

3. Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV

3.1 Grundsätzliche Ziele

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

„Die Qualität des räumlichen Verkehrsangebotes im Landkreis Aurich ist sowohl an den siedlungsstrukturellen Gegebenheiten als auch an den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung auszurichten. Die örtliche und regionale Erschließung ist durch Stadt- und Regionalbuslinien sicherzustellen“¹⁸. Das Verkehrsangebot im Landkreis Aurich soll unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit stetig weiterentwickelt und an die sich ändernden Rahmenbedingungen einer „zurückgehenden Bevölkerung und einer abnehmenden Bevölkerungsdichte bedarfsgerecht, flexibel, barrierefrei und wettbewerbsfähig“¹⁹ angepasst werden. Die Erhöhung des Gesamtanteils der ÖPNV-Nutzer am Gesamtverkehrsaufkommen und die Bereitschaft vom IV auf den ÖPNV umzusteigen, tragen zu einer Verbesserung der Umweltbedingungen und einer erhöhten Verkehrssicherheit bei. Die Zentralen Orte mit ihren Dienstleistungs- und Infrastruktureinrichtungen sollen grundsätzlich für alle Teile der Bevölkerung auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Die Verbindungen zwischen den Zentralen Orten bilden die Basis für die Hauptachsen des ÖPNV-Systems im Landkreis Aurich, das für eine gute Erreichbarkeit mit einer angemessenen Bedienungshäufigkeit und Vertaktung attraktiv gestaltet sein soll. Aufgrund disperser Siedlungsstrukturen können nicht alle Bereiche des Landkreises optimal mit dem typischen Linienverkehr versorgt werden²⁰. Als Alternative bieten sich hier bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (z.B. Anrufbus) an, die nur dann verkehren, wenn eine Fahrt

¹⁸ RROP LK Aurich, vgl. 4.2

¹⁹ RROP LK Aurich, vgl. 4.2

²⁰ RROP LK Aurich, vgl. 4.2

angefordert wird. Das in 2.1.2 beschriebene mehrstufige Konzept der Bedienungsebenen stellt die Grundlage zur Sicherung einer ausreichenden Mobilität im ÖPNV dar. Der bestehende SPNV im LK Aurich ist dabei das zentrale Rückgrat des ÖPNV. „Der Schienen- und der straßengebundene ÖPNV sind aufeinander abzustimmen“²¹. Dort wo es im Kreisgebiet keinen SPNV gibt, übernimmt der straßengebundene ÖPNV der Bedienungsebene 1 (und zusätzliche Stadtverkehre) diese Aufgabe.

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

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

²¹ RROP LK Aurich, vgl. 4.2

3.2 Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV

Um mit dem ÖPNV eine Mobilität für alle zu schaffen, muss bei der Planung, dem Bau bzw. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (insbesondere der Haltestellen und deren Umfeld, sowie der Fahrzeuge) aber auch im Betrieb des Verkehrsangebotes das Ziel der Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit²² verfolgt werden. Die gesetzliche Ausgangslage stellt hier der § 8 Abs. 3 PbefG her: „[...] Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ Der Begriff der „vollständigen“ Barrierefreiheit ist keine erweiterte Definition der Barrierefreiheit gemäß § 4 BGG, der auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik abstellt. Gleichzeitig bleibe die Herstellung der Barrierefreiheit ein Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen unterschiedlicher Gruppen mobilitätseingeschränkter Menschen, um ein Optimum für möglichst alle Formen von Einschränkungen zu erzielen (vgl. ad-hoc-Arbeitsgruppe S.8).

Wesentliche Bereiche eines barrierefreien ÖPNV sind:

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

Für diese Bereiche werden im Folgenden die Maßnahmen definiert.

²² Die Ausführungen zur Herstellung der Barrierefreiheit basieren auf der Publikation: „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“. Erarbeitet durch eine ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände. September 2014.

3.2.1 Maßnahmen zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit

Maßnahme: Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Fahrzeuge

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

Priorität:

Niedrig

Mittel

Hoch

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

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis

Zeitpunkt: bis zum 01.01.2022

Maßnahme: Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Haltestellen

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

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

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

Verantwortlich: Landkreis, Kommunen

Finanzierung: Landkreis, Kommunen

Zeitpunkt: bis zum **01.01.2022**

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

Erläuterung: ÖPNV-Nutzer, insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen, müssen sich umfangreich informieren können. Diese Informationen sollen möglichst vielfältig über verschiedene Medien erfolgen, z.B. Druckerzeugnisse (Faltfahrpläne), elektronische Fahrplanauskunft („App“), um im Vorfeld einer Fahrt die Ausstattung der Haltestelle oder den Einsatz von Niederflurbussen zu erfahren. Zu einer barrierefreien Wegekette gehört eine lückenlose Informationskette, nicht nur vor, sondern auch während der Reise.

Gerade an baulich komplexeren Anlagen (wie z.B. eines ZOB oder eines Verknüpfungspunktes) ist es sehr wichtig, dass alle notwendigen Informationen sowohl visuell als auch akustisch und/oder taktil zur Verfügung stehen.

- **Druckerzeugnisse** müssen möglichst kontrastreich und in ausreichend großer Schrift gestaltet sein
- **Fahrplanauskunft** im Internet (und als „App“; als technische Basis dient ein Smartphone mit Vorlesefunktion) muss sowohl für sehbehinderte als auch blinde Menschen barrierefrei aufbereitet sein¹
- Vor Ort muss an **zentralen Haltestellen bzw. wichtigen Verknüpfungspunkten** (z.B. Aurich ZOB, Norden ZOB) auch eine sprachbasierte Fahrplaninformation möglich sein
- Die Beschilderung der **Fahrzeuge** muss ausreichend groß und kontrastreich ausgeführt sein. In den Fahrzeugen muss eine optische und akustische Haltestellenansage im Einsatz sein
- In den **Fahrplänen** sind die **barrierefreien Haltestellen** und die **Fahrten**, die **mit einem Niederflurfahrzeug** erfolgen, durch ein entsprechendes Symbol zu kennzeichnen

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

Ausnahmen:

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Landkreis

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Landkreis

Zeitpunkt: bis zum 01.01.2022

Maßnahme: Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Betrieb und Unterhaltung

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

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

3.2.2 Finanzierung der Maßnahmen zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit

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

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

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

Auch die Darstellung der Fahrgastinformation über verschiedene Medien bedeutet Investitionskosten.

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

3.3 Zukünftiges Verkehrsangebot

3.3.1 Maßnahmen im SPNV

Das im LK Aurich bestehende SPNV-Angebot wurde im Kapitel 2.6 detailliert beschrieben. Wesentliche Verbesserungen im LK Aurich hat zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 die Betriebsaufnahme des „RE-Kreuzes Niedersachsen/Bremen“ mit den Relationen Norddeich/Emden-Bremen-Hannover und Bremerhaven-Bremen-Osnabrück gebracht.

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

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

Für eine optimale Anbindung des ÖPNV an den SPNV und Fernverkehr wäre darüber hinaus die Konzeption eines Taktknoten des Bahnverkehrs in Leer erforderlich.

3.3.2 Maßnahmen im ÖPNV

Genau wie in anderen Wirtschaftsbereichen muss der ÖPNV seine Produkte klar und deutlich herausarbeiten und vermarkten, um die Fahrgastnachfrage zu steigern. Zunächst muss es das Ziel sein, für die ÖPNV-Verkehre im LK Aurich weitere Produktkategorien (insbesondere auf den BE1 und BE2) zu definieren. Das kann nur in Zusammenarbeit mit den VU im LK Aurich unter Einbeziehung der übrigen AT in der Verkehrsregion geschehen. Bislang erfolgreich umgesetzte Produkte sind die „Nachteule“, der „Einsteigerbus“ und der „Urlauberbus“ (vgl. 2.1.2).

