Landkreis Leer

Nahverkehrsplan
2019–2023

LEBEN UND LERNEN

ZUKUNFT ÖPNV

Gegenwart und Zukunft des ÖPNV im Landkreis Leer

Themenschwerpunkte: Rahmenbedingungen, Entwicklung des Liniennetzes, Barrierefreiheit, Haltestellenausbau sowie regionale Zusammenarbeit.

Mehr Infos unter: www.landkreis-leer.de

Nahverkehrsplan 2019 - 2023
für den Landkreis Leer

Beschlossen vom

Kreistag des Landkreises Leer

am 26.09.2019

Herausgeber:

Landkreis Leer

– Der Landrat –

Bergmannstraße 37

26789 Leer

Erarbeitung:

Landkreis Leer

Amt für Schule, Bildung und Kultur

Turnerweg 1

26789 Leer

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis VI

Tabellenverzeichnis VII

Abkürzungen IX

Vorwort 1

1 Rahmenbedingungen für den ÖPNV 2

1.1 Gesetzliche Grundlagen 2

1.1.1 Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union 3

1.1.2 Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik Deutschland 3

1.1.3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) 6

1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) 6

1.1.5 Rahmenvorgaben aus der Landesplanung 7

1.1.6 Aufgabenträgerschaft im ÖPNV 8

1.1.7 Regulierung von Finanzierung und Fördermitteln 9

1.1.7.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz 10

1.1.7.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG) 11

1.1.7.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz 11

1.1.7.4 Finanzmittel und Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Leer 11

1.2 Räumliche Struktur des Nahverkehrsraumes 13

1.2.1 Allgemeines 13

1.2.2 Zentralörtliche Gliederung des Nahverkehrsraumes 15

1.3 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur 25

1.3.1 Bevölkerungs- und Altersstruktur 25

1.3.1.1 Bevölkerungsstruktur 27

1.3.1.2 Altersstruktur 29

1.3.1.3 Demographische Entwicklung 30

1.3.2 Wirtschaftsstruktur 30

1.3.2.1 Arbeitsplatz- und Beschäftigtenentwicklung 31

1.3.2.2 Motorisierungsgrad 31

1.3.2.3 Pendlerverflechtungen im Landkreis Leer 33
1.4 Schulen und Schüler 33
1.4.1 Schulstandorte und Schülerzahl 34
1.4.2 Schülerbeförderung 36
1.4.3 Schulentwicklung 36
1.5 Einrichtungen mit großem Besucheraufkommen 36
1.5.1 Bildungseinrichtungen 37
1.5.2 Kulturelle und soziale Einrichtungen 37
1.5.3 Freizeiteinrichtungen 38
1.6 Verkehrsanlagen 39
1.6.1 Straßennetz 40
1.6.2 Schienennetz 41
1.6.3 Wasserstraßen und Häfen 41
1.6.4 Luftverkehr 41
1.7 Organisationsstruktur des ÖPNV 41
1.7.1 Aufgabenträger 42
1.7.2 Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade 42
1.7.3 Verkehrsunternehmen 42
1.7.4 Verkehrsverbund Ems-Jade 43
2 Bestandsaufnahme und Bewertung 44
2.1 Gegenwertiges Verkehrsangebot (Liniennetz) 44
2.1.1 Linienkonzessionen 44
2.1.2 Bedienungsebenen 48
2.1.3 Linienverkehr 49
2.1.3.1 Ems-Leda-Takt 49
2.1.3.2 Linien im Grundnetz 51
2.1.3.3 Stadtverkehr Leer 53
2.1.3.4 Linienverkehr auf Borkum 54
2.1.3.4.1 Bedienungsangebot auf Borkum 54
2.1.3.4.2 Verkehrsmittel auf Borkum 55
2.1.3.4.3 Fahrkartensystem für den Nahverkehr auf Borkum 56

2.1.3.5 AnrufBus ... 56
2.1.3.6 Nachtbus ... 58
2.1.3.7 Bedienungsgebiete ... 58
2.1.4 Tarif ... 60
2.1.4.1 Tarifsystem ... 60
2.1.4.2 Urlauberbus ... 61
2.2 Infrastruktur des ÖPNV ... 62
2.2.1 Fahrzeuge ... 62
2.2.2 Haltestellen ... 63
2.2.2.1 Haltestellenkategorisierung ... 63
2.2.2.2 Haltestellenkonzept ... 64
2.2.2.2.1 VEJ Musterhaltestelle ... 65
2.2.2.2.2 Wartehallen ... 65
2.2.2.2.3 Sitzplätze ... 66
2.2.2.2.4 Fahrradabstellanlagen ... 67
2.2.2.2.5 Fahrgastinformationen an Haltestellen ... 67
2.2.2.2.6 Haltestellenschilder ... 68
2.2.2.2.7 Aushangfahrpläne ... 68
2.2.2.2.8 Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit ... 69
2.2.2.3 Stand Haltestellenausbau im Landkreis Leer ... 72
2.2.3 Elektromobilität ... 73
2.3 Marketing ... 73
2.3.1 Vereinbarungen zu Marketing und Außendarstellung ... 74
2.3.2 Gestaltung der Busse ... 74
2.3.3 Einsteigerbus ... 75
2.3.4 Mobilitätszentralen ... 75
2.3.4.1 Beschwerdemanagement ... 76
2.3.4.2 Fahrgastinformation in Mobilitätszentralen ... 77
2.4 Finanzierung des Leistungsangebotes ... 77
2.4.1 Verkehrsangebot ... 78
2.4.2 Fahrzeuge ... 78

2.4.3 Haltestellen 78
2.4.4 Weitere Förderungen 79
2.5 Verknüpfungspunkte des ÖPNV 79
2.5.1 Bus/Bus – Verknüpfung 79
2.5.2 Bahn/Bus – Verknüpfung 80
2.5.3 Bus/Bahn/Fähre – Verknüpfung 81
2.6 Schienenpersonennahverkehr (SPNV) 81
2.6.1 Schienenverkehrsnetz 81
2.6.1.1 Regionaler/überregionaler Schienenverkehr 82
2.6.1.2 Borkumer Kleinbahn 83
2.6.2 Infrastruktur 84
2.6.2.1 Modernisierung des Bahnhofs Leer 84
2.6.2.2 Reaktivierung von Haltestellen 84
2.6.2.3 Verbindung Groningen – Bremen 84
2.6.2.4 Ausbau Groningen – Eemshaven 85
3 Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV 86
3.1 Grundsätzliche Ziele 86
3.2 Zielsetzungen im Bereich Infrastruktur 86
3.2.1 Barrierefreiheit im ÖPNV 87
3.2.1.1 Verbesserungen der Barrierefreiheit im Bereich Fahrzeuge 88
3.2.1.2 Verbesserungen der Barrierefreiheit im Bereich Haltestellen 88
3.2.1.3 Verbesserungen der Barrierefreiheit im Bereich Fahrgastinformation 89
3.2.1.4 Verbesserungen der Barrierefreiheit in Betrieb und Unterhaltung 90
3.2.1.5 Finanzierung des barrierefreien Ausbaus 91
3.2.2 Einheitliche Benennung von Haltestellen 92
3.3 Angestrebtes Verkehrsangebot (Liniennetz) 92
3.3.1 Linien im Ems-Leda-Takt 93
3.3.2 Linien mit Bedeutung für die Schülerbeförderung 97
3.3.3 Stadtverkehr Leer 97
3.3.4 ÖPNV auf Borkum 97
3.3.5 AnrufBus 97

3.3.6 Nachteule 98
3.4 Verbesserung der Tarifstruktur 98
3.5 Ziele im Bereich Marketing und Außendarstellung des ÖPNV 98
3.5.1 Echtzeitinformationen 99
3.5.2 Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Leer 100
3.6 Entwicklungen des SPNV 100
3.6.1 Schienennetz 101
3.6.2 Fahrzeuge, Bahnhöfe und Haltestellen 101
3.6.2.1 Fahrzeuge 101
3.6.2.2 Bahnhöfe und Haltepunkte 102
3.6.3 Schienenverkehrsangebot 102
3.6.4 Schienenpersonennahverkehr auf Borkum 103
Anlagen 104

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Gebietskörperschaften und Zentrale Orte im Landkreis Leer 15
Abbildung 2: Einwohnerdichte im Landkreis Leer (LSN, 2018) 26
Abbildung 3: Siedlungsstrukturelle Kreistypen 2015 nach der BBSR 27
Abbildung 4: Bevölkerung LK Leer 1996-2015 (LSN) 28
Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung LK Leer 2009-2031 (LSN) 29
Abbildung 6: Prognose zur Veränderung der Altersstruktur (LSN, 2016) 29
Abbildung 7: Schulstandorte im Landkreis Leer 34
Abbildung 8: Der Ems-Leda-Takt als integriertes ÖPNV-Gesamtnetz mit Ausrichtung auf den ZOB Leer 49
Abbildung 9: Elektrobus auf Borkum 55
Abbildung 10 und 11: AnrufBus im Landkreis Leer mit seitlichem Telefonnummernaufdruck (Abbildung 11 Quelle: General-Anzeiger) 56
Abbildung 12: Die Nachtbuslinien im Landkreis Leer 58
Abbildung 13: Linien im Ems-Leda-Takt 59
Abbildung 14: Rampe zur Verbesserung des barrierefreien Ein- und Ausstiegs 62
Abbildung 15: Schematische Darstellung des VEJ-Haltestellenschildes 68
Abbildung 16: Skizze zum Barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen 71
Abbildung 17: VLL Busbahnhof Rhauderfehn 80
Abbildung 18: Hesel Schulzentrum 80
Abbildung 19: ZOB Leer und Bahnhof Leer 80
Abbildung 20: Bushaltestelle Weener Bahnhof 80
Abbildung 21: Schienenverkehr in Ostfriesland (LNVG: http://www.lnvg.de/spnv/) 83

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Regionalisierungsmittel Bund 2012 bis 2018 10
Tabelle 2: Regionalisierungsmittel Land 2012 bis 2018 10
Tabelle 3: Finanzmittel des ÖPNV im Landkreis Leer bis 2018 in Euro 12
Tabelle 4: Kosten der Schülerbeförderung 2012 – 2018 12
Tabelle 5: Fläche und Einwohner im Landkreis Leer (vgl. LSN, Gebietsstand: 1.7.2017) 14
Tabelle 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Leer (Zusammenfassung aus Daten der Bundesagentur für Arbeit) 31
Tabelle 7: Arbeitslose im Landkreis Leer (vgl. Bundesagentur für Arbeit) 31
Tabelle 8: Gesamtanzahl zugelassener Fahrzeuge im Landkreis Leer (vgl. Kraftfahrt Bundesamt 2017) 32
Tabelle 9: Beschäftigte am Arbeitsort und Pendlersaldo, Stichtag 30.06.2015 (LSN, Auswertung aus Beschäftigtenstatistik für Arbeit) 33
Tabelle 10: Schulische Einrichtungen in Städten, Gemeinden und Samtgemeinden im LK Leer (*Samtgemeinden, Gemeinden bzw. Städte sind Träger der Grundschulen) 35
Tabelle 11: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Leer 35
Tabelle 12: Kulturelle und soziale Einrichtungen im Landkreis Leer nach Gebietskörperschaften 38
Tabelle 13: Freizeiteinrichtungen im Landkreis Leer 39
Tabelle 14: Konzessionierte Buslinien im Landkreis Leer 45
Tabelle 15: Anschriften der Konzessionäre im Landkreis Leer 47
Tabelle 16: Anforderungen der Bedienungsebenen 48
Tabelle 17: Linien im Ems-Leda-Takt mit ganzjähriger Bedienung 50
Tabelle 18: Linien mit Bedeutung für den Schülerverkehr 51
Tabelle 19: Linien im Stadtverkehr Leer 53
Tabelle 20: Buslinie auf der Insel Borkum 54
Tabelle 21: Bedeutsame Verkehrsanlagen für den ÖPNV und SPNV auf Borkum 54
Tabelle 22: Eingesetzte Fahrzeuge auf Borkum 55
Tabelle 23: Aufteilung von Linien nach Bedienungsgebieten im Landkreis Leer 59
Tabelle 24: Verfügbare Fahrkarten im Tarifgebiet des VEJ 61
Tabelle 25: Haltestellenkategorien Mindest-, Standard und Maximalausstattung 64
Tabelle 26: VEJ Musterhaltestelle (Wartehalle) 66
Tabelle 27: Ansprüche an Fahrgastinformation 67
Tabelle 28: Anforderungen an den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen 70
Tabelle 29: Erfüllungsgrade der Barrierefreiheit 72
Tabelle 30: Erfüllung von Barrierefreiheit nach Masten (unterschiedliche Anzahl pro Haltestelle) 73
Tabelle 31: Wichtige Umstiegshaltestellen im straßengebundenen ÖPNV 79
Tabelle 32: Wichtige Umstiegshaltestellen zwischen Bus und SPNV 81

Tabelle 33: Schienenverkehr im LK Leer 82
Tabelle 34: Zielsetzung zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich Fahrzeuge 88
Tabelle 35: Zielsetzung zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich Haltestellen 89
Tabelle 36: Zielsetzung zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich Fahrgastinformation .. 90
Tabelle 37: Zielsetzung zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich Betrieb und Unterhaltung 91
Tabelle 38: Schema für die einheitliche Benennung von Bushaltestellen 92
Tabelle 39: Entwicklungsgrundsätze Linie 460 93
Tabelle 40: Entwicklungsgrundsätze Linie 481 94
Tabelle 41: Entwicklungsgrundsätze Linie 600 94
Tabelle 42: Entwicklungsgrundsätze Linie 605 94
Tabelle 43: Entwicklungsgrundsätze Linie 620 95
Tabelle 44: Entwicklungsgrundsätze Linie 621 95
Tabelle 45: Entwicklungsgrundsätze Linie 623 95
Tabelle 46: Entwicklungsgrundsätze Linie 625 96
Tabelle 47: Entwicklungsgrundsätze Linie 656 96
Tabelle 48: Entwicklungsgrundsätze Linie 690 96
Tabelle 49: Zielsetzung zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich Fahrgastinformation .. 98
Tabelle 50: Zielsetzung zur Einführung eines Echtzeitinformationssystems 99
Tabelle 51: Zielsetzung zur Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale im Landkreis Leer 100

Abkürzungen

A	AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
	AG	Aktiengesellschaft
	App	Anwendung/Programm auf einem Smartphone
	AS	Anschlussstelle (Autobahn)
	AT	Aufgabenträger
	AV	Allgemeine Vorschrift
B	BAB	Bundesautobahn
	BE	Bedienungsebene
	BBS	Berufsbildende Schulen
	BGBl	Bundesgesetzblatt
	BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
	BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
	B+R	„Bike + Ride“ Fahrradabstellanlagen für den Umstieg in andere Verkehrsmittel
C	CO_2	Kohlenstoffdioxid
D	DB	Deutsche Bahn AG
	DIN	Deutsche Industrie-Norm
E	EC	EuroCity
	EG	Europäische Gemeinschaft
	ELT	Ems-Leda-Takt – Vertaktete Regionalbuslinien mit Leer ZOB als zentrale Umstiegshaltestelle.
	EU	Europäische Union
	EuGH	Europäischer Gerichtshof
	EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
	e.Kfm	Eingetragener Kaufmann
F	FÖS	Förderschule
	FCSO	Freie Christliche Schule Ostfriesland
G	GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
	GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
	GS	Grundschule
	GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
	GY	Gymnasium
H	HRS	Haupt- und Realschule
	HS	Hauptschule
	HUB	Zentrale Umstiegshaltestelle in den Niederlanden, vergleichbar zu ZOB
I	IC	InterCity
	IGS	Integrierte Gesamtschule

	IV	Individualverkehr
K	KG	Kommanditgesellschaft
	KGS	Kooperative Gesamtschule
	km	Kilometer
	K+R	„Kiss + Ride“ Kurzzeitparkplätze für den Umstieg in ein anderes Verkehrsmittel
L	LK	Landkreis
	LKW	Lastkraftwagen
	LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover
	LROP	Landesraumordnungsprogramm
	LSN	Landesamt für Statistik Niedersachsen
M	mbH	mit beschränkter Haftung
	MIV	Motorisierter Individualverkehr
	Mobi	Mobilitätszentrale des VEJ
	MS	Motorschiff
N	NEKHG	Niedersächsisches Gesetz zur landesweiten Umsetzung der mit dem Modellkommunen-Gesetz erprobten Erweiterung kommunaler Handlungsspielräume
	NL	Niederlande
	NNVG	Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz
	NSchG	Niedersächsisches Schulgesetz
	NVP	Nahverkehrsplan
O	OBS	Oberschule
	ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
	OHG	Offene Handelsgesellschaft
	ÖPNV	Öffentlicher Personen Nahverkehr, auch für den straßengebundenen ÖPNV verwendet um diesen vom schienengebundenen Nahverkehr (SPNV) zu unterscheiden.
	ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr
P	PBefG	Personenbeförderungsgesetz
	PKW	Personenkraftwagen
	P+R	„Park + Ride“ Parkplätze für den Umstieg in andere Verkehrsmittel
R	RB	Regionalbahn
	RE	Regionalexpress
	RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
	RegM	Regionalisierungsmittel
	RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
	RS	Realschule
S	SEV	Schienenersatzverkehr
	SGB	Sozialgesetzbuch

	SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
	SSZK	Schülersammelzeitkarte
	SZ	Schulzentrum
U	UN	United Nations (dt. Vereinte Nationen), New York
V	VBN	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen
	VEJ	Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade – Verbund der Aufgabenträger. Gesellschafter sind die Landkreise Aurich, Emsland, Friesland, Leer und Wittmund, sowie die kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven
	VEJ	Verkehrsverbund Ems Jade – Zusammenschluss der Busunternehmen in den Landkreisen Aurich, Friesland, Leer und Wittmund sowie den kreisfreien Städten Emden und Wilhelmshaven
	VHS	Volkshochschule
	VLL	Verkehrsbetriebe des Landkreises Leer GmbH
	VO	Verordnung
	VU	Verkehrsunternehmen
W	WEB	Weser-Ems Bus GmbH
	WLAN	Kabelloses Netzwerk für Computer und Smartphones
Z	ZOB	Zentraler Omnibus Bahnhof
	ZVBN	Zweckverband Bremen Niedersachsen

Vorwort

Im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verfügt der Landkreis Leer über ein Liniennetz mit einem umfangreichen Angebot im Bahn-, Bus- und Fährverkehr. Dieses Angebot orientiert sich im Wesentlichen an den Verkehrsbedürfnissen im Schul- und Berufsverkehr, soll darüber hinaus jedoch auch an den Bedürfnissen des für die Region bedeutsamen Freizeit- und touristischen Reiseverkehrs angelehnt sein. Ergänzend kommt der AurufBus hinzu, der auch bei geringer Siedlungsdichte eine flächendeckende Versorgung sicherstellt.

Gemäß Festlegung im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz ist der Landkreis Leer Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV. Der Landkreis Leer hat zuletzt im Jahr 2005 einen Nahverkehrsplan aufgestellt. Dieser soll hiermit für eine Zeitdauer von fünf Jahren fortgeschrieben werden. Er ist als Rahmenplan zu verstehen, der die weitere Entwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Leer vorgeben soll.

Unter Berücksichtigung der bestehenden Rahmenbedingungen wird hiermit für den Landkreis Leer ein Nahverkehrsplan aufgestellt, der eine langfristig tragfähige Konzeption für den öffentlichen Personennahverkehr aufzeigt und aus dem gleichzeitig nach Bewertung des Ist-Zustandes kurzfristig umzusetzende Maßnahmen abgeleitet werden können.

Ziel der Nahverkehrsplanung ist die Planung eines bedarfsgerechten, differenzierten ÖPNV-Bedienungsangebotes, das der Besiedlungsstruktur aber auch der demographischen Entwicklung gerecht wird. Die Schaffung von Barrierefreiheit im ÖPNV setzt die UN-Konvention zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung um. Zudem ist öffentlicher Verkehr nachhaltig und ressourcenschonend.

1 Rahmenbedingungen für den ÖPNV

Dieses erste Kapitel soll eine Erklärung der allgemeinen Rahmenbedingungen des ÖPNV im Landkreis Leer bieten. Dazu gehört die kurze Erläuterung der gesetzlichen Grundlagen. Dies beinhaltet die Bedeutung des Nahverkehrsplans für die Planung des ÖPNV. Darüber hinaus wird auf bestehende räumliche, soziale und wirtschaftliche Strukturen im Landkreis Leer eingegangen. Für die Planung des ÖPNV haben die Schulen eine besondere Bedeutung, da Schülerinnen und Schüler einen bedeutenden Anteil der Fahrgäste ausmachen. Darüber hinaus bestehen Einrichtungen von besonderem öffentlichem Interesse wie etwa Krankenhäuser, Kindergärten und Schwimmbäder. Nicht zuletzt haben die vorhandenen Verkehrseinrichtungen einen entscheidenden Einfluss auf die Ausgestaltung des ÖPNV. Zu guter Letzt gehört zu den Rahmenbedingungen des ÖPNV aber auch dessen Organisationsstruktur sowie die Vernetzung des Landkreises Leer in der Region und darüber hinaus.

1.1 Gesetzliche Grundlagen

In Verbindung mit den Gesetzen zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (vom 27.12.1993) traten zum 01.01.1996 das Gesetz zur Regionalisierung des SPNV sowie die damalige Novelle des PBefG in Kraft. Auf der Grundlage des RegG hat der Niedersächsische Landtag am 28.06.1995 das NNVG beschlossen, welches ebenfalls zum 01.01.1996 in Kraft trat.

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

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

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

Nachfolgend werden die einzelnen gesetzlichen Regelungen näher erläutert.

1.1.1 Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wurde am 03.12.2007 veröffentlicht und trat am 03.12.2009 in Kraft. Sie ersetzt die VO 1191/69 und 1107/70 und legt fest wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden müssen, um die Erbringung von Dienstleistungen im allgemeinen Interesse zu gewährleisten.

Die Verordnung unterscheidet zwischen unregulierten und regulierten ÖPNV-Märkten. Beispielhaft für letztere ist Deutschland, das den Zugang zum Markt reglementiert und Unternehmen als Gegenleistung ausschließliche Rechte (PBefG-Liniengenehmigung) und / oder öffentliche Mittel gewährt. Für diesen Fall sieht die Verordnung den Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags vor. Hier wird in Art. 3 Abs. 1 gefordert, das „ausschließliche Rechte und / oder Ausgleichszahlungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen“ im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu gewähren sind. Dabei ist zu vermeiden, dass übermäßige Ausgleichsleistungen gewährt werden. Dazu wurden vom EuGH die Kriterien im Altmark Trans-Urteil festgestellt.[1] Daneben ist nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Gewährung von Ausgleichsleistungen durch Allgemeine Vorschriften möglich. Dies sind Regelungen, die gleichermaßen für alle Betreiber in einem bestimmten Gebiet gelten und den Ausgleich für festgelegte Höchsttarife zum Inhalt haben. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist in Deutschland unmittelbar geltendes Recht und bestimmt mit dem PBefG die Marktordnung des ÖPNV in Deutschland.

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

1.1.2 Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik Deutschland

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

<u>Art. 4 Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, Regionalisierungsgesetz (RegG)</u>

Ziel der Regionalisierung ist es, die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr vor Ort in eine Hand zu legen. Das Regionalisierungsgesetz des Bundes definiert den ÖPNV und erklärt die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV zu einer Aufgabe der Daseinsvorsorge. Es obliegt den Ländern zu

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

bestimmen, wer diese Aufgabe wahrnimmt und welche Behörde gemeinwirtschaftliche Leistungen auferlegt und vertraglich vereinbart.

