golfanlage
Großefehn	1	1	0	0	2 Gruppen- Häuser Timmeler Meer RTC
Ihlow	0	0	0	1	1 Hostel Ihler Meer
Großheide	0			0	
Krummhörn	1	2	1	1	
Dornum	2	1	1	1	
Südbrook- merland	0	2	1	1	Großes Meer
Brookmerland	0	0	1	0	Kartbahn
Hinte	0	1	1	0	
Hage	0	1	0	0	Kiessee, Motodrom
Juist	1	0	2	1	Strandbad
Norderney	2	7	1	1	Strandbad, Golfplatz, Skater- anlage, Segel- und Windsurfschule, Kinderspielpark
Baltrum	0	1	1	1	Strandbad
Gesamt	8	9	13	9	

Tabelle: T - 14, Freizeiteinrichtungen im Landkreis Aurich

1.6 Verkehrsanlagen

In einem Flächenlandkreis wie Aurich kommt der Mobilität große Bedeutung zu. Unter den verschiedenen Verkehrsträgern erbringen schienengebundene Verkehrsträger und der straßengebundene öffentliche Personenverkehr einen wesentlichen Teil der Verkehrs-

leistung. Für die Wirtschaft und die Menschen unseres Landes sind daher Schienenverkehr und der Öffentliche Personennahverkehr auf der Straße unverzichtbare Bestandteile, die die notwendige Mobilität gewährleisten.

1.6.1 Straßennetz

Bundesautobahnen

Folgende Bundesautobahnen verlaufen durch den Landkreis Aurich:

A31 Bottrop – Emden

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

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

Bundesstraßen

Folgende Bundesstraßen verlaufen durch den Landkreis:

B72 (132km)

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

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

B210

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

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

B436

Die Bundesstraße 436 führt von Weener nahe der niederländischen Grenze quer durch Ostfriesland und den Landkreis Friesland bis nach Sande, wo sie an der Anschlussstelle Sande auf die Bundesautobahn 29 trifft. Die gesamte Strecke umfasst ca. 70 km. Im Landkreis Aurich wird sie zunächst auf einem etwa fünf Kilometer langen Abschnitt als B72 weitergeführt, bis sie in Bagband schließlich von dieser abzweigt. Über Großefehn führt sie nach Wiesmoor und verlässt dort den Landkreis.

Landesstraßen/Kreisstraßen/Gemeindestraßen

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

-Rund 400 km Kreisstraßen

-230 km Radwege an Kreisstraßen (die Insel Norderney hat ca. 28 km ausgebaute Rad- und Wanderwege außerhalb der Stadt im Dünengelände)

-Gemeindestraßen

Ostfrieslandwanderweg (Gesamt 97 km)

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

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

Güterverkehrszentren

Die Güterverkehrszentren fungieren sowohl als Schnittstelle zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasserstraße als auch als Schnittstelle zwischen dem Güterfern-

und Güternahverkehr. Solche Zentren sollen durch Mehrfachnutzung effizienter mit allen Ressourcen umgehen und dadurch zu erheblichen Zeit- und Kostenersparnissen beitragen. Im Landkreis Aurich befindet sich kein Güterverkehrszentrum. Betriebe wie Enercons Bahn-Tochter Eisenbahngesellschaft nutzen Verbindungen zu den Güterverkehrszentren in Rheine und Dörpen im Landkreis Emsland.

1.6.2 Schienennetz

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

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

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

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

Mole. Seit 2013 ist Marienhaf, der zuvor als einziger Bahnhof zwischen Oldenburg und Norddeich nur vom Nahverkehr bedient wurde, ein Fernverkehrshalt.

1.6.3 Wasserstraßen/Häfen

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

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

In Marcardsmoor zweigt der Nordgeorgsfehkanal vom Ems-Jade-Kanal ab und verbindet diesen mit der Jümme und über die Leda schließlich mit der Ems. Über die Leda, den Elisabethfehkanal 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 Fährver-

bindungen nach Norderney zumindest in der Hauptsaison stündlich erfolgen, verkehren die Fähren nach Juist und Baltrum (ab Neßmersiel) tideabhängig und zeitweise nur zweimal am Tag.

1.6.4 Luftverkehr

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

Nächstgelegener internationaler Verkehrsflughafen ist der in Bremen.

In Brockzetel liegt das Segelfluggelände Aurich-Brockzetel.

Die ostfriesischen Inseln werden von zahlreichen regionalen Flughäfen angefliegen. Da einige Inseln auf Grund der Tideabhängigkeit mit der Fähre nur einmal am Tag zu erreichen sind, ist die Anreise mit dem Flugzeug eine gute Alternative. Die Frisia-Luftverkehr GmbH Norddeich betreibt den Flugplatz Norden-Norddeich für einen 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 AT. In Niedersachsen sind im NNVG als AT die Landkreise und kreisfreien Städte festgelegt worden. Zur Verbesserung der kreisübergreifenden Zusammenarbeit

haben sich die meisten AT mit benachbarten AT zu einer gemeinsamen Gesellschaft oder zu einem Zweckverband zusammengetan.

Die Aufgabe der Durchführung des ÖPNV, sowie die rechtliche Verantwortung gegenüber dem Fahrgast liegt bei den Verkehrsunternehmen. Der größte Teil dieser hat sich mit dem Ziel einer gemeinsamen Angebotserstellung und Vermarktung zu gemeinsamen Gesellschaften / Verkehrsbünden zusammengeschlossen.

1.7.1 Aufgabenträger

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

1.7.2 Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade

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

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

1.7.3 Verkehrsunternehmen

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

1.7.4 Verkehrsverbund Ems-Jade

Die Busunternehmen haben sich in den Landkreisen Aurich, Leer, Wittmund und Friesland sowie den kreisfreien Städten Emden und Wilhelmshaven 2003 zum Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ) zusammengeschlossen. 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 mit 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 einer 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.

Sieben der dreizehn VU, die Genehmigungen im LK Aurich besitzen, gehören dem VEJ an. Dabei ist zu erwähnen, dass die VU, die auf Norderney Linienverkehre durchführen und die Baltrumlinie 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 und spezieller Nachtbusangebote
- die Verbesserung der Anreisemöglichkeiten für die touristischen Gäste der Region
- die Erhöhung der Attraktivität der Tourismusregion durch die kostengünstige Erreichbarkeit der touristischen Ziele

- die Erstellung eines Haltestellenkonzeptes mit dem Ziel einer qualitativen Aufwertung
- die Einführung spezieller Tarife für Schüler (außerhalb der Schulzeiten), für Senioren und für Familien