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

3.3.3 Zielnetz Landkreis Aurich

Das ÖPNV-Netz im Landkreis Aurich soll optimiert und ausgebaut werden. Es sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Sicherung und Weiterentwicklung der Regionalbuslinien der BE1 und BE2 auf Basis ihres heutigen Fahrplanangebots im Hinblick auf die Einführung eines Taktknotens in Aurich
- Ergänzung bzw. Erweiterung des Linienverkehrs der BE1 und BE2 durch Einführung bedarfsorientierter flexibler Angebote (z.B. Anrufbus)
- Sicherung der Regionalbuslinien der BE3 mit ihrem heutigen Fahrplanangebot (bzw. stetige Anpassung an die zukünftigen Erfordernisse der Schullandschaft)
- Sicherung der Nachtbusverkehre (Nachteule) mit ihrem heutigen Fahrplanangebot bzw. Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen

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

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

Priorität: **Niedrig** **Mittel** **Hoch****Verantwortlich:** Verkehrsunternehmen, Landkreis(e), externes Büro**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen, Landkreis(e)**Zeitpunkt: 2018-2022**

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

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

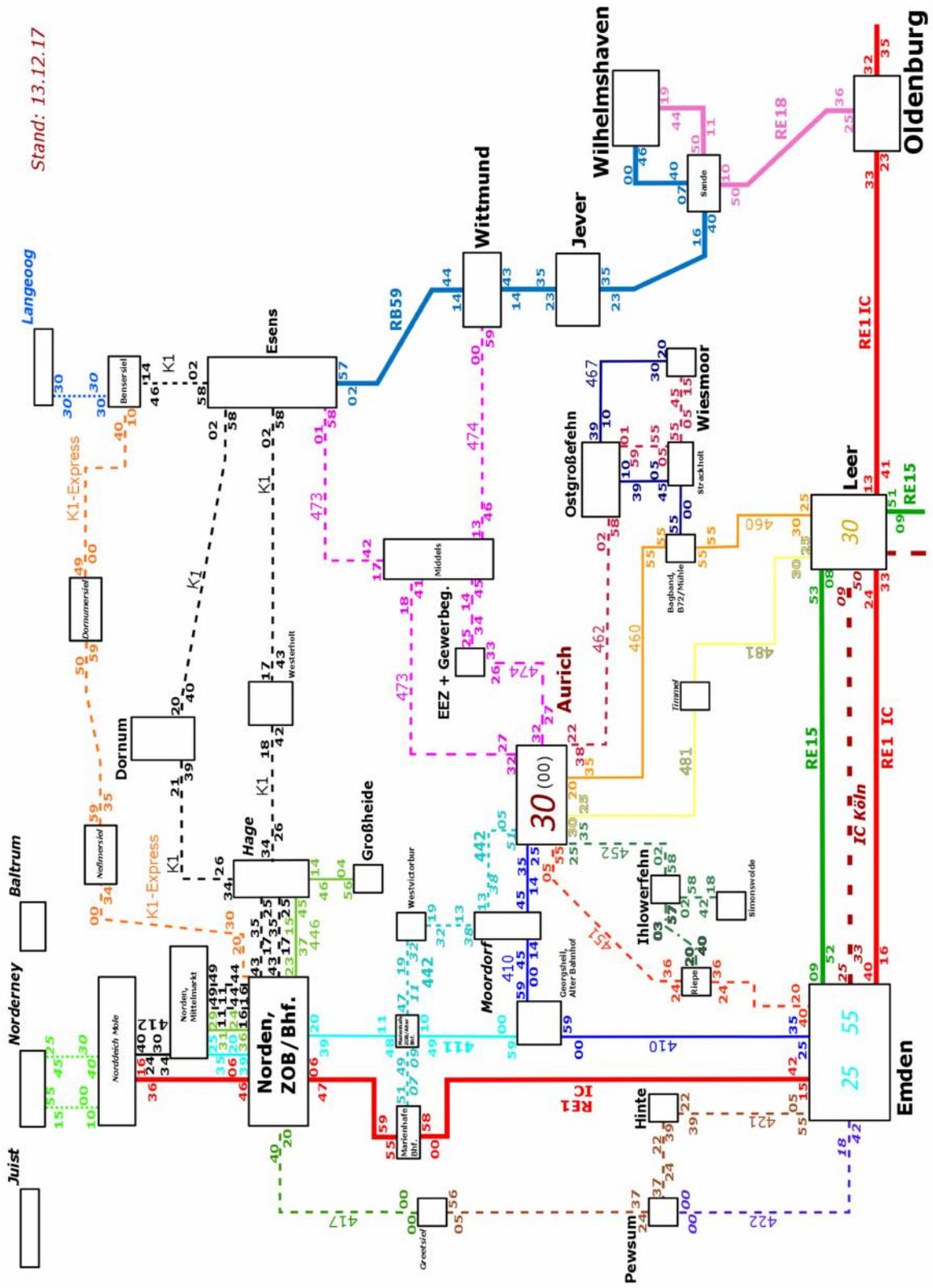


Abbildung: A - 24, Konzept Taktknoten im Landkreis Aurich (Stand: 13.12.2017)

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

Linie 410 Aurich – Moordorf – Georgsheil – Emden

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungsebene
Direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich und dem Mittelzentrum mit oberzentralen Aufgaben Emden über die Bundesstraße 210	Montag bis Freitag Mindestens Stundentakt von 05:00 bis 21:00 Uhr einheitliche Taktminute notwendig (sie kann aufgrund von Fahrten zu Schulzwecken abweichen)	Aurich, ZOB Verknüpfung mit Regionalverkehr: Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30 oder 00 (Prüfung)	BE1
	Samstag Stundentakt von 07:00 bis 20:00 Uhr einheitliche Taktminute notwendig	Georgsheil, Bahnhof Verknüpfung mit der Linie 411	
	Sonn- und Feiertag Stundentakt von 7:00 bis 20:00 Uhr einheitliche Taktminute notwendig	Emden, Hbf/ZOB Verknüpfung mit dem SPNV (RE15), dem Fernverkehr der DB und dem Stadtverkehr Emden	

Tabelle: T - 30, Liniensteckbrief BE1 Linie 410

Linie 411 Georgsheil – Marienhafe - Norden

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedie nungs ebene
Direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich und dem Mittelzentrum mit oberzentralen Aufgaben Emden über die Bundesstraße 210	<p>Montag bis Freitag Mindestens Stundentakt von 05:00 bis 21:00 Uhr einheitliche Taktminute notwendig (sie kann aufgrund von Fahrten zu Schulzwecken abweichen)</p> <p>Samstag Stundentakt von 07:00 bis 20:00 Uhr einheitliche Taktminute notwendig</p> <p>Sonn- und Feiertag Stundentakt von 7:00 bis 20:00 Uhr einheitliche Taktminute notwendig</p>	<p>Georgsheil, Bahnhof Verknüpfung mit Linie 410</p> <p>Marienhafe, ZOB/Alter Bahnhof Verknüpfung Linie 442</p> <p>Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit Regionalverkehr</p> <p>Norden, Mittelmarkt Verknüpfung bzw. Durchbindung mit Linie 412 n. Norddeich Mole</p>	BE1

Tabelle: T - 31, Liniensteckbrief BE1 Linie 411

Linie 460 Aurich – Bagband - Leer

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

Tabelle: T - 32, Liniesteckbrief BE1 Linie 460

Linie 481 Leer – Veenhusen – Warsingsfehn – Timmel - Aurich

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

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

Tabelle: T - 33, Liniensteckbrief BE1 Linie 481

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

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

Tabelle: T - 34, Liniensteckbrief BE2 Linie K1

Linie K1-Express Norden – Neßmersiel – Dornumersiel – Benersiel – Neuharlingers.

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedie nungs ebene
Verbindung zwischen den Küstenbadeorten Neßmersiel, Dornumersiel, Benersiel und Neuharlingersiel (bei Bedarf)	Montag bis Freitag Zweistundentakt von 7:00 bis 17:00 Uhr Samstag Zweistundentakt von 7:00 bis 17:00 Uhr Sonntag Zweistundentakt von 7:00 bis 17:00 Uhr	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Fernverkehr und SPNV (RE1, IC) Benersiel, Anleger Verknüpfung mit der Fähre zur Insel Langeoog Neuharlingersiel, Anleger Verknüpfung mit der Fähre zur Insel Spiekeroog (nur bei passenden Fähranschlüssen, tideabhängig)	BE2
Anbindung an das Mittelzentrum Norden			

Tabelle: T - 35, Liniensteckbrief BE2 Linie K1-Express

Linie 412 Norden - Norddeich

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

Tabelle: T - 36, Liniensteckbrief BE2 Linie 412

Linie 417 Greetsiel – Leybuchtpolder - Norden

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungsebene
Verbindung zwischen dem Grundzentrum Greetsiel und dem Mittelzentrum Nordenl	Montag bis Freitag Zweistundentakt von 7:00 bis 17:00 Uhr Samstags Zweistundentakt von 7:00 bis 17:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten) Sonn- und Feiertag Zweistundentakt von 7:00 bis 17:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	BE2

Tabelle: T - 37, Liniensteckbrief BE2 Linie 417

Linie 421 Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden

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

Tabelle: T - 38, Liniensteckbrief BE2 Linie 421

Linie 422 Pewsum – Loquard – Wybelsum – Emden

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

Tabelle: T - 39, Liniensteckbrief BE2 Linie 422

Linie 442 Aurich – Moordorf – Westvictorbur - Marienhafte – Norden

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungs-ebene
<p>Verbindung zwischen den Grundzentren Marienhafte und Moordorf (über Leezdorf, Rechtsupweg und Westvictorbur) mit den Mittelzentren Aurich und Norden (Anbindung an Norden im Rahmen der Schülerbeförderung an Schultagen ausreichend; an Ferien ist eine ausreichende Bedienung durch Linie 411 sichergestellt)</p> <p>Verbindung zwischen den Grundzentren Großheide bzw. Hage mit Moorhusen, Leezdorf, Osteel und Marienhafte (im Rahmen des Schülerverkehrs)</p>	<p>Montag bis Freitag Zweistundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr</p> <p>Samstags Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p>	<p>Aurich, ZOB Verknüpfung mit Regionalverkehr: Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00</p> <p>Marienhafte, ZOB/Alter Bahnhof Verknüpfung mit Linie 411</p> <p>Marienhafte, Bahnhof: Anschluss an SPNV Ri. Norden bzw. Emden (RE1, IC)</p> <p>Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr</p>	BE2

Tabelle: T - 40, Liniensteckbrief BE2 Linie 442

Linie 446 Großheide – Hage – Norden

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungs ebene
Verbindung zwischen den Grundzentren Großheide und Hage mit dem Mittelzentrum Norden	<p>Montag bis Freitag Stundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Samstags Stundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Stundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p>	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Fernverkehr und SPNV (RE1, IC) und dem Regionalverkehr	BE2

Tabelle: T - 41, Liniensteckbrief BE2 Linie 446

Linie 451 Riepe – Emden

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

Tabelle: T - 42, Liniensteckbrief BE2 Linie 451

Linie 452 Simonswolde – Ihlowerfehn – Aurich

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungsebene
Verbindung zwischen dem Grundzentrum Ihlowerfehn und der Stadt Aurich	<p>Montag bis Freitag Zweistundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Samstags Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p>	<p>Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30</p> <p>Verknüpfung in Ihlowerfehn mit einem Bus/Anrufbus nach Riepe mit Anbindung an die Linie 451 Richtung Emden/Aurich</p>	BE2

Tabelle: T - 43, Liniensteckbrief BE2 Linie 452

Linie 462 Wiesmoor – Ostgroßefehn – Aurich

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

Tabelle: T - 44, Liniensteckbrief BE2 Linie 462

Linie 467 Wiesmoor – Ostgroßefehn – Strackholt – Bagband - Leer

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

Tabelle: T - 45, Liniensteckbrief BE2 Linie 467

Linie 473 Aurich – Middels - Esens - Benersiel

Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungsebene
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich dem Grundzentrum Middels, dem Grundzentrum Esens des LK Wittmund und dem Küstebadeort Benersiel (zwischen Esens, Bhf. und Benersiel, Anleger Anerkennung von DB Fahrkarten)	<p>Montag bis Freitag Zweistundentakt von 6:00 bis 20:00 Uhr (in Verbindung zur zeitlich um 1 Stunde versetzten Linie 474 entsteht ein Stundentakt zwischen der Stadt Aurich und dem Ortsteil Middels)</p> <p>Samstags Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (in Verbindung zur zeitlich um 1 Stunde versetzten Linie 474 entsteht ein Stundentakt zwischen der Stadt Aurich und dem Ortsteil Middels; auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p> <p>Sonn- und Feiertag Zweistundentakt von 8:00 bis 19:00 Uhr (in Verbindung zur zeitlich um 1 Stunde versetzten Linie 474 entsteht ein Stundentakt zwischen der Stadt Aurich und dem Ortsteil Middels; auch durch bedarfsgesteuerte Fahrten)</p>	<p>Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30</p> <p>Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59)</p> <p>Benersiel, Anleger Verknüpfung mit der Fährverkehr zur Insel Langeoog</p>	BE2

Tabelle: T - 46, Liniensteckbrief BE2 Linie 473

Linie 474 Aurich – Middels - Wittmund

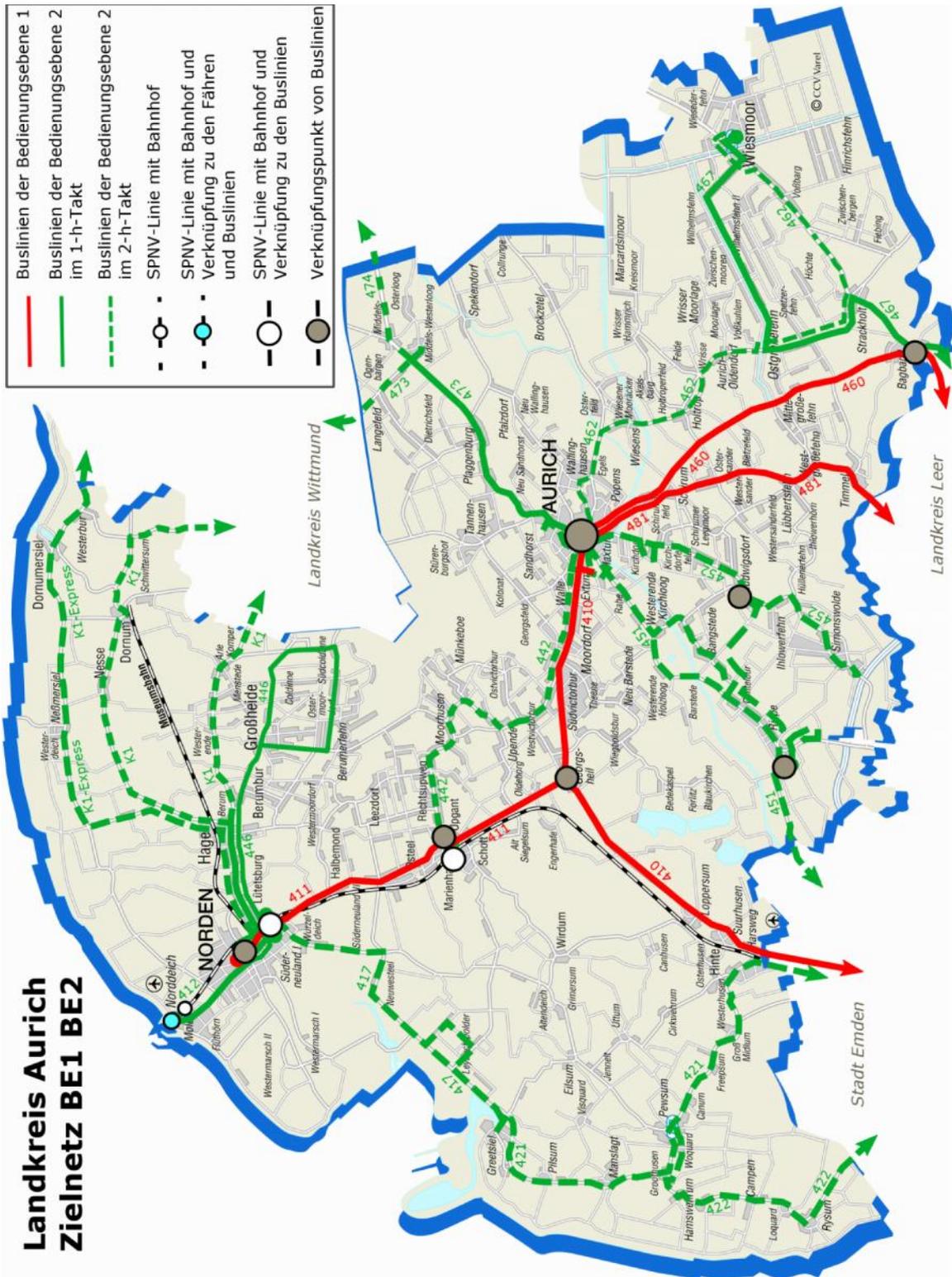
Strecke	Angebot und Betriebszeiten	Verknüpfungspunkte	Bedienungsebene
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich (Anbindung an das Gewerbegebiet Sandhorst und das Energieerlebniszentrum, EEZ), dem Grundzentrum Middels und der Kreisstadt Wittmund	<p>Montag bis Freitag Zweistundentakt von 6:00 bis 20:00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

Tabelle: T - 47, Liniensteckbrief BE2 Linie 474

<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-Takt	1-h-Takt
1	411	Georgsheil - Norden	1-h-Takt	1-h-Takt	1-h-Takt
1	460	Aurich – Bagband - Leer	1-h-Takt	1-h-Takt	1-h-Takt
1	481	Leer – Timmel - Aurich	1-h-Takt	mind. 2-h-Takt (auch Anrufbus)	mind. 2-h-Takt (auch Anrufbus)
Vertaktete Linien BE2:					
2	K1	Harle – Esens - Westerholt/Dornum - Norden	1-h-Takt	1-h-Takt (auch Anrufbus)	1-h-Takt (auch Anrufbus)
2	K1- Express	Norden – Neßmersiel – Dornumersiel – Bengersiel - Neuharlingersiel	2-h-Takt	2-h-Takt	2-h-Takt
2	412	Norden - Norddeich	1-h-Takt	1-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	417	Greetsiel – Leybucht polder – Norden	2-h-Takt	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	421	Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden	2-h-Takt	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	422	Pewsum – Loquard – Wybelsum – Emden	2-h-Takt	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	442	Aurich – Moordorf – Westvictorbur – Marienhaf	2-h-Takt	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	446	Südarle – Großheide – Halbmond – Hage – Norden	1-h-Takt (auch Anrufbus)	1-h- Takt (auch Anrufbus)	1-h- Takt (auch Anrufbus)
2	451	Aurich – Ihlow – Riepe –	2-h-Takt	2-h- Takt	2-h- Takt

<u>BE</u>	<u>Linie</u>	<u>Strecke</u>	<u>Mo-Fr</u>	<u>Sa</u>	<u>So</u>
		Emden	(auch Anrufbus)	(auch Anrufbus)	(auch Anrufbus)
2	452	Aurich – Kirchdorf – Ihlow – Simonswolde	1-h-Takt (auch Anrufbus)	1-h- Takt (auch Anrufbus)	1-h- Takt (auch Anrufbus)
2	462	Aurich – Ostgroßefehn – Wiesmoor	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	467	Wiesmoor – Ostgroßefehn – Strackholt – Bagband - Leer	1-h-Takt	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	473	Aurich – Middels - Esens – Benersiel	2-h-Takt	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)
2	474	Aurich – Middels – Wittmund	2-h-Takt	2-h-Takt (auch Anrufbus)	2-h-Takt (auch Anrufbus)

Tabelle: T - 48, Übersicht Linien BE1 und BE2 Zielnetz im Landkreis Aurich



Karte: K - 16, Zielnetz BE1 BE2 im Landkreis Aurich (Stand: 31.01.2018)

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

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

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

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Kommunen, Landkreis

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Kommunen, Landkreis

Zeitpunkt: 2018 ff.

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

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

Priorität: **Niedrig** **Mittel** **Hoch****Verantwortlich:** Verkehrsunternehmen, Landkreis**Finanzierung:** Verkehrsunternehmen, Landkreis**Zeitpunkt: 2018 ff.**

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

Maßnahme: Sicherung der heutigen Nachtbusverkehre (Nachteule) bzw. Anpassung an die sich verändernden Rahmenbedingungen

Erläuterung: Die heutigen Nachtbusverkehre (Nachteule) sollen gesichert bzw. angepasst werden, falls sich andere Rahmenbedingungen ergeben. So gibt es im LK Aurich nur noch wenige Discotheken, die als zentrale Anlaufpunkte der Fahrgastgruppeachteule betrachte werden können.

Priorität:

Niedrig

Mittel

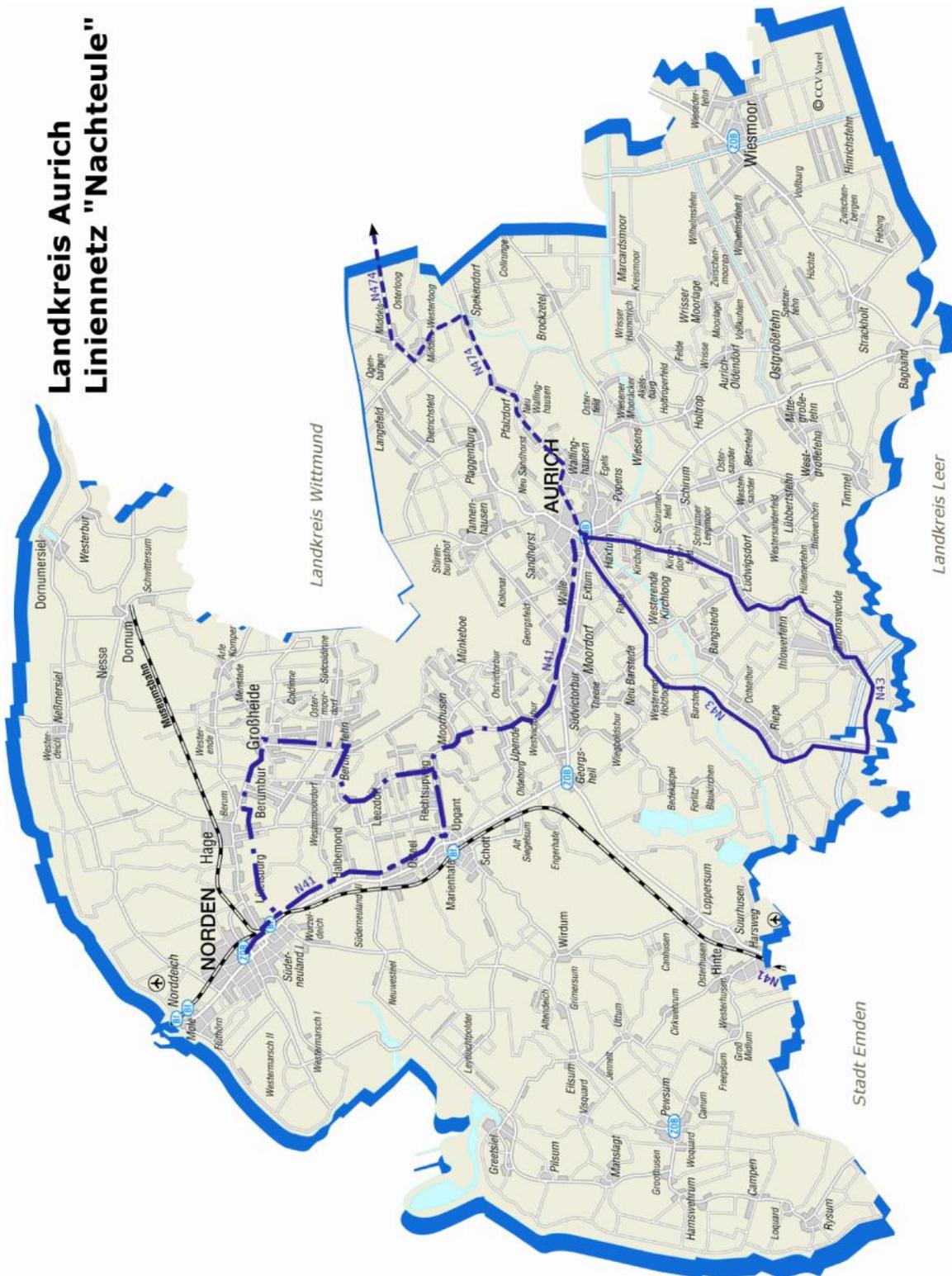
Hoch

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis

Zeitpunkt: 2018 ff.

Darüber hinaus verkehren in den Nächten von Samstag auf Sonntag die Nachtbuslinien N41 und N43 und auf der Linie 474 Nachtbusfahrten, die als **Nachteule** bezeichnet und vermarktet werden (siehe auch <http://www.nachteule.info>), um eine sichere Beförderung insbesondere zu den Discotheken in Aurich und im Südbrookmerland, aber auch zur Anbindung zwischen den Mittelzentren Norden und Aurich und weiteren Gemeinden im Landkreis. Die Nachtverkehre werden in regelmäßigen Abständen überprüft und den veränderten Rahmenbedingungen angepasst. Das erfolgte zuletzt im Jahr 2016.



Karte: K - 17, Zielnetzachteule im Landkreis Aurich (Stand: 08.01.2018)

3.4 Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Aurich

Wie bereits unter 2.3.2.4 angemerkt, sollen die Mobilitätszentralen in der VEJ-Region besser vernetzt werden.

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

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

Maßnahme: Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Aurich

Erläuterung: Die Mobilitätszentrale soll weiterentwickelt werden, so dass der ÖPNV im Landkreis Aurich von der Bevölkerung besser wahrgenommen wird (ÖPNV-Imagekampagne). Außerdem soll die Mobilitätszentrale Mittelpunkt einer ganzheitlichen Erfassung und Vermarktung der im LK Aurich vorhandenen Mobilitätsangebote werden. Es sollen individuelle Beratungen von Menschen mit dem Ziel erfolgen, CO₂-sparsame Beförderungsangebot des ÖPNV zu nutzen. Hierzu bestehen auch Förderprogramme. Es ist zu prüfen, ob diese in Anspruch genommen werden können/sollen.

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

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund und Landkreis

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund und Landkreis

Zeitpunkt: 2020

3.5 Echtzeitinformationen im ÖPNV

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

Durch die rasche Verbreitung von Smartphones und der damit verbundenen Möglichkeit, laufend im Internet (Fahrplan-)Auskünfte zu erhalten, haben sich die Ansprüche der Fahrgäste im Hinblick auf Informationen deutlich erhöht: Fahrgäste möchten sich vor und auch während der Fahrt in Bussen und Bahnen über die aktuelle Fahrplanlage informieren (= Echtzeitauskünfte) und in Verspätungs- und Störungsfällen schnelle Informationen erhalten. Durch eine stetige Versorgung mit Echtzeitinformationen werden sie besser informiert, die Linienverkehre sind transparenter, es können Verspätungen einkalkuliert und Verzögerungen vorhergesehen werden. Im Jahr 2017 haben sich einige Unternehmen technisch so aufgestellt, dass sie Echtzeitdaten in die Internetauskünfte einspeisen können. Diese Echtzeitinformationen können auch zur Sicherung von Anschlüssen hilfreich sein, was insbesondere in ländlich geprägten Regionen von großer Bedeutung ist.

Für den Landkreis Aurich liegen – sofern vom Verkehrsunternehmen eingespeist - Echtzeitinformationen über die Fahrplanauskunft des VBN und über mobile Dienste des VBN wie die Fahrplaner-App vor. Auch die DB-Internetauskunft liefert Fahrplanauskünfte in Echtzeit. Derzeit stehen für die Verkehre im Landkreis keine verbundeigenen Systeme zur Verfügung. Ziel ist es, zunächst auf den Linien der Bedienebenen 1 und 2 Echtzeitinformation einzuführen. Der Zugang zu den Daten ist über die Datendrehscheibe des Landes Niedersachsen für jedermann zu gewährleisten.

Maßnahme: Einführung von Echtzeitinformationen auf den BE 1 und BE 2

Erläuterung: Auf den BE 1 und BE 2 sollen Echtzeitinformationen bereitgestellt werden. Hierzu müssen Fördermöglichkeiten geprüft und umgesetzt werden. Ebenso muss ein Projekt zu Umsetzung von Echtzeit initiiert werden, dessen Umsetzung durch eine Projektleitung sicherzustellen ist.

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

Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund und Landkreis, Projektleitung

Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund und Landkreis

Zeitpunkt: 2019

3.6 Weiterentwicklung des Zonentarifs und der Tarifangebote

Maßnahme: Weiterentwicklung des Zonentarifs und der Tarifangebote
<p>Erläuterung: Seit dem 01.01.2017 gilt im VEJ-Gebiet ein Zonentarif. Dieser stellt die Basis für die Weiterentwicklung des Tarifs dar. Bislang kann der Tarif aufgrund seiner Struktur und der hohen Anzahl der Zonen grafisch nicht übersichtlich dargestellt werden. Der Zonentarif soll vereinfacht werden. Außerdem sollen neue Tarifangebote für die Fahrgäste erstellt werden. Mindereinnahmen durch eine Tarifänderung sollen im Rahmen der Allgemeinen Vorschrift ausgeglichen werden.</p>
<p>Priorität:</p> <p><input type="checkbox"/> Niedrig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Mittel</p> <p><input type="checkbox"/> Hoch</p>
<p>Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis(e)</p>
<p>Finanzierung: Landkreis(e)</p>
<p>Zeitpunkt: 2019/2020</p>

Abbildungsverzeichnis

Abbildung: A - 1, Bevölkerungsdichte im Landkreis Aurich.....	31
Abbildung: A - 2, Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Aurich (1995 – 2015).....	34
Abbildung: A - 3, Altersstruktur im Landkreis Aurich	36
Abbildung: A - 4, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016).....	38
Abbildung: A - 5, Bestand der zugelassenen Kfz im Landkreis Aurich (Stand: 06.02.2018).....	40
Abbildung: A - 6, Entwicklung Schülersammelzeitkarten im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016).....	46
Abbildung: A - 7, Wichtigste Verkehrsbeziehungen	63
Abbildung: A - 8, Nachteule Logo	84
Abbildung: A - 9, Tarifstufentafel Linie 421	88
Abbildung: A - 10, Einsteigerbus.....	90
Abbildung: A - 11, Rampe zur Verbesserung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs	97
Abbildung: A - 12, Einheitliche Fahrzeuggestaltung VEJ	98
Abbildung: A - 13, Beispiel Symbol Niederflurbus im Fahrplan 412	101
Abbildung: A - 14, Musterhaltestelle VEJ	107
Abbildung: A - 15, Ausgebaute Haltestelle GS Walle	111
Abbildung: A - 16, Norden ZOB/Bahnhof, Quelle: Stationssteckbriefe VBN.....	123
Abbildung: A - 17, Marienhafe Bahnhof, Quelle: Stationssteckbriefe VBN	123
Abbildung: A - 18, Emden Hbf/ZOB, Quelle: Stationssteckbriefe VBN	124
Abbildung: A - 19, Leer ZOB, Quelle: Stationssteckbriefe VBN	124
Abbildung: A - 20, Norddeich Mole, Quelle: Stationssteckbriefe VBN	125
Abbildung: A - 21, Streckenschema Schiene im Landkreis Aurich	137
Abbildung: A - 22, IC35 Streckennetz Region	139
Abbildung: A - 23, IC56 Streckennetz Region	141
Abbildung: A - 24, Konzept Taktknoten im Landkreis Aurich (Stand: 13.12.2017)	158

Tabellenverzeichnis

Tabelle: T - 1, Regionalisierungsmittel Bund 2012 bis 2018	20
Tabelle: T - 2, Regionalisierungsmittel Land 2012 bis 2018	21
Tabelle: T - 3, Finanzmittel ÖPNV 2012 bis 2018 LK Aurich (* vorläufiger Bescheid)	23
Tabelle: T - 4, Kosten Schülerbeförderung 2010-2017.....	24
Tabelle: T - 5, Fläche und Bevölkerung im Landkreis Aurich (Stand: 31.12.2013)	30
Tabelle: T - 6, Bevölkerungsentwicklung der Kommunen im Landkreis Aurich	35
Tabelle: T - 7, Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016).....	37
Tabelle: T - 8, Arbeitslose im Landkreis Aurich (Stand: 28.07.2016).....	39
Tabelle: T - 9, Bestand der zugelassenen Kfz im Landkreis Aurich (Stand: 06.02.2018).....	39
Tabelle: T - 10, Pendlersaldo der Gemeinden im Landkreis Aurich	42
Tabelle: T - 11, Schulstandorte und Schülerzahlen im Landkreis Aurich	45
Tabelle: T - 12, Kulturelle Einrichtungen im Landkreis Aurich	50
Tabelle: T - 13, Gesundheits- und Sozialeinrichtungen im Landkreis Aurich	51
Tabelle: T - 14, Freizeiteinrichtungen im Landkreis Aurich	53
Tabelle: T - 15, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 1.....	64
Tabelle: T - 16, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 2.....	65
Tabelle: T - 17, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 3.....	66
Tabelle: T - 18, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 4.....	67
Tabelle: T - 19, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 5.....	68
Tabelle: T - 20, Liste der Konzessionen im Landkreis Aurich Seite 6.....	69
Tabelle: T - 21, Übersicht Linien BE1 und BE2 Bestandsnetz	82
Tabelle: T - 22, Kategorie 1 Haltestellen.....	103
Tabelle: T - 23, Kategorie 2 Haltestellen.....	103
Tabelle: T - 24, Kategorie 3 Haltestellen.....	103
Tabelle: T - 25, Musterhaltestelle VEJ	104
Tabelle: T - 26, Fahrgastinformationen	105
Tabelle: T - 27, Anforderungen Barrierefreiheit.....	109
Tabelle: T - 28, Stand Haltestellenausbau LK Aurich	110
Tabelle: T - 29, Schienenverkehr im Landkreis Aurich	128
Tabelle: T - 30, Liniensteckbrief BE1 Linie 410	159
Tabelle: T - 31, Liniensteckbrief BE1 Linie 411	160
Tabelle: T - 32, Liniensteckbrief BE1 Linie 460	161
Tabelle: T - 33, Liniensteckbrief BE1 Linie 481	162
Tabelle: T - 34, Liniensteckbrief BE2 Linie K1	162
Tabelle: T - 35, Liniensteckbrief BE2 Linie K1-Express.....	163
Tabelle: T - 36, Liniensteckbrief BE2 Linie 412	164
Tabelle: T - 37, Liniensteckbrief BE2 Linie 417	164
Tabelle: T - 38, Liniensteckbrief BE2 Linie 421	165
Tabelle: T - 39, Liniensteckbrief BE2 Linie 422	165
Tabelle: T - 40, Liniensteckbrief BE2 Linie 442	166
Tabelle: T - 41, Liniensteckbrief BE2 Linie 446	167

Tabelle: T - 42, Liniensteckbrief BE2 Linie 451	167
Tabelle: T - 43, Liniensteckbrief BE2 Linie 452	168
Tabelle: T - 44, Liniensteckbrief BE2 Linie 462	168
Tabelle: T - 45, Liniensteckbrief BE2 Linie 467	169
Tabelle: T - 46, Liniensteckbrief BE2 Linie 473	170
Tabelle: T - 47, Liniensteckbrief BE2 Linie 474	171
Tabelle: T - 48, Übersicht Linien BE1 und BE2 Zielnetz im Landkreis Aurich	173

Kartenverzeichnis

Karte: K - 1, Kommunen im Landkreis Aurich	26
Karte: K - 2, Zentrale Orte im Landkreis Aurich	28
Karte: K - 3, Siedlungsstrukturelle Kreistypen 2015	32
Karte: K - 4, Schulstandorte im Landkreis Aurich (Stand 04.01.2018)	44
Karte: K - 5, Bestandsnetz BE1, BE2, BE3 im Landkreis Aurich	70
Karte: K - 6, Liniennetz Nachteule im Landkreis Aurich (Stand: 08.01.2018)	71
Karte: K - 7, Liniennetz Anrufbus Stadt Aurich.....	72
Karte: K - 8, Liniennetz Regionalbus Stadt Aurich.....	73
Karte: K - 9, Busverkehr Norderney (Linien 1 bis 6).....	74
Karte: K - 10, Busverkehr Norderney (Linie 7)	75
Karte: K - 11, Bestandsnetz BE1 BE2 im Landkreis Aurich (Stand: 31.01.2018)	83
Karte: K - 12, Nachteule Liniennetz (Stand 25.01.2018)	85
Karte: K - 13, Liniennetzkarte Urlauberbus 2015.....	95
Karte: K - 14, Übersicht Schienenverkehr Region	127
Karte: K - 15, Expresskreuz Bremen	135
Karte: K - 16, Zielnetz BE1 BE2 im Landkreis Aurich (Stand: 31.01.2018)	174
Karte: K - 17, Zielnetz Nachteule im Landkreis Aurich (Stand: 08.01.2018)	178

Anlagenverzeichnis

Anlage: An - 1, Schülerbeförderungssatzung LK Aurich

Anlage: An - 2, Beschluss Kreistag vom 18.12.2014

Anlage: An - 3, VEJ-Haltestellenkonzept

Anlage: An - 4, Prioritätenbildung Haltestellenausbau

Anlage: An - 5, Merkblatt ÖPNV-Omnibusförderung

Anlagen

Anlage: An - 1, Schülerbeförderungssatzung LK Aurich

Satzung

über die Schülerbeförderung im Landkreis Aurich vom 28.06.2017

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

§ 1

Anspruchsvoraussetzungen

(1) Für die im Kreisgebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler im Sinne von § 114 Abs. 1 Satz 2 NSchG besteht ein Anspruch auf Beförderung zur Schule bzw. auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg, wenn der Schulweg im Sinne von § 114 Abs. 2 NSchG

- a) für Schülerinnen und Schüler des Primarbereichs und der Förderschulen der Klassen 1-4 mehr als 2 km,
- b) für Schülerinnen und Schüler des Sekundarbereiches I mehr als 3 km,
- c) für Schülerinnen und Schüler der berufsbildenden Schulen gemäß § 114 Abs.1 Satz 2, Ziff. 3 und 4 NSchG mehr als 4 km beträgt.

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

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

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

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

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

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

§ 2

Schulweg

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

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

(2) Schulweg nach Abs. 1 ist auch der Weg zum Besuch einer Maßnahme nach § 1 Abs. 4 Buchstabe c.

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

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

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

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

Bei der Berechnung sind

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

§ 3

Zu benutzende Verkehrsmittel

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

(2) Auf Antrag kann ein privates Kraftfahrzeug gegen Erstattung gemäß § 4 eingesetzt werden, wenn öffentliche Beförderungsmitteln gemäß Abs. 1 nicht zur Verfügung stehen. Ein Erstattungsanspruch

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

§ 4

Notwendige Aufwendungen

(1) Als notwendige Aufwendungen für den Schulweg gelten:

a) Bei Benutzung öffentlicher Transportmittel die günstigsten Tarife. Die Benutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln kann als unzumutbar anerkannt werden, wenn

- die Unzumutbarkeit aus zwingenden gesundheitlichen Gründen ärztlich bescheinigt wurde; in Einzelfällen kann ein amtsärztliches Gutachten gefordert werden
- nachweislich für den Wohnort eine öffentliche Verkehrsanbindung im Umkreis der nach § 1 Abs. 1 a)-c) genannten Entfernung nicht besteht
- der Träger der Schülerbeförderung dies in besonderen Fällen feststellt.

b) Bei Benutzung eines als Transportmittel bestimmten privaten Personenkraftwagen zusammen für die Hin- und Rückfahrt einer Schülerin/ eines Schülers ein Betrag von 0,90 € je Entfernungskilometer, wenn und soweit die Fahrten zum Zwecke der Schülerbeförderung durchgeführt werden.

Bei Mitnahme weiterer Schülerinnen und Schüler erhöht sich dieser Betrag für jede Schülerin/ jeden Schüler um 0,06 € je Entfernungskilometer und für Schülerinnen und Schüler, die im Rollstuhl sitzend befördert werden müssen, wird für die Hin- und Rückfahrt je Entfernungskilometer ein Betrag von 1,40 € erstattet.

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

d) Bei Benutzung eines privaten PKW zum Besuch eines Betriebspraktikums werden die Kosten bis maximal der Preisstufe 8 des Tarifes im ÖPNV übernommen.

e) Für Beförderungen zu Schulen außerhalb des Landkreises Aurich werden als notwendige Ausgaben maximal die Kosten für die teuerste Schülersammelzeitkarte des Landkreises Aurich erstattet. Dies gilt nicht für den Besuch von Förderschulen für geistig und körperlich Behinderte, wenn kein geeignetes Angebot im Kreisgebiet besteht.

(2) Der Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel kann nur durch Vorlage der Originalfahrkarten geführt werden.

(3) Der Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen muss bis spätestens zum 31.10. eines jeden Jahres für das zurückliegende Schuljahr beim Landkreis Aurich geltend gemacht werden. Erstattungsansprüche bis zu einer Summe von 10,00 € können nicht anerkannt werden.

§ 5

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

§ 6

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

Aurich, den 28.06.2017

Landkreis Aurich

Der Landrat

Weber

Anlage: An - 2, Beschluss Kreistag vom 18.02.2014



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

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

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

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

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

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

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

Primarbereich

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

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

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

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

Aurich

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

Brookmerland

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

Dornum

Die Grundschule Dornum muss als ein Solitär gesehen werden.

Großefehn

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

Großheide

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

Hage

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

Hinte

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

Ihlow

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

Krummhörn

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

Norden

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



Südbrookmerland

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

Wiesmoor

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

Sekundarbereiche

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

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

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

Schulträgerschaft

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

Region "Südost": Großefehn, Ihlow, Wiesmoor

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



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

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

Region Aurich

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

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

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

Region "Nordwest": Dornum, Großheide

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

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



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

Region "Norden": Hage, Norden

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

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

Region "mittlerer Süden": Brookmerland, Südbrookmerland

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

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



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

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

Region "Süd": Hinte, Krummhörn

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

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

Berufsbildende Schulen

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

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

Förderpädagogik

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

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

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

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

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

Schlussbemerkung

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



Konzept zur Gestaltung

Anlage: An - 3, VEJ-Haltestellenkonzept



bestehender und neuer Haltestellen

Stand: Dezember 2017



Dieses Handbuch dient als Handlungsleitfaden zur Planung für die Neu- und Umgestaltung von Bushaltestellen im Bereich des Verkehrsverbundes Ems-Jade. Neben den Designrichtlinien und Standards enthält es auch Informationen über die Zuständigkeiten.

Ein wichtiges Kriterium für einen attraktiven ÖPNV ist ein einheitliches Erscheinungsbild. Um die Haltestellen im Bereich des Verkehrsverbundes Ems-Jade (VEJ) aufzuwerten, soll dieses gemeinsame Haltestellenkonzept umgesetzt werden.

Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade

Schulstraße 7
26441 Jever
Tel.: 04461/919-1800
E-Mail: vej@landkreis-friesland.de

Verkehrsverbund Ems-Jade

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

Inhaltsverzeichnis

1. Zielsetzung	203
2. Ausgangslage	203
3. Anforderungskatalog für Haltestellen	204
Anordnung und Gestaltung	205
Wartehallen	205
Beleuchtung	206
Sitzplätze	206
Fahrradabstellanlagen	206
4. Haltestellenkategorisierung	206
5. Musterhaltestelle VEJ	209
6. Fahrgastinformationen an Haltestellen	210
7. Haltestellenschilder	212
8. Aushangfahrpläne	213
9. Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit	214

1. Zielsetzung

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

Als wesentliche Ziele gelten:

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

2. Ausgangslage

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

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

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

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

- ✓ Fahrplan - mindestens mit Angabe der Abfahrtszeiten (PBefG §40 Abs. 4)

- ✓ Liniennummer und Name des Unternehmers, bzw. bei Gemeinschaften deren Bezeichnung (BOKraft §32 Abs. 1)
- ✓ Im Orts- und Nachbarortlinienverkehr die Haltestellenbezeichnung (BOKraft §32 Abs. 1)
- ✓ An verkehrsreichen Haltestellen im Ortslinienverkehr ein Behälter zum Abwerfen benutzer Fahrtscheine (BOKraft §32 Abs. 1)

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

3. Anforderungskatalog für Haltestellen

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

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

Sicherheit

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

Ausstattung/Komfort

- Sitzgelegenheiten

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

Anordnung und Gestaltung

- Haltestellen müssen leicht und sicher erreichbar sein, dazu gehören vom Fahrweg getrennte und ausreichend breite Gehwege. Unmittelbare Nähe zu bewohnten Gebäuden und ausreichende Beleuchtung gewährleisten soziale Sicherheit. Bei der Planung ist die vollständige Barrierefreiheit zu berücksichtigen, sofern der Nahverkehrsplan keine Ausnahme regelt.
- Im Hinblick auf einen sicheren und komfortablen Ein- und Ausstieg sowie eine sichtbare Abgrenzung gegenüber anderen Verkehrsanlagen sind Haltestellen mit einer befestigten Wartefläche auszustatten. Die Höhendifferenz und Spaltbreite zwischen Ein- und Ausstieg und Haltestellenplattform soll minimiert werden.
- Bushaltestellen sind soweit möglich in Seitenlage am Fahrbahnrand anzuordnen. Dies dient der Beschleunigung des Busverkehrs, der Sicherheit beim Abfahren und der Sicherheit der Fahrgäste. In Fällen, in denen Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Straßenverkehrs oder verkehrliche Gründe (Anschlussherstellung) dies erfordern, können Haltestellen in Seitenlage als Busbuchten ausgebildet werden. Soweit die verkehrlichen Voraussetzungen (Parkstreifen, Radfahrstreifen o.ä.) gegeben sind, sollen Haltestellen am vorgezogenen Fahrbahnrand (Haltestellenkap) angeordnet werden.
- Um Konflikte zwischen aussteigenden Fahrgästen und dem Fahrradverkehr zu verhindern, sollte bei Fahrradwegen auf eine Führung der Fahrradfahrer zwischen Fahrzeug und Wartehalle verzichtet werden.
- Es ist darauf zu achten, dass Haltestellen gut sichtbar im Straßenraum angeordnet sind.
- Es ist auf die einheitliche Haltestellenbezeichnung zu achten. An Haltestellen, an denen mehrere Bezeichnungen verwendet werden, sind diese zu vereinheitlichen. Ziel ist insgesamt die Benennung von Haltestellen nach Straßennamen oder zentralen Orten.

Wartehallen

Fahrgastunterstände sind möglichst an allen Haltestellen mit täglich durchschnittlich mehr als 10 Einsteigern aufzustellen. An Haltestellen in zentralen Bereichen und an wichtigen Umsteigehaltestellen sind sie jedoch unverzichtbarer Bestandteil der Haltestellenausstattung. Aus Gründen der

Sicherheit und um Sichtkontakt zwischen Fahrer und Fahrgast herzustellen, sollen Fahrgastunterstände durchsichtig und beleuchtet gestaltet werden.

Beleuchtung

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

Sitzplätze

Die Anzahl der Sitzplätze ist abhängig von der verkehrlichen Bedeutung der Haltestelle und den örtlichen Gegebenheiten. Sie sollten aus witterungsbeständigem, pflegeleichtem Material hergestellt sein. Es ist darauf zu achten, dass die Sitze dauerhaft haltbar angebracht werden und vandalismussicher sind. An den Haltestellen sollen in der Regel Abfallbehälter vorhanden sein.

Fahrradabstellanlagen

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

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

Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen muss sich v.a. an der Lage der Haltestelle, dem Fahrgastaufkommen, dem Anteil des Schülerverkehrs am Fahrgastaufkommen und dem Zubringerverkehr orientieren. Abstellanlagen sind in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle oder zum Haltestellenzugang anzuordnen. An touristisch genutzten Orten können abschließbare Fahrradboxen über den ÖPNV hinaus gut genutzt werden.

4. Haltestellenkategorisierung

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

1. Mindestausstattung: Unterwegshaltestellen, primär für die Schülerbeförderung

2. Standardausstattung: Bushaltestelle mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung

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

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

Kategorie 1 – Mindestausstattung

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

Kategorie 2 – Standardausstattung

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

Kategorie 3 – Maximalausstattung

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

5. Musterhaltestelle VEJ

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

Musterhaltestelle VEJ (Wartehalle)

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

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

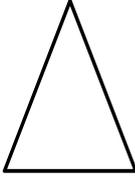
Abweichungen sind nur im Zusammenhang mit besonderen örtlichen Gegebenheiten und nach vorheriger Abstimmung mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV zulässig.

6. Fahrgastinformationen an Haltestellen

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

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

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

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

Ortsfremder Fahrgast	-	-	groß
----------------------	---	---	------

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

1. Bushaltestelle:

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

2. Haltestelleninformationen:

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

3. Umgebungsinformationen:

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

7. Haltestellenschilder

Die Haltestellenschilder im Verkehrsverbund Ems-Jade wurden stufenweise erneuert und entsprechen inzwischen weitestgehend einem einheitlichen Aussehen. Um das einheitliche Erscheinungsbild der Haltestellen(-schilder) zu bestärken, sollen zukünftige Anschaffungen von Haltestellenschildern die folgenden Designrichtlinien berücksichtigen:

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

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



8. Aushangfahrpläne (siehe auch Anlage 10)

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

Folgende Kriterien müssen dabei berücksichtigt werden:

- Design und Informationen in den Fahrplänen sollten so weit wie möglich vereinheitlicht werden. Dies steigert die Lesbarkeit der Fahrpläne und verstärkt den einheitlichen Auftritt des VEJ in der Öffentlichkeit.
- Für jeden Aushangfahrplan soll ein größtmögliches Schriftbild erreicht werden. Dieses ist abhängig vom jeweils möglichen/nötigen Format. Der Mindeststandard für die Aushangfahrpläne ist DIN-A3 im Hochformat mit maximal 3 Spalten (IVU.Plan-Ausgabe).
- An Haltestellen mit einem großen Fahrtenangebot, an denen das DIN-A3-Format nicht ausreicht, sind weitere Aushangmöglichkeiten zu schaffen, sofern diese nicht bestehen.
- Die Aushangfahrpläne sind je Richtung zu gestalten und auszuhängen. Zum einen sind die Fahrpläne für den Kunden einfacher zu lesen und zum anderen lässt sich zu kleine Schrift vermeiden, da die Masse der Informationen reduziert wird.
- Die Aktualisierung aller Fahrpläne muss mindestens einmal jährlich stattfinden. Darüber hinaus müssen selbstverständlich bei Fahrplanänderungen die Aushangfahrpläne an den betroffenen Haltestellen ausgetauscht werden.
- An wichtigen und zentralen Haltestellen sind über die Aushangfahrpläne hinaus weitere Informationen auszuhängen (s. Haltestellenkategorisierung).
- Der Aushangkasten ist in einer mittleren Sichthöhe von 1,3 m anzubringen.
- Der Zugang zu den Aushangvitrienen muss so gestaltet werden, dass ein einfacher Zugriff für die Verkehrsunternehmen möglich ist. Idealerweise werden die Vitrienen mit Imbus- bzw. Vierkantschlössern ausgestattet.

9. Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit

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

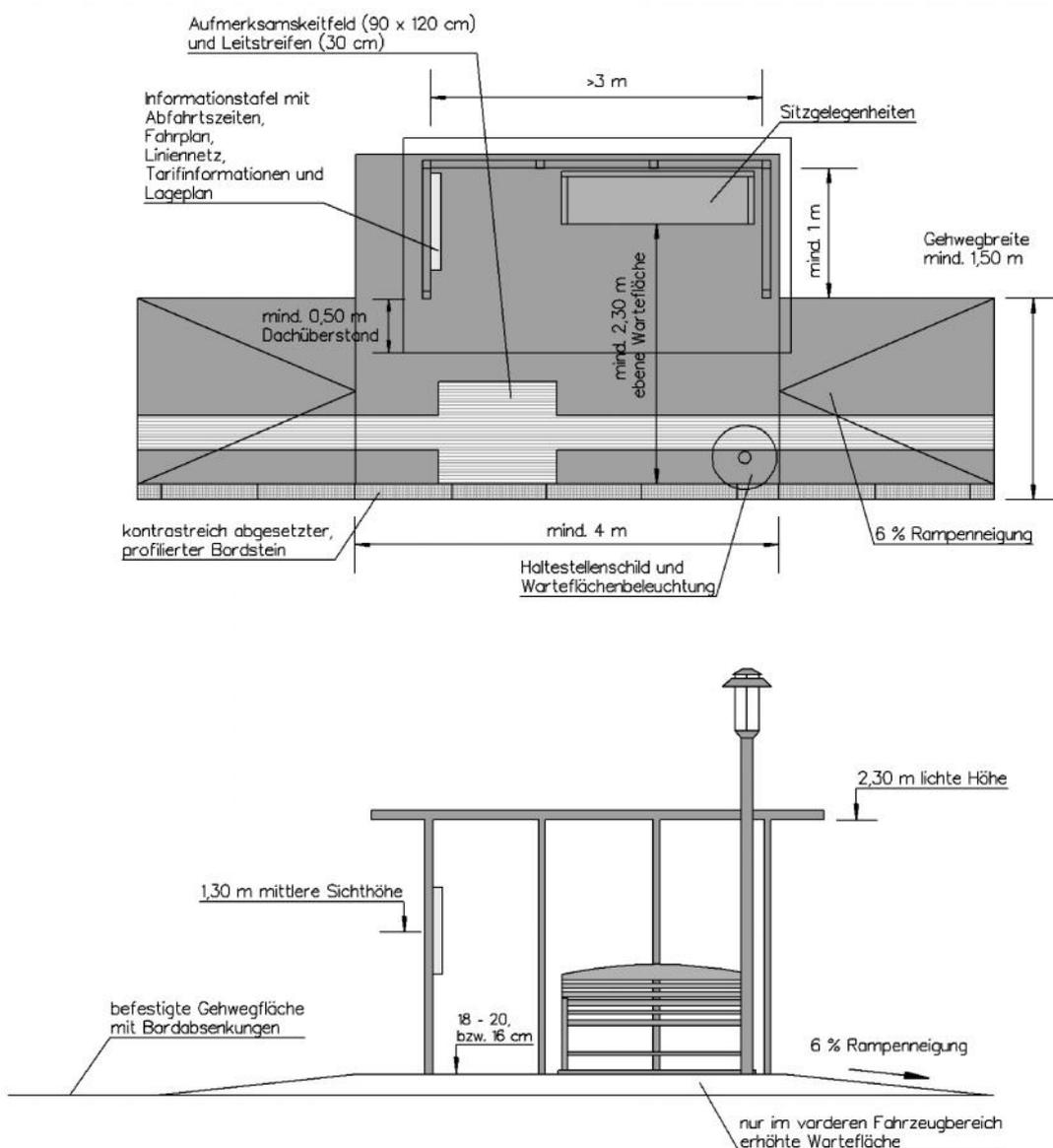
Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert. Die Definition von örtlichen Standards zur Barrierefreiheit auf der Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen,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

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

Ausstattungs-element	Anforderungen
Haltestellenschild	<ul style="list-style-type: none"> • Haltestellenschild muss gut erkennbar positioniert sein
Zuwegung zur Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> • Querungsmöglichkeit durch Bordabsenkung auf 3 cm
Rampen	<ul style="list-style-type: none"> • Neigung maximal 4-6 % • Mindestbreite 1,20 m • Ebene Oberfläche
Fahrplanaushangkasten	<ul style="list-style-type: none"> • Aushangkasten ist mit einer mittleren Sichthöhe von 1,30 m anzubringen. Schriftgröße mindestens 0,2 cm, besser 0,3 cm
Befestigte Wartefläche	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Wendeflächen für Rollstuhlfahrer (1,50 m x 1,50 m) • Wartefläche im unmittelbaren Haltestellenbereich mindestens 2,50 m tief und 4 m breit • Gehwegbreite im Haltestellenbereich mindestens 1,50 m • Warteflächenpflasterung in farblichem Kontrast zum Gehweg
Hochbord	<ul style="list-style-type: none"> • Niederflurgeeigneter Hochbord, 16 bis 20 cm • Breite des Hochbordes mindestens 4 m
Taktile Bodenelemente	<ul style="list-style-type: none"> • Einbau eines Blindenleitsystems mit Auffindestreifen gemäß DIN 32984 • Abstand des Leitstreifens zur Fahrbahnkante 60 cm bis

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

Nachfolgend ist ein Gestaltungsbeispiel einer Standardhaltestelle mit Grundausstattung aufgeführt:

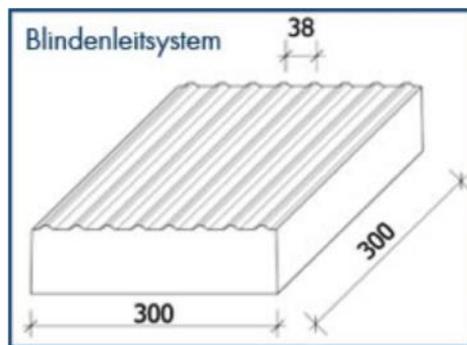


Bei den angegebenen Maßen der Bewegungsflächen handelt es sich um Mindestmaße. Bei höherem Fahrgastaufkommen sind die Bewegungsflächen entsprechend großzügiger zu bemessen.

Bodenindikator für Blindenleitsysteme

In Deutschland wurde ursprünglich die „10-mm-Struktur“ favorisiert, diese schnitt beim Test durch Blinde schlecht ab. Rillenplatten mit breiten Abständen von Rippe zu Rippe lassen sich nicht nur mit Blindenstöcken „Rollstöcken“ gut ertasten. Der Blindenverband Niedersachsen empfiehlt Rillenplatten mit Abstand von Wellenberg zu Wellenberg 38 mm (s. Abbildung). Es ist darauf zu achten, dass nur Bodenindikatoren eingesetzt werden, die den Vorgaben der DIN 32984 entsprechen.

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



Anlage: An - 4, Prioritätenbildung Haltestellenausbau

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

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

Anlage: An - 5, Merkblatt ÖPNV.Omnibusförderung



Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit
und Verkehr



Merkblatt

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

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

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

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

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

- 2 -

der Europäischen Union auf De-minimis-Beihilfen eine Förderung von maximal 200.000 € in drei Jahren bewilligt werden¹.

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

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

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

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

¹ Vorbehaltlich einer abschließenden Prüfung. Ggf. ist eine höhere Förderung möglich.