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

Art. 5 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

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

Art. 6 Abs. 107: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

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

Art. 6 Abs. 116 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Im PBefG sind die rechtlichen Grundlagen für die unternehmerische Betätigung im straßengebundenen ÖPNV enthalten. Als Genehmigungsbehörde in Niedersachsen fungiert hier die LNVG in Hannover. Aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bedurfte es einer Anpassung des PBefG. Darüber wurde jahrelang intensiv und kontrovers diskutiert. Letztendlich wurde das Gesetz Ende 2012 verabschiedet. Die Novellierung des PBefG ist ab 01.01.2013 in Kraft getreten. Die wesentlichen Veränderungen sollen hier kurz dargestellt werden.

Die zwei großen Ziele der PBefG-Novelle sind:

- Anpassung an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und
- die Öffnung der Busfernlinien.

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

→ Der Nahverkehrsplan definiert grundsätzliche Anforderungen,
→ das Instrument der Vorabbekanntmachung kann dazu genutzt werden, um Anforderungen genauer zu definieren (finanzielle Abgeltung) und
→ die Allgemeine Vorschrift definiert einen Höchsttarif (finanzielle Abgeltung).

Eigenwirtschaftliche Verkehre haben Vorrang vor gemeinwirtschaftlichen Verkehren. Sie müssen im Wesentlichen den Anforderungen des AT, wie im Nahverkehrsplan festgelegt, genügen. Verkehrsleistungen sind eigenwirtschaftlich, wenn deren Aufwand durch folgende Einnahmen gedeckt ist:

- Beförderungserlöse,
- Ausgleichsleistungen (AV (vgl. Anlage 3), § 228 SGB IX),
- am Markt erzielte sonstige Unternehmenserträge (z.B. Fahrzeugwerbung) sowie

Darüber hinaus erhalten gemeinwirtschaftliche Verkehre weitere öffentliche Mittel:

- Ausgleichzahlungen durch AT (z.B. Verkehrsverträge),
- öffentliche Zuschüsse,
- Verlustausgleich Querverbund und
- Verbundfinanzierung außerhalb der allgemeinen Vorschrift.

Bei der Vergabe der gemeinwirtschaftlichen Verkehre sind ein ÖDA und eine Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt notwendig.

Künftig wird einmal im Jahr ein Verzeichnis der Liniengenehmigungen (Konzessionen) durch die LNVG herausgegeben und im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Des Weiteren enthält das neue PBefG auch neue Regelungen zur Barrierefreiheit. Der Gesetzgeber hat hierzu eine politische Zielbestimmung (Umsetzung UN-Behindertenrechtskonvention) im PBefG verankert. Es besteht eine Verpflichtung der AT die Belange der Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im NVP mit dem Ziel zu berücksichtigen, *„[…] bis zum 01.01.2022 eine vollständig barrierefreie Nutzung der öffentlichen Nahverkehrsangebote zu erreichen.“*[2]

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

Weiter führt § 8 Abs. 3 PBefG aus: *„[...] Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen [...].“* Die Bundesländer haben die Möglichkeit laut § 62 Abs. 2 PBefG Übergangsbestimmungen zu erlassen: „Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt

[2] vgl. ad-hoc-Arbeitsgruppe der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände: „Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV“ – Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. September 2014.

abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen."

1.1.3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes hat der Niedersächsische Landtag am 28. 06.1995 das Niedersächsische Gesetz zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs (NNVG) beschlossen, welches ebenfalls zum 01.01.1996 in Kraft trat. Mit Beschluss vom 26.10.2016 hat der Niedersächsische Landtag das NNVG geändert. Es trat zum 01.01.2017 in Kraft. Zur Stärkung des ÖPNV hat das Land Niedersachsen die Zahlung der Ausgleichsleistung für verbilligte Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr gemäß § 45a PBefG neu geregelt. Ein Kernpunkt des NNVG ist die Zusammenführung von Aufgaben und Ausgabenverantwortung bei den kommunalen Aufgabenträgern. Durch die sogenannte „Kommunalisierung" werden die Ausgleichszahlungen für Rabatte im Schülerverkehr nicht mehr direkt an die beauftragten Verkehrsunternehmen ausgezahlt. Stattdessen sollen die für den ÖPNV ohnehin verantwortlichen Landkreise und kreisfreien Städte die Finanzmittel erhalten und sie rechtskonform an die Verkehrsunternehmen auszahlen.

Grundlegende Voraussetzung für die Weiterleitung der Mittel ist eine Mindestrabattierung von fünfundzwanzig Prozent für Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr. Zusätzlich zu den bisherigen Ausgleichszahlungen in Höhe von 1.999.130 Euro nach § 7a NNVG (ehemals §45a PBefG) erhält der Landkreis Leer nach § 7b NNVG jährlich weitere 333.660 Euro für die Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV. Davon gehen 85.495,83 Euro nach § 7a NNVG und 38.738,17 Euro nach § 7b NNVG an die Stadt Leer.

Außerdem erhalten die kommunalen Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 3 Finanzhilfen zur Abdeckung von Verwaltungskosten einschließlich der Kosten für die Erstellung der Nahverkehrspläne sowie Regionalisierungsmittel nach § 7 Abs. 5 NNVG.

1.1.4 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)

Das BGG, zuletzt geändert am 19.12.2007, wurde am 27.04.2002 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Ziel dieses Gesetzes ist es *„die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen."*[3]

Das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen, zuletzt geändert am 19.12.07, wurde am 27.04.02 vom Bundestag mit Zustimmung des Bundesrates beschlossen. Ziel dieses Gesetzes ist es, *„die Benachteiligung von behinderten Menschen zu beseitigen und zu verhindern sowie die*

[3] § 1 Abs. 1 BGG

gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen.“[4]

In diesem Zusammenhang wird in § 4 des BGG der Begriff der Barrierefreiheit definiert. Als barrierefrei sind hierbei *„bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, [...], wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“*[5], zu verstehen.

In § 8 des BGG wird schließlich gefordert, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind. Demnach sollen künftig unter Bezugnahme auf Art. 49 des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen und zur Änderung anderer Gesetze vom 27.04.2002 (BGBl. 1467) im ÖPNV nach Möglichkeit vorrangig Fahrzeuge mit Niederflurtechnik eingesetzt werden, um den Anforderungen an die Barrierefreiheit so gut es geht gerecht zu werden. Neben den Anforderungen an die Fahrzeuge werden auch an Haltestellen neue Anforderungen gestellt. Deshalb sollten bei der Neuausstattung von Haltestellen Hochborde berücksichtigt werden, um im Zusammenhang mit der Niederflurtechnik den Fahrgästen einen ebenerdigen Einstieg in die Busse zu ermöglichen. Darüber hinaus sind Bodenindikatoren vorgesehen um Menschen mit Sehbehinderung die Orientierung zu erleichtern.

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

1.1.5 Rahmenvorgaben aus der Landesplanung

Im Jahre 1994 hat das Land Niedersachsen, als übergeordnete Planungsinstanz das Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) erlassen, welches die räumlichen und fachlichen Ziele für die Entwicklung Niedersachsens bestimmt. Neben der Behandlung von Verkehrsfragen finden sich hier auch Aussagen zum Zentrale-Orte-System. Das LROP wurde grundlegend novelliert und im September 2017 im Niedersächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt veröffentlicht.

Als Ziel für den öffentlichen Personennahverkehr wurde festgelegt:

„Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. (…) In den Regionalen Raumordnungsprogrammen sind Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu treffen; dabei ist sicherzustellen, dass straßen- und schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr aufeinander abgestimmt sind.“ [6]

[4] § 1 Abs. 1 BGG
[5] § 4 Abs. 1 BGG
[6] LROP Niedersachsen 2017, Kap. 4.1.2, Ziffer 05

Städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen sollen unterstützend wirken, damit eine Verlagerung des MIV auf den ÖPNV (und den Fahrradverkehr) gefördert wird.[7]

Gleichzeitig sollen im ländlichen Raum flexible Bedienformen und ÖPNV-ergänzende Mobilitätsangebote zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren entwickelt und gestärkt werden. Festlegungen zur Sicherung und bedarfsgerechten Entwicklung sollen dementsprechend im RROP getroffen werden.[8]

Im Regionalen Raumordnungsprogramm des Landkreises Leer aus dem Jahr 2006 wurde festgelegt, dass die bestehenden Liniennetze, Fahrtenangebote und Tarifsysteme aufeinander abzustimmen, weiter zu entwickeln und nach Möglichkeit auszubauen sind.[9] Es wurden der Verkehrsverbund Ems-Jade und die Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade gegründet. Die Liniennetze, Fahrtenangebote und das Tarifsystem wurden beständig weiterentwickelt. Die Ziele der Raumordnung werden beachtet.

1.1.6 Aufgabenträgerschaft im ÖPNV

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

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

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

- dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und
- dem straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Aufgabenträger des SPNV sind die Region Hannover, der Zweckverband Großraum Braunschweig und das Land Niedersachsen, welches diese Aufgabe an die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) übertragen hat. Die LNVG ist in diesem Sinne auch für den Landkreis Leer zuständig.

Die zentrale Aufgabe der Aufgabenträger besteht in der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Ein wichtiges Instrument hierzu ist der Nahverkehrsplan (NVP), durch dessen Anwendung die Aufgabenträger die ihnen übertragene Planungsverantwortung wahrnehmen. Der NVP ist für einen Zeitraum von fünf Jahren aufzustellen und regelmäßig fortzuschreiben. Er versetzt die Aufgabenträger in die Lage, über die Festlegung von Zielen und Rahmenvorgaben Einfluss auf Umfang, Qualität und Ausgestaltung des ÖPNV in ihrem

[7] vgl. LROP Niedersachsen 2017, Anlage 1, Kap. 4.1.2, Ziffer 07
[8] vgl. LROP Niedersachsen 2017, Anlage 1, Kap. 4.1.2, Ziffer 05
[9] vgl. RROP Landkreis Leer 2006, Kap. D 3.6.1, Ziffer 01

Bedienungsgebiet zu nehmen. Die Steuerfunktion des Nahverkehrsplanes im Hinblick auf das betriebliche Leistungsangebot und den Aufbau der Infrastruktur kommt durch seine behördenverbindliche Rechtswirksamkeit zum Ausdruck:

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

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

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

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

1.1.7 Regulierung von Finanzierung und Fördermitteln

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

- Fahrgeldeinnahmen aus den vom Landkreis bestellten Schülersammelzeitkarten,
- Fahrgeldeinnahmen aus Beförderungsentgelten (freier Verkauf),
- Ausgleichszahlungen nach § 228 SGB IX für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten im ÖPNV,
- Ausgleichszahlungen für die Anwendung des VEJ-Zonentarifs (Höchsttarif) im Rahmen der als Satzung erlassenen Allgemeinen Vorschrift des LK Leer gemäß Art. 3 Abs 2 i.V.m. Art. 2 lit l)

VO (EG) Nr. 1370/2007 über die Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Tarifpflichten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr,

- Fördermöglichkeiten für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV,
- ÖDA.

1.1.7.1 Finanzmittel nach dem Regionalisierungsgesetz

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

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

- Laufzeit von 2015 bis 2031,
- Fortsetzung der bestehenden Regelung im Jahr 2015 gemäß Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 29. Dezember 2014 mit 7,408 Mrd. €,
- Sockelbetrag im Jahr 2016 in Höhe von 8,2 Mrd. €,
- Dynamisierungsrate ab dem Jahr 2017 bis 2031 in Höhe von 1,8 % p. a.

Tabelle 1: Regionalisierungsmittel Bund 2012 bis 2018

Jahr/Mrd. €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
RegM Bund	7,084	7,190	7,298	7,408	8,200	8,347	8,497

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

Tabelle 2: Regionalisierungsmittel Land 2012 bis 2018

Jahr/Mio. €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
RegM Land	608,6	617,7	627,0	636,3	689,0	703,4	718,0

Die Verwaltung der Regionalisierungsmittel wird in Niedersachsen durch die LNVG vorgenommen. Sie setzt diese Mittel für die Finanzierung des SPNV und von Infrastrukturmaßnahmen (z.B. barrierefreier

Ausbau von Bahnhöfen aber auch Haltestellen) ein. Ungefähr 5% der Regionalisierungsmittel werden den kommunalen Aufgabenträgern für den ÖNVP übertragen.

1.1.7.2 Finanzmittel nach dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz (NNVG)

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

1. für Investitionen in die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen,
2. zur Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger,
3. zur Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Verkehrsverbünden einschließlich des Ausgleichs verbundbedingter Mehrkosten,
4. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr,
5. zur Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr,
6. zur Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation und
7. zur Durchführung von Verkehrserhebungen.

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

1.1.7.3 Finanzmittel nach dem Entflechtungsgesetz

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

1.1.7.4 Finanzmittel und Ausgaben für den ÖPNV im Landkreis Leer

Aus der folgenden Tabelle 3 sind die Finanzmittel ersichtlich, die dem LK Leer im Zeitraum von 2012 bis 2018 für den ÖPNV zur Verfügung standen.

Tabelle 3: Finanzmittel des ÖPNV im Landkreis Leer bis 2018 in Euro

NNVG § 7	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Abs. 4	130.659,00	130.841,00	131.402,00	132.315,00	132.377,00	132.377,00	135.993,00
Abs. 5	484.587,43	492.715,19	504.418,72	513.520,87	556.921,30	568.862,18	580.406,64
§ 7a	-	-	-	-	-	1.999.130,00	1.999.130,00
§7b	-	-	-	-	-	333.660,00	333.660,00
∑	**615.246,43**	**623.556,19**	**635.820,72**	**645.835,87**	**689.298,30**	**3.034.029,18**	**3.049.189,64**

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

- **Allgemeine Vorschrift:** Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch die Anwendung des VEJ-Tarifs mit einer Mindestrabattierung von 25% für Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr (die aktuelle Fassung der Allgemeinen Vorschrift findet sich auf der Internetseite des Landkreises Leer).
- **Barrierefreier Ausbau von Haltestellen:** Ausstattung von Haltestellen mit Niederflurbord, taktilen Bodenelementen, Wartehäuschen und Fahrradständern.
- **Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade:** Gesellschafteranteile für Personal- und Sachkosten.
- **Verkehrsverbund Ems-Jade:** Förderung der Mobilitätszentrale am ZOB Leer für Personal- und Sachkosten. Dazu gehören auch Marketingmaßnahmen wie Fahrplanflyer.
- **Fahrgastinformation:** Connect (Datengrundlage für elektronische Fahrplanauskunft).
- **Einsteigerbus:** anteilige Kosten für das Projekt Einsteigerbus.
- **Urlauberbus:** anteilige Marketingkosten für das Tarifangebot Urlauberbus.

In den vergangenen Jahren sind beim LK Leer für die gesetzlich vorgeschriebene Aufgabe der Schülerbeförderung folgende Kosten entstanden (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Kosten der Schülerbeförderung 2012 – 2018

Jahr	SSZK/ÖPNV	Schülerbeförderung außerhalb ÖPNV	Zahlung über AV	∑
2012	4,16 Mio. €	3,8 Mio. €	-	7,96 Mio. €
2013	4,1 Mio. €	4,2 Mio. €	-	8,3 Mio. €
2014	4,35 Mio. €	4,283 Mio. €	-	8,633 Mio. €
2015	4,5 Mio. €	4,42 Mio. €	-	8,92 Mio. €
2016	4,55 Mio. €	4,233 Mio. €	-	8,783 Mio. €
2017	5,135 Mio. €	4,11 Mio. €	2,714 Mio. €	11,959 Mio. €
2018	4,605 Mio. €	4,245 Mio. €	2,85 Mio. €	11,7 Mio. €

Die wesentliche Ursache für die Kostensteigerungen in den genannten Bereichen ist die stetige Veränderung in der Schullandschaft (neue Schulstandorte, Ganztagsangebote). Vielfach müssen aufgrund fehlender ÖPNV-Verbindungen Einzelbeförderungen zu den jeweiligen Schulstandorten bestellt werden.

1.2 Räumliche Struktur des Nahverkehrsraumes

In Abhängigkeit von der räumlichen Struktur sind die Erfordernisse an den ÖPNV sehr unterschiedlich. So können Konzepte in städtischen Verdichtungsräumen nicht problemlos auf den ländlichen Raum übertragen werden. Während in Verdichtungsräumen ein hohes Fahrgastpotential gut gebündelt und durch typischen Linienverkehr erschlossen werden kann, verlangen ländliche Räume differenzierte und flexiblere Lösungen, um die Mobilität in der Fläche zu gewährleisten.

Die Netzstrukturen im ÖPNV orientieren sich gewöhnlich am „Zentrale-Orte-System“ der Raumordnungspolitik, „[…] das auf Gesetzmäßigkeiten zur Größe, Zahl und Verteilung von Siedlungen mit Dienstleistungsfunktionen basiert.“ In den sechziger Jahren wurde diese Kategorisierung von Kommunen nach Ober-, Mittel- und Grundzentren (Unter- und Kleinzentren) vorgenommen, um die Versorgungsstandorte für soziale, kulturelle und wirtschaftliche Einrichtungen zu definieren, die die Bevölkerung über die eigenen Einwohner hinaus versorgen sollen.[10]

1.2.1 Allgemeines

Der Geltungsbereich des Nahverkehrsplanes umfasst das Gebiet des Landkreises Leer inklusive des Stadtverkehrs Leer. Hier liegt die Zuständigkeit bei der Stadt Leer als Aufgabenträger.

Der Landkreis Leer ist im Nordwesten des Landes Niedersachsen gelegen. An den Landkreis Leer grenzen im Westen die Provinz Groningen/Niederlande, im Nordwesten die Stadt Emden, im Norden der Landkreis Aurich sowie kleine Teile der Landkreise Wittmund und Friesland. Nachbarn im Osten sind die Landkreise Ammerland und Cloppenburg. Im Süden grenzt der Landkreis Leer an den Landkreis Emsland.

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

Tabelle 5: Fläche und Einwohner im Landkreis Leer (vgl. LSN, Gebietsstand: 1.7.2017)

Stadt/Gemeinde	**Fläche** in km²	**Einwohner** absolut	**Einw./km²**
Stadt Borkum	31,0	5.118	165,2
Stadt Leer	70,1	34.226	488,2
Stadt Weener	81,2	15.578	191,8
Gem. Bunde	120,9	7.692	63,6
Gem. Jemgum	78,5	3.583	45,6
Gem. Moormerland	122,1	23.474	192,2
Gem. Ostrhauderfehn	51,0	11.198	219,5
Gem. Rhauderfehn	102,9	17.850	173,4
Gem. Uplengen	148,8	11.805	79,3
Gem. Westoverledingen	112,1	20.912	186,6
SG Hesel	84,3	10.853	128,7
SG Jümme	82,3	6.657	82,3
Insel Lütje Hörn	0,3	-	-
Landkreis gesamt	**1.085,7**	**168.946**	**155,6**

Die Gesamtfläche des Landkreises Leer beträgt bei einer Einwohnerzahl von 168.946 Einwohnern (LSN 2018, Gebietsstand: 1.7.2017) 1.085,7 km² (einschließlich gemeindefreies Gebiet Insel Lütje Hörn (0,3 km²). Weite Teile des Landkreises Leer sind ländlich geprägt. So ergibt sich eine durchschnittliche Einwohnerdichte von 155,6 Einwohnern pro Quadratkilometer. In den einzelnen Gemeinden schwankt die Einwohnerdichte von 45,6 Einwohnern pro Quadratkilometer bis 488,2 Einwohnern pro Quadratkilometer. Fläche und Einwohner der Städte, Gemeinden und Samtgemeinden sind Tabelle 5 zu entnehmen.

Die größte Stadt des Landkreises Leer ist mit rund 34.000 Einwohnern die Stadt Leer gefolgt von den Gemeinden Moormerland mit rund 23.000 Einwohnern und Westoverledingen mit rund 20.000 Einwohnern. Die Lage und die Verwaltungsgrenzen der einzelnen Gemeinden im Landkreis Leer sind der nachfolgenden Karte zu entnehmen.

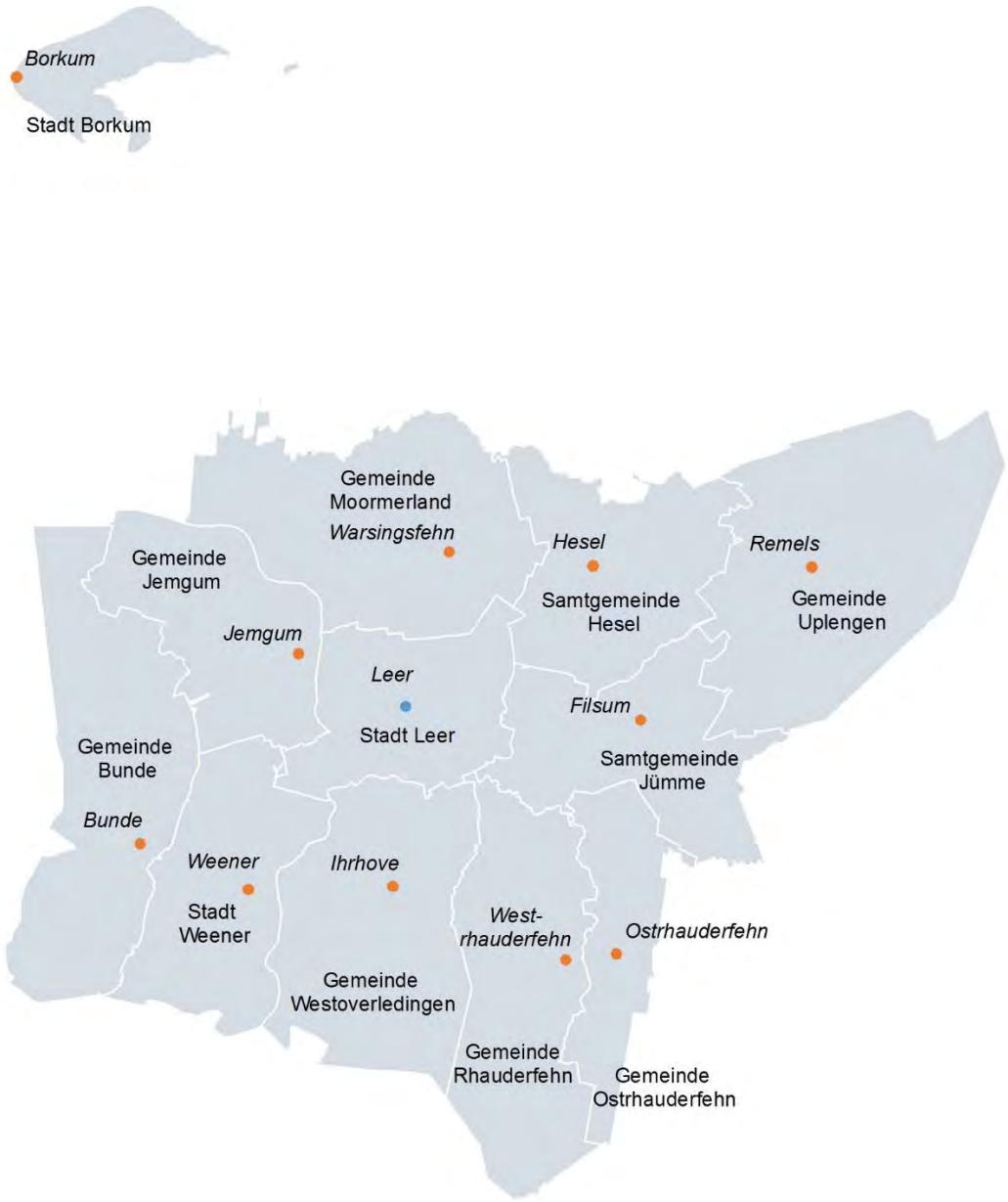


Abbildung 1: Gebietskörperschaften und Zentrale Orte im Landkreis Leer

1.2.2 Zentralörtliche Gliederung des Nahverkehrsraumes

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

Mittelzentrum:

- Stadt Leer

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

Grundzentren (Standort):

- Borkum für die Stadt Borkum
- Bunde für die Gemeinde Bunde
- Hesel für die Samtgemeinde Hesel
- Jemgum für die Gemeinde Jemgum
- Filsum für die Samtgemeinde Jümme
- Warsingsfehn, Neermoor, Veenhusen für die Gemeinde Moormerland
- Ostrhauderfehn, Idafehn für die Gemeinde Ostrhauderfehn
- Westrhauderfehn, Rhaudermoor für die Gemeinde Rhauderfehn
- Remels für die Gemeinde Uplengen
- Weener für die Stadt Weener
- Ihrhove für die Gemeinde Westoverledingen

In den Grundzentren sind die zentralörtlichen Einrichtungen und Angebote des täglichen Bedarfs zu sichern und zu entwickeln.

Standorte als Schwerpunktbereiche für die Entwicklungsaufgabe Fremdenverkehr sind:

- Borkum
- Detern (Samtgemeinde Jümme)
- Ditzum/Pogum (Gemeinde Jemgum)
- Leer

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

Außerdem haben für den Landkreis Leer die Stadt Papenburg als Mittelzentrum, die Stadt Emden als Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen und die Stadt Oldenburg als Oberzentrum der Region Weser-Ems eine Bedeutung. Die Stadt Groningen hat für den Landkreis Leer ebenfalls eine oberzentrale Bedeutung. Für den Nahverkehrsraum Leer bedeutet dies, dass immer Wechselwirkungen in der Region und darüber hinaus bestehen.

Im Folgenden werden Städte, Gemeinden und Samtgemeinden im LK Leer beschrieben. Dabei wird auf Einrichtungen eingegangen, die im Lokalen von besonderer Bedeutung sind.

Stadt Borkum

Die Insel Borkum hat eine Fläche von 31,0 km² und 5.118 Einwohner (vgl. LSN 2018, Gebietsstand: 1.7.2017). Borkum hat eine große Bedeutung für den Fremdenverkehr. Jährlich besuchen etwa 2,5 Mio. Gäste die Insel. Zu Spitzenzeiten befinden sich rund 24.000 Personen auf der Insel. Ein entsprechend gutes Angebot im ÖPNV ist daher vorzuhalten. Auf der Insel sind bei einem Straßennetz von ca. 40 km etwa 2.200 Kraftfahrzeuge zugelassen. Darüber hinaus werden weitere 3.500 Kraftfahrzeuge von den Gästen auf die Insel gebracht. Im Nordseeheilbad wird der Individualverkehr mit diesen Fahrzeugen nur sehr eingeschränkt, in einigen Bereichen mit Ausnahme des Versorgungsverkehrs gar nicht zugelassen. Es sind in den letzten Jahren verkehrsberuhigende Maßnahmen durchgeführt worden.

Auf Borkum gilt eine Widmungsbeschränkung, wonach nur Fahrzeuge bis 12 Tonnen verkehren dürfen. Ausgenommen sind Sonderfahrzeuge wie Rettungsfahrzeuge, Müllfahrzeuge und Fahrzeuge des ÖPNV nach § 42 PBefG. Die Regelung gilt ab Einmündung Reedestr./Neuer Hafen. Teilbare Güter dürfen nur mit Fahrzeugen transportiert werden, die das zulässige Gesamtgewicht von 12 t nicht überschreiten. Bei neuen Fahrzeugen des ÖPNV ist grundsätzlich die Belastung von Natur und Landschaft zu würdigen, insbesondere im Hinblick auf Abgas- und Partikelemissionen und Lärmbelästigung. In diesem Kontext wurde auf der Insel Borkum der erste Elektrobus im Gebiet des Landkreis Leer in den Linienbetrieb übernommen.

Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen des öffentlichen Verkehrs auf der Insel ist die Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrtgesellschaft GmbH. Schienengebundener Verkehr wird ganzjährig auf einer zweigleisigen Schmalspurstrecke mit einer Streckenlänge von 7,388 km zwischen Fährhafen/Siedlungsgebiet Reede und Borkum-Bahnhof/Ortsbahnhof durchgeführt. Ebenfalls ganzjährig wird die Insel über die Buslinie I/II Fährhafen – Schutzhafen – Ortszentrum/ZOB – Flugplatz – Ostland und durch den Rufbus der Borkumer Kleinbahn und Dampfschifffahrt GmbH erschlossen. Seit 1997 wird neben den Diesellokomotiven die vollständig restaurierte Dampflok Borkum im Zugverkehr eingesetzt.

Das schienengebundene Fahrgastaufkommen beläuft sich auf ca. 700.000 Personen/Jahr. Neben Urlaubern wird der ÖPNV vor allem von Berufstätigen und Insulanern genutzt; Schülerverkehr spielt eine untergeordnete Rolle. Weiterhin gibt es Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, Kleinbussen und Mietwagen (Inselrundfahrten, Wattwanderungen, etc.).

Von Emden und Eemshaven/NL besteht ein ganzjähriger Fährverkehr zur Insel Borkum. In der Zeit von Mai bis September bestehen wöchentliche Verbindungen auch von Emden – Knock, Leer, Ditzum und

Papenburg. Für den ÖPNV steht in Verbindung zu den Autofähren eine behinderten- und rollstuhlgerechte Umsteigeanlage zur Verfügung.

Zum Borkumfährhafen Emden besteht eine Anbindung über das Netz der Deutschen Bahn AG, so dass Urlaubsgäste mit der Bahn anreisen können. Zum Borkumfährhafen Eemshaven gibt es seit 1997 Nahverkehrsverbindungen in die Provinz Groningen, zum Mittelzentrum Delfzijl (14 km von Eemshaven) und in die Provinzhauptstadt Groningen (30 km von Eemshaven). Über die Bahnstrecke Groningen – Roodeschool – Eemshaven ist die Insel Borkum auch von niederländischer Seite aus mit dem Zug erreichbar. Die Verbindung Groningen – Roodeschool wird halbstündig bedient. Abhängig von den Fährzeiten erfolgt eine Anbindung des Fährterminals in Eemshaven in der Nebensaison dreimal täglich und in der Hauptsaison viermal täglich.

Borkum ist darüber hinaus auf dem Luftwege per Flugzeug von Emden und Leer und überregionalen Flugplätzen zu erreichen.

Stadt Leer

Der Stadt Leer mit einer Fläche von 70,1 km^2 und 34.226 (vgl. LSN 2018, Gebietsstand: 1.7.2017) Einwohnern kommt wegen ihrer zentralen Lage eine besondere Bedeutung für die Verknüpfung der verschiedenen Buslinienverkehre und des Angebots im Schienenpersonenverkehr zu. Die Stadt ist Ausgangs- und Endpunkt fast aller im Landkreis Leer stattfindenden Regionalbusverkehre.

Neben den in die Stadt einfließenden Verkehren verfügt die Stadt Leer über einen Stadtbusverkehr. Der Stadtbusverkehr erschließt das Zentrum Leers und die Ortsteile Bingum, Heisfelde, Leerort, Loga, Logabirum und Nüttermoor.

In unmittelbarer Nähe des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) befindet sich der Bahnhof Leer. Dort ist eine Park-and-Ride (P+R) und eine Bike-and-Ride (B+R) Anlage vorhanden. Es bestehen aktuelle Planungen über einen barrierefreien Ausbau des ZOB.

Siedlungsschwerpunkte der Stadt Leer sind neben der Kernstadt die Ortsteile Bingum, Heisfelde, Loga und Logabirum. Um den hohen Bedarf nach neuem Wohnraum gerecht zu werden, werden im gesamten Stadtgebiet neue Wohngebiete entwickelt bzw. im Bestand nachverdichtet.

Bedeutende Gewerbegebiete befinden sich im gesamten Stadtgebiet. Zu nennen sind das Industrie- und Gewerbegebiet Leer-Nord, das Gewerbegebiet Großer Stein/Am Emsdeich, die Gewerbe- und Industrieflächen am Hafen (Hafenstraße/Industriestraße/An der Seeschleuse), die Gewerbegebiete am Windelkampsweg und an der Konrad-Zuse-Straße, das Gewerbegebiet an der Gewerbestraße in Bingum, die Gewerbegebiete Am Nüttermoorer Sieltief und die Gewerbegebietserweiterung an der Benzstraße im nördlichen Stadtgebiet, sowie die Gewerbegebiete an der Logabirumer Straße und an der Maiburger Straße im Osten der Stadt.

Gebiete mit hoher Besucherfrequenz befinden sich insbesondere in der Innenstadt und der Altstadt in Leer. Zu nennen sind hier die Fußgängerzone entlang der Mühlenstraße als zentraler Einzelhandelsstandort, einzelne Dienstleistungszentren, das Rathaus und die Kreisverwaltung, Banken und Sparkassenstandorte, Schulstandorte mit teilweise landkreisweitem Einzugsgebiet (Berufsschulen, weiterführende Schulen), zwei Krankenhäuser mit überregionaler Bedeutung (Borromäus-Hospital, Klinikum Leer) sowie die Niederlassungen von Krankenkassen.

Die Stadt Leer ist außerdem touristisches Zentrum des Feriengebietes „Südliches Ostfriesland“ und Knotenpunkt der Internationalen Dollard Route, der Deutschen Fehnroute, der Dortmund-Ems-Kanal Route und des Ostfrieslandwanderweges. Es finden diverse Einzelveranstaltungen mit hohen Publikumsbesuchen regelmäßig über das Jahr verteilt statt.

Stadt Weener

Die Stadt Weener, zu der sich im Rahmen der Gebietsreform 1973 die Stadt und die acht Nachbargemeinden Holthusen, Stapelmoor, Diele, Vellage, Weenermoor, Beschotenweg, St. Georgiwold und Kirchborgum zusammenschlossen, erstreckt sich mit 15.578 Einwohnern über eine Fläche von 81,2 km^2 (vgl. LSN 2018, Gebietsstand: 1.7.2017). Hieraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von 190 Einwohnern pro Quadratkilometer.

Siedlungsschwerpunkte bestehen in den Ortschaften Weener, Weenermoor (hier insbesondere im Ortsteil Möhlenwarf), Holthusen, Stapelmoor und Diele. Wohnsiedlungen sind als Verdichtung der Bebauung bzw. Erweiterung von bestehenden Gebieten in den vorgenannten Ortsteilen bzw. Ortschaften vorgesehen.

In den Gewerbe- und Industriegebieten Geiseweg, Kleiner Bollen sowie der Industriestraße/B436 konnten neben den bereits bestehenden Industrieansiedlungen am Hafen weitere Betriebe angesiedelt werden. Größte Arbeitgeber im Stadtbereich sind die Firmen Weener-Plastik, Wildeboer Bauteile GmbH und Klingele Papierwerke.

Der GewerbePark Rheiderland, gelegen an der A 31, AS Papenburg, bietet 140 Arbeitsplätze. Es bestehen umfangreiche räumliche Entwicklungsmöglichkeiten.

Als touristische Anlaufpunkte sind die vielen denkmalgeschützten Häuser im Altstadtbereich, das Organeum und das Heimatmuseum zu nennen. Von der Altstadt aus bequem zu Fuß zu erreichen sind der an der Ems gelegene Campingplatz, der Sportboothafen und das beheizte Friesenbad.

Entlang der Ems verläuft die Internationale Dollard Route mit einer Anbindung an die Radroute Dortmund-Ems Kanal, der Emsland Route und der Deutschen Fehnroute.

Die Verkehrsanbindung der Stadt Weener ist auf die Städte Leer und Papenburg aber auch auf die benachbarten Niederlande ausgerichtet.

Gemeinde Bunde

Die Gemeinde Bunde erstreckt sich über eine Fläche von 120,9 km² und hat insgesamt 7.692 Einwohnern. Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von etwa 63,6 Einwohnern pro Quadratkilometer, womit die Gemeinde nach Jemgum die am zweitdünnsten besiedelte Gemeinde des Landkreises Leer ist (vgl. LSN 2018, Gebietsstand: 1.7.2017).

Zur Gemeinde Bunde gehören die Ortschaften Boen, Bunde, Bunderhee, Dollart und Wymeer. Im vorhandenen Gewerbegebiet in Bunde sind etwa 200 Personen beschäftigt. Der Planbereich des Gewerbegebietes Bunde-West ist vollständig erschlossen.

Bedeutende Freizeitanlagen und Tourismuseinrichtungen sind der Natur- und Kulturpark Dollart, die Wind- und Wasserschöpfmühle Wynhamster Kolk, die Bunder Mühle (vierstöckiger Gallerieholländer) und das Steinhaus in Bunderhee.

Gemeinde Jemgum

Die Gemeinde Jemgum hat bei einer Fläche von 78,5 km² derzeit 3.583 Einwohner. Die Gemeinde Jemgum ist somit die Gemeinde mit den wenigsten Einwohnern im Landkreis Leer. Dies führt gleichzeitig zu der dünnsten Besiedlung im gesamten Landkreis Leer mit nur 45,6 Einwohnern pro Quadratkilometer (vgl. LSN 2018, Gebietsstand: 1.7.2017).

Die Landesstraße L 15 stellt die wichtigste Straßenverbindung der Gemeinde Jemgum dar. Sie führt an der Ems entlang und verbindet die dort liegenden Ortsteile mit der Kreisstadt Leer. Hier liegen auch die Siedlungsschwerpunkte der Gemeinde Jemgum mit den Ortsteilen Soltborg, Jemgum, Midlum, Critzum, Hatzum, Nendorp, Oldendorp, Ditzum und Pogum. Direkt am Emstunnel befindet sich das Gewerbegebiet „Am Emstunnel“. Es ist vollständig erschlossen. Dort sind ca. 190 Personen beschäftigt.

In der Gemeinde Jemgum gibt es einen ganzjährigen Fährdienst mit der kreiseigenen Pkw- und Personenfähre von Ditzum nach Petkum. In der Zeit von Frühling bis Herbst wird auf dieser Relation eine stündliche Verbindung angeboten. Die Verbindung wird in dieser Zeit überwiegend touristisch genutzt. In den Wintermonaten reduziert sich das Angebot auf die Fahrten für den Berufsverkehr am Morgen und am späten Nachmittag.

Im Rahmen der Internationalen Dollard Route wird darüber hinaus in der Zeit von Mai bis September mehrfach wöchentlich ein Personenfährdienst auf dem Fahrgastschiff „Dollard“ von Ditzum nach Emden und weiter nach Delfzijl/NL angeboten. Während der Sommersaison von Mai bis Oktober bietet des Weiteren die Reederei AG Ems aus Emden an zwei Tagen in der Woche, mittwochs und donnerstags, Fahrten mit der „MS Wappen von Borkum“ von Ditzum über Emden zur Nordseeinsel Borkum an. Von Emden aus besteht darüber hinaus Anschluss an die Fährverbindung nach Helgoland.

Gemeinde Moormerland

Die Gemeinde Moormerland ist mit einer Fläche von 122,1 km² und einer Einwohnerzahl von 23.474 Einwohnern nach der Stadt Leer die einwohnermäßig zweitgrößte Kommune im Landkreis Leer. Sie weist mit einer Einwohnerdichte von 192,2 Einwohnern pro Quadratkilometer eine verhältnismäßig dichte Siedlungsstruktur auf (vgl. LSN 2018, Gebietsstand: 1.7.2017). Die Besiedlung konzentriert sich vor allem auf den südlichen bzw. südöstlichen Bereich der Gemeinde mit den Ortschaften Neermoor, Veenhusen, Jheringsfehn und Warsingsfehn, wo mit insgesamt rund 17.900 Einwohnern über 4/5 der Gemeindebevölkerung wohnt. Neue Wohnbaugebiete entstehen in den Ortschaften Warsingsfehn, Veenhusen, Oldersum/Rorichum, Neermoor-Ort, Jheringsfehn und Boekzetelerfehn.

Gewerbegebiete befinden sich in der Ortschaft Neermoor beiderseits der Autobahnauffahrt, an der Industriestraße und in der Ortschaft Oldersum.

Im Bereich der Gemeinde Moormerland hat sich mit der Integrierten Gesamtschule und der Freien Christlichen Schule Ostfriesland ein Schulstandort gebildet, der mit seinem Einzugsbereich auf das gesamte Gebiet des Landkreises Leer sowie die angrenzenden Landkreise ausstrahlt.

Als Dienstleistungszentrum spielt die Ortschaft Warsingsfehn mit der Gemeindeverwaltung, der IGS Moormerland, zwei Grundschulen sowie einem Einzelhandelszentrum eine wesentliche Rolle. Als Freizeiteinrichtungen spielen die beiden Badeseen in Neermoor und Veenhusen eine besondere Rolle.

Gemeinde Ostrhauderfehn

Die Gemeinde Ostrhauderfehn erstreckt sich über eine Fläche von 51,0 km² und hat insgesamt 11.198 Einwohner. Sie hat mit 219,5 Einwohnern pro Quadratkilometer im Landkreis Leer nach der Stadt Leer die größte Einwohnerdichte (vgl. LSN 2018, Gebietsstand: 1.7.2017). Die Gemeinde besteht aus den Ortsteilen Ostrhauderfehn, Holterfehn, Holtermoor, Potshausen, Idafehn und Langholt.

Die Ortsteile Langholt und Potshausen sind überwiegend landwirtschaftlich strukturiert und liegen im südlichen bzw. nördlichen Teil der Gemeinde. Große Bereiche der Ortsteile Idafehn, Holterfehn, Holtermoor und Ostrhauderfehn bilden hingegen einen fast zusammenhängenden Siedlungskörper mit Wohnbebauung. Siedlungsschwerpunkte liegen dabei in den Ortsteilen Ostrhauderfehn und Idafehn. Dort hat sich ein Ortskern im Bereich der Hauptstraße gebildet, der eine hohe Besucherfrequenz aufweist und in dem alle zentralen Einrichtungen wie Gemeindeverwaltung, Post, Polizei, Apotheken, Ärzte, Drogerie, Banken, Einzelhandelsgeschäfte, Verbrauchermärkte, Handwerksbetriebe,

Restaurants und Gaststätten vorhanden sind. Die bedeutenden Gewerbegebiete der Gemeinde Ostrhauderfehn liegen direkt nördlich und südlich der Bundesstraße B 438.

Bedeutende Freizeitanlagen und Tourismuseinrichtungen sind der Idasee mit Campingplatz und Wassersportmöglichkeiten, die Mühle Idafehn, ein voll restaurierter Galerieholländer mit Packhaus, die Wiekentour, ein 29 km langer Radrundkurs durch Ostrhauderfehn, das Gulfhaus am Leda-Jümme-Weg, das Evangelische Bildungszentrum Ostfriesland-Potshausen sowie Tennis- und Sportplätze und ein Skate-Park.

Gemeinde Rhauderfehn

Die Gemeinde Rhauderfehn hat ein Fläche von 102,9 km² und 17.850 Einwohner. Die Einwohnerdichte beträgt 173,4 Einwohnern pro Quadratkilometer (vgl. LSN 2018, Gebietsstand: 1.7.2017). Die Gemeinde besteht aus den Ortsteilen Backemoor, Burlage, Collinghorst, Holte, Klostermoor, Langholt, Rhaude, Rhaudermoor, Schatteburg und Westrhauderfehn.

Siedlungsschwerpunkte sind die Ortschaften Rhaudermoor, Westrhauderfehn, Burlage und Collinghorst. Hier sind Geschäfts- und Dienstleistungszentren vorhanden, wie etwa das Gewerbegebiet Rhaudermoor, westlich der Rhauderwieke. Eine hohe Besucherfrequenz hat auch das Alten- und Pflegeheim „Reilstift“ in Westrhauderfehn. Bedeutende Freizeitanlagen und Tourismuseinrichtungen sind das Fehn- und Schifffahrtsmuseum, die Schul- und Sportanlagen am Schulzentrum in Westrhauderfehn, die Windmühlen Hahnentange (Westrhauderfehn), Rhaude und Burlage. Rhauderfehn verfügt im Zentrum der Gemeinde über einen ZOB, der in unmittelbarer Nähe zum Betriebshof der Verkehrsbetriebe des Landkreises Leer liegt. Der ZOB stellt eine zentrale Haltestelle des ÖPNV in der Gemeinde Rhauderfehn dar.

Westrhauderfehn hat seinen fehntypischen Charakter durch den Bau einer Schleuse, eines Liegebeckens am Unterende und mehrerer Dreh- und Klappbrücken wieder belebt. Aber auch andere Entwicklungsziele wurden erreicht. Die Eigenständigkeit der Dörfer ist erhalten geblieben. Zur Stärkung des dörflichen Lebens wurden ehemalige Schulgebäude in Dorfgemeinschaftsanlagen umgebaut und die Infrastruktur verbessert.

Gemeinde Uplengen

Die Gemeinde Uplengen ist mit einer Fläche von 148,8 km² die flächengrößte Gemeinde des Landkreises Leer. In Uplengen wohnen derzeit 11.805 Einwohner. Daraus ergibt sich eine Einwohnerdichte von 79,3 Einwohner pro km² (vgl. LSN 2018, Gebietsstand: 1.7.2017). Die Gemeinde besteht aus den Ortschaften Bühren, Großoldendorf, Großsander, Hollen, Jübberde, Kleinoldendorf, Klein-Remels, Kleinsander, Meinersfehn, Neudorf, Neufirrel, Nordgeorgsfehn,

Oltmannsfehn, Poghausen, Remels, Selverde, Spols, Stapel und Südgeorgsfehn. Den Mittelpunkt der Gemeinde bildet dabei die größte Ortschaft Remels, in der sich der Handel und der Dienstleistungsbereich mit vielen Arbeitsplätzen besonders an der „Ostertorstraße“ und am „Alten Postweg“ konzentrieren. Ebenfalls sind hier die Schulen des Sekundarbereiches I vorhanden. Gewerbegebiete befinden sich in Remels-Nord, in Remels-West und in Jübberde an der BAB 28. Das Grundschul-, Kindergarten- und Freizeitangebot ist auf das nördliche, mittlere und südliche Gemeindegebiet verteilt. So gibt es in den Ortschaften Stapel, Hollen und Remels jeweils Grundschulen und Kindergärten, die von den Kindern der dortigen Ortschaften genutzt werden. Die Oberschule Uplengen verfügt über ein gymnasiales Angebot. Neben der Hauptstelle in der Höststraße besteht eine Nebenstelle im Alten Postweg. Kinder, die weiterführende Schulen besuchen möchten, nutzen darüber hinaus das Angebot der Gymnasien in Westerstede und Leer sowie das der KGS in Wiesmoor. Im gesamten Gemeindegebiet bieten Vereine Freizeitangebote für die Bevölkerung an. Die Ausübung des Sportes ist in den Turnhallen Stapel, Hollen und Remels und auf den Sportplätzen Neufirrel, Ockenhausen, Remels und Hollen möglich. Für die Jugend wurde ein Jugendtreff im „Schillbülthuus“ in Remels geschaffen. Aufgrund der immer größeren Bedeutung des Fremdenverkehrs, wurde im „Schillbülthuus“ eine Touristeninformation untergebracht. Es folgte eine Anerkennung der Ortschaft Remels als staatlich anerkannter Erholungsort. Gäste und die einheimische Bevölkerung können die Freizeitanlage mit Badesee in Großsander nutzen. Tennisplätze in Hollen, Remels und Stapel, eine Tennishalle in Remels, eine Tischtennishalle in Neudorf, eine Reithalle in Großoldendorf sowie Schießsportanlagen in Remels und Hollen runden das Freizeitangebot ab.

Gemeinde Westoverledingen

Die Gemeinde Westoverledingen verfügt über eine Fläche von insgesamt 112,1 km² und 20.912 Einwohnern (vgl. LSN 2018, Gebietsstand: 1.7.2017). Sie besteht aus den früheren selbstständigen Gemeinden Breinermoor, Driever, Esklum, Flachsmeer, Folmhusen, Großwolde, Grotegaste, Ihren, Ihrhove, Mitling-Mark, Steenfelde und Völlen. Die Siedlungsschwerpunkte liegen in den Ortschaften Ihrhove, Flachsmeer und Völlenerfehn. Hier sind auch die zentralen Einkaufsorte zu finden.

Die wirtschaftliche Struktur der Gemeinde wird zum großen Teil durch kleine und mittlere Unternehmen aus Handwerk, Handel, Industrie und Dienstleistungsgewerbe bestimmt. Flächenmäßig wird sie ergänzt durch Landwirtschaft. Ein größeres Gewerbegebiet besteht in Ihrhove, weitere sind direkt an der B70 in Folmhusen und Steenfelde angesiedelt. Die Mehrzahl der Arbeitnehmer ist jedoch in den Städten Papenburg und Leer beschäftigt.

Die Naherholungsanlage in Grotegaste „Am Emsdeich“ mit Freizeitangebot und Campingplatz bietet 350 Stellplätze, das Mühlenensemble Mitling-Mark und das Ostfriesische Schulmuseum Folmhusen sind nur einige Beispiele für die touristischen Aktivitäten der Gemeinde. Ein historischer Dorfplatz mit

wiederaufgebauten Gulfhäusern rundet das Angebot im Freizeitpark in Grotegaste ab. Neben einem Restaurant ist dort u.a. ein landwirtschaftliches Museum eingerichtet.

In Ihrhove ist ein Sportzentrum mit Reithalle vorhanden. Weitere Sportanlagen gibt es in den anderen Ortschaften sowie Erholungsseen in Steenfelde und Völlen. Ein markiertes Radwandernetz ergänzt die touristischen Routen wie zum Beispiel die Deutsche Fehnroute.

Samtgemeinde Hesel

Die Fläche der Samtgemeinde Hesel beträgt 84,3 km². In ihr wohnen 10.853 Einwohner. Dies entspricht einer Bevölkerungsdichte von 128,7 Einwohnern pro Quadratkilometer (vgl. LSN 2018, Gebietsstand: 1.7.2017). Die Samtgemeinde Hesel besteht aus den Mitgliedsgemeinden Brinkum, Firrel, Hesel, Holtland, Neukamperfehn, Schwerinsdorf und Firrel, die zugleich die Siedlungsschwerpunkte darstellen.

Hauptverkehrsachse der Samtgemeinde Hesel ist die B 436, die in Nord-Süd-Richtung verläuft und eine Anbindung an die Städte Leer und Aurich schafft. In Ost-West-Richtung ist die Samtgemeinde Hesel über die L 24 an die Gemeinde Moormerland und die Gemeinde Uplengen und südöstlich über die B 72 an Cloppenburg angebunden. Weiterhin ist die Samtgemeinde Hesel an den Straßenfernverkehr über die BAB 28 angebunden.

Mit ca. 6.400 Einwohnern konzentriert sich die Besiedlung an der Nord-Süd-Achse. Bedeutende Gewerbegebiete sind die Gewerbegebiete „Hesel – Wehrden“, „Hesel – Am Großen Stein“, das Gewerbegebiet „Brinkum“, das Gewerbegebiet „Firrel“, das Gewerbegebiet „Zwischen den Wieken“ in Neukamperfehn. Freizeitanlagen und Tourismusziele sind der Heseler Wald, das Gut Stikelkamp, die Villa Popken sowie das Schwimmbad Hesel.

Samtgemeinde Jümme

Die Samtgemeinde Jümme zählt 6.657 Einwohner und erstreckt sich über eine Fläche von 82,3 km². Dies entspricht einer durchschnittlichen Besiedlung von 80,9 Einwohnern pro Quadratkilometer (vgl. LSN 2018, Gebietsstand: 1.7.2017). Zur Samtgemeinde gehören die Gemeinden Detern, Filsum und Nortmoor. Die Gemeinde Detern besteht aus den Ortschaften Amdorf, Barge, Detern, Deternerlehe, Neuburg, Stickhausen und Velde. Zur Gemeinde Filsum gehören Ammersum, Brückenfehn, Busboomsfehn, Filsum, Lammertsfehn und Stallbrüggerfeld. Die Gemeinde Nortmoor besteht aus den Ortschaften Brunn, Heide, Nortmoor, Plaggenburg, Pillkamp und Terwisch.

Filsum verfügt über ein Dienstleistungszentrum mit Einkaufsmöglichkeit an der L 20 gegenüber dem Gemeindezentrum. Filsum ist im alten Ortskern ein typisch ostfriesisches Haufendorf mit alten Bauernhöfen. Ein großes Dorfgemeinschaftshaus steht für Feiern und kulturelle Veranstaltungen wie Konzerte und Ausstellungen zur Verfügung. Die in Filsum bestehende Reitanlage mit Halle und Außenanlagen ist Veranstaltungsort für Turniere. Als touristisches Angebot ist die zwischen Filsum und Holtland geführte Kurbelfähre über das Holtlander Ehetief zu nennen.

Die Gemeinde Detern als staatlich anerkannter Erholungsort verfügt über verschiedene Quartiere im Ferienhausgebiet, auf dem Campingplatz am Jümmesee, in den Ferienwohnungen und Pensionen sowie auf Bauernhöfen. Sie liegt an den Radwanderwegen Deutsche Fehnroute und Friesischer Heerweg. Zu den Besonderheiten zählt die historische „Pünte“ in Amdorf, eine handbetriebene Fähre. Ein weiteres touristisches Ziel ist die aus dem 15. Jahrhundert stammende Burg Stickhausen, die ein Heimatmuseum beherbergt.

Die Gemeinde Nortmoor mit rund 1.500 Einwohnern grenzt direkt an die Kreisstadt Leer. Das Dorfgemeinschaftshaus, ein renoviertes altes Gulfhaus, wird unter anderem von örtlichen Vereinen und für kulturelle Veranstaltungen genutzt. Unmittelbar an der Autobahn ist auf einer Fläche von 30 ha ein Gewerbegebiet entstanden. Die dortigen Gewerbeflächen sind vollständig belegt. Unter anderem befindet sich das Unternehmen Bünting in diesem Gebiet. Mit der Haltstelle „B436/Gewerbegebiet“ besteht Anschluss an den ÖPNV. Die Samtgemeinde Jümme verfügt mit der B 72 und den Anschluss an die A 28 über eine gute Verkehrsanbindung.

1.3 Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur

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

1.3.1 Bevölkerungs- und Altersstruktur

Wie bereits eingangs erläutert, umfasst der Landkreis Leer eine Fläche von 1.085,07 km^2. Im gesamten Landkreis Leer leben insgesamt 168.946 Einwohner (LSN 2018, Gebietsstand 1.1.2017). Bevölkerungsschwerpunkte befinden sich in der Stadt Leer sowie den Gemeinden Moormerland und Westoverledingen. Hier lebt knapp die Hälfte der Einwohner des Landkreises. Während die durchschnittliche Bevölkerungsdichte im Landkreis ca. 155,6 Einwohner/km^2 beträgt, schwankt sie zwischen der Gemeinde Jemgum mit ca. 45,6 Einwohnern/km^2 und der Stadt Leer mit 488,2 Einwohnern/km^2 erheblich (vgl. Abbildung 2).

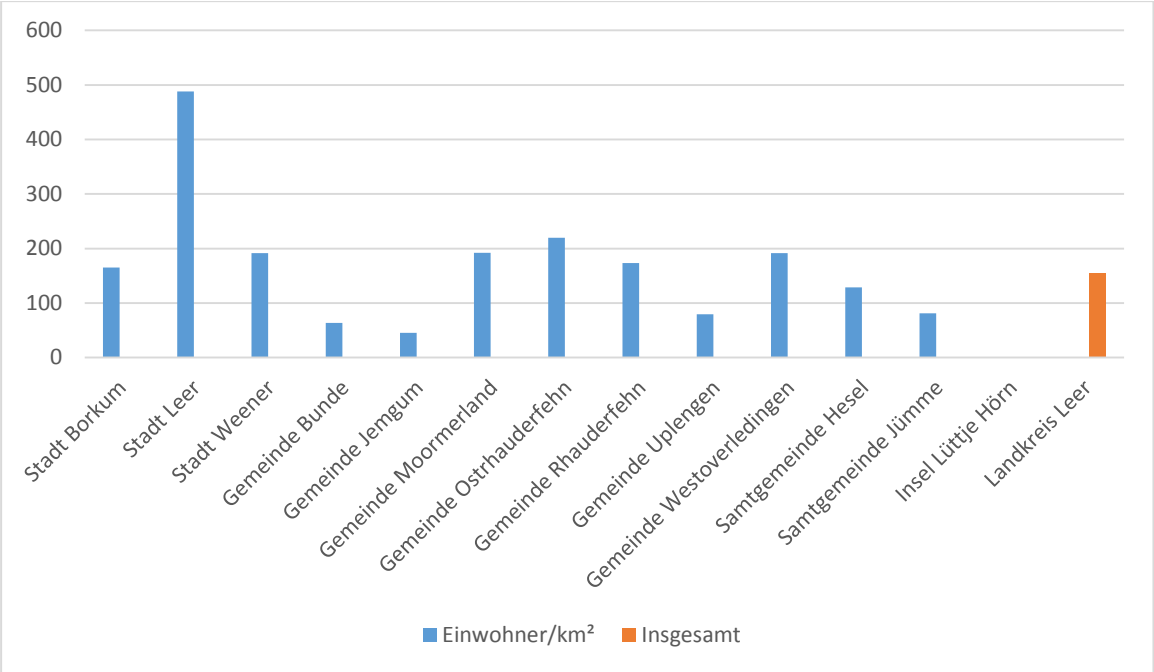


Abbildung 2: Einwohnerdichte im Landkreis Leer (LSN, 2018)

Die Siedlungsstruktur des Landkreis Leer wird nach dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung (BBSR) als ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen eingeordnet (vgl. Abbildung 3). Nach dem BBSR gehören hierzu: [11]

- Landkreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mindestens 50%, aber einer Einwohnerdichte unter 150 Einwohner/km²
- Landkreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50% mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mindestens 100 Einwohner/km²

[11] BBSR, 2015

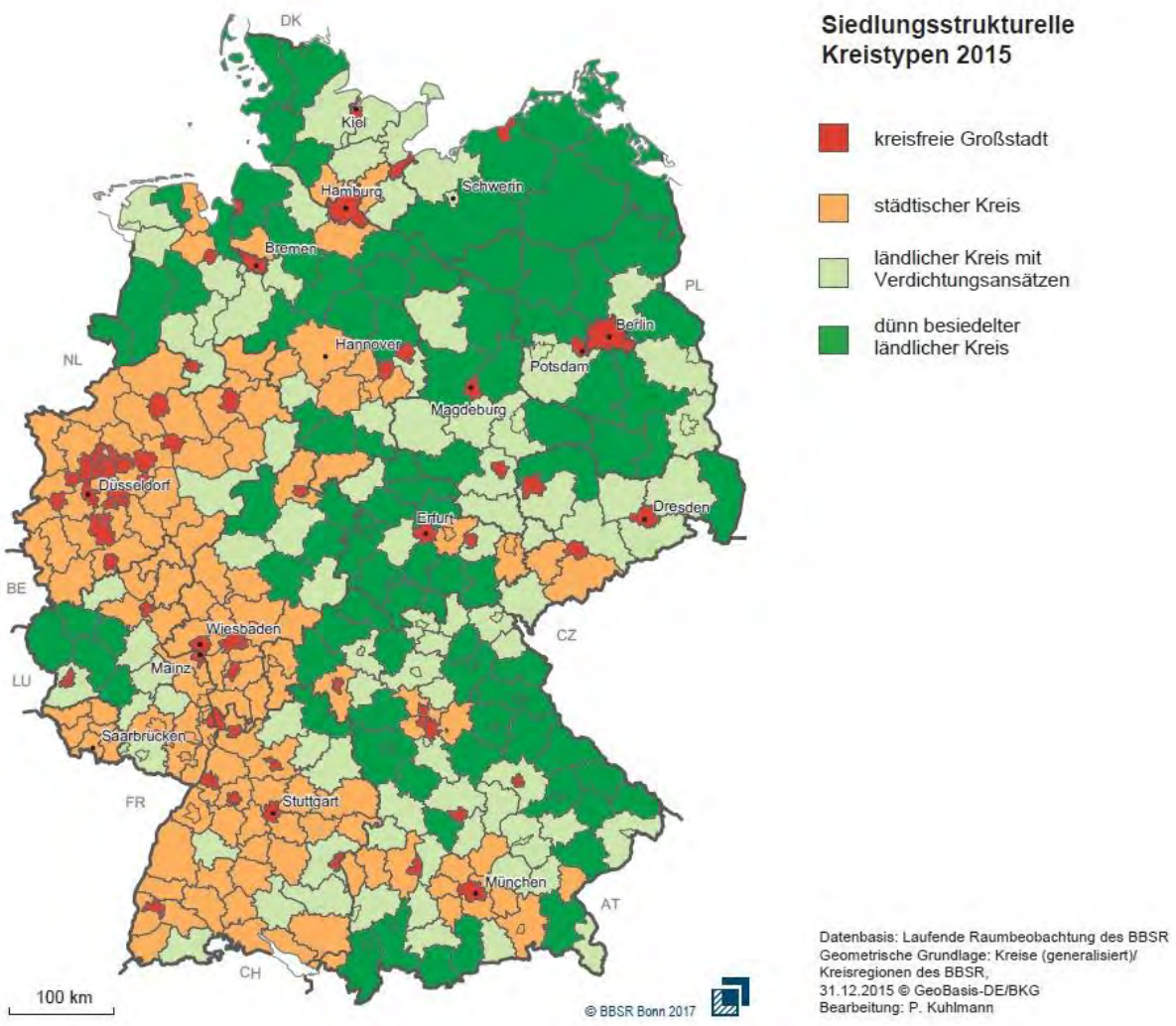


Abbildung 3: Siedlungsstrukturelle Kreistypen 2015 nach der BBSR

1.3.1.1 Bevölkerungsstruktur

Allgemein werden die Bundesrepublik und der Landkreis Leer momentan und in Zukunft von den drei großen Trends der Bevölkerungsentwicklung geprägt Dies sind Schrumpfung, Alterung (siehe 1.3.1.2 Altersstruktur) sowie Zuwanderung. Auf Bundesebene gab es eine ca. zehnjährige Phase der Zuwanderung vor allem aus Osteuropa im Zeitraum von ca. 1995 bis 2005. Diese Entwicklung bedeutete einen Anstieg der Bevölkerung im Landkreis Leer von 1995 bis 2007 um ca. 10.000 Personen (ca. 6%). Eine darauf folgende Stagnation hat in zu einem Rückgang der Bevölkerung geführt. Dieser Trend stabilisierte sich im Landkreis Leer im Zeitraum 2011 – 2015. „*So ist die Region Weser-Ems in den letzten zehn Jahren von Zuwanderung geprägt.*“[12] Abbildung 4 zeigt den Datensatz zur

[12] NIW (2014): Basisanalyse zur Identifizierung spezifischer Handlungsbedarfe für fünf Regionen in Niedersachsen, Kap. 3.1.4

Bevölkerungsentwicklung des Niedersächsischen Ladesamtes für Statistik für den Zeitraum von 1996-2015.

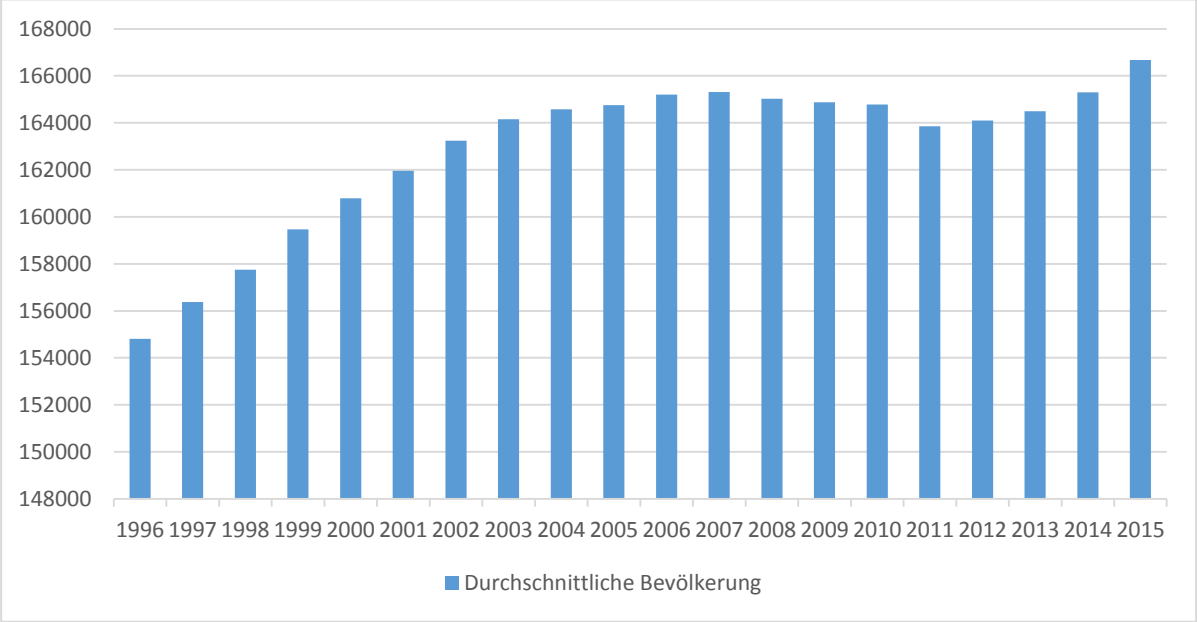


Abbildung 4: Bevölkerung LK Leer 1996-2015 (LSN)

Nach dem Niedersächsischen Institut für Wirtschaftsforschung macht sich *„der bereits weit fortgeschrittene demographische Wandel […] auch in der natürlichen Bevölkerungsentwicklung bemerkbar. Junge Bevölkerungen weisen meist eine positive natürliche Bevölkerungsentwicklung auf, d. h. es gibt mehr Geburten als Sterbefälle. Dies gilt umgekehrt für alte Gesellschaften. […] Die nördliche Region vom Landkreis Leer bis zum Landkreis Oldenburg, hier insbesondere die Küstengebiete, weist eine hohe negative Bevölkerungsentwicklung auf. Die Zahl der Sterbefälle übersteigt die der Geburten zum Teil erheblich. […] Die gesamte Bevölkerungsentwicklung ist die Summe aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und dem Wanderungssaldo. Eine negative natürliche Bevölkerungsentwicklung kann durch Wanderungsüberschüsse ausgeglichen bzw. abgeschwächt werden. Negative Wanderungssaldi können allerdings die Bevölkerungsabnahme weiter verstärken.“* [13]

[13] NIW (2014): Basisanalyse zur Identifizierung spezifischer Handlungsbedarfe für fünf Regionen in Niedersachsen, Kap. 3.1.3

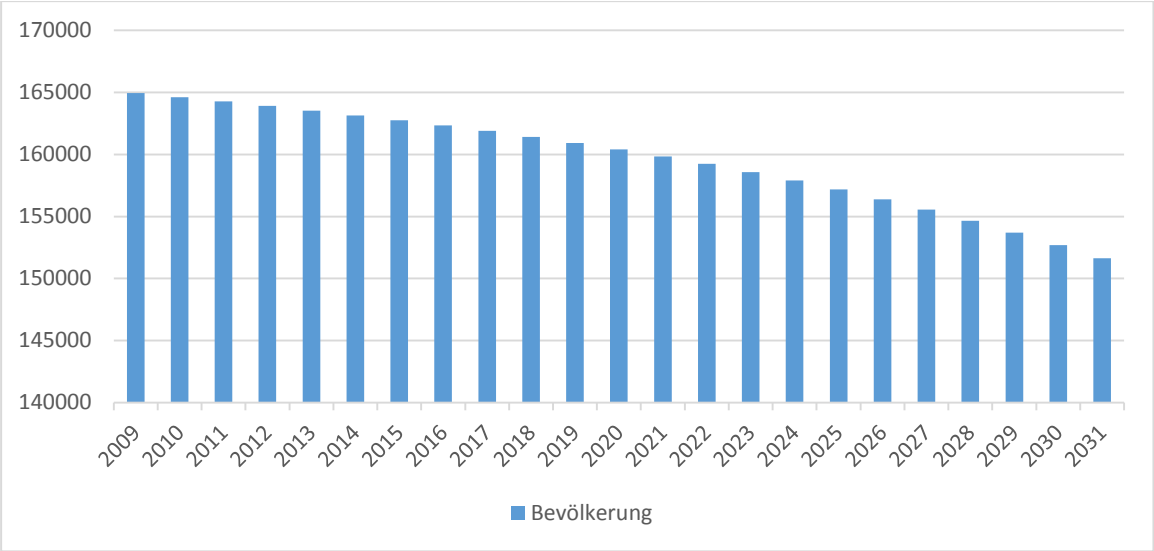


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung LK Leer 2009-2031 (LSN)

Die in Abbildung 5 ersichtliche Prognose der Bevölkerungsentwicklung weicht von den tatsächlichen Zahlen ab. Zu einem gewissen Grad ist dies normal. Während Abbildung 4 von 2011 an ansteigende Bevölkerungszahlen zeigt, sind in Abbildung 5 sinkende Werte zu verzeichnen.

1.3.1.2 Altersstruktur

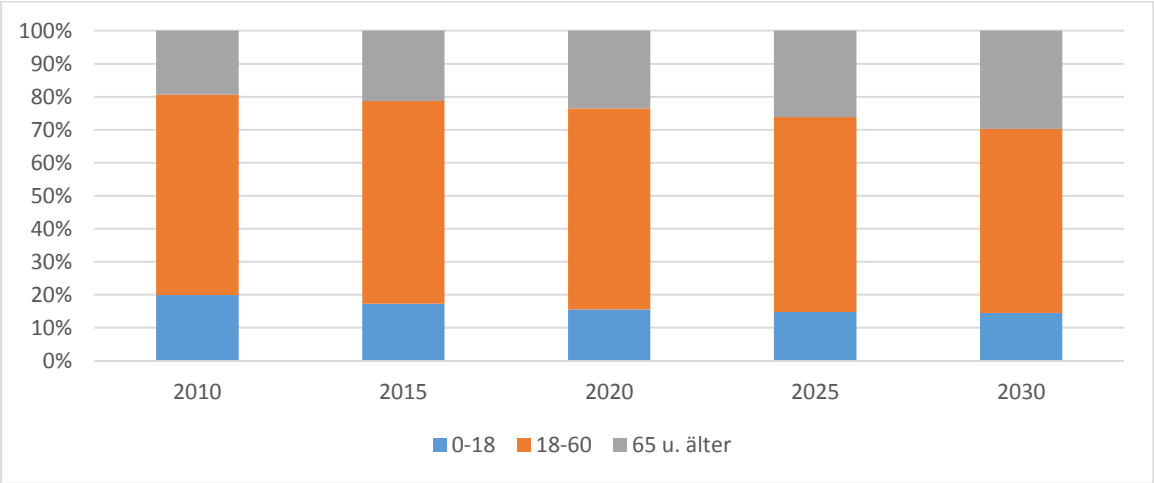


Abbildung 6: Prognose zur Veränderung der Altersstruktur (LSN, 2016)

Die Alterung als zweiter großer Trend der Bevölkerungsentwicklung beinhaltet die zwei Bestandteile der Zunahme der Älteren an der Bevölkerung und die gleichzeitige Abnahme des Anteils der Jüngeren an der Bevölkerung. Bei der Betrachtung der Altersgruppen „0-18“, „18-65“ und „über 65“ im Landkreis Leer ist auch hier der demografisch bedingte Anstieg des Anteils der älteren Personen an der Gesamtbevölkerung ersichtlich. So nehmen die Anteile der Gruppen „0-18“ und „18-65“ von 2010 bis

zur Prognose in 2025 von 20,0% auf 14,8% bzw. von 60,7% auf 59,1% ab. Dagegen wächst der Anteil der Gruppe „über 65“ in Abbildung 6 von 19,3% im Jahr 2010 auf 26,1% in 2025.

1.3.1.3 Demographische Entwicklung

Generell wird in Deutschland von einer alternden Gesellschaft gesprochen. Wie bereits in Abbildung 6 ersichtlich nimmt demnach der Anteil der Altersgruppe über 65 Jahren zu, während der Anteil der übrigen Altersgruppen verhältnisgemäß abnimmt. Daraus resultieren Änderungen und Anpassungsbedarf quer durch die gesamte Gesellschaft. Insbesondere sind hier soziale Einrichtungen, die Planung und der Betrieb von Infrastruktur aber auch die Arbeitswelt zu nennen.

Das Themenfeld des barrierefreien Ausbaus ist nicht zuletzt durch die zu erwartende demographische Entwicklung begründet. Ältere Menschen haben andere Zugangsvoraussetzungen an das Verkehrswesen allgemein und den ÖPNV im Speziellen. Nebenbei ändern sich dadurch auch die Bedeutung bestimmter Reiseziele sowie die Ausstattung der entsprechenden Haltestellen. Die Barrierefreiheit wird an späterer Stelle dieses Dokuments ausführlich behandelt.

Ein weiteres großes Themengebiet bezüglich der demographischen Entwicklung stellt die Schulentwicklung dar. Gerade für kleine Schulen im ländlichen Raum ist dies von besonderer Relevanz. Genaueres hierzu findet sich in der entsprechenden Entwicklungsplanung. Für die Schülerbeförderung ist die resultierende Situation komplex und nicht immer leicht vorhersehbar. Zum einen resultiert aus geringeren Schülerzahlen ein Rückgang der Einnahmemöglichkeiten durch den Verkauf von Schülerzeitfahrkarten. Zum anderen würde aus der Zusammenlegung von Schulstandorten ein zusätzlicher Transportbedarf resultieren.

Durch ein hohes durchschnittliches Lebensalter ändern sich die Jahre der üblichen Erwerbstätigkeit. Das gesetzliche Renteneintrittsalter wurde bereits von 65 auf 67 Jahre angehoben. Bezogen auf das Verkehrswesen entsteht hierdurch ein Einfluss auf das Pendlerverhalten. Es wird sich in Zukunft zeigen, in wie weit an dieser Stelle Anpassungsbedarf besteht.

1.3.2 Wirtschaftsstruktur

Unter dem Überbegriff Wirtschaftsstruktur werden an dieser Stelle die Arbeitsplatz- und Beschäftigtenentwicklung, der Motorisierungsgrad aber auch die Pendlerverflechtungen behandelt. Diese Faktoren sind nicht zuletzt für die Bedarfs- und Entwicklungsplanung des ÖPNV entscheidend, da hieraus das Kundenpotential resultiert und abgeleitet werden kann, welche Verbindungen benötigt werden. Hier zeigt sich unter anderem die zentrale Bedeutung der Stadt Leer für den Landkreis, da innerhalb der Stadt Versorgungseinrichtungen für den Landkreis vorgehalten werden. Neben der Entwicklung des Angebotes sind diese Informationen auch für das Marketing des ÖPNV relevant.

1.3.2.1 Arbeitsplatz- und Beschäftigtenentwicklung

Im Landkreis Leer haben die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten von 2014 bis 2017 zugenommen. Der Zuwachs zeigt sich sowohl im Bereich der Land-/Forstwirtschaft, wie auch im produzierenden Gewerbe und in den Dienstleistungsbereichen bei der Anzahl der Beschäftigten (vgl. Tabelle 6). Ab 2014 ist die Arbeitslosenquote gleichzeitig mit der Zunahme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten kontinuierlich zurückgegangen. Dies ist in Tabelle 7 ersichtlich.

Tabelle 6: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Leer (Zusammenfassung aus Daten der Bundesagentur für Arbeit)

Jahr	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Niedersachsen			
	Beschäftigte Insgesamt	davon		
		Land- Forstwirtsch., Fischerei	Produzierendes Gewerbe	Dienstleistungsbereiche
2014	43.238	637	10.250	32.348
2015	44.513	743	10.583	33.186
2016	45.479	753	10.672	34.054
2017	46.223	847	10.825	34.551

Tabelle 7: Arbeitslose im Landkreis Leer (vgl. Bundesagentur für Arbeit)

Jahr	Insgesamt	Quote in %	Veränderung z. Vorjahr
2014	5.400	6,5	15
2015	5.237	6,2	-163
2016	5.225	6,1	-12
2017	5.203	6,0	-22

1.3.2.2 Motorisierungsgrad

Die nachfolgende Tabelle 8 zeigt die Zulassungszahlen der verschiedenen Fahrzeugtypen im Zeitraum von 2014-2017 im Landkreis Leer.

Tabelle 8: Gesamtanzahl zugelassener Fahrzeuge im Landkreis Leer (vgl. Kraftfahrt Bundesamt 2017)

Zulassungen	PKW	LKW	Krafträder	Omnibusse	Gesamt	Einwohner
2014	92.337	5.451	9.139	181	107.108	165.809
2015	94.199	5.772	9.284	182	109.437	167.548
2016	95.968	5.955	9.459	170	111.552	168.253
2017	97.875	6.247	9.584	172	113.858	168.946
Durchschnittlicher Zuwachs pro Jahr	1.846	265	148	-3	2.250	1.046
Zuwachs 2014-2017	6 %	14,6 %	4,5 %	-5,5 %	6,3 %	1,9 %

Insgesamt ist die Anzahl der Fahrzeuge in den Jahren 2014 bis 2017 von 107.108 auf 113.858, also um ca. 6,3 %, angestiegen. Der durchschnittliche Anstieg pro Jahr liegt bei 2.250 Fahrzeugen. Dabei fällt auf, dass der größte Zuwachs an Fahrzeugen bei den Lastkraftwagen von 5.451 auf 6.247 (14,6 % Zuwachs) liegt. Der Zuwachs von Personenkraftwagen liegt dagegen bei 6 %, von 92.337 PKW im Jahre 2014 auf 97.875 PKW im Jahre 2017 und ist trotz des geringsten Zuwachses im Vergleich nicht unerheblich. Der Wert der Veränderung der Kraftomnibusse sticht dadurch hervor, dass dieser nicht kontinuierlich ansteigt, wie die anderen Fahrzeugtypen, sondern schwankt.

Betrachtet man die vorliegenden Zulassungszahlen im Verhältnis zu den Veränderungen der Einwohnerzahl der vergangenen Jahre wird deutlich, dass der Anstieg der Zulassungszahlen der Kraftfahrzeuge im Gegensatz zur Bevölkerung stärker angestiegen ist. Die Bevölkerung stieg in diesem Zeitraum von 165.809 auf 168.946.

Durch den stetigen Anstieg der zugelassenen PKW verfügen mittlerweile 57,9 % der Einwohner über einen eigenen PKW. Im Jahr 2014 waren es noch 55,7 %. Eine weitere Zunahme des Motorisierungsgrades ist auch in den nächsten Jahren zu erwarten.

Sie lässt sich aus folgenden Aspekten ableiten:

- Der ÖPNV in einem ländlich strukturierten und weiträumigen Landkreis wie dem Landkreis Leer findet hauptsächlich auf der Straße, weniger auf der Schiene statt.
- Innerhalb des LK Leer befindet sich kein Oberzentrum. Die nächstgelegenen Oberzentren (Oldenburg und Wilhelmshaven) sind ca. 70 km entfernt. Somit ist damit zu rechnen, dass aufgrund der vorhandenen PKW und der nicht vorhandenen flächendeckenden Schienenanbindung ein großer Teil der Bevölkerung des Landkreises für die Anfahrt oberzentraler Einrichtungen den PKW benutzen wird.

1.3.2.3 Pendlerverflechtungen im Landkreis Leer

Die Stadt Leer als Mittelzentrum weißt ein positives Pendlersaldo (+9.839) auf. Ein großer Teil der Einpendler stammt aus den umliegenden Gemeinden, die zwar Wohnraum bieten aber weit weniger Arbeitsplätze zur Verfügung stellen. Westoverledingen liegt im Süden der Stadt Leer bzw. nördlich der Stadt Papenburg. Aus dieser Lage resultiert ein negatives Pendlersaldo von -5.104. Die Insel Borkum weist lediglich ein gering negatives Pendlersaldo auf, das im Falle der Nordseeinsel der besonderen geografischen Lage geschuldet ist. In den übrigen Gemeinden und Städten im Landkreis Leer müssen Arbeitnehmer oder Auszubildende in vielen Fällen Ihren Wohnort verlassen, um den Arbeitsort erreichen zu können. Des Weiteren bestehen Verflechtungen mit den umliegenden Landkreisen Aurich, Ammerland und Emsland aber auch mit den angrenzenden kreisfreien Städten Emden und Papenburg. Standorte mit größeren industriellen Ansiedelungen besitzen ein deutlich positives Pendlersaldo während der Wert in ländlich geprägten Gebieten teilweise negativ ist.

Tabelle 9: Beschäftigte am Arbeitsort und Pendlersaldo, Stichtag 30.06.2015 (LSN, Auswertung aus Beschäftigtenstatistik für Arbeit)

Landkreis Leer	Beschäftigte am Arbeitsort	Pendlersaldo
Stadt Borkum	2.568	-16
Stadt Leer	20.769	+9.839
Stadt Weener	3.049	-2.360
Gemeinde Bunde	1.080	-1.175
Gemeinde Jemgum	495	-567
Gemeinde Moormerland	3.206	-4.629
Gemeinde Ostrhauderfehn	2.104	-1.637
Gemeinde Rhauderfehn	2.950	-2.772
Gemeinde Uplengen	2.733	-1.476
Gemeinde Westoverledingen	2.287	-5.104
Samtgemeinde Hesel	1.942	-1.573
Samtgemeinde Jümme	1.555	-581
Insgesamt	**44.738**	**-12.051**

1.4 Schulen und Schüler

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

1.4.1 Schulstandorte und Schülerzahl

Ein bedeutender Teil der Schülerverkehre erfolgt im LK Leer im Rahmen des Linienverkehrs im ÖPNV. Die nachfolgende Karte zeigt die Schulstandorte im LK Leer. In der anschließenden Tabelle 10 sind die Schülerzahlen in den Kommunen und die anspruchsberechtigten Schüler dargestellt.

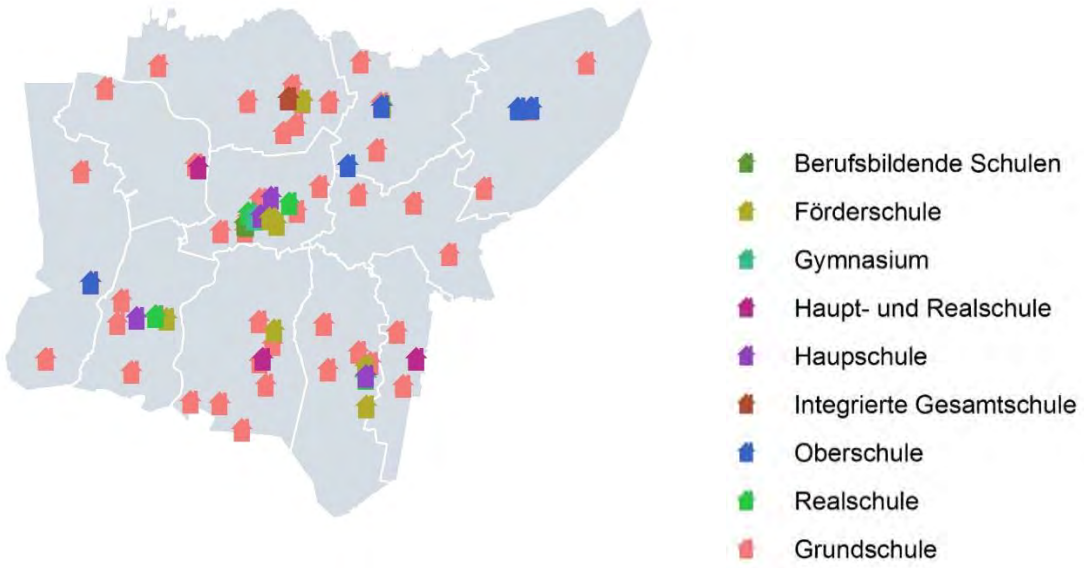


Abbildung 7: Schulstandorte im Landkreis Leer

Für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV ist der Verkauf von Schülerfahrkarten von großer Bedeutung. So liegt der Anteil der verkauften Fahrkarten im Wirkungsbereich des Landkreis Leer bei ca. 80 %. Manche Linien werden zu über 90 % von Schülern benutzt. Tabelle 11 gibt einen Überblick über die Schülerzahlen je nach Schultyp in den vergangenen Jahren.

*Tabelle 10: Schulische Einrichtungen in Städten, Gemeinden und Samtgemeinden im LK Leer (*Samtgemeinden, Gemeinden bzw. Städte sind Träger der Grundschulen)*

Schule/Kommune	GS*	HS	RS	HRS	OBS	GY	IGS	FÖS	BBS	Leinerstrift
Borkum	1				1				1	
Leer	7	1	2			2		2	2	1
Weener	4				1			1		
Bunde	3				1					
Jemgum	2			1						
Moormerland	6						1			
Ostrhauderfehn	2			1						
Rhauderfehn	5	1	1			1				
Uplengen	3				1					
Wetoverledingen	7			1				1		
Hesel	3				1					
Jümme	3									
∑	**46**	**2**	**3**	**3**	**5**	**3**	**1**	**4**	**3**	**1**

Tabelle 11: Entwicklung der Schülerzahlen im Landkreis Leer

Schule/Jahrgang	Berufsbildende Schulen	Förderschulen	Hauptschulen	Realschulen	Gymnasien	Oberschule	Integrierte Gesamtschule	Schülerzahl insgesamt
2017/2018	5.135	420	995	1.973	3.144	2.205	1.080	14.952
2016/2017	5.391	529	1.036	2.085	3.183	2.216	1.055	15.495
2015/2016	5.280	590	1.037	2.081	3.190	2.356	964	15.498
2014/2015	5.297	689	1.056	2.269	3.219	2.407	840	15.777
2013/2014	5.308	749	1.389	2.843	3.189	1.807	720	16.005
2004/2005	*5.215*	*1.019*	*3.546*	*4.586*	*3.286*	*-*	*-*	*17.652*

1.4.2 Schülerbeförderung

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

Dies bezieht sich auf:

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

Der Landkreis Leer als Aufgabenträger für die Schülerbeförderung trägt hierfür die Verantwortung zur Finanzierung und Ausgestaltung. Ab wann z.B. ein Anspruch besteht oder welche Erstattungen für den Schulweg erfolgen, hat der LK Leer in seiner Schülerbeförderungssatzung im Detail geregelt (siehe hierzu Anlage 5, Schülerbeförderungssatzung LK Leer).

1.4.3 Schulentwicklung

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

Die Schulentwicklung der einzelnen Standorte hängt von einer Vielzahl weicher und harter Faktoren ab. Während die Grundschule nur im Ausnahmefall gewechselt werden kann, besteht bei den weiterführenden Schulen Wahlfreiheit. Neben der Schülerzahl insgesamt besteht eine gewisse Dynamik darin, welche Schulform besonderes Interesse erfährt. So sind die in Tabelle 11, im Kapitel 1.4.1, abgebildeten Zahlen leicht rückläufig, die Entwicklung verläuft jedoch auf stabilem Niveau.

1.5 Einrichtungen mit großem Besucheraufkommen

Für den ÖPNV als Teil der Daseinsvorsorge spielen Einrichtungen mit großem Besucheraufkommen eine besondere Rolle, da hier Beförderungsbedarf besteht. Zu den Einrichtungen mit großem Besucheraufkommen können Bildungseinrichtungen wie etwa die Volkshochschule gezählt werden.

Hierzu gehören aber darüber hinaus auch die Bereiche Kultur, Soziales sowie Freizeit. Im Folgenden soll ein kurzer Überblick gegeben werden, welche Einrichtungen im Landkreis Leer dabei von besonderem Interesse sind.

1.5.1 Bildungseinrichtungen

Neben den zahlreichen allgemein- und berufsbildenden Schulen befinden sich Musik- und Kunstschulen sowie eine Volkshochschule im Mittelzentrum Leer. Diese bietet auch Kurse in mehreren Gemeinden an. Das gegenwertige Angebot wird kontinuierlich weiterentwickelt. Das Evangelische Bildungszentrum Ostfriesland-Potshausen bietet Kurse und Seminare zur beruflichen Fortbildung, als Bildungsurlaub in Niedersachsen sowie weitere Angebote wie etwa die Qualifizierung ehrenamtlicher Personen an.

1.5.2 Kulturelle und soziale Einrichtungen

Der Bereich der kulturellen Einrichtungen unterliegt fortlaufender Entwicklung. In fast allen allgemein- und berufsbildenden Schulen ist eine Bücherei zu finden. Daneben besteht das Angebot der Stadtbibliotheken Leer. Der LK Leer verfügt über eine große Anzahl an Museen, welche zum größten Teil das Leben in Ostfriesland über die letzten Jahrhunderte veranschaulichen. Auch viele Mühlen, die charakteristisch für Ostfriesland sind, fallen in den musealen Bereich. Zudem wird durch Naturschutzgebiete der besondere Naturreichtum des Kreises wie z.B. das Wattenmeer oder das Moor geschützt. Außerdem gibt es neben dem Theater an der Blinke kulturelle Veranstaltungen im Schloss Evenburg. Zahlreiche Kirchen können besichtigt werden. Um den Erhalt der vielen kulturellen Sehenswürdigkeiten wie unter anderem Baudenkmäler kümmert sich die Untere Denkmalschutzbehörde des Landkreises. Ferner verfügt der Landkreis über kulturelle Sehenswürdigkeiten etwa in der Leeraner Altstadt, dem Museumshafen oder dem Hafen von Weener. Im Umfeld des Leeraner Hafens finden zahlreiche kulturelle Veranstaltungen statt, wie etwa Leer Maritim. Das Steinhaus Bunderhee entstand im 14. Jahrhundert und ist eine der ältesten erhaltenen Burgen Ostfrieslands. Das Büntingmuseum gibt einen Einblick in die ostfriesische Tee-Kultur. Im Heimatmuseum Leer können sich Besucher über das das Leben in Ostfriesland in den vergangenen Jahrhunderten informieren. Das Fehn- und Schifffahrtsmuseum Westrhauderfehn enthält Ausstellungen zur Fehnkultur, dem regionalen Schiffbau und der Schifffahrt im einstigen Binnenhafen. Die folgende Tabelle 12 gibt einen Überblick über ausgewählte kulturelle Einrichtungen bzw. über die vorhandenen Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens im LK Leer.

Tabelle 12: Kulturelle und soziale Einrichtungen im Landkreis Leer nach Gebietskörperschaften

Verwaltungseinheit	Theater	Museen	Mühlen	Kirchen	Krankenhäuser	Rettungsdienste	Kindergärten	Altenheime	Feuerwehren
Stadt Borkum	1	2		3	1	3	1	1	1
Stadt Leer	1	5	2	12	2	1	24	4	6
Stadt Weener	1	1	3	11	1	1	5	2	6
Gemeinde Bunde		2	2	8		1	3	2	4
Gemeinde Jemgum		2	2	12			2	1	5
Gemeinde Moormerland		2	2	2			9	2	6
Gemeinde Ostrhauderfehn		3	1	3			3	2	4
Gemeinde Rauderfehn	1	3	5	4		1	7	2	7
Gemeinde Westoverledingen		3	2	16			9	3	13
Gemeinde Uplengen			3	4			4	1	11
Samtgemeinde Hesel			1	2		1	4	1	6
Samtgemeinde Jümme		1		5			2	1	4
Insgesamt	**4**	**24**	**23**	**81**	**4**	**8**	**73**	**22**	**77**

1.5.3 Freizeiteinrichtungen

Zahlreiche Freizeiteinrichtungen, wie Sportplätze, Reithallen und Freibäder sind in fast allen Gemeinden des Landkreises vorhanden. Durch die geographische Lage ergeben sich gute Bedingungen für Wassersportarten. So kann man z.B. an Paddel und Pedal-Stationen Boote ausleihen. Auch Badeseen sind mehrfach vorhanden. Durch die ländliche Prägung der Umgebung stehen Ferienhöfe und Campingplätze unter anderem in Leer und Weener zur Verfügung. Die Leeraner Innenstadt beheimatet ein Kino und zahlreiche Bars und Restaurants. Gleiches gilt für die Gegend um den Museumshafen. Das Hallenbad wurde neu errichtet. Das Stadion von Germania Leer bietet neben den Fußballspielen auch Raum für zahlreiche andere Sportarten auf breitensportlichem Niveau.

Alle aufgeführten Einrichtungen erlangen zunehmend Bedeutung des Tourismus im Landkreis und weisen ein hohes Besucheraufkommen auf. Die folgende Tabelle 13 gibt einen Überblick über die im Kreisgebiet vorhandenen Freizeiteinrichtungen.

Tabelle 13: Freizeiteinrichtungen im Landkreis Leer

Verwaltungseinheit	Jugendherbergen	Campingplätze	Hallen- und Freibäder	Badestellen	Häfen	Paddel und Pedal-Stationen
Borkum	2	2	1	4	1	
Stadt Leer	1	1	1	1	1	1
Weener		1	1		1	1
Bunde			1			1
Jemgum				3	1	1
Moormerland				1		1
Ostrhauderfehn		1		1		
Rhauderfehn						1
Uplengen				1		1
Westoverledingen		1		3		
Hesel			1			
Jümme		1		1	1	1
∑	**3**	**7**	**5**	**15**	**5**	**8**

1.6 Verkehrsanlagen

In einem Flächenlandkreis wie Leer kommt der Mobilität große Bedeutung zu. Unter den verschiedenen Verkehrsträgern erbringen schienengebundene Verkehrsträger und der straßengebundene öffentliche Personenverkehr einen wesentlichen Teil der Verkehrsleistung. Für Wirtschaft und Menschen sind daher Schienenverkehre und der öffentliche Personennahverkehr auf der Straße unverzichtbare Bestandteile, die die notwendige Mobilität gewährleisten. Neben der Mobilität in die Region, mit der sich der Nahverkehrsplan schwerpunktmäßig befasst, soll an dieser Stelle eine Einordnung in das großräumige Netz des Schienen- und Straßenverkehrs erfolgen. Gerade in Ostfriesland kommt den Wasserstraßen eine besondere Bedeutung zu. Es besteht eine gewerbliche Nutzung, vor allem auf der Ems. Darüber hinaus sind die Wasserstraßen aber auch für den Verkehr von Fähren und Sportbooten

von Bedeutung. Der Flugplatz Leer-Papenburg stellt einen Anlaufpunkt für Kleinflugzeuge mit den ostfriesischen Inseln als Reiseziel dar.

1.6.1 Straßennetz

Bundesautobahn

Die **Bundesautobahn A28 Leer – Delmenhorst** geht am Autobahndreieck Stuhr in die Bundesautobahn A1 (Heiligenhafen – Hamburg – Köln – Sarbrücken) über. In länderübergreifender Perspektive ist die A28 Teil der Europastraße 22.

Die **Bundesautobahn A31 Bottrop – Emden** stellt eine Nord – Süd Verbindung dar, von der Nordsee, durch das Emsland, bis ins Ruhrgebiet. Dort besteht Anschluss an die Bundesautobahn A2 (Oberhausen – Hannover – Berlin).

Die **Bundesautobahn A280** stellt ein insgesamt fünf Kilometer langes Verbindungsstück zwischen der A31 und Rijksweg 7 in den Niederlanden dar. Sie gehört des Weiteren zur Europastraße 22.

Bundesstraßen

Die **Bundestraße 70** verbindet Ostfriesland mit dem Niederrhein und ist eine der längeren Bundesstraßen im Nordwesten Deutschlands. Sie beginnt mit der Anschlussstelle Neermoor zur A31 und endet bei Wesel (Nordrhein-Westfahlen) an der B58.

Die **Bundestraße 72** beginnt am Norddeicher Hafen im Landkreis Aurich und stellt den direkten Anschluss zu den Inselfähren nach Norderney und Juist dar. Bei Cloppenburg mündet die B72 in die A1.

Die **Bundesstraße 436** führt von der Abfahrt Weener der A31, nahe der niederländischen Grenze, quer durch Ostfriesland und den Landkreis Friesland bis nach Sande, wo sie an der Anschlussstelle Sande auf die Bundesautobahn 29 trifft. Die B 436 erstreckt sich über insgesamt ca. 70 km.

Die **Bundestraße 438** ist mit insgesamt 14 km Länge eine Verbindung zwischen der B70 in Folmhusen und Strücklingen im Landkreis Cloppenburg mit Anschluss an die B72.

Landestraßen/Kreisstraßen/Gemeindestraßen

Der Landkreis Leer verfügt über ein gut ausgebautes Straßennetz mit insgesamt ca. 200 km Landesstraße, ca. 400 km Kreisstraßen und in etwa 1.100 km Gemeindestraßen. Über das Straßennetz wird eine leistungsfähige Feinverteilung von Personen und Gütern im Landkreis Leer sichergestellt. Insbesondere für den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr ist das feingliedrige Netz von Bedeutung. Ergänzend kommt ein gut ausgebautes Radwegenetz entlang der Straßen hinzu.

1.6.2 Schienennetz

Das Land Niedersachsen ist für den schienengebundenen ÖPNV zuständig und die Verantwortlichkeit an die LNVG übertragen. Auf der Verbindung zwischen Norddeich-Mole und Bremen sind die IC-Züge auch mit dem Niedersachsenticket befahrbar. Eine Verbindung besteht des Weiteren in südlicher Richtung. Es besteht eine IC-Verbindung nach Köln. Außerdem verkehrt die Westfahlenbahn zwischen Münster und Emden. In Richtung Groningen besteht ein Verkehrsangebot von Weener aus. Die Zugverbindung zwischen Leer und Weener ist derzeit aufgrund der zerstörten Friesenbrücke unterbrochen. Mit den Niederlanden besteht eine Zusammenarbeit in den Projekten „Wunderline“ sowie der Anbindung von Borkum über Eemshaven.

1.6.3 Wasserstraßen und Häfen

Die Ems stellt eine bedeutende Schifffahrtsstraße dar. Überregional ist sie nicht zuletzt durch die Befahrung durch die Schiffe der Meyer-Werft bekannt. Hierdurch ist auch der Hafen in Leer erreichbar, der zum Teil als Industriehafen, zum Teil als Freizeithafen genutzt wird. Die Nordseeinsel Borkum verfügt sowohl über einen Gewerbe- als auch über einen Freizeithafen. Darüber hinaus bestehen Freizeithäfen unter anderem in Weener und Ditzum.

Vor allem für den Tourismus ist der Fährbetrieb von Bedeutung. Es besteht eine ganzjährige Verbindung zwischen Ditzum und Petkum. Die Insel Borkum ist von Emden aus und über Eemshaven in den Niederlanden per Fähre erreichbar.

1.6.4 Luftverkehr

Der Landkreis Leer verfügt über einen eigenen Flugplatz. An der Flugplatz Leer-Papenburg GmbH sind neben dem Landkreis Leer auch die Stadt Leer und die Stadt Papenburg, der Landkreis Emsland, der selbst über keinen Flugplatz verfügt, sowie weitere private Gesellschafter beteiligt. Der Flugplatz Leer – Papenburg wurde im Jahr 2002 entsprechend der EU-Richtlinie von 800 m auf 1.200 m Landebahn erweitert. Er verfügt über eine Befeuerungsanlage, die ein Starten und Landen im Dunkeln ermöglicht.

Der Flugplatz ist vor allem für Unternehmen, für den Inselverkehr und die Anbindung an internationale Flughäfen von Bedeutung. Die Nutzung des Flugplatzes ist in den letzten Jahren stetig angestiegen und beläuft sich nach dem Ausbau der Landebahn auf jährlich etwa 18.000 Flugbewegungen, wobei sowohl Start- und Landevorgänge jeweils als einzelne Bewegung definiert sind.

1.7 Organisationsstruktur des ÖPNV

Entsprechend dem RegG aus dem Jahr 1993 liegt die Aufgaben- und Finanzverantwortung im ÖPNV bei den AT. In Niedersachsen sind im NNVG als AT die Landkreise und kreisfreien Städte festgelegt

worden. Zur Verbesserung der kreisübergreifenden Zusammenarbeit haben sich die meisten benachbarten Aufgabenträger zu einer gemeinsamen Gesellschaft oder zu einem Zweckverband zusammengeschlossen.

Die Aufgaben zur Durchführung des ÖPNV sowie die rechtliche Verantwortung gegenüber dem Fahrgast liegen bei den Verkehrsunternehmen. Der größte Teil der VU hat sich mit dem Ziel einer gemeinsamen Angebotserstellung und Vermarktung zu einem Verkehrsverbund zusammengeschlossen.

1.7.1 Aufgabenträger

Beim straßengebundenen ÖPNV liegt die Aufgabenträgerschaft bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Im Landkreis Leer ist der ÖPNV organisatorisch beim Schulamt angesiedelt.

Die Aufgabenträgerschaft kann auf Antrag den kreisangehörigen Städten und Gemeinden übertragen werden. Die Stadt Leer hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Ihr ist zum 01.01.1996 auf Antrag die Aufgabenträgerschaft für den Stadtverkehr Leer übertragen worden. Landkreise und kreisfreie Städte können die Aufgabe einem übergreifenden Zusammenschluss übertragen.

1.7.2 Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade

Die Landkreise Aurich, Emsland, Friesland, Leer, Wittmund und die kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven als AT des ÖPNV haben im Jahr 1997 eine gemeinsame Gesellschaft – die Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ) GbR – mit dem Ziel gegründet, deren gemeinsame Interessen im ÖPNV und im Schienenverkehr wahrzunehmen und gegenüber Dritten zu vertreten, sowie kreisübergreifende Konzepte zur Weiterentwicklung des ÖPNV auszuarbeiten. Dabei besteht die Absicht, die ÖPNV-Attraktivität über die Landkreisgrenzen zu gewährleisten und die Zusammenarbeit im Interesse der Region zu fördern. Die VEJ hat sich in den ersten Jahren auf das Thema Schienenverkehr konzentriert. Als Interessenvertretung der Region hat sich die VEJ für den Erhalt des Anschlusses an das Fernverkehrsnetz stark gemacht und sich kontinuierlich für den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) eingesetzt.

1.7.3 Verkehrsunternehmen

Im LK Leer besitzen zurzeit insgesamt zwölf Unternehmen Konzessionen für den Buslinienverkehr gemäß § 42 bzw. § 43 PBefG (vgl. Kapitel 2.1.1). Hierbei haben einige Genehmigungsinhaber die Betriebsführerschaft auf ein anderes VU übertragen. Der Betriebsführer hat dieselben Rechte und Pflichten wie ein Genehmigungsinhaber. Nicht alle Verkehrsleistungen werden vom Genehmigungsinhaber bzw. Betriebsführer erbracht, sondern an Auftragsunternehmen vergeben.

1.7.4 Verkehrsverbund Ems-Jade

Die Busunternehmen in den Landkreisen Aurich, Leer, Wittmund und Friesland sowie den kreisfreien Städten Emden und Wilhelmshaven haben sich 2003 zum Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ) zusammengeschlossen. Der sog. VEJ-VEJ-Vertrag aus dem Jahr 2005, ergänzt im Jahr 2013, wurde zum Jahresende 2017 gekündigt, da die Kommunalisierung der 45a-Mittel zu einer signifikanten Neuordnung der Finanzierung im ÖPNV führte. Ein neuer VEJ-VEJ-Vertrag wurde 2018 mit dem Verkehrsverbund geschlossen. Er gilt zunächst für vier Jahre. Danach erfolgt eine Bewertung der Vertragspartner, ob die vereinbarten Aufgaben zufriedenstellend bearbeitet wurden. Sollte das nicht der Fall sein, besteht ein Kündigungsrecht. Andernfalls verlängert sich der Vertrag um weitere vier Jahre. Nicht alle VU, die Genehmigungen im LK Leer besitzen, gehören dem VEJ an. So ist zu erwähnen, dass die Borkumer Kleinbahn eigene Haustarife bzw. ein Kombiticket mit Arriva in den Niederlanden anbietet. Im Zuge der Zusammenarbeit von Verbund und Region konnten folgende Entwicklungen eingeleitet bzw. umgesetzt werden:

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

2 Bestandsaufnahme und Bewertung

Als Basis für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Leer soll an dieser Stelle zunächst der Bestand genauer erläutert werden. Im Unterpunkt des gegenwertigen Verkehrsangebotes wird zunächst die grundsätzliche Struktur des ÖPNV im Landkreis Leer erklärt. Anschließend folgt eine Erläuterung der ÖPNV-Infrastruktur sowohl in Bezug auf die Fahrzeuge als auch auf die Haltestellen. Zu einem funktionsfähigen ÖPNV gehören darüber hinaus Marketingmaßnahmen aber auch die Finanzierung des Leistungsangebotes. Abschließend werden in diesem Kapitel die Verknüpfungspunkte des ÖPNV und Maßnahmen im Bereich des SPNV erläutert. Dabei werden sowohl die Linienverkehre allgemein als auch dessen Sonderformen genauer erläutert.

2.1 Gegenwärtiges Verkehrsangebot (Liniennetz)

Das gegenwärtige Verkehrsangebot des LK Leer orientiert sich insbesondere an den Notwendigkeiten der Fahrgastgruppe der „Schülerinnen und Schüler“, dem Zentrale-Orte-System, der Nähe zu den Niederlanden und den daraus resultierenden verkehrlichen Achsen. Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen den Städten Aurich, Emden, Leer und Papenburg sowie der Gemeinde Bunde. Der Linienverkehr im straßengebundenen ÖPNV wird im LK Leer nach § 42 PBefG bzw. § 43 PBefG durchgeführt. Zum gegenwärtigen Verkehrsangebot, das in diesem Kapitel erklärt wird, gehören die Linienkonzessionen, die Bedienungsebenen, der Tarif sowie der Linienverkehr.

2.1.1 Linienkonzessionen

Die Linienverkehre nach § 42 und § 43 PBefG werden von den in Tabelle 16 aufgelisteten Konzessionären durchgeführt. Die Anschriften der Unternehmer finden sich in Tabelle 17. Die Beförderung auf den Linien erfolgt in aller Regel eigenwirtschaftlich. Nicht alle Linien werden dabei von den Konzessionären betrieben. Es besteht die Möglichkeit, dass diese ihre Aufgaben an ein weiteres Verkehrsunternehmen übertragen. Die vertraglichen vereinbarten Leistungen bestehen damit weiterhin. Darüber hinaus bestehen im Landkreis Leer gemeinwirtschaftliche Verkehre der VLL. Die Konzessionäre bedienen schwerpunktmäßig bestimmte Teilgebiete im Landkreis Leer. Für die Stadtbuslinien ist die Stadt Leer zuständig.

Tabelle 14: Konzessionierte Buslinien im Landkreis Leer

Linie	Fahrstrecke	Konzessionär	Konzessionslaufzeit
354	Westerstederfeld – Remels – Veenhusen	Thomas Gerdes	01.08.2016 - 31.07.2026
460	Aurich – Leer	Kreisbahn Aurich	06.05.2012 - 05.05.2020
467	Wiesmoor – Ostgroßefehn – Bagband Leer	Kreisbahn Aurich	06.05.2012 - 05.05.2020
470	Aurich – Wiesmoor – Jübberde	Kreisbahn Aurich	14.04.2012 - 13.04.2020
476	Jheringsfehn – Hesel – Ostgroßefehn	Kreisbahn Aurich	08.11.2017 - 05.08.2022
479	Jheringsfehn – Leer	Kreisbahn Aurich	06.05.2012 - 05.05.2020
481	Extum – Timmel – Leer	Andreesen	16.09.2016 - 15.09.2026
481	*FCSO Moormerland – Aurich – Berumerfehn*	*Andreesen*	16.09.2016 - 15.09.2026
481	*FCSO Moormerland – Leer – Loga*	*Andreesen*	16.09.2016 - 15.09.2026
481	*FCSO Moormerland – Wilhelmsfehn – Wiesmoor*	*Andreesen*	16.09.2016 - 15.09.2026
484	Großefehn – Spetzerfehn – Firrel – Moormerland	Andreesen	01.05.2018 - 30.04.2028
600	Papenburg – Flachsmeer – Ihrhove – Leer	Fischer	01.07.2015 - 30.06.2025
601	Breinermoor – Idehörn – Collhusen	Fischer	01.07.2015 - 30.06.2025
602	Völlenerfehn – (Leer) – Michaelschule	Fischer	01.07.2015 - 30.06.2025
603	Rajen – Ihren	Fischer	01.07.2015 - 30.06.2025
604	Bunde – Ditzum	Fischer	01.09.2012 - 31.08.2020
605	Leer – Ditzum – Aaltukerei	Fischer	01.09.2012 - 31.08.2020
606	Jembum – Ditzum	Fischer	01.09.2012 - 31.08.2020
607	Bingum – Jemgum	Fischer	01.09.2012 - 31.08.2020
619	Remels – Firrel – Hesel – Brinkum	WEB	16.04.2013 - 15.04.2021
620	Leer – Weener – Bunderneuland	WEB	01.01.2017 - 31.12.2021
620b	Bunde – Bad Nieuweschans	WEB	01.01.2017 - 31.12.2021
621	Leer – Warsingsfehn – Emden	WEB	01.01.2015 - 31.12.2024
622	Leer – Ihrhove – Papenburg	WEB	01.01.2015 - 31.12.2024
623	Leer – Augustfehn	WEB	01.01.2015 - 31.12.2024
624	Leer – Weener – Bunderhee – Kanalpolder	WEB	01.11.2019 - 31.10.2029
625	Remels – Großsander – Moorburg – Westerstede	WEB	01.01.2019 - 31.12.2028
625	Leer – Brinkum – Hesel – Schwerinsdorf – Hesel	Blaue Bus Reisen	01.07.2014 - 30.06.2022
625	Remels – Bühren – Großsander – Meinersfehn	Fahrschule Wilken	01.07.2014 - 30.06.2022
626	Remels – Hasselt – Holtland – Brinkum – Hesel	Blaue Bus Reisen	01.07.2014 - 30.06.2022
627	Oltmannsfehn – Stapelermoor – Stapel – Remels	Fahrschule Wilken	01.07.2014 - 30.06.2022
628	Ockenhausen – Poghausen – Spols - Remels	Fahrschule Wilken	01.07.2014 - 30.06.2022
629	Moormerland – Holtland – Brinkum	Kreisbahn Aurich	16.04.2013 - 15.04.2021
630	Hollen – Detern – Filsum – Brinkum – Hesel	WEB, Kreisbahn Aurich	01.07.2014 - 30.06.2024
631	Marienchor – Weener	Fischer	01.08.2017 - 31.07.2022
632	Weener – Bunde – Wymeer	WEB	01.09.2013 - 31.08.2021
635	Leer – Wymeer	WEB	01.11.2015 - 31.10.2023
636	Aaltukerei – Landschaftspolder – Bunde	WEB	01.08.2013 - 31.07.2021
637	Remels – Stapel bzw. Oltmannsfehn	Fahrschule Wilken	01.07.2014 - 30.06.2022

Linie	Fahrstrecke	Konzessionär	Konzessionslaufzeit
638	Hollen – Stallbrüggerfeld – Hesel	Kreisbahn Aurich	16.04.2013 - 15.04.2021
639	Filsum – Ammersum	WEB	01.01.2017 - 31.12.2024
641	Bunde – Papenburg	Fischer	01.08.2014 - 31.07.2019
650	Fährhafen – Busbahnhof – Flughafen Ostland	Borkumer Kleinbahn	24.04.2019 – 31.10.2026
651	Stadtverkehr Bingum – Logabirum	Fischer	01.01.2019 – 31.12.2020
652	Stadtverkehr Heisfelde – Loga	Fischer	01.01.2019 – 31.12.2020
655	Stadtverkehr Nüttermoor – Pastorenkamp	Fischer	01.01.2019 – 31.12.2020
656	Burlage – Ostrhauderfehn – Backemoor – Leer	WEB	01.06.2013 - 31.05.2023
661	Warsingsfehn – Jheringsfehn – Warsingsfehn	Andreesen	16.09.2016 - 15.09.2026
662	Jheringsfehn – Warsingsfehn – Leer	Andreesen	16.09.2016 - 15.09.2026
669	Hatshausen – Warsingsfehn – Emden Hbf	Hinrich Uffen	16.11.2014 - 15.11.2024
670	Emden – Oldersum – Veenhusen, FCSO	Hinrich Uffen	16.11.2014 - 15.11.2024
671	Remels – Hollen über Nordgeorgsfehn	Ert Wissmann	01.10.2013 - 30.09.2021
672	Hollen – Remels über Südgeorgsfehn	Ert Wissmann	01.10.2013 - 30.09.2021
673	Apen – Veenhusen über Augustfehn-Hollen	Ert Wissmann	10.08.2017 - 09.08.2027
689a	Ocholt – Augustfehn – Veenhusen	Thomas Gerdes	01.09.2015 - 30.08.2025
689b	Ocholt – Barßel Strücklingen – Veenhusen	Thomas Gerdes	01.09.2015 - 30.08.2025
690	Westrhauderfehn – Collinghorst – Leer	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
691	Westrhauderfehn – Klostermoor – Papenburg	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
692	Detern – Leer – Veenhusen – Sandhorst	Thomas Gerdes	01.12.2014 - 17.08.2019
694	Westrhauderfehn – Backemoor – Westrhauderfehn	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
695	VLL – Glansdorf – SZ Rhauderfehn – VLL	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
695a	Großwolderfeld – Rhauderfehn	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
696	VLL – Potshausen – SZ Rhauderfehn – VLL	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
697	VLL – Holterfehn – SZ Rhauderfehn - VLL	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
698	VLL – Idafehn – SZ Rhauderfehn – VLL	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
699	VLL – Ostrhauderfehn – SZ Rhauderfehn – VLL	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
700	VLL – Burlage – SZ Rhauderfehn – VLL	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
701	VLL – Klostermoor – SZ Rhauderfehn – VLL	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
702	VLL – Schule Collinghorst – VLL	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
703	VLL – Glansdorf – Schule Collinghorst – VLL	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
704	VLL – Backemoor – Schule Collinghorst – VLL	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
705	VLL – Klostermoor – GS Rajen – VLL	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
706	VLL – Langholt GS – HRS Idafehn – VLL	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
707	VLL – GS Holtermoor – VLL	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
707a	VLL – Idafehn Nord – GS Holtermoor – VLL	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
710	Schulzentrum Rhauderfehn – Glansdorf	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
711	Schulzentrum Rhauderfehn – Holterfehn	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
712	Schulzentrum Rhauderfehn – Westoverledingen	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
713	Schulzentrum Rhauderfehn – Idafehn	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
714	Schulzentrum Rhauderfehn – Burlage	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027

Linie	Fahrstrecke	Konzessionär	Konzessionslaufzeit
715	Schulzentrum Rhauderfehn – Klostermoor	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
	AnrufBus Hesel	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
	AnrufBus Moormerland	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
	AnrufBus Rheiderland/Gemeinde Jemgum	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
	AnrufBus Rhauderfehn, Ostrhauderfehn, Westoverledingen	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
	AnrufBus Jümme und Uplengen	VLL	01.11.2017 - 31.10.2027
N61	Emden – Warsingsfehn – Leer	WEB	15.04.2017 - 14.04.2021
N62	Bunde – Ihrhove	WEB	01.10.2018 - 30.09.2028
N63	Bühren – Tange	WEB	01.10.2018 - 30.09.2028
N73	Leer – Aurich – Disco Galaxy	Wilhelm Janssen	24.01.2018 - 31.12.2023
608	Nightline Völlenerkönigsfehn – Ihrhove – Tange	Fischer	03.12.2018 - 18.05.2019

Tabelle 15: Anschriften der Konzessionäre im Landkreis Leer

Verkehrsunternehmen *Anschrift*
Omnibusbetrieb Andreesen GmbH & Co.KG *Jadestraße 11, 26606 Aurich*
Blaue Bus-Reisen GmbH *Am Neuland 3, 26670 Remels*
Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrtsgesellschaft mbH *Am Georg-Schütte-Platz 8, 26757 Borkum*
Fahrschule Wilken GmbH *Augustfehner Straße 6, 26670 Uplengen-Jübberde*
Fischer Linienverkehre GmbH & Co.KG *Hafenstraße 25, 26789 Leer*
Thomas Gerdes Reisen e.Kfm *Hochkamp 9, 26655 Westerstede-Ocholt*
Omnibusbetrieb Wilhelm Janssen *Mittelweg 1, 26683 Saterland*
Kreisbahn Aurich GmbH *Breiter Weg 69a, 26603 Aurich*
Omnibusbetrieb Hinrich Uffen OHG *Emder Straße 34, 26802 Moormerland-Oldersum*
Verkehrsbetriebe des Landkreises Leer GmbH (VLL) *Am Bahnhof 2-4, 26817 Rhauderfehn*
Ert Wissmann Omnibusbetrieb GmbH *Hollener Landstraße 31, 26670 Uplengen-Hollen*
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB) *Friedrich-Rauers-Straße 9, 28195 Bremen*

2.1.2 Bedienungsebenen

Der Verkehrsverbund entwickelt sein Angebot zu einem mehrstufig aufgebauten Verkehrssystem weiter. Die Zuordnung der Linien zu den Bedienungsebenen erfolgt auf Grundlage des IST-Zustands am 01.01.2018 hinsichtlich des aktuellen Verkehrsangebots auf Grundlage des VEJ-VEJ-Vertrags (vgl. Tabelle 16).

Tabelle 16: Anforderungen der Bedienungsebenen

Bedienungsebene 1			
Anforderungen:			
Bedienzeiten:	Mo – Fr	min. 1 Std.-Taktverkehr	mind. 6 – 20 Uhr
	Sa	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 8 – 15 Uhr
	So	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 10 – 15 Uhr
Zur Aufrechterhaltung der Bedienzeiten können alternativ Anruflinientaxis in Absprache mit den Aufgabenträgern eingesetzt werden.			
• zu Schul- und Ferienzeiten			
Fahrzeugausstattung:	• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG • mind. WLAN	• mind. Überlandbestuhlung • mind. Echtzeitdaten • mind. Haltestellenansage • mind. Klimaanlage	

Bedienungsebene 2			
Anforderungen:			
Bedienzeiten:	Mo – Fr	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 6-18 Uhr
	Sa	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 8-14 Uhr
Zur Aufrechterhaltung der Bedienzeiten können alternativ Anruflinientaxis in Absprache mit den Aufgabenträgern eingesetzt werden.			
• zu Schul- und Ferienzeiten			
Fahrzeugausstattung:	• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG • mind. Echtzeitdaten • mind. Haltestellenansage		

Bedienungsebene 3	
Anforderungen:	
Erschließung der Fläche für den Schülerverkehr	
Bedienzeiten:	Mo – Fr, innerhalb der Schulzeiten
Fahrzeugausstattung:	• angepasst an die Bedürfnisse der Schülerbeförderung

Bedienungsebene AnrufBus		
Anforderungen:		
Erschließung der Fläche ohne Anschluss an das Busliniennetz der Bedienungsebenen 1 – 3		
Bedienzeiten:	Mo – Fr	7:30 – 18:00
	Sa, So, Feiertage	9:00 – 18:00
Fahrzeugausstattung:	• Kleinbusse	

Die Verbesserung der Linien in Richtung des mehrstufigen Verkehrssystems erfolgt unter Berücksichtigung der Fahrgastnachfrage und der wirtschaftlichen Ertragskraft nach Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.

Derzeit befindet sich keine Buslinie in BE1, zwei befinden sich in BE2 und der Großteil der Linien in BE3. Dabei sind die Linien im Ems-Leda-Takt auf Leer ausgerichtet (vgl. Kapitel 2.1.3.1). Die Nebenlinien erschließen die Fläche. Sie sind vor allem für die Schülerbeförderung von Bedeutung (vgl. Kapitel 2.1.3.2). Die Bedienungsebenen sind im VEJ-VEJ-Vertrag definiert. Darüber hinaus besteht eigens in Bezug auf die AnrufBusse eine gesonderte Bedienungsebene, da diese nicht den verbundübergreifenden Bedienungsebenen zugeordnet werden können.

2.1.3 Linienverkehr

Der Linienverkehr im Landkreis Leer setzt sich aus den im Ems-Leda-Takt operierenden Buslinien, den für die Schülerbeförderung bedeutenden Linien und dem AurufBus zusammen. Die Linien im Ems-Leda-Takt sind auf den ZOB in Leer ausgerichtet um dort Umstiegsmöglichkeiten zu schaffen. Das Angebot des AnrufBusses ist darauf ausgerichtet, dünner besiedelte Gebiete in der Fläche mit einem ÖPNV Angebot zu erschließen.

2.1.3.1 Ems-Leda-Takt

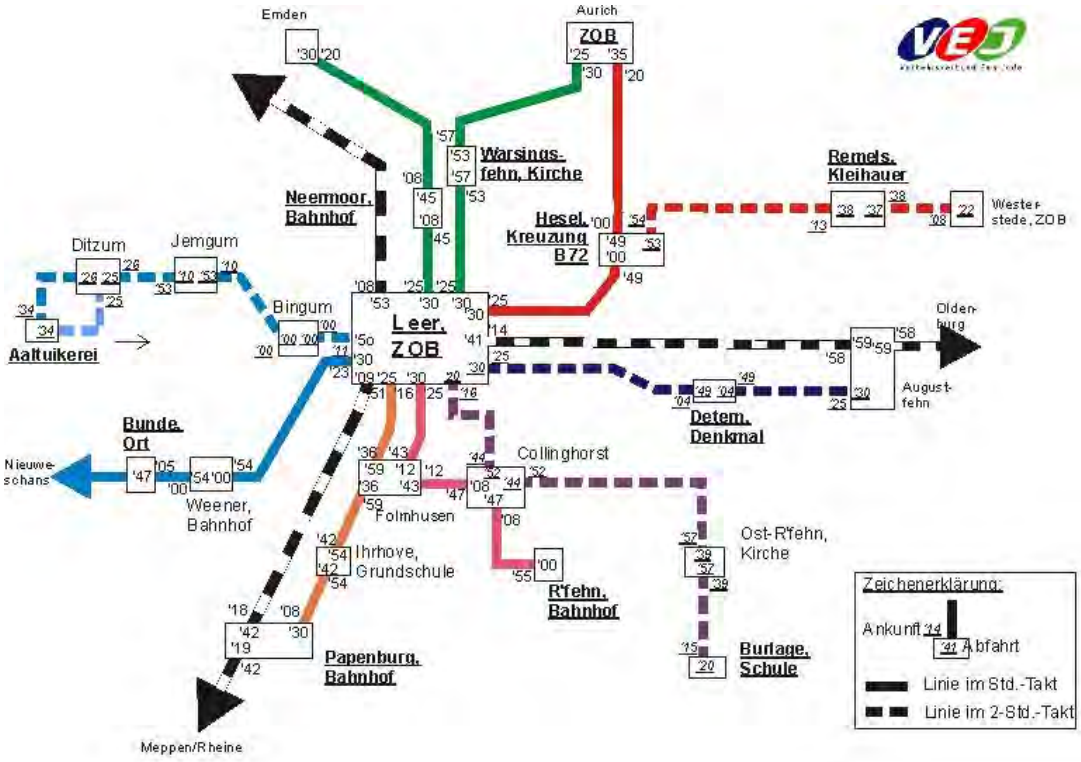


*Abbildung 8: Der Ems-Leda-Takt als integriertes ÖPNV-Gesamtnetz mit Ausrichtung auf den ZOB Leer *korrigiert am 13.08.2019*

Die Linien im Ems-Leda-Takt stellen das angebotsorientierte Hauptliniennetz im Landkreis Leer dar. Dabei besteht eine auf den ZOB Leer ausgerichtete Taktung. Dies ist durch mehrere Faktoren begründet. Der Anschluss an den direkt an den ZOB angrenzenden Bahnhof Leer spielt eine große Rolle, da hierdurch ein direkter Anschluss an das Fernverkehrsnetz besteht. Die Minute 30 bietet ausreichend Umstiegszeit auch für ältere Mitbürger in Richtung Oldenburg. Durch die abgestimmten An- und Abfahrtszeiten wird eine Verbindung zwischen den jeweiligen Ästen des Liniennetzes ermöglicht. Abbildung 8 zeigt die Linien des Ems-Leda-Takts. Darüber hinaus ist die Innenstadt von Leer fußläufig vom ZOB zu erreichen.

Tabelle 17: Linien im Ems-Leda-Takt mit ganzjähriger Bedienung

Linie	Strecke	Bedienung (nach ZOB Leer/von ZOB Leer)			BE
		Mo – Fr	Sa	So u. Feiertags	
460	Leer – Aurich	1h-Takt, 5:35 – 22:35 6:30 – 23:30	1h-Takt 7:35 – 19:35 9:30 – 20:30	1h-Takt 7:35 – 19:35 8:30 – 21:30	2
481	Leer – Aurich	1h-Takt 5:25 – 18:25 6:00 – 20:30	3 Fahrtenpaare 6:25 – 13:25 7:45 – 13:00	-	3
600	Leer – Papenburg	1h-Takt 6:30 – 18:30 6:25 – 19:25	4 Fahrtenpaare 8:00 – 15:00 9:25 – 17:25	-	3
605	Leer – Ditzum – (Aaltukerei)	8 Fahrtenpaare 6:40 – 17:34 9:50 – 18:20	3 Fahrtenpaare 7:50 – 16:35 9:50 – 15:50	-	3
620	Leer – Weener – (Bunderneuland)	1h-Takt 5:50 – 23:00 5:30 – 22:30	1h-Takt 7:00 – 23:00 6:43 – 22:30	1h-Takt 6:07 – 23:00 8:20 – 22:20	2
621	Leer – Emden	2h-Takt 5:40 – 18:30 5:40 – 19:30	2 Fahrtenpaare 8:55, 12:00 11:25, 13:30	-	3
623	Leer – Hollen – Augustfehn	13 Fahrtenpaare 6:10 – 19:15 7:00 – 18:30	2h-Takt 7:40 – 15:30 8:30 – 16:30	-	3
625	Leer – Westerstede	2h-Takt sowie Rufbusverkehr	Rufbusverkehr 9:30, 13:30	-	3
656	Leer – Langholt – (Burlage)	2h-Takt 5:43 – 19:16 7:25 – 17:55	2 Fahrtenpaare 6:20, 8:10 7:25, 13:05	-	3
690	Leer – Westrhauderfehn	1h-Takt 5:50 – 19:00 7:35 – 19:30	1h-Takt 6:40 – 14:00 7:35 – 14:30	-	3

2.1.3.2 Linien im Grundnetz

Ein Großteil der Schüler im Landkreis Leer wird im ÖPNV befördert. Die entsprechenden Fahrpläne orientieren sich an den Unterrichtszeiten der Schulen. Darüber hinaus wird durch diese Linien der Landkreis Leer in der Fläche erschlossen. Sie stellen somit das Grundnetz für den ÖPNV dar.

*Tabelle 18: Linien mit Bedeutung für den Schülerverkehr * korrigiert am 13.08.2019*

Linie	Strecke	Bedienung		BE
		Mo – Fr	Sa	
354	Westerstederfeld – Veenhusen	2 Hin- und Rückfahrten	-	3
467	Wiesmoor – Leer	1h-Takt	3 Fahrtenpaare	3
470	Aurich – Jübberde	9 Fahrtenpaare	4 Fahrtenpaare	3
476	Jheringsfehn – Ostgroßefehn	Eine Hinfahrt, 2 Rückfahrten	-	3
479	Jheringsfehn – Leer	15 Fahrtenpaare	3 Fahrtenpaare	3
484	Großefehn – Moormerland	Orientierung an Schulzeiten	-	3
601	Breinermoor – Collhusen	4 Hinfahrten, 6 Rückfahrten	2 Hin- und Rückfahrten	3
602	Völlenerfehn – Leer	10 Hinfahrten, 12 Rückfahrten	2 Hin- und Rückfahrten	3
603	Rajen – Ihren	8 Hin- und Rückfahrten	2 Hin- und Rückfahrten	3
604	Bunde – Ditzum	2 Hinfahrten, 4 Rückfahrten	1 Rückfahrt *	3
606	Jemgum – Ditzum	1 Hinfahrt, 2 Rückfahrten	- *	3
607	Bingum – Jemgum	3 Hinfahrten, 2 Rückfahrten	1 Hinfahrt *	3
619	Remels – Brinkum	8 Hinfahrten, 9 Rückfahrten	-	3
620b	Bunde – Bad Nieuweschans	2 Hinfahrten, 4 Rückfahrten	-	3
622	Leer – Papenburg	11 Fahrtenpaare + Zusätzliche bei Bedarf	2 Fahrtenpaare + Zusätzliche bei Bedarf	3
624	Leer – Kanalpolder	Orientierung an Schulzeiten	2 Hinfahrten, 3 Rückfahrten	3
626	Remels – Hesel	Eine Hinfahrt, 2 Rückfahrten	-	3
627	Oltmannsfehn – Remels	12 Fahrten	-	3
628	Ockenhausen – Remels	4 Hinfahrten, eine Rückfahrt	-	3
629	Moormerland – Brinkum	16 Hinfahrten, 15 Rückfahrten	-	3
630	Hollen – Hesel	4 Hinfahrten, 6 Rückfahrten,	-	3
631	Marienchor – Weener	3 Hinfahrten, 4 Rückfahrten	-	3

632	Weener – Wymeer	3 Hinfahrten, 4 Rückfahrten	-	3
635	Leer – Wymeer	Orientierung an Schulzeiten	2 Hin- und Rückfahrten	3
636	Aaltukerei – Bunde	3 Hinfahrten, 4 Rückfahrten	-	3
637	Remels – Stapel / Oltmannsfehn	3 Hinfahrten, 4 Rückfahrten,	-	3
638	Hollen – Hesel	5 Hinfahrten, 10 Rückfahrten,	-	3
639	Filsum – Ammersum	Eine Hin- und 2 Rückfahrten	-	3
641	Bunde – Papenburg	8 Fahrtenpaare	-	3
661	Warsingsfehn – Warsingsfehn	Bedarfsgemäße Fahrten in Teilbereichen	-	3
662	Jheringsfehn – Leer	Eine Hinfahrt, 5 Rückfahrten	-	3
669	Hatshausen – Emden Hbf	Eine Hin- und Rückfahrt	-	3
670	Emden – Veenhusen, FCSO	2 Hinfahrten, 7 Rückfahrten	-	3
671	Remels – Hollen	5 Hinfahrten, 7 Rückfahrten	Eine Hin- und Rückfahrt	3
672	Hollen – Remels	7 Fahrtenpaare	Eine Hin- und Rückfahrt	3
673	Apen – Veenhusen	3 Hin- und Rückfahrten	-	3
689a	Ocholt – Veenhusen	3 Hinfahrten, 2 Rückfahrten	-	3
689b	Ocholt – Veenhusen	3 Hinfahrten, 2 Rückfahrten	-	3
691	Westrhauderfehn – Papenburg	3 Hinfahrten, 4 Rückfahrten	-	3
692	Detern – Sandhorst	Eine Hinfahrt, 2 Rückfahrten	-	3
694	Westrhauderfehn – Westrhauderfehn	3 Hinfahrten, 2 Rückfahrten	-	3
695	Glansdorf – SZ Rhauderfehn	2 Hin- und Rückfahrten	-	3
695a	Großwolderfeld – Rhauderfehn	3 Hinfahrten, 5 Rückfahrten	-	3
696	Potshausen – SZ Rhauderfehn	2 Hinfahrten, 4 Rückfahrten	-	3
697	Holterfehn – SZ Rhauderfehn	2 Hin- und Rückfahrten	-	3
698	Idafehn – SZ Rhauderfehn	2 Hinfahrten, 4 Rückfahrten	-	3
699	Ostrhauderfehn – SZ Rhauderfehn	2 Hinfahrten, 6 Rückfahrten	-	3
700	Burlage – SZ Rhauderfehn	2 Hinfahrten, 3 Rückfahrten	-	3
701	Klostermoor – SZ Rhauderfehn	2 Hin- und Rückfahrten	-	3

702	Rhauderfehn – Schule Collinghorst	Eine Hinfahrt, 2 Rückfahrten	-	3
703	Rhauderfehn – Schule Collinghorst	Eine Hinfahrt, 2 Rückfahrten	-	3
704	Rhauderfehn – Schule Collinghorst	Eine Hinfahrt, 2 Rückfahrten	-	3
705	Rhauderfehn – GS Rajen	2 Hinfahrten, 3 Rückfahrten	-	3
706	Rhauderfehn – HRS Idafehn	2 Hinfahrten, 3 Rückfahrten	-	3
707	VLL – GS Holtermoor – VLL	4 Fahrten	-	3
707a	Rhauderfehn – GS Holtermoor	Eine Hinfahrt, 3 Rückfahrten	-	3
710	Schulzentrum Rhauderfehn – Glansdorf	3 Fahrten 14:55, 15:05, 16:40	-	3
711	Schulzentrum Rhauderfehn – Holterfehn	3 Fahrten 14:55, 15:05, 16:40	-	3
712	SZ Rhauderfehn – Westoverledingen	3 Fahrten 14:55, 15:05, 16:40	-	3
713	Schulzentrum Rhauderfehn – Idafehn	3 Fahrten 14:55, 15:05, 16:40	-	3
714	Schulzentrum Rhauderfehn – Burlage	3 Fahrten 14:55, 15:05, 16:40	-	3
715	SZ Rhauderfehn – Klostermoor	3 Fahrten 14:55, 15:05, 16:40	-	3

2.1.3.3 Stadtverkehr Leer

Die Linien des Stadtverkehrs (vgl. Tabelle 19) unterliegen der Aufgabenträgerschaft der Stadt Leer.

Tabelle 19: Linien im Stadtverkehr Leer

Linie	Strecke	Bedienung			BE
		Mo – Fr	Sa	So	
651	Bingum – Logabirum	18 Hinfahrten, 17 Rückfahrten	6 Hin- und Rückfahrten	-	3
652	Heisfelde – Loga	15 Hin- und Rückfahrten	6 Hin- und Rückfahrten	-	3
655	Nüttermoor – Pastorenkamp	2 Hinfahrten, 3 Rückfahrten	-	-	3

2.1.3.4 Linienverkehr auf Borkum

Der Nahverkehr auf der im Hochseeklima gelegenen Insel Borkum gliedert sich in einen straßengebundenen Nahverkehr mit Bussen, teilweise mit 0-Emmission und einen Schienenpersonennahverkehr mit inseltypischen Eisenbahnfahrzeugen.

Der ÖPNV auf der Insel Borkum (vgl. Tabelle 20) besteht ganzjährig in Abhängigkeit der Fährzeiten.

Tabelle 20: Buslinie auf der Insel Borkum

Linie	Strecke	Bedienung			BE
		Mo – Fr	Sa	So	
650	Fährhafen – Flughafen Ostland	Saisonabhängig Sommer 14 Winter 11 Fahrtenpaare	Saisonabhängig Sommer 14 Winter 11 Fahrtenpaare	Saisonabhängig Sommer 14 Winter 10 Fahrtenpaare	3
SPNV	Bahnhof – Reede	Abhängig von Saison und Schiffsfahrplan Sommer 6 – 10 Winter 3 – 5 Fahrtenpaare	Abhängig von Saison und Schiffsfahrplan Sommer 10 – 22 Winter 3 – 5 Fahrtenpaare	Abhängig von Saison und Schiffsfahrplan Sommer 10 – 16 Winter 3 – 4 Fahrtenpaare	

2.1.3.4.1 Bedienungsangebot auf Borkum

Das Bedienungsangebot (Fahrplan) umfasst 24 Haltstellen einschließlich ZOB Borkum im ÖPNV und drei Haltestellen im SPNV. Dabei bestehen die in nachfolgenden Verkehrsanlagen (vgl. Tabelle 21).

Tabelle 21: Bedeutsame Verkehrsanlagen für den ÖPNV und SPNV auf Borkum

ÖPNV	SPNV	ÖPNV und SPNV
• Zentraler Omnibusbahnhof Borkum (ZOB), • 23 Haltestellen, • Bus-Abstellhalle, • Ladestelle für elektr. Busbetrieb.	• Eisenbahninfrastruktur, zweigleisig 7,3 km mit 6 Zugfolgeabschnitten, • Bahnhöfe Borkum Reede, Borkum Stadt, • Haltepunkte Jakob van Dyken Weg, • 16 Bahnübergänge, • TUZ-Borkum als System der Leit- und Sicherungstechnik (Zugfolgesicherung).	• Servicecenter einschl. Fahrkartenverkauf, • Personell besetzte Leitstelle einschließlich Unfallmeldestelle, • Servicebetrieb für Wartung / Instandsetzung / Abnahme

2.1.3.4.2 Verkehrsmittel auf Borkum

Mit derzeit gesichert erzielbaren 60.000 Jahreskilometer befindet sich auf der Insel Borkum ein Elektrobus im Linienverkehr.

Abbildung 9: Elektrobus auf Borkum

Tabelle 22: Eingesetzte Fahrzeuge auf Borkum

ÖPNV und SEV (Anzahl Sitzplätze/zul. Gesamtzahl im Fahrzeug)	SPNV
• Vollelektrischer Linienbus (36/94) • Gelenkbus (58/178) • Linienbus (41/98) • SEV (250/552, vorhandene Gesamtkapazität einsetzbarer Busse)	• 5 Diesellokomotiven, 1 Dampflok • 23 Reisezugwagen • 4 Wagen für in der Mobilität eingeschränkte Reisende

2.1.3.4.3 Fahrkartensystem für den Nahverkehr auf Borkum

Es besteht die Tarifzone „Inselticket“. Für die An- und Abreise ist für den Fahrgast die Nutzung des Nahverkehrsangebotes im Fährfahrpreis enthalten, wenn die Nahverkehrsleistung unmittelbar im Anschluss zur Schiffsankunft in der Kleinbahnhafen Borkum-Reede genutzt wird. Dabei muss sie ausschließlich dem Erreichen des Zieles der gesamten Reise dienen und eine Schifffahrt enthalten. Die Nutzung des Nahverkehrs soll dabei ausschließlich dazu dienen, auf direktem Weg von der Starthaltestelle den Abfahrtshafen der Fähren des Linienverkehrs in der Kleinbahnhafen Borkum-Reede zu erreichen. Ausgenommen davon sind die Fahrkarten der Führer von Kraftfahrzeugen.

ÖPNV: Teilstrecken 1 (2 Haltestellen) bis 3 (gesamte Strecke) auf der Insel Borkum

SPNV: Zugfahrt:	Bahnhof Borkum – Jakob-van-Dyken Weg	= 1 Teilstrecke
	Jakob-van-Dyken Weg – Borkum Hafen	= 2 Teilstrecken
	Bahnhof Borkum – Borkum Hafen	= 3 Teilstrecken

2.1.3.5 AnrufBus

Gerade für einen ländlich strukturierten Raum sind ein gut funktionierender gemeindeinterner ÖPNV sowie Querverbindungen zwischen den Gemeinden und eine bessere Anbindung an Bus und Bahn wichtig. Vor der Einführung des AnfrufBusses konnte in vielen Bereichen nur ein lückenhaftes ÖPNV-Angebot vorgehalten werden. Sehr unterschiedlichen Siedlungsformen und eine geringe Einwohnerfahl führten dazu, dass ein attraktives ÖPNV-Netz mit einer entsprechenden Angebotsstruktur für breite Bevölkerungsteile nicht vorhaltbar, weil nicht finanzierbar ist. Einzig der auf der Schülerbeförderung ausgerichtete Linienverkehr sorgte vor der Einführung des AnrufBusses für eine gewisse Flächenerschließung.

Abbildung 10 und 11: AnrufBus im Landkreis Leer mit seitlichem Telefonnummernaufdruck (Abbildung 11 Quelle: General-Anzeiger)

Insgesamt beinhaltet das Angebot die bedarfsgerechte Sammelbeförderung von Fahrgästen von Haustür zu Haustür ohne Fahrplanbindung innerhalb der Gemeinden und Nachbargemeinden. In der Stadt Leer sowie in den Städten Papenburg und Westerstede der benachbarten Landkreise Emsland und Ammerland werden ausschließlich ausgesuchte Haltestellen angefahren. Um keinen Parallelverkehr zu den Hauptlinien aufzubauen, werden 45 Minuten vor und nach einer Linienfahrt der regional bedeutsamen Hauptlinien nach Leer, Papenburg oder Westerstede keine Fahrten auf diesen Relationen mit dem AnrufBus durchgeführt. So wird der Fahrgast aus den Gemeinden, durch das gute vorhandene Taktangebot, direkt zur Hauptlinie gebracht und kann an einem definierten Umstiegspunkt in den Linienbus umsteigen. Die Fahrkarte, die auch im Linienbus erworben werden kann, wird gegenseitig anerkannt, so dass ein nochmaliges Bezahlen für den Fahrgast entfällt. Innerhalb einer Gemeinde werden die Fahrgäste direkt von Haustür zu Haustür befördert. Eine Ausnahme beinhaltet zur Zeit die planmäßige Beförderung von Fahrgästen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind von und zu den Städten Leer, Papenburg und Westerstede, zu festen Zeitpunkten, da die Bedienungsqualität auf den Hauptlinien noch nicht durchgängig mit Niederflurfahrzeugen angeboten werden kann.

Es gilt ein Sondertarif außerhalb des Tarifgefüges des Verkehrsverbundes Ems-Jade (VEJ), der rabattierte Schulwegekarten oder sonstige Zeit- oder Mehrfachkarten nicht anerkennt. So kostet derzeit die Beförderung in einer Gemeinde/Samtgemeinde 3,10 €, in die angrenzende Nachbargemeinde 3,60 € und darüber hinaus in die Städte Leer, Papenburg und Westerstede 4,60 € bzw. 5,00 €. Für Kinder gilt der halbe Fahrpreis, Schwerbehinderte bezahlen 1,00 € Servicegebühr.

Der Fahrtwunsch erfolgt elektronisch. Dabei werden Abhol- bzw. Ankunftszeitpunkt übermittelt. Die Daten werden an das entsprechende Fahrzeug automatisch gesendet. Dabei kann je nach Bedarf entweder die Abfahrtzeit am Startpunkt oder die gewünschte Ankunftszeit am Zielort priorisiert werden.

Die Betriebszeiten der AnrufBus GmbH sind ganzjährig von Montag bis Freitag von 7:30 Uhr bis 18:00 Uhr sowie samstags, sonn- und feiertags von 9:00 Uhr bis 18:00 Uhr. Insofern bietet der AnrufBus eine Grundmobilität für jeden Bürger im Landkreis Leer an jedem Tag im Jahr.

Insgesamt wird ein integriertes ÖPNV-Gesamtnetz angestrebt, dass ein Taktangebot auf den Hauptlinien und eine konsequente Zu- und Abbringerfunktion des AnrufBusses zu eben diesen Hauptlinien beinhaltet. Hiermit wird der allgemeine ÖPNV gestärkt und es findet für den AnrufBus während der Hauptverkehrszeiten eine Konzentration auf die „Haustür“-Bedienung in den Gemeinden sowie den Nachbargemeinden statt. Einzig an Wochenenden und Sonn- und Feiertagen, wenn auf Grund der Nachfrageschwäche der allgemeine Linienverkehr nicht stattfindet, erfolgt auch eine Bedienung der Städte Leer, Papenburg und Westerstede durch den AnrufBus.

2.1.3.6 Nachtbus

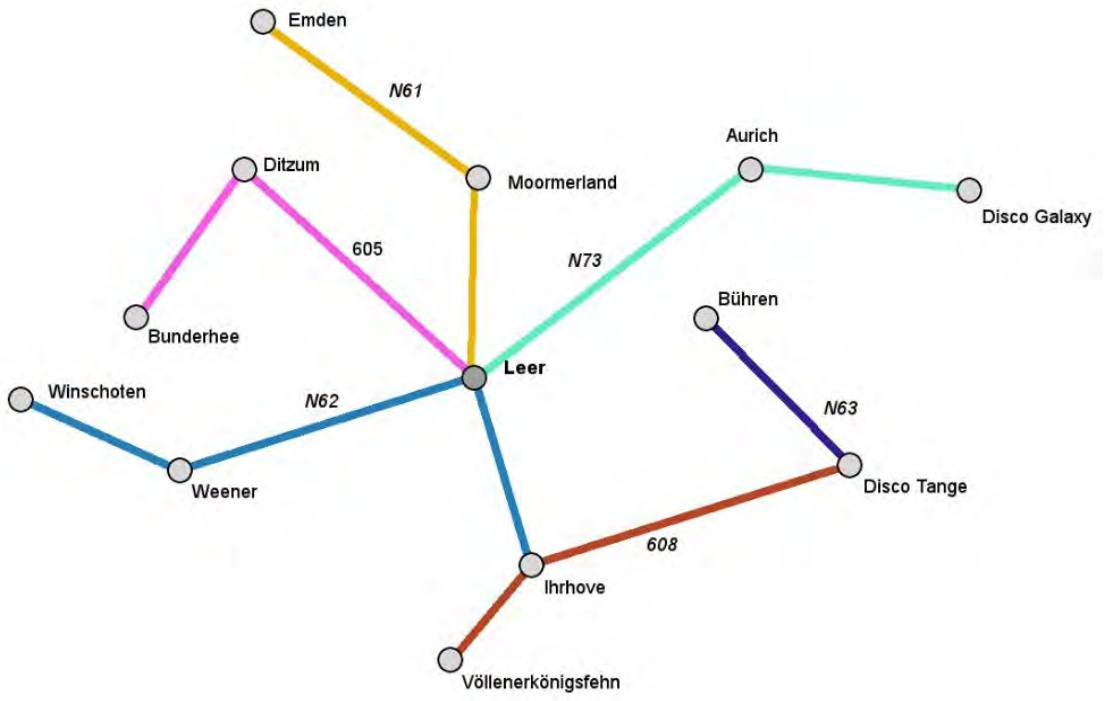


Abbildung 12: Die Nachtbuslinien im Landkreis Leer

An den Wochenenden und hier insbesondere in den Abendstunden findet in der Regel im Landkreis Leer kein Linienbusverkehr mehr statt. Daher werden seit 1996 Nachtbusverkehre betrieben. Derzeit bestehen sieben Nachtbuslinien. Hier werden vor allem die Diskotheken in der Region angefahren.

- N61: Emden – Moormerland – Leer
- N62: Winschoten (NL) – Bunde – Weener – Leer – Ihrhove
- N63: Bühren – Augustfehn, Merlin – Diskothek Tange
- N73: Leer – Aurich – Disco Galaxy
- 605: Bunderhee – Ditzum – Leer
- 608: Völlenerkönigsfehn – Ihrhove, Diskothek Limit – Diskothek Tange

Die Nachteule kann von den Fahrgästen zum Pauschalpreis von derzeit 5,00 € die ganze Nacht für beliebig viele Fahrten genutzt werden. Soweit nötig werden die Linien in Verbindung mit mitreisendem Sicherheitsdienst betrieben. Nach gegenwertigem Stand sind die Nachtlinien in die allgemeinen tariflichen Vereinbarungen zwischen dem Landkreis und den Linienbetreibern integriert.

2.1.3.7 Bedienungsgebiete

Die im Ems-Leda-Takt organisierten Hauptlinien (vgl. Abbildung 13) verbinden die Gemeinden untereinander und mit der Stadt Leer. Sie stellen regional bedeutsame Linien dar. Darüber hinaus besteht eine kleinräumige Erschließung der Bedienungsgebiete des Landkreis Leer. Diese sind Borkum,

die Stadt Leer, Moormerland/Hesel, das Overledingerland, das Rheiderland sowie Uplengen/Jümme. Das Verkehrsangebot setzt sich aus angebots- und bedarfsorientierten Verkehren zusammen (vgl. Tabelle 20). Selbst verständlich bestehen Verbindungen zwischen den jeweiligen Bedienungsgebieten. Dabei ist entscheidend, in welchem Bedienungsgebiet der größere Teil der Wegstrecke der Buslinien liegt.

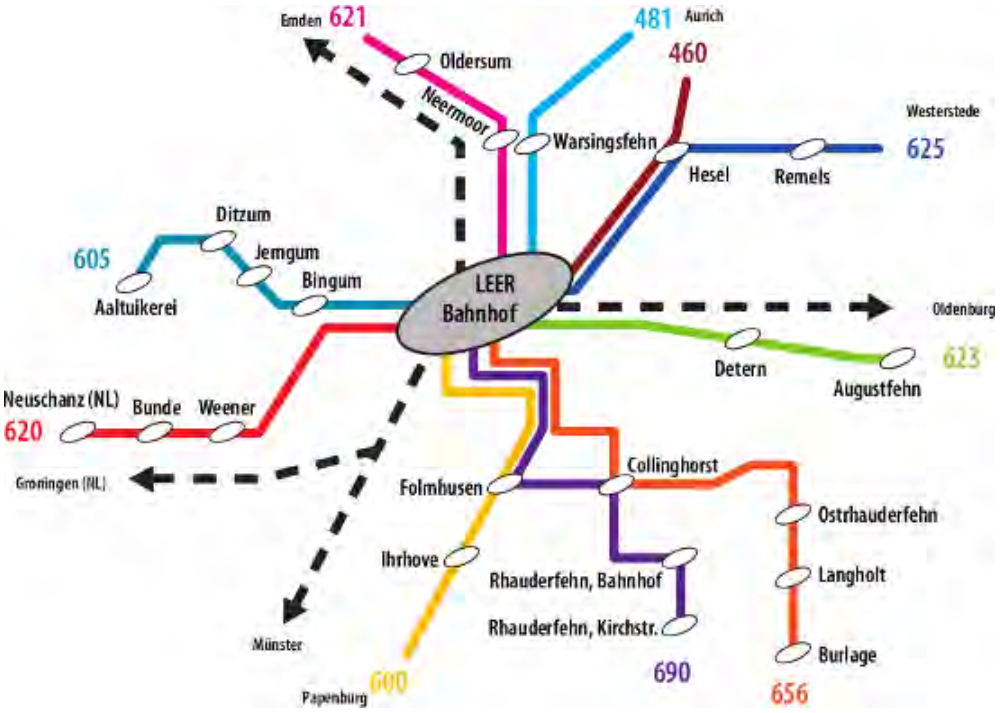


Abbildung 13: Linien im Ems-Leda-Takt

Tabelle 23: Aufteilung von Linien nach Bedienungsgebieten im Landkreis Leer

Bedienungsgebiet	Linien
Uplengen/Jümme	354, 467, 470, 623, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 637, 638, 639, 671, 672, 673, 689a, 689b, N63, N73, AnrufBus Jümme und Uplengen
Moormerland/Hesel	460, 476, 479, 481, 484, 619, 621, 661, 662, 669, 670, N61, AnrufBus Hesel, Anrufbus Moormerland
Overledingen	600, 601, 602, 603, 622, 656, 690, 691, 694, 695, 695a, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 707a, 710, 711, 712, 713, 714, 715, AnrufBus Rhauderfehn, Ostrhauderfehn, Westoverledingen
Rheiderland	604, 605, 606, 607, 608, 620, 620b, 624, 631, 632, 635, 636, 641, N62, AnrufBus Rheiderland
Borkum	650
Stadt Leer	651 ,652 ,655

2.1.4 Tarif

Mit dem Tarifsystem im ÖPNV wird festgelegt, nach welchen Regeln der Preis für eine Fahrt zwischen Start- und Zielhaltestelle bestimmt wird. Das Tarifsystem besteht aus einer Tarifstruktur und einem darauf aufbauenden Fahrkartenartenangebot. Zudem regeln die Tarifbestimmungen u.a. die Beförderung von Schwerbehinderten sowie die Beförderungsentgelte für Fahrräder, Gepäck, Tiere.

2.1.4.1 Tarifsystem

Die Akzeptanz und Annahme des ÖPNV-Angebotes ist nicht zuletzt an das zugrunde liegende Tarifsystem geknüpft. Es muss einfach zu handhaben und für Jedermann begreiflich sein. Es sollte so angelegt sein, dass sich jeder Fahrgast ohne Probleme den für ihn zutreffenden Fahrpreis eigenständig ermitteln kann. Doch nicht nur die Verständlichkeit ist ein wesentliches Kriterium. Das Tarifsystem sollte auch vom Kunden als preisgerecht empfunden werden. Eine optimale einheitliche Gestaltung des Tarifs gewährleistet schließlich auch, dass der Kunde selbst bei Umstiegen zwischen zwei Buslinien unterschiedlicher Unternehmen nur eine Fahrkarte erwerben muss (Durchtarifierung).

Der Tarif im ÖPNV ist eine Sammlung von festen Bedingungen, insbesondere Preisen, für Leistungen bestimmter Art. Ein Beförderungstarif besteht rechtlich gesehen aus den Beförderungsbedingungen und den dazu gehörenden Tarifbestimmungen. Die Tarifbestimmungen sind im ÖPNV ein Regelwerk, in dem die Fahrpreise und Benutzungsbedingungen der Fahrausweise festgelegt sind. In den Tarifbestimmungen werden u.a. geregelt:

- das Tarifsystem,
- die Art der Fahrkarten (vgl. Tabelle 22),
- die Beförderung von Schwerbehinderten *sowie*
- die Beförderungsentgelte für Fahrräder, Gepäck, Tiere, etc.

Die Tarifbestimmungen werden durch separate Beförderungsbedingungen ergänzt. Beide werden entweder durch das Verkehrsunternehmen oder den Verkehrsträger, z.B. den Verkehrsverbund, festgelegt und gelten nebeneinander. Als Gliederungseinheiten für Tarife kommen Entfernungen, Flächen und Zeiten vor, ggf. kommt es auch zu Kombinationen. Bei einem Zonentarif, wie er in der VEJ-Region gilt, ist das Bedienungsgebiet in Zonen unterteilt. Dabei sollen sich die Zonengrenzen zweckmäßigerweise an natürlichen Begrenzungen, Bebauungs- oder Verwaltungsgrenzen orientieren. Die Beförderung ist in den Tarif- und Beförderungsbedingungen des VEJ genau geregelt.

Tabelle 24: Verfügbare Fahrkarten im Tarifgebiet des VEJ

Fahrkarte	Beschreibung
Einfach Erwachsene	Fahrt zwischen Start- und Zielhaltestelle mit beliebig vielen Umstiegen.
Kinder, Gruppen, ermäßigt	Kinder von 4 bis einschließlich 11 Jahren. Gruppen ab 10 Personen
Niedersachsenticket	Gültig auf Buslinien des Verkehrsverbundes
Niedersachsentarif	Relationsbezogene Fahrscheine (Anschlussmobilität)
Tagesrückfahrkarte	Hin- und Rückfahrt zwischen zwei Zonen ggf. mit Umstiegen. Sie gelten ganztägig und sind übertragbar.
5er Ticket	5 Einzelfahrten
10er Ticket	Nur Stadtbus Leer
Familienticket	Hin- und Rückfahrt für zwei Erwachsene, bei Mitnahme von bis zu drei Kindern bis 14 Jahren.
Wochenkarte	Gültigkeit in aufgedruckter Kalenderwoche
Schülerwochenkarte	Gültigkeit in aufgedruckter Kalenderwoche
Monatskarte	Gültigkeit im aufgedruckten Kalendermonat
Schülermonatskarte	Gültigkeit im aufgedruckten Kalendermonat
Schülersammelzeitkarte	Gültigkeit in aufgedrucktem Zeitraum
Schülerticket Plus	Ergänzung zur Schülersammelzeitkarte oder Schülermonatskarte
SemesterTickets	Studententicket, Kooperation zwischen VEJ und VBN
Mobil65Karte	Ausgabe ab Alter von 65 Jahren. Gültigkeit im aufgedruckten Kalendermonat. Beliebig viele Fahrten im gesamten VEJ-Gebiet
Senioren-Card	Ausgabe ab Alter von 65 Jahren. Gültig für 12 Monate. Berechtigt zum Kauf ermäßigter Fahrkarten.
Nachtkarte	Junge Menschen als Zielgruppe. Verbindung zu den Diskotheken Beliebig viele Fahrten für 5 €
Beförderung von Fahrrädern	Einzelfahrkarte Tarifstufe 2 pro Fahrrad
Beförderung von Buskuriergut	Einzelfahrkarte Tarifstufe 5 pro Stück
Urlauberbustarif	Gültig ab 9:00 Uhr, 1 € je Fahrtrichtung in Verbindung mit Kur- oder Gästekarte. Nicht gültig an An- und Abreisetagen.

2.1.4.2 Urlauberbus

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

einem flächendeckenden Liniennetz sowie einem einfachen und kostengünstigen Tarifsystem attraktive Alternativen aufzeigen.

Mit dem Urlauberbus wurde in Zusammenarbeit mit der Ostfriesland Touristimus Gesellschaft ein Mobilitätsangebot für Urlauber geschaffen. Der Urlauberbus kann von allen Feriengästen der Region bei entsprechendem Nachweis genutzt werden. Der Urlauberbustarif für einen Euro je Richtung und Person gilt ganztägig ab 9:00 Uhr auf allen Buslinien des Verkehrsverbundes Ems-Jade im gesamten Kalenderjahr. Ausnahmen sind An- und Abreisetage sowie die Beförderung mit AnrufBussen, Nachtbus- und Sonderverkehren.

2.2 Infrastruktur des ÖPNV

Zur Infrastruktur des ÖPNV zählen sowohl Fahrzeuge als auch die Verkehrsanlagen. Dem Thema Barrierefreiheit kommt dabei, nicht zuletzt mit der jüngsten Novellierung des PBefG, eine besondere Bedeutung zu. Dies beinhaltet sowohl Maßnahmen, die die Busse betreffen, als auch Verbesserungen an den Haltestellen und deren Zuwegung. Zunächst soll in diesem Kapitel die Ist-Situation genauer erläutert werden.

2.2.1 Fahrzeuge

Abbildung 14: Rampe zur Verbesserung des barrierefreien Ein- und Ausstiegs

Die im Landkreis Leer eingesetzten Busse sollen den Anforderungen eines modernen öffentlichen Personennahverkehrs gerecht werden. Dies gilt hinsichtlich des Platzangebotes, der Sauberkeit und Bequemlichkeit im Bus, wie auch der Umweltverträglichkeit, des barrierefreien Zugangs und nicht zuletzt der Fahrgastinformation. Bei den eingesetzten Fahrzeugen handelt es sich je nach Einsatzbereich und Inanspruchnahme um Standardlinienomnibusse mit 12 m oder 15 m Länge, Doppelstocklinienomnibusse, Gelenkomnibusse sowie um Klein- bzw. Minibusse. In Teilen besteht der Einsatz von Bussen mit Niederflurtechnologie. Darüber hinaus unterscheiden sich die Fahrzeuge in Alter, Qualität, Sitzplatzangebot und Ausstattungsmerkmalen. Niederflurfahrzeuge haben eine niedrigere Einstiegshöhe von ca. 32 cm, die in Verbindung mit einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle einen nahezu niveaugleichen Ein- und Ausstieg gewährleistet, der durch die „Kneeling-Technik“ noch verbessert werden kann. Unter dieser Technik ist das Absenken des Fahrzeugs durch Entleerung der Luftfeder auf der der Haltestelle zugewandten Seite zu verstehen, wodurch die Höhendifferenz und Spaltbreite zwischen Fahrzeug und

Haltestellenplattform minimiert wird. Im Zusammenspiel mit der entsprechenden baulichen Infrastruktur der Haltestelle (Hochborde) und dem eventuellen Einsatz fahrzeuggebundener Einstieghilfen, wie etwa Lifte und Rampen, tragen Niederflurfahrzeuge zu einer Verbesserung des barrierefreien Zugangs bei. Das Verhältnis von grob einem Drittel Niederflur- und zwei Dritteln Hochbodenfahrzeugen zeigt, dass in diesem Bereich bezogen auf die Barrierefreiheit und den Ein- und Ausstiegskomfort für Fahrgäste noch Handlungsbedarf besteht.

2.2.2 Haltestellen

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 § 32 Abs. 1 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) 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 Abfahrtzeiten (§ 40 Abs. 4 PBefG),
- Liniennummer und Name des Unternehmers, bzw. bei Gemeinschaften deren Bezeichnung (§ 32 Abs. 1 BOKraft),
- im Orts- und Nachbarortslinienverkehr die Haltestellenbezeichnung (§ 32 Abs. 1 BOKraft) und
- an verkehrsreichen Haltestellen im Ortslinienverkehr ein Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine (§ 32 Abs. 1 BOKraft).

Alle weiteren Haltestellenausstattungselemente 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 (§ 8 Abs. 3 PBefG). Es besteht die Möglichkeit, dass hierzu begründende Ausnahmereglungen in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger getroffen werden können.

2.2.2.1 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.

Das Haltestellenkonzept der VEJ (vgl. Kapitel 2.2.2.2) enthält genaue Angaben zur baulichen Ausführung, gibt ein Farbschema und dient als Wegweiser beim barrierefreien Ausbau.

Tabelle 25: Haltestellenkategorien Mindest-, Standard und Maximalausstattung

Kategorie 1: Mindestanforderung	
Haltestellenschild	Fahrplanauskunft (min. DIN-A3, max. 3 Spalten)
Befestigte Aufstellfläche	
Kategorie 2: Standardausstattung	
Wie Kategorie 1 jedoch zusätzlich:	
Fahrradabstellanlagen	Liniennetzplan (bei mehreren Linien)
Niederflurgeeigneter Hochbord (+16 cm)	Wartehalle/Unterstellmöglichkeit
Beleuchtung	Sitzgelegenheit
bei wichtigen Zielorten: Umgebungsplan	Abfallbehälter (bei Bedarf)
Kategorie 3: Maximalausstattung	
Wie Kategorie 2 jedoch zusätzlich:	
Stadtplan	Fahrgastinformationssystem
Umgebungsplan	Info-Vitrine
Kategorie 4: Ausbau aufgrund gesonderter Bedingungen	
Haltestellen können im gesonderten Bedarfsfall entsprechend ausgebaut werden auch falls die Bedingungen der Kategorie 2 oder 3 nicht erfüllt sind.	

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 Ausstattungsmerkmale sind in Tabelle 21 beschrieben.

2.2.2.2 Haltestellenkonzept

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

des ÖPNV ab. Die Richtlinien für Gestaltung und Ausstattung der Haltestellen sind ein Resultat der unterschiedlichen Interessen der Fahrgäste, Betreiber und der Allgemeinheit.

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

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

Die Verbesserung der Haltestellenqualität basiert auf gemeinsamen Zielsetzungen der Aufgabenträger der VEJ Region.

Das Haltestellenkonzept der VEJ umfasst eine Musterhaltestelle sowie Standards zu Fahrgastinformationen, Aushangfahrplan und Haltestellenschild. Darüber hinaus sind dort Mindeststandards für die Schaffung von barrierefreien Zugängen zum ÖPNV beschrieben. Deses Konzept ist Teil des VEJ-VEJ-Vertrags und dort in Anlage 7 genauer beschrieben. An dieser Stelle sollen zunächst die entsprechenden Inhalte im Allgemeinen aufgeführt werden.

2.2.2.2.1 VEJ Musterhaltestelle

Um einen Ausstattungsstandart für die Region zu erhalten wurde das Konzept der „VEJ-Musterhaltestelle“ entwickelt. Diese ist in Tabelle 26 abgebildet. Abweichungen sind nur im Zusammenhang mit besonderen örtlichen Gegebenheiten und nach vorheriger Abstimmung mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV zulässig.

2.2.2.2.2 Wartehallen

Fahrgastunterstände sind bedarfsgerecht aufzustellen. An Haltestellen in zentralen Bereichen und an wichtigen Umsteigehaltestellen sind sie jedoch unverzichtbarer Bestandteil der Haltestellenausstattung. Aus Gründen der Sicherheit und um Sichtkontakt zwischen Fahrer und Fahrgast herzustellen, soll transparenten und beleuchteten Fahrgastunterständen der Vorzug eingeräumt werden. Weiterhin sollten an stark frequentierten Wartehallen Abfallbehälter vorhanden sein.

Tabelle 26: VEJ Musterhaltestelle (Wartehalle)

Merkmal	Beschreibung
Form:	• Ständerform ohne Glasabschlussleisten im Standardraster (1 Feld entspricht dabei etwa 1,50 m); in Ausnahmefällen Haltestellen mit Kragarmen (z.B. im innerstädtischen Bereich), • auf mitgelieferter Bodenplatte • im Baukastensystem • mit rechteckige Glasflächen • mit Rundumwetterschutz (wenn nicht anders gewünscht) • Fahrradständer auf Wunsch integrierbar
Material:	• Seewasserbeständiges Aluminium, eloxiert • alternativ pulverbeschichtet nach RAL (wenn Färbung gewünscht)
Dachform:	• Satteldach • nur in innerstädtischen Bereichen auch Pultdach (siehe oben) • traufständisch mit integriertem Regenabfluss • mit innen liegender Beleuchtung und • hinterleuchtetem Haltestellennamen, alternativ reflektierend • sofern kein Stromanschluss vorhanden ist, muss Stromversorgung durch Solarbetrieb möglich sein • Haltestellenschild integriert, eventuell beleuchtet • Dachmaterial: Alu oder Stahl, wahlweise Glaseindeckung
Sitzbank:	• Einzelsitze aus Drahtgeflecht ohne Rückenlehne, an Pfosten befestigt
Schaukasten:	• DIN A1, Magnettafel, nur an besonders frequentierten Plätzen noch mit eigener Beleuchtung
Papierkorb:	• außerhalb an Wartehalle angebracht => passend zum jeweiligen Entsorgungssystem der Kommune
Haltestellenschild:	• integriert auf / an Wartehalle (s.u.);
Glas:	• Einscheibensicherheitsglas, mindestens 8 mm • eingebrannte Sichtzeichen nach kommunaler Vorgabe bzw. VEJ

2.2.2.2.3 Sitzplätze

Es wird angestrebt, dass an möglichst vielen Haltestellen Sitzgelegenheiten vorhanden sind. Die Anzahl der Sitzplätze ist abhängig von der verkehrlichen Bedeutung der Haltestelle und den örtlichen Gegebