

2. Bestandsaufnahme und Bewertung

2.1 Gegenwärtiges Verkehrsangebot (Liniennetz)

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

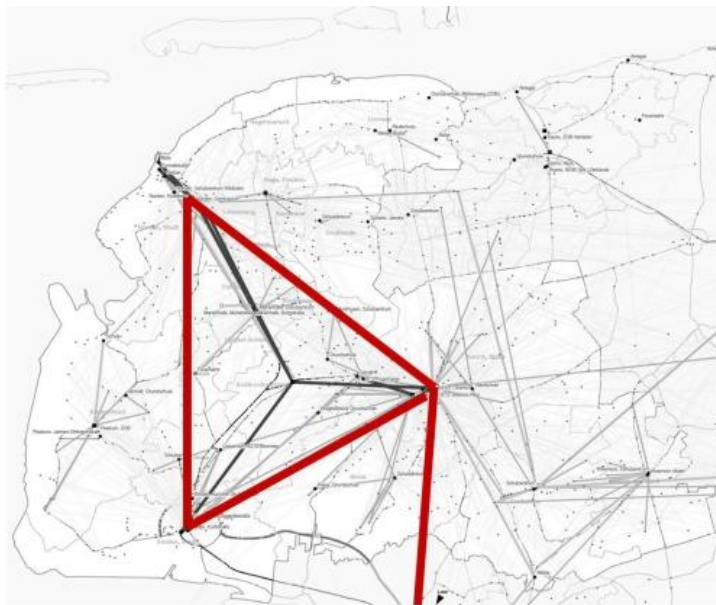


Abbildung: A - 7, Wichtigste Verkehrsbeziehungen

Quelle: sma (2012): Verkehrskonzept Aurich-Emden

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

1

Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Linien-Nr.	Genehmigungs-Beginn	Genehmigungs-Ende	Genehmigungs-Inhaber
Norden	Norden		Nordsee-Express	01.03.2017	28.02.2027	Ahi Hamdi
Aurich	Leer	Timmel	481	16.09.2016	15.09.2026	Andreesen
Lübbertsfehn	Aurich	Ihlow-Schirum-Westersander	483	01.12.2013	31.11.2023	Andreesen
Großfehn	Moormerland	Spetzerfehn-Firrel	484	01.05.2018	30.04.2028	Andreesen
Aurich	Norden	Moordorf-Upende-Rechtsupweg-Marienhafte/Victorbur-Münkeboe-Moorhusen	442	01.03.2012	29.02.2020	Arendt
Ugant-Schott	Marienhafte	Osteel/Leezdorf-Rechtsupweg	427	01.08.2013	31.07.2021	Arendt/Jacobs/Weser-Ems Bus
Moordorf	Moorhusen	Victorbur	431	01.08.2013	31.07.2021	Arendt/Weser-EmsBus
Moorhusen	Moordorf	Victorbur	432	01.08.2013	31.07.2021	Arendt/Weser-EmsBus
Norden	Neßmersiel		10004	01.10.2015	30.09.2023	Baltrum Linie
Esens	Dornum	Hage-Norden-Westerholt	361 (Teil der K1)	15.09.2016	16.09.2026	Edzards
		Westerbur-Roggenstede-Westerholt-Dornum-Bensersiel	368 (Teil der K1)			
Dornumergröde	Esens			01.09.2013	31.08.2021	Edzards

Stand: 06.02.2018

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

2

Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Linien-Nr.	Genehmigungs-Beginn	Genehmigungs-Ende	Genehmigungs-Inhaber
Theener/Hagermarsch	Westerholt/Dornum	Roggenstede-Dornumergrode-Theener-Neßmersiel	314 (Teil der K1)	27.09.2015	26.09.2025	Edzards/Kreisbahn Aurich/Weser-Bus
Wilhelmshaven	Wiesmoor	Sande-Friedeburg	111	01.07.2017	30.06.2027	Fass Reisen
Norderney, Busbahnhof	Norderney, Oase	Meierei-Flugplatz-Leuchtturm	4	01.09.2018	31.08.2028	Fischer
Norderney, Rosengarten	Norderney, Rosengarten		8	11.03.2016	31.08.2025	Fischer
Norddeich, Frisia-Parkplatz P3	Norddeich, Frisia-Parkplatz P3		-	07.10.2017	06.10.2025	AG Reederei Frisia
Detern	Sandhorst, Waldorfschule	Leer	642	01.11.2012	17.08.2019	Gerdes
Südarle	Emden	Neuschoo-Schweindorf-Westerholt-Großheide-Berumbur-Hage-Norden-Marienhaf	444	01.06.2016	31.05.2026	Jacobs
Norden	Aurich	Hage-Berumerfehn-Südcoldinne-Südarle-Eversmeer	445	01.02.2017	31.01.2027	Jacobs
Norden	Südarle	Hage-Halbmond-Großheide	446/1	01.06.2014	31.05.2024	Jacobs
Südarle	Norden	Großheide-Halbmond-Hage	446/2	01.06.2014	31.05.2024	Jacobs
Großheide	Großheide	Berumerfehn-Südarle-Westerende	447	30.08.2016	29.08.2026	Jacobs

Stand: 06.02.2018

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

3

Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Linien-Nr.	Genehmigungs- Beginn	Genehmigungs- Ende	Genehmigungs-Inhaber
Wiesmoor	Wittmund	Wiesede-Friedeburg-Reepsholt	341	01.01.2014	31.12.2023	Janssen
Aurich	Esens	Westerholt	378	01.08.2013	31.07.2023	Janssen
Aurich	Emden	Ihlow-Riepe	451	01.08.2013	31.07.2023	Janssen
Aurich	Simonswolde	Kirchdorf-Simonswolde-Ihlow	452	01.08.2013	31.07.2023	Janssen
Ludwigsdorf	Westerende	Ostende-Fahne	455	01.08.2013	31.07.2023	Janssen
Aurich	Haxtum	Rahe	457	01.08.2013	31.07.2023	Janssen
Aurich	Georgsheil	Ihlow-Aurich	N43	01.10.2012	30.09.2020	Janssen
Aurich	Georgsfeld	Extum-Walle	101	18.02.2015	31.05.2024	Kreisbahn Aurich
Aurich	Plaggenburg	Sandhorst-Tannenhäusen	102	18.02.2015	31.05.2024	Kreisbahn Aurich
Aurich	Wiesens	Wallinghausen-Pfalzdorf-Egels	103	18.02.2015	31.05.2024	Kreisbahn Aurich
Aurich	Rahe	Popens-Schirum-Leegmoor-Kirchdorf	104	18.02.2015	31.05.2024	Kreisbahn Aurich
Aurich	Brockzetel	Dietrichsfeld-Langefeld-Middels	105	18.02.2015	31.05.2024	Kreisbahn Aurich
Aurich	Leer	Schirum-Hesel-Brinkum	460	06.05.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
Aurich	Brockzetel	Dietrichsfeld-Langefeld-Middels	462	06.05.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich

Stand: 06.02.2018

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

4

Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Linien-Nr.	Genehmigungs- Beginn	Genehmigungs- Ende	Genehmigungs-Inhaber
Aurich	Wiesmoor	Akelsbarg-Spetzerfehn- Hinrichsfehn	463	06.05.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
		Egels-Wiesens- Brockzetel- Wiesedermeer- Marcardsmoor	464	01.10.2015	30.09.2025	Kreisbahn Aurich
Aurich	Wiesmoor	Bagband-Strackholt	466	06.05.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
		Ostgroßfehn-				
Wiesmoor	Leer	Strackholt-Bagband	467	06.05.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
Wiesmoor	Hinrichsfehn	Mullberg	468	06.05.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
Ostgroßfehn	Aurich	Holtrop-Bietzfeld	469	06.05.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
		Wiesmoor-Neudorf-				
Aurich	Jübberde	Remels	470	14.04.2012	05.05.2020	Kreisbahn Aurich
Bagband	Egels IGS	Wrisse-Felde	471	14.06.2017	31.07.2022	Kreisbahn Aurich
		Plaggenburg- Tannenhäusen-Egels				
Middels	Aurich IGS/BBS	IGS	472	14.06.2017	31.07.2022	Kreisbahn Aurich
		Plaggenburg-Middels-				
Aurich	Bensersiel	Esens	473	01.05.2015	30.04.2025	Kreisbahn Aurich
		Wallinghausen-				
Aurich	Wittmund	Sandhorst-Middels	474	01.05.2015	30.04.2025	Kreisbahn Aurich
		Neukamperfehn-Hesel				
Jheringsfehn	Ostgroßfehn		476	08.11.2017	05.08.2022	Kreisbahn Aurich
Ulbargen	Aurich	Timmel-Holtrop	477	14.06.2017	31.07.2022	Kreisbahn Aurich
Emden	Jever	Wilhelmshaven	480	01.08.2013	31.07.2023	Kreisbahn Aurich

Stand: 06.02.2018

Tabelle: T - 18, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 4

5

Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Linien-Nr.	Genehmigungs- Beginn	Genehmigungs- Ende	Genehmigungs-Inhaber
Blomberg	Westerholt/Dornum	Dornum	485	01.01.2015	30.09.2020	Kreisbahn Aurich
Westgroßefehn	Ostgroßefehn	Timmel-Ulbargen- Mittegroßefehn	486	01.09.2015	31.08.2025	Kreisbahn Aurich
		Münkeboe- Ostvictorbur- Westvictorbur-				
Südbrookmerland	Emden	Uthwerdum-Georgsheil	Berufslinie	14.07.2015	13.07.2025	Ludolf Beninga
Norderney	Norderney	innerstädtischer Rundverkehr	7	01.03.2012	28.02.2020	Nds. Staatsbad Norderney
Norderney, Weststrand	Norderney, Hafen	Damenpfad Mitte- Rosengarten	1	01.09.2018	31.08.2028	Tjaden
Norderney, Busbahnhof	Norderney, Hafen	Mühlenstraße- 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, Busbahnhof	Norderney, Weiße Düne	Birkenweg-Meierei	5	27.09.2013	26.06.2021	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
Emden	Jever	Georgsheil-Aurich- Wittmund	410/420	01.01.2016	31.12.2023	Weser-Ems Bus
Georgsheil	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

Stand: 06.02.2018

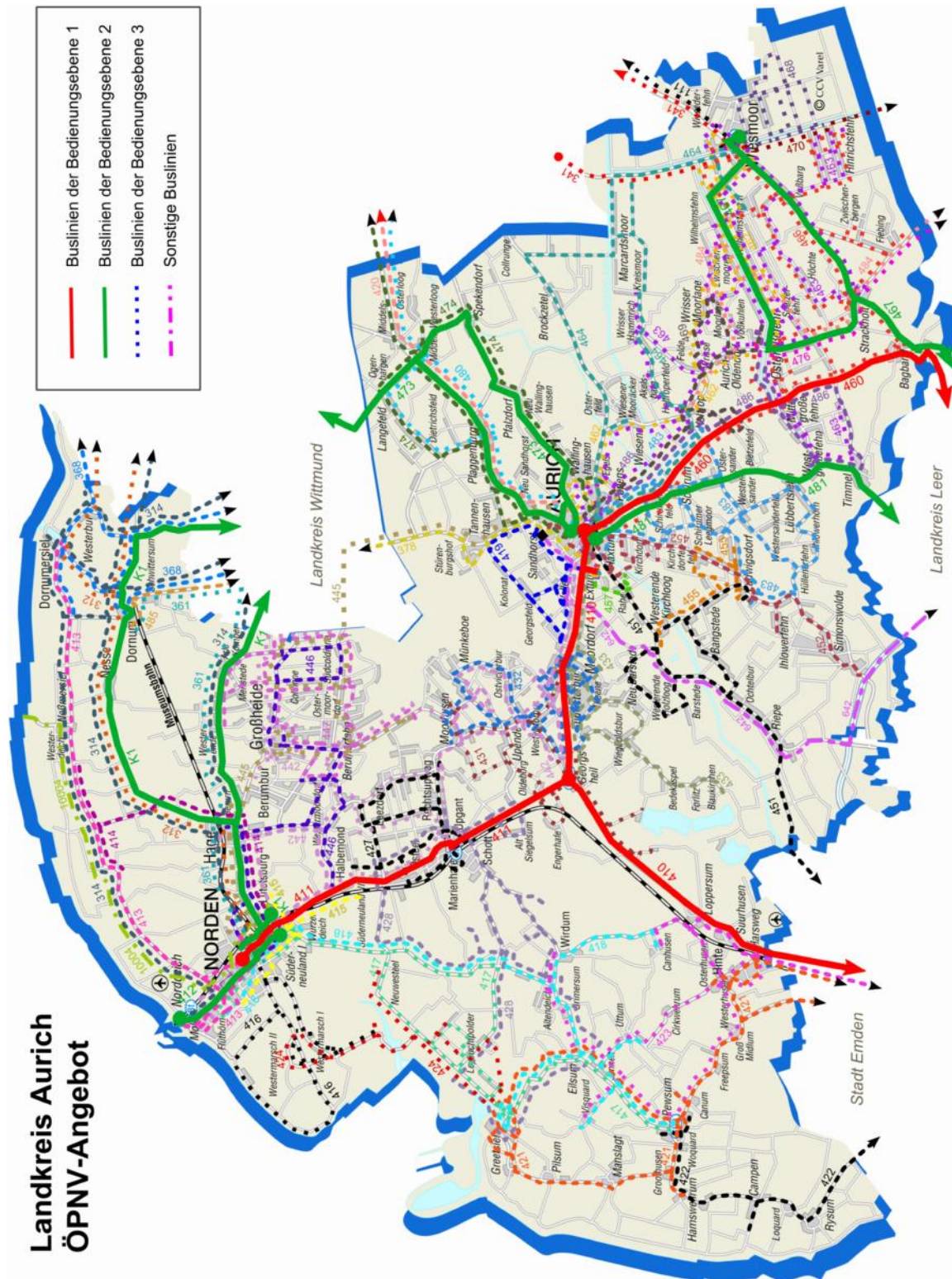
Tabelle: T - 19, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 5

6

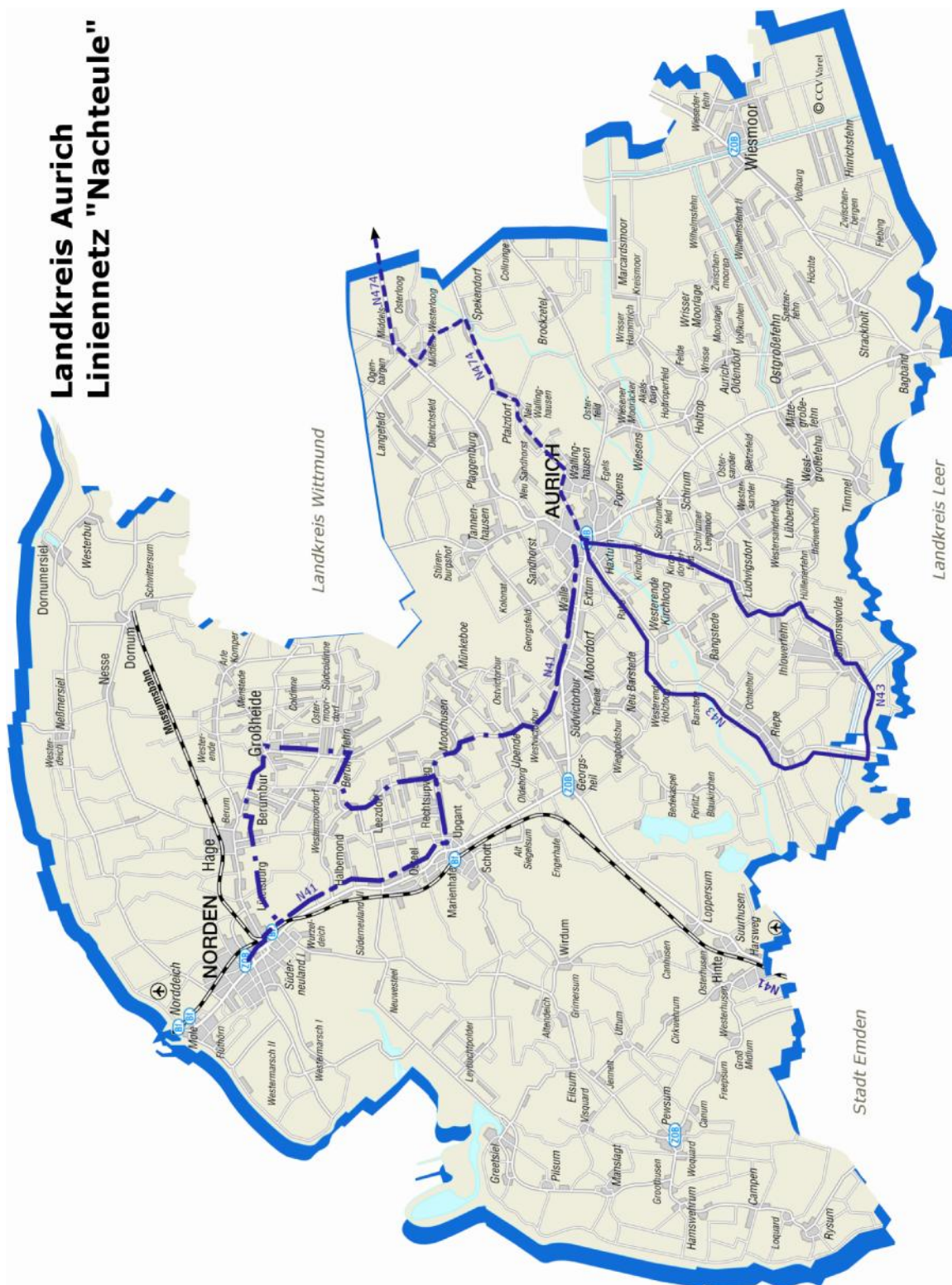
Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Linien-Nr.	Genehmigungs- Beginn	Genehmigungs- Ende	Genehmigungs-Inhaber
Norden	Esens	Westerloog-Osterloog- Junkersrott-Theener-	413	01.08.2018	31.07.2028	Weser-Ems Bus/Edzards
Junkersrott	Norden	Dornumergröde	414	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Norden	Norden	Hage	415	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Norden	Westermarsch	Süderneuland	416	01.08.2018	31.07.2019	Weser-Ems Bus
		Utlandshörn				
		Eilsom-Greetsiel- Leybucht-polder-				
Pewsum	Norden	Süderneuland	417	01.08.2018	31.07.2028	Weser-Ems Bus
		Charlottenpolder-				
		Grimersum-Eilsom-				
Norden	Pewsum	Jennelt-Uttum-	418	01.08.2018	31.07.2028	Weser-Ems Bus
		Visquard				
Aurich	Aurich	Walle-Georgsfeld-	419	01.01.2018	31.12.2027	Weser-Ems Bus
Hösingwehr	Emden	Sandhorst	421	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Emden	Pewsum	Pewsum-Hinte	422	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Emden	Pewsum	Loquard	423	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Leybucht-polder	Westermarsch	Hinte-Uttum-Wirdum	424	01.08.2018	31.07.2028	Weser-Ems Bus
Marienhaf	Marienhaf	Neuwesteel	428	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Forlitz-		Wirdum-Schoonorth				
Blaukirchen	Aurich	Moordorf	433	01.08.2013	31.07.2021	Weser-Ems Bus
Aurich	Norden	Marienhaf-Moordorf-	N41	20.11.2017	19.11.2021	Weser-Ems Bus
		Moorhusen				

Stand: 06.02.2018

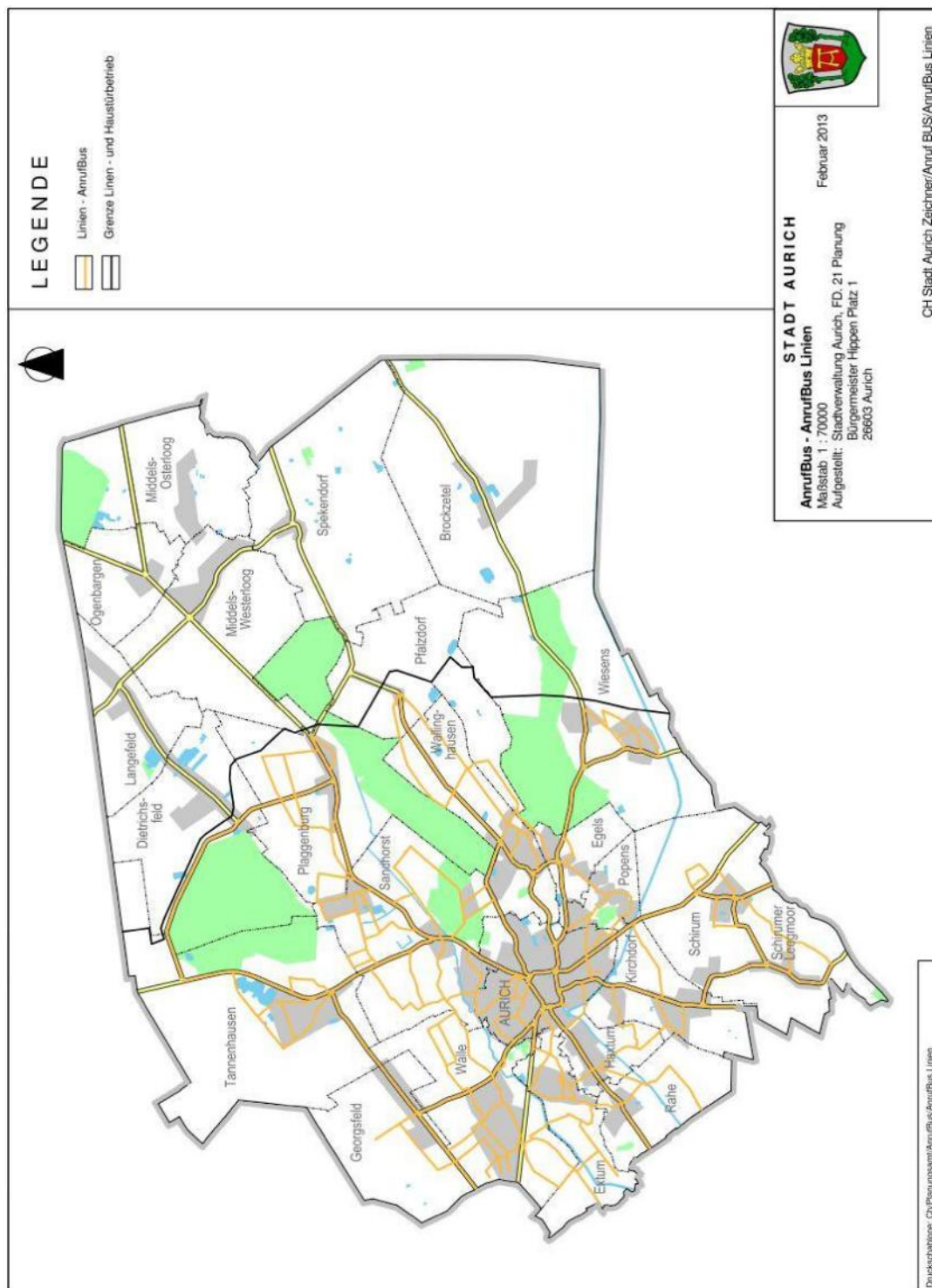
Tabelle: T - 20, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 6



Karte: K - 5, Bestandsnetz BE1, BE2, BE3 im Landkreis Aurich

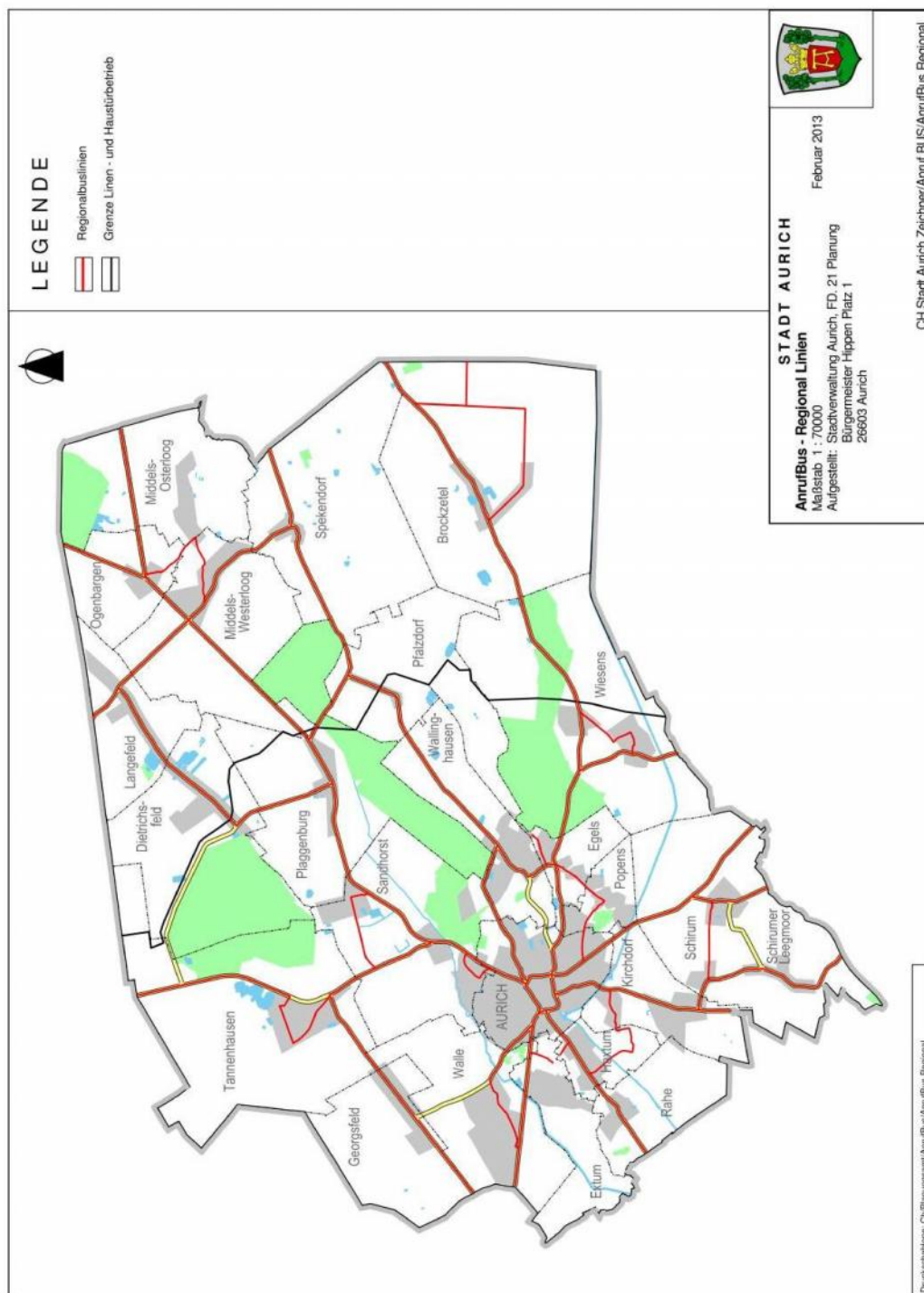


Karte: K - 6, Liniennetzachteule im Landkreis Aurich (Stand: 08.01.2018)



Karte: K - 7, Liniennetz Anrufbus Stadt Aurich

Quelle: Stadt Aurich



Karte: K - 8, Liniennetz Regionalbus Stadt Aurich

Quelle: Stadt Aurich



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

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



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

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

2.1.1 Verkehrsunternehmen

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

- Ahi Hamdi, Drostenweg 6, 26524 Hage
- Andreesen Omnibusbetrieb, Jadestr. 11, 26605 Aurich
- Arendt Omnibusbetrieb, Wallstr. 37, 26603 Aurich
- Reederei Baltrum-Linie GmbH & Co. KG, Haus Nr. 278, 26579 Baltrum
- Fass Reisen, Dodoweg 3, 26386 Wilhelmshaven
- Firma H.Edzards, Jeverstrasse 19, 26427 Esens
- Fischer Omnibusverkehr, Jann-Berghaus-Str. 38, 26548 Norderney
- AG Reederei Frisia, Bülowallee 2, 26548 Norderney
- Gerdes Reisen, Hochkamp 9, 26655 Westerstede-Ocholt
- Jacobs Reisedienst, Südarler Landstr. 21, 26532 Großheide
- Janssen-Reisen Aurich GmbH, Arentestr. 10, 26607 Aurich
- Janssen Reisen Friedeburg GmbH, Russlandweg 42, 26446 Friedeburg
- Janssen Reisen Wittmund GmbH, Alter Postweg 29, 26409 Wittmund
- Kreisbahn Aurich GmbH (Jan Klein), Breiter Weg 69a, 26603 Aurich
- Nds. Staatsbad Norderney GmbH, 26548 Norderney
- Peter Tjaden Nahverkehrs GmbH, Bülowallee 2, 26548 Norderney
- Weser-Ems Busverkehr GmbH, Friedrich-Rauers-Str. 9, 28195 Bremen

2.1.2 Bedienungsebenen

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

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

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

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

- Die Linie 460 verbindet die Kreisstädte Aurich und Leer miteinander und ersetzt die ehemalige Kleinbahnlinie (DB-Fahrkarten werden anerkannt).
- Die Linie 481 erschließt und verbindet die Kreisstädte Aurich und Leer. Ebenso erschließt sie Timmel, Teile der Gemeinde Ihlow und das Moormerland.

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

Vertaktete Linien der BE2:

- 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 Küstebadeorten bestehen Anschlussmöglichkeiten an die Fährverbindungen nach Wangerooge, Spiekeroog und Langeoog. Hervorzuheben ist die große Bedeutung der Linie für die Urlauber der Nordseeküste und der Ostfriesischen Inseln.
- Die Linie 412 stellt eine Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Norden und dem Grundzentrum Norddeich dar. Fahrgäste der Linie 411 haben Anschluss an die Linie

412. Zudem wird der Fährhafen Norddeich, Mole mit den Fährverbindungen zu den Inseln Juist und Norderney angebunden.

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

Nicht vertaktete Linien der BE2:

- Die Linie K1-Express verbindet schnell und auf direktem Weg die Stadt Norden mit den Nordseebädern Neßmersiel, Dornumersiel, Bengersiel und Neuharlingersiel (nur bei passendem Fähranschluss, da dieser tideabhängig ist). In Norden wird der Anschluss von bzw. zur Bahn und in Bengersiel der Anschluss von bzw. zur Fähre nach Langeoog hergestellt.
- Die Linie 417 verbindet Pewsum über Greetsiel (oftmals über Leybuchtpolder und Neuwesteel) mit dem Mittelzentrum Norden. Die Linie dient in erster Linie der Schülerbeförderung und darüber hinaus der touristischen Erschließung.
- Die Linie 442 wurde in die Teillinien 442/1 und 442/2 aufgeteilt. Die 442/1 erschließt die Samtgemeinde Brookmerland, das Südbrookmerland mit der Kreisstadt Aurich. Die 442/2 verbindet das Südbrookmerland, Brookmerland mit der Samtgemeinde Großheide und Hage. Die Linien dienen vorwiegend der Schülerbeförderung zu den Schulen in den o.g. Gemeinden und der Stadt Aurich. Daneben werden auf der 442/1 auch an Ferien und samstags Fahrten durchgeführt.

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

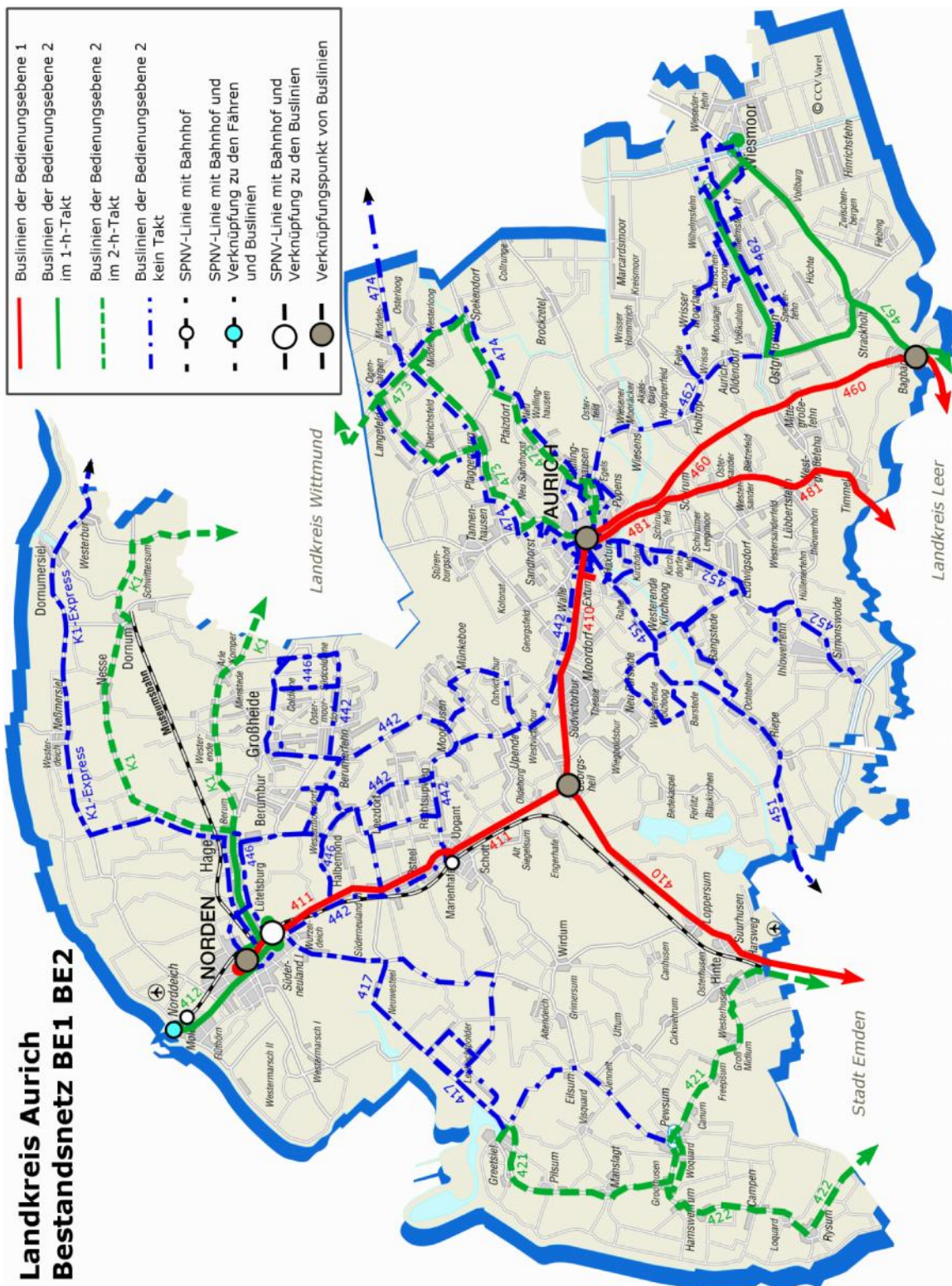
Die **Bedienungsebene 3 (BE3)** umfasst die Buslinien für den eigentlichen Schülerverkehr, der die besonderen Anforderungen hinsichtlich der Schulanbindungen erfüllen muss. Vielfach wird hier eine besondere Flexibilität erwartet. Die Schülerinnen und Schüler müssen unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung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

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

<u>BE</u>	<u>Linie</u>	<u>Strecke</u>	<u>Mo-Fr</u>	<u>Sa</u>	<u>So</u>
Vertaktete 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-/2-h-Takt	1-h-/2-h-Takt
1	481	Leer – Timmel - Aurich	1-h-Takt	3 Fahrtenpaare	kein Angebot
Vertaktete Linien BE2:					
2	K1	Harle – Esens - Westerholt/Dornum - Norden	1-h-Takt	1-h-Takt	1-h-Takt
2	412	Norden - Norddeich	1-h-Takt	1-h-Takt	2-h-Takt
2	421	Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden	2-h-Takt	5 Fahrtenpaare	1 Fahrtenpaar
2	422	Pewsum – Loquard – Wybelsum – Emden	2-h-Takt	7 Fahrten	2 Fahrten
2	467	Wiesmoor – Ost-großefehn – Strackholt – Bagband - Leer	1-h-/2-h-Takt	2-h-Takt	kein Angebot
2	473	Aurich – Middels - Esens - Bengersiel	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
Nicht vertaktete Linien BE2:					
2	K1-Express	Norden – Neßmersiel – dornumersiel – Bengersiel – (Neuharlingersiel)	kein Takt (einzelne Fahrten, saisonabhängig)	kein Takt (einzelne Fahrten, saisonabhängig)	kein Takt (einzelne Fahrten, saisonabhängig)
2	417	Pewsum – Eilsum – Greetsiel – Norden	kein Takt (7 Fahrtenpaare)	kein Takt (5 Fahrten)	kein Takt (2 Fahrtenpaare)
2	442/1	Aurich – Moordorf – Marienhaf – Norden	kein Takt (32 Fahrten an S, 11 Fahrten an F)	kein Takt (2 Fahrtenpaare)	kein Angebot
	442/2	Moorhusen – Leezdorf – Osteel – Marienhaf – Hage – Großheide	kein Takt (30 Fahrten an S)	kein Takt kein Angebot	kein Angebot kein Angebot
2	446	Südarle – Großheide – Halbmond – Hage – Norden	kein Takt (12 Fahrten an S und F)	kein Takt (2 Fahrtenpaare)	kein Angebot

<u>BE</u>	<u>Linie</u>	<u>Strecke</u>	<u>Mo-Fr</u>	<u>Sa</u>	<u>So</u>
Nicht vertaktete Linien BE2:					
2	451	Aurich – Ihlow – Riepe - Emden	kein Takt (6 Fahrtenpaare an S und F)	kein Takt, Anrufbus (2 Fahrten)	kein Angebot
2	452	Aurich – Kirchdorf – Ihlow – Simonswolde	kein Takt (5 Fahrten an S und F, z.T. als Anrufbus)	kein Takt, Anrufbus (5 Fahrten)	kein Angebot
2	462	Aurich – Ostgroßefehn – Wiesmoor	kein Takt (6 Fahrtenpaare an S und F)	kein Takt (10 Fahrten, z.T. als Anrufbus)	kein Angebot
2	474	Aurich – Middels – Wittmund	kein Takt	kein Takt, Anrufbus	kein Takt, Anrufbus

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

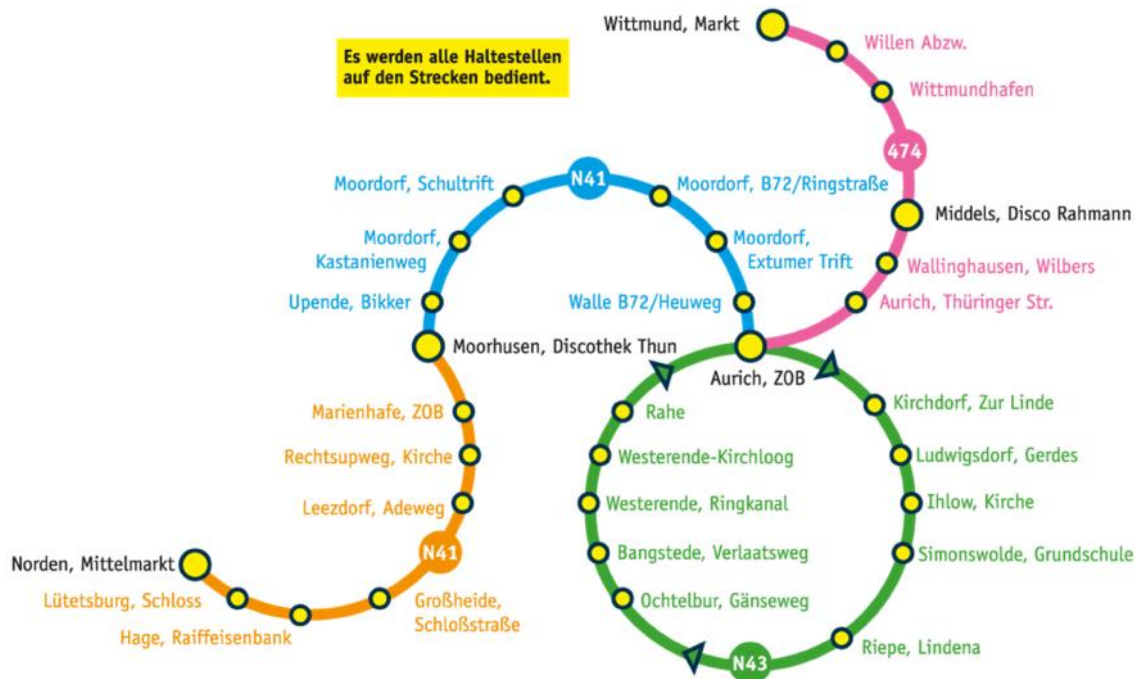


Karte: K - 11, Bestandsnetz BE1 BE2 im Landkreis Aurich (Stand: 31.01.2018)

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



Abbildung: A - 8,achteule Logo



Karte: K - 12, Nachtbus Liniennetz (Stand 25.01.2018)

2.1.3 Tarif

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Leistungstarife wiederum können in folgender Form auftreten:

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

[illegible]

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 beauskunftbar sein muss,
- auf Verkehrsrelationen mit mehreren Reisemöglichkeiten – unabhängig von der benutzen Strecke – einheitliche Preise gelten und die Fahrkarten gegenseitig anerkannt werden,
- die tarifliche Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und Kooperationen benachbarter Verkehrsräume anzustreben ist,
- die Attraktivität des Tarifes, insbesondere im Hinblick auf eine leichte Verständlichkeit mit dem Ziel, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen, weiterent-

wickelt 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. In 2018 soll in einer Arbeitsgruppe von VU und AT an der Weiterentwicklung des Tarifs gearbeitet werden.

2.1.4 Einsteigerbus

Vor allem in ländlichen Gebieten gehört der Buslinienverkehr nicht zu den selbstverständlichen Fortbewegungsmitteln, wie es in städtischen Ballungsräumen der Fall ist. Somit hat ein Teil der Bevölkerung oftmals seit seiner Schulzeit nicht mehr den Bus genutzt und ist dementsprechend nicht mehr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln vertraut. Diese Barrieren gilt es mit Hilfe des Projektes **Einsteigerbus** abzubauen und den ÖPNV wieder im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern. Oftmals besteht auch hinsichtlich des bestehenden Busangebotes ein großes Informationsdefizit, so dass das Liniennetz in der Region nicht bekannt ist, oder aber es bestehen Hemmschwellen, weil verlernt worden ist, wie Busfahren funktioniert. Darüber hinaus legt das Projekt einen weiteren Schwerpunkt auf

das Thema Verkehrssicherheit. Im Fokus steht dabei vorwiegend die Gruppe der Schülerinnen und Schüler. Aber auch andere Personenkreise wie z.B. die Senioren sollen über das Thema Sicherheit informiert werden.

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

Eine im VEJ eingerichtete Stelle für das Projekt Einsteigerbus ist zuständig für die zentrale Koordination. Termine können auch online auf der Homepage www.einsteigerbus.de mittels des Belegungskalenders entgegen genommen werden. Ganzjährig werden von den im VEJ zusammengeschlossenen VU zwei Busfahrer für das Mobilitätstraining vor Ort und für die Informationsveranstaltungen gestellt. Mit dem Einsteigerbus werden mehr Menschen als je zuvor im Bereich der Verkehrssicherheit geschult und über den ÖPNV informiert.

Seit dem Startschuss 2008 entwickelte sich der Einsteigerbus zu einem großen Erfolg. Es erfährt eine hervorragende Resonanz in der gesamten Region und wird von vielen Einrichtungen regelmäßig bestellt. Der Einsteigerbus hat sich somit als ein fester Bestandteil der Verkehrsprävention etabliert.



Abbildung: A - 10, Einsteigerbus

Der Einsteigerbus spricht mit abgestimmten Angeboten verschiedene Zielgruppen an. Diese gliedern sich in die Gruppe der „Neueinsteiger“ (Kindergartenkinder, Grundschüler und

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

2.1.5 Urlauberbus

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

Mit dem Urlauberbus wurde ein bedeutsames Mobilitätsangebot für Urlauber in der Region Ems-Jade geschaffen. Der Urlauberbus kann von allen Feriengästen der Region Ems-Jade genutzt werden, welche sich durch Kur- oder Gästekarte als Berechtigte des ermäßigten Urlauberbustarifs in den Bussen des Verbundgebietes ausweisen. Das Urlauberbusticket – 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). Anrufbusse, Nacht- und Sonderverkehre sind nicht Teil des Angebots.

Initiiert vom Landkreis Aurich, in Zusammenarbeit mit der damaligen Verkehrsgemeinschaft des Landkreises Aurich (VLA) und örtlichen touristischen Organisationen startete der Urlauberbus im Jahr 1997 als Pilotprojekt auf der Strecke Norden-Norddeich. Im Jahr 1999 wurde das Gebiet auf den Landkreis Aurich und 2002 um den Bereich der kreisfreien Stadt Emden erweitert. Bis dann 2007 das Urlauberbuskonzept auch im Landkreis Friesland und in der kreisfreien Stadt Wilhelmshaven in abgewandelter Form angeboten wurde. Schließlich wurde zum Start der Urlaubssaison 2009 das Wirkungsgebiet des Urlauberbusses auf die gesamte ostfriesische Halbinsel ausgedehnt, um somit im Wettbewerb mit anderen touristischen Destinationen in Deutschland einen attraktiven Standortvorteil vorzuweisen. Projektbeteiligte sind seitdem der Verkehrsverbund und die Verkehrsregion Ems-Jade sowie die regionalen und lokalen Tourismusorganisationen (Ostfriesland Tourismus GmbH). Die VU haben teilweise noch in der laufenden Saison Anregungen von Feriengästen aufgenommen und in die Fahrpläne integriert. Für weitere Fahrplanoptimierungen besteht ein stetiger Austausch zwischen VU, Reedereien, touristischen Organisationen und Landkreisen. Seit der ostfrieslandweiten Einführung des Urlauberbusses entwickelten sich die Fahrgastzahlen des Projektes positiv. Von 100.000 Fahrgästen im Startjahr sind die Zahlen auf fast 225.000 im Jahr 2013 gestiegen. Im Jahr 2014 – nach der Preiserhöhung von 1 Euro auf 2 Euro – 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 Minimum mit ca. 95.000 Fahrgästen erreicht. Seit 2016 gilt wieder der günstige 1-Euro-Urlauberbustarif. Damit einher gehend steigen die Fahrgastzahlen wieder an. So nutzten in 2016 ca. 111.000 und in 2017 bereits wieder ca. 145.000 Fahrgäste das Urlauberbusangebot.

Das Marketing wird entsprechend kreis- und organisationsübergreifend entwickelt und flächendeckend umgesetzt. So sind die Infomedien zum Urlauberbus (Flyer mit Übersichtskarte des Streckennetzes mit weiteren Details zum Tarif sowie örtlichen Sehenswürdigkeiten) kostenlos in allen Touristinformationen bzw. Kurverwaltungen Ostfrieslands er-

hältlich. Darüber hinaus wirbt die OTG als übergeordnete Werbegemeinschaft für die einzelnen Organisationen in ihren Ferienkatalogen mit ganzseitigen Anzeigen für den Urlauberbus. Diese Anzeigen sind auch in den einzelnen örtlichen Magazinen zu finden. Die Werbung für den Urlauberbus ist zudem auf der Homepage der OTG integriert. Zusätzlich wird in den mehr als 470 Bussen des Verkehrsverbundes mit Plakaten auf das Angebot aufmerksam gemacht. Weiterhin bietet die Homepage www.urlauberbus.info, auf der auch ein digitaler Fahrplaner integriert ist, die Möglichkeit sich zu informieren. Auf den Internetauftritt wird auch in zahlreichen Gastgeberverzeichnissen und Urlaubskatalogen hingewiesen, so dass sich potentielle Urlaubsgäste schon im Vorfeld an ihren Heimatorten mit den Busfahrmöglichkeiten vertraut machen können.

Der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer hat zusammen mit dem Projekt Urlauberbus den Fahrtziel Natur-Award 2012 gewonnen. Fahrtziel Natur ist eine Kooperation der drei großen Umweltverbände BUND, NABU und VCD sowie der DB zur Förderung des umweltfreundlichen Reisens und zum Erhalt von Naturlandschaften. Mit dem Preis wird das Engagement zur Vernetzung von nachhaltigem Tourismus und umweltfreundlicher Mobilität gefördert. Die Jury lobte die gute Kommunikation, das große Liniennetz und die Möglichkeit der umweltfreundlichen Erkundung der Küste für die Gäste. Das Projekt sei einfach, ökologisch und günstig.

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

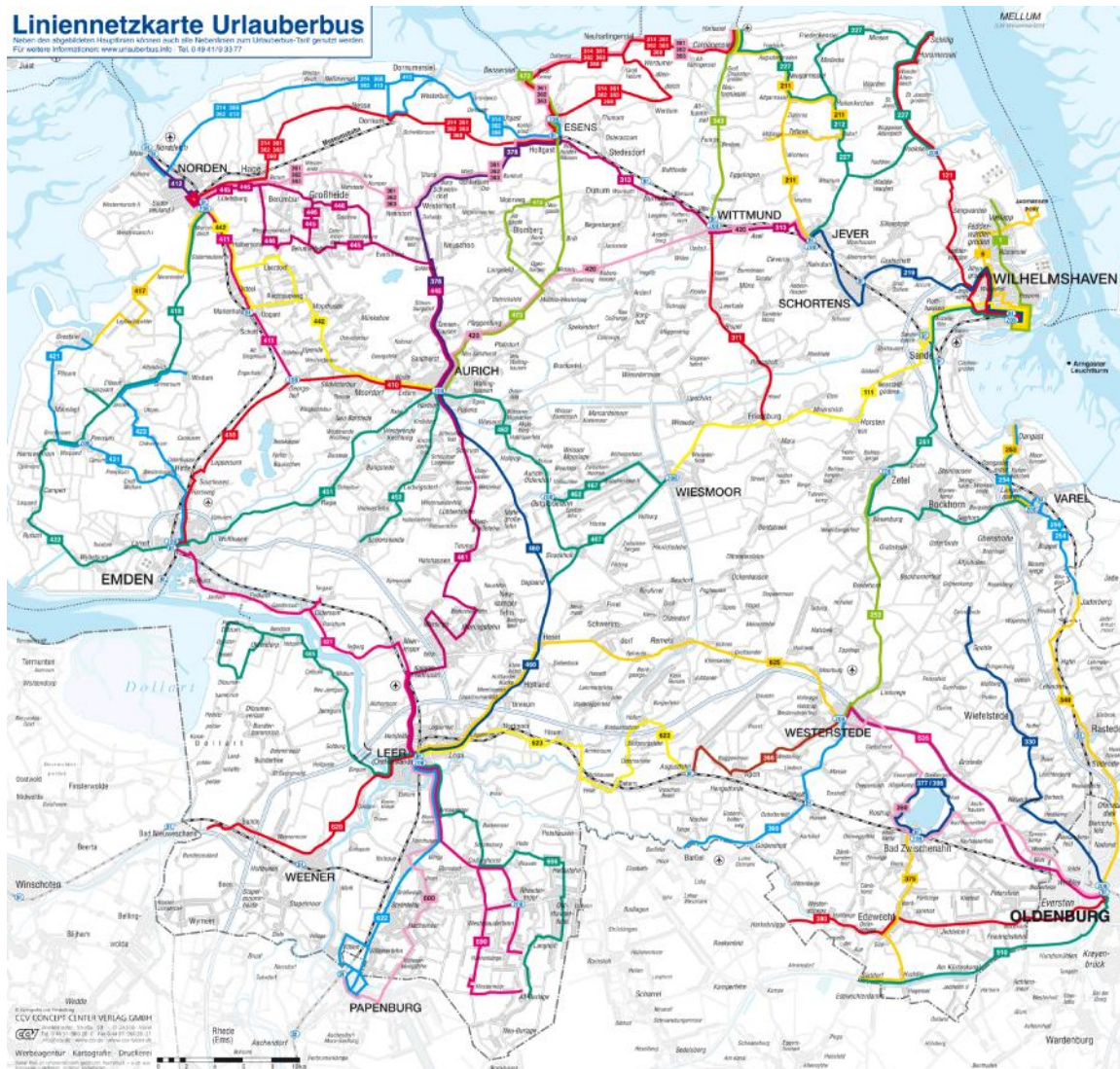
Im Arbeitskreis Urlauberbus wird immer wieder über die Beförderung von Fahrrädern im ÖPNV diskutiert. In der Tat ist ein starker Zuwachs des Fahrradtourismus zu beobachten,

bei dem auch „neue“ Fahrräder, wie E-Bikes, eine besondere Rolle spielen. Können sie doch die Reichweite für den Radfahrer merklich erhöhen.

Generell besteht im Buslinienverkehr in der Region eine Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern, die allerdings sehr begrenzt ist. In der Vergangenheit wurden häufig Fahrradanhänger im Linienverkehr angeboten, die recht unterschiedlich angenommen wurden bzw. im engen Fahrplankorsett auch für Verspätungen gesorgt haben. 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 - 13, Liniennetzkarte Urlauberbus 2015

2.2 Fahrgastaufkommen

DATEN VON VERKEHRSUNTERNEHMEN! BZW. VOM VERBUND fehlen noch und wurden noch nicht bereitgestellt!

2.3 Infrastruktur des ÖPNV

2.3.1 Fahrzeuge

Fahrzeuge sind – zusammen mit den Haltestellen – die Visitenkarten des öffentlichen Personennahverkehrs. Um die Attraktivität des bestehenden ÖPNV-Angebots zu verbessern, sollten die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gemeinsam darauf hinwirken, dass die eingesetzten Busse den Anforderungen eines modernen öffentlichen Personennahverkehrs gerecht werden. Dies gilt hinsichtlich des Platzangebotes, der Sauberkeit und Bequemlichkeit im Bus, wie auch der Umweltverträglichkeit, des barrierefreien Zugangs und nicht zuletzt der Fahrgastinformation. Bei den eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich je nach Einsatzbereich um Standardlinienomnibusse (12 m), 15 m – Linienomnibusse, Doppelstocklinienomnibusse, Gelenkomnibusse 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 - 11, Rampe zur Verbesserung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs

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

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

Bestrebungen zu einer einheitlichen Busgestaltung in der VEJ bezogen sich auf die Beklebung aller Busse mit einheitlichen VEJ-Logos an allen Seitenscheiben der Busse. 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 Firmenlog zulässig (Größe 1/3 des VEJ-Frontaufklebers)



Abbildung: A - 12, 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 Fahrscheindrucker oder anderweitig elektronisch ansteuerbar sind. Im Innenbereich erfolgt über die Innenzielanzeige die Darstellung des Fahrtverlaufs visuell und akustisch. Zusätzliche Informationen können Fahrgästen im Bus über Plakate und Flyer gegeben werden.

In 2009 wurden in der VEJ neue Elektronische Fahrscheindrucker in der VEJ mit finanzieller Unterstützung der AT beschafft. Sie werden in Fahrzeugen des ÖPNV als mobile Verkaufsgeräte für Fahrscheine und als Bordrechner für Fahrgastinformationssysteme aller Art genutzt. Mit dem Gerät kann das Fahrpersonal das gewünschte Ticket drucken. Ein Teil der Verkehrsunternehmen in der Verkehrsregion Ems-Jade setzt keine elektronischen Fahrscheindrucker für den Verkauf von Fahrausweisen ein. Dort ersetzen sog. Notfahrscheine den Verkauf von Druckerfahrscheinen. Notfahrscheine werden auch bei technisch bedingtem Ausfall von Fahrscheindruckern verkauft.

2.3.2 Verkehrsanlagen

2.3.2.1 Haltestellen

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

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

Die Anhebung der Haltestellenqualität kann unter Berücksichtigung der vorhandenen finanziellen Mittel nur schrittweise erfolgen, weswegen das Haltestellenkonzept im Rahmen der laufenden und zukünftigen Planungen, d.h. bei Sanierungen oder Neubeschaffungen, Anwendung findet. Als wesentliche Ziele, welche durch die Anhebung der Haltestellenqualität erreicht werden sollen gelten:

- Erhöhung der Barrierefreiheit¹⁷
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität für die Fahrgäste
- Schaffung eines einheitlichen Erscheinungsbildes (insbesondere auch unter Berücksichtigung der Sicherheit der Fahrgäste)
- Vereinfachte Möglichkeiten der Orientierung, vor allem für Gelegenheitsfahrer
- Verbesserung des Images des öffentlichen Personennahverkehrs

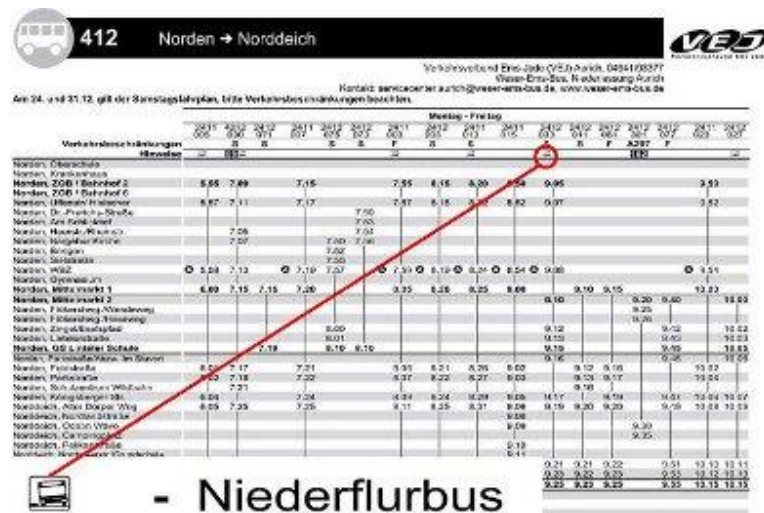
Die Verbesserung der Haltestellenqualität basiert auf gemeinsamen Zielsetzungen der Aufgabenträger. Im Sinne der Qualitätssteigerung sind folgende Punkte vereinbart worden:

- **Fahrgastinformation**

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

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

¹⁷ „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.)



- 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 Fahrplangebots (Spätfahrten, Nachtverkehr) 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.

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 - 22, Kategorie 1 Haltestellen

Kategorie 2 – Standardausstattung

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

Tabelle: T - 23, Kategorie 2 Haltestellen

Kategorie 3 – Maximalausstattung

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

Tabelle: T - 24, Kategorie 3 Haltestellen

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

Form :	• 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 :	• Seewasserbeständiges Aluminium, eloxiert • alternativ pulverbeschichtet nach RAL (wenn Färbung gewünscht)
Dachform:	• 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 :	• Einzelsitze aus Drahtgeflecht ohne Rückenlehne, an Pfosten befestigt
Schaukasten:	• DIN A 1, Magnettafel, nur an besonders frequentierten Plätzen noch mit eigener Beleuchtung
Papierkorb :	• außerhalb an Wartehalle angebracht => passend zum jeweiligen Entsorgungssystem der Kommune
Haltestellenschild :	• integriert auf / an Wartehalle (s.o.);
Glas :	• Einscheibensicherheitsglas, mindestens 8 mm

Tabelle: T - 25, Musterhaltestelle VEJ

2.3.2.1.1 Fahrgastinformation an Haltestellen

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

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

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

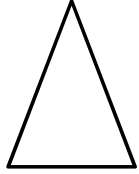
	Ortskenntnis	Systemkenntnis	Informationsbedürfnis
Berufspendler/Schüler	+	+	klein  groß
Gleicher Fahrgast, anderer Fahrtzweck (z.B. Ausflug)	-/o	+	
Gelegenheitsfahrgast	+	-/o	
Ortsfremder Fahrgast	-	-	

Tabelle: T - 26, Fahrgastinformationen

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

1. Bushaltestelle:

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

2. Haltestelleninformationen:

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

3. Umgebungsinformationen:

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

Haltestellenschilder

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

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

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

- Aluminium mit einer Stärke 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 Verkehrsunternehmen installiert.



Abbildung: A - 14, Musterhaltestelle VEJ

Aushangfahrpläne

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

Folgende Kriterien müssen dabei berücksichtigt werden:

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

2.3.2.1.2 Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit

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

Ausstattungs-element	Anforderungen
Haltestellenschild	• Haltestellenschild muss gut erkennbar positioniert sein
Zuwegung zur Haltestelle	• Querungsmöglichkeit durch Bordabsenkung auf 3 cm
Rampen	• Neigung maximal 6 % • Mindestbreite 1,20 m • Ebene Oberfläche
Fahrplanaushangkasten	• Aushangkasten ist mit einer mittleren Sichthöhe von 1,30 m anzubringen
Befestigte Wartefläche	• 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 mindestens 1,50 m • Warteflächenpflasterung in farblichem Kontrast zum Gehweg
Hochbord	• Niederflurgeeigneter Hochbord, 18 bis 20 cm • Breite des Hochbordes mindestens 4 m
Taktile Bodenelemente	• Einbau eines Blindenleitsystems • Abstand des Leitstreifens zur Fahrbahnkante 60 cm bis 90 cm • Aufmerksamkeitsfeld in Höhe des vorderen Buseinstiegs, 90 cm x 90 cm • Rillenverlauf des Leitstreifens parallel zur Fahrbahn • Rillenverlauf des Aufmerksamkeitsfeldes quer zu den Rillen des Leitstreifens • Niveauunterschied zwischen Wellenberg und Wellental ca. 3 mm • Abstand von Wellenberg zu Wellenberg 38 mm • Farbliche Kontrastierung des Leitsystems zur Wartefläche
Wartehalle	• Mindestmaß der überdachten Fläche 3 m x 1 m • Dreiseitig geschlossen • Transparenz der Außenwände • Sitzgelegenheiten
Beleuchtung	• Haltestellenbereich muss ausreichend beleuchtet sein

Tabelle: T - 27, Anforderungen Barrierefreiheit

2.3.2.1.3 Stand Haltestellenausbau im LK Aurich

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

Seit Beginn des Haltestellenprogramms im Jahr 1999 sind im LK Aurich bislang 395 Haltestellen ausgebaut oder modernisiert worden. Bei insgesamt 1.321 Haltestellen im LK Aurich entspricht dies einem Ausbauanteil von ca. 30%.

Kommune	Anz. vorhandener Haltestellen	Anz. ausgebauter Haltestellen	Prozentual
Aurich	231	60	26%
Brookmerland	79	23	29%
Dornum	67	18	27%
Großefehn	110	37	34%
Großheide	89	30	34%
Hage	79	23	29%
Hinte	46	18	39%
Ihlow	138	53	38%
Krummhörn	114	37	32%
Norden	162	29	18%
Südbrookmerland	134	44	33%
Wiesmoor	72	23	32%
Gesamtergebnis	1.321	395	30%

Tabelle: T - 28, Stand Haltestellenausbau LK Aurich

Somit entsprechen noch nicht alle Haltestellen dem gewünschten Standard. Ziel bleibt es daher, die Haltestellenqualität entsprechend dem zuvor beschriebenen Haltestellenkon-

zept generell anzuheben und schrittweise alle Haltestellen zu modernisieren. Hierbei soll eine Prioritätenliste darüber entscheiden, wann welche Haltestelle ausgebaut werden soll bzw. kann.



Abbildung: A - 15, 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)

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

2.3.2.2 Mobilitätszentralen

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

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

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

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

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 marketingtechnisch gewirkt werden, um ihrer gesetzlichen Aufgabe für eine ausreichende Bedienung im ÖPNV zu sorgen gerecht zu 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 Auskunftsmedien und in Mobilitätszentralen
- Information in und am Fahrzeug

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

2.3.2.2.2 Marketing

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

2.3.2.2.3 Beschwerdemanagement

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

2.3.2.3 ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen

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

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

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

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

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

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

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

2.3.2.4 Bilanz und Bewertung

Fahrzeuge

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

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 differenzierte Prioritätenbildung geplant werden.

Mobilitätszentralen

Die Mobilitätszentralen in der VEJ-Region sollten besser vernetzt werden. Hinsichtlich einer besseren **Fahrgastinformation** sollte im Internet eine Fahrpreisauskunft möglich sein. Das **Marketing** sollte mit allen Beteiligten des Verbundes und der Region noch besser aufeinander abgestimmt und erweitert werden. Im Bereich des **Beschwerdemanagement** 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 kein VU diese eigenwirtschaftlich erbringen können, so müssten diese Zusatzleistungen über ein Vergabeverfahren ausgeschrieben werden.

2.4.2 Fahrzeuge

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

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

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

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

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

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

2.4.3 Haltestellen

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

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

2.4.4 ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen

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

2.4.5 Fahrgastinformationen

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

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

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

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

2.5 Verknüpfungspunkte ÖPNV

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

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

Verknüpfungspunkte im ÖPNV:

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

2.5.1 ÖPNV – ÖPNV

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

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

2.5.2 ÖPNV – SPNV

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

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

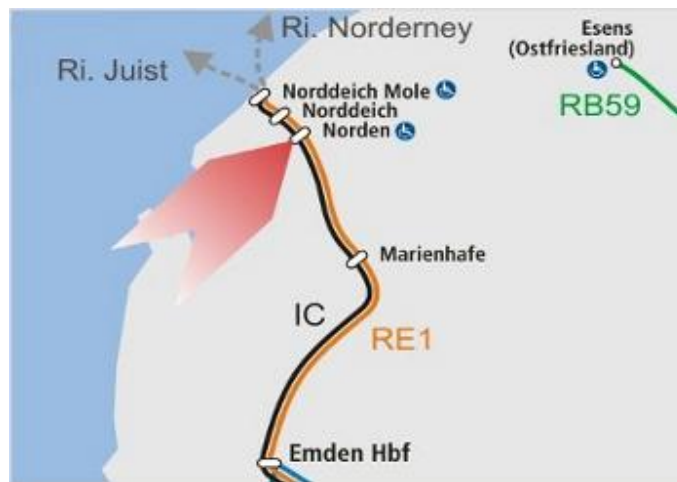


Abbildung: A - 16, Norden ZOB/Bahnhof, Quelle: Stationssteckbriefe VBN

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



Abbildung: A - 17, Marienhafen Bahnhof, Quelle: Stationssteckbriefe VBN

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

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



Abbildung: A - 18, Emden Hbf/ZOB, Quelle: Stationssteckbriefe VBN

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



Abbildung: A - 19, Leer ZOB, Quelle: Stationssteckbriefe VBN

2.5.3 ÖPNV – SPNV – Fähre

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

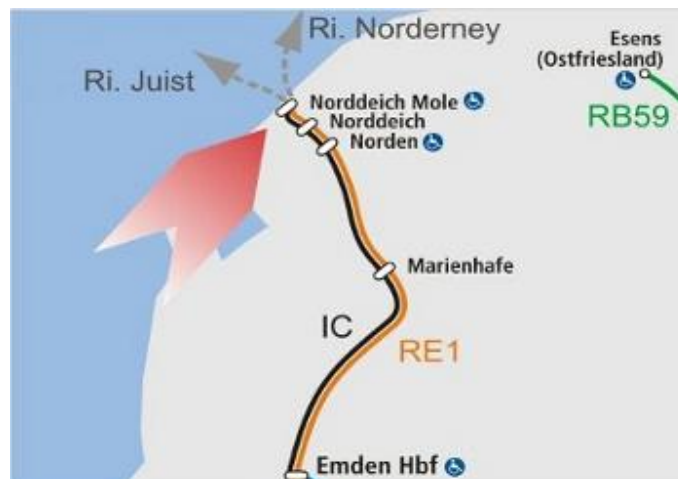


Abbildung: A - 20, Norddeich Mole, Quelle: Stationssteckbriefe VBN

2.6 Schienenpersonenverkehr

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

2.6.1 Schienenverkehrsnetz

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



Karte: K - 14, Übersicht Schienenverkehr Region

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

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

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

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

Tabelle: T - 29, Schienenverkehr im Landkreis Aurich

Ein Personenverkehrsangebot existiert außerdem mit der Museumseisenbahn auf der Strecke „Norden – Hage – Dornum“.

2.6.2 Infrastruktur des SPNV und Fernverkehrs

2.6.2.1 Fahrzeuge

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

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

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

2002: Neue Doppelstockwagen zwischen Norddeich Mole und Hannover

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

2003: InterCity-Züge im gesamten Fernverkehr

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

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

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

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

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

2015/16: Neue Doppelstock-InterCity

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

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

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

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

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

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

2.6.2.2 Bahnhöfe und Haltepunkte

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

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

Norden

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

Norddeich-Mole

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

Marienhafe

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

2.6.3 Verkehrsangebot auf der Schiene

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

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

2.6.3.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

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

Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 wurde das Expresskreuz Bremen eingerichtet:

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

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



Karte: K - 15, 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 Schöne-Wochend-Ticket, das Quer-durchs-Land-Ticket und das Niedersachsenticket) freigegeben wurden.

2.6.3.1.1 Reaktivierungsbemühungen auf der Strecke Aurich - Abelitz

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



Abbildung: A - 21, 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 Emden Seehafens plus Schienenpersonennahverkehr zwischen Aurich und Emden (LIS-oAES + SPNV“ ins Leben gerufen. In der Folge hätte die heute große Anzahl an ungesicherten Bahnübergängen reduziert und dann auf wenige gesicherte Bahnübergänge

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

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

2.6.3.2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

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

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

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

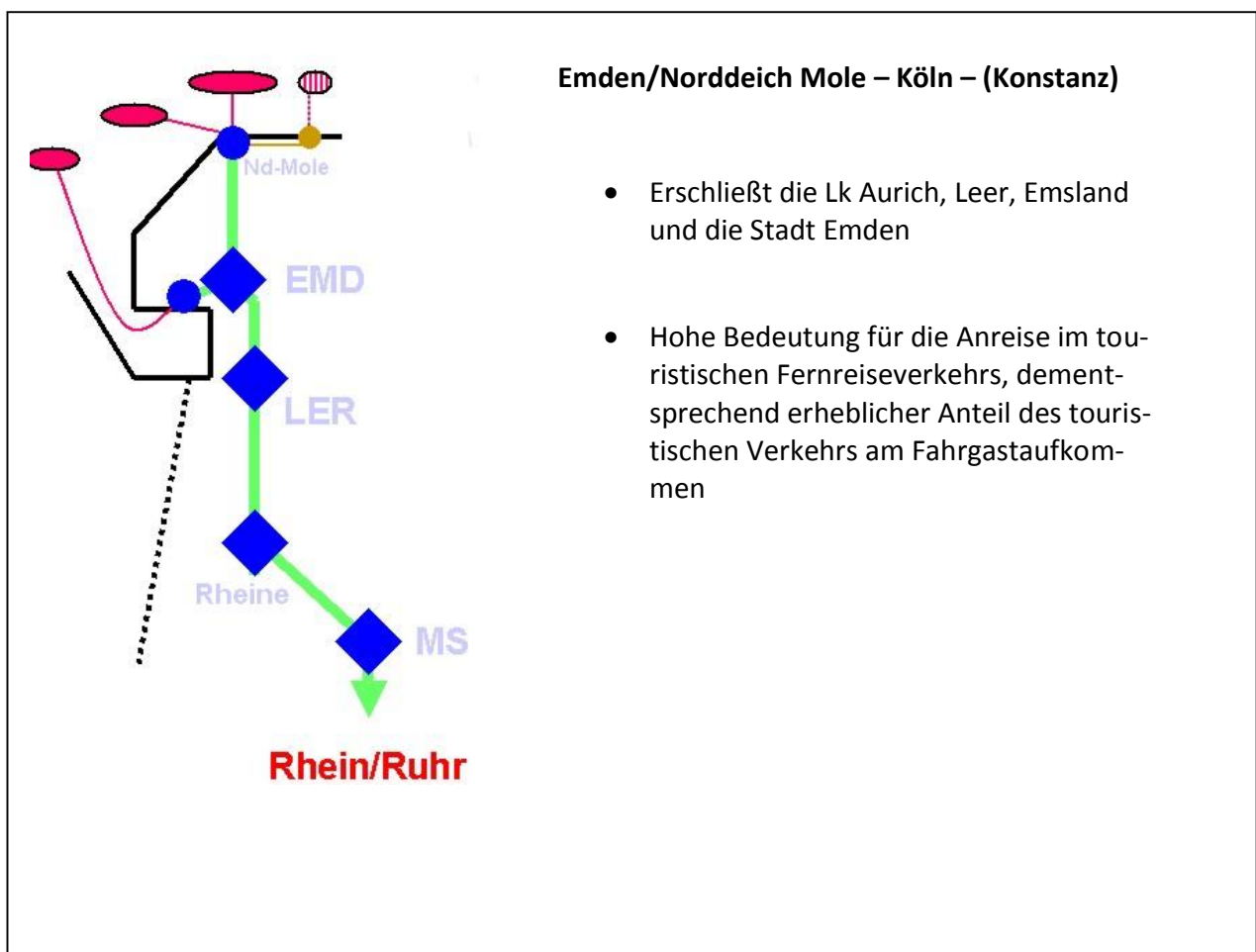


Abbildung: A - 22, IC35 Streckennetz Region

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

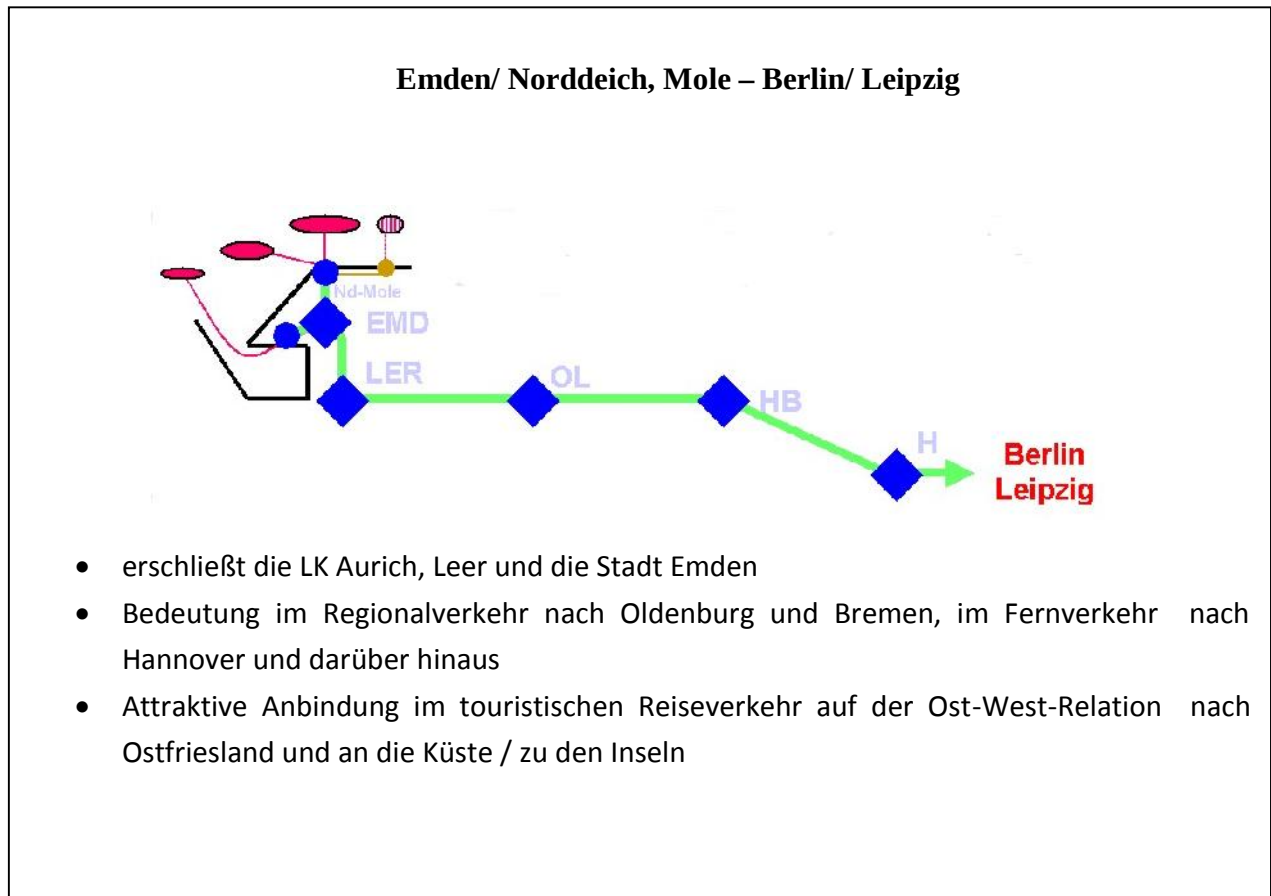
IC56 Emden/ Norddeich-Mole – Leipzig/(Berlin)

Abbildung: A - 23, IC56 Streckennetz Region

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

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

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

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

Fernbusse

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

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

Der LK Aurich ist zwar an den schienenengebundenen Fernverkehr angebunden. Dennoch kann der Fernbus eine preisgünstige und direkte Alternative sein. So gibt es im LK Aurich momentan die folgenden Fernbuslinien (Stand Februar 2018), die überwiegend der touristischen Erschließung dienen:

F20 (Ostfrieslandexpress): (Norddeich – Norden) – Bengersiel - Bremen (Fa. Edzards, Esens)

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

Linie G044: Berlin – Bremen – Oldenburg – Emden (- Norden – Norddeich)

Linie G891: Hamburg – Bremen – Oldenburg – Westerstede – Aurich (ab 26.04.2018)

Betreiber der Linien 18, G044 und G891 ist das Unternehmen „Flixbus“ mit Sitz in Berlin.

Die genannten Linien verkehren oftmals nicht täglich bzw. nur an bestimmten Verkehrstagen oder aber auch nur, wenn Fahrtwünsche im Vorfeld bei den Betreibern angemeldet werden.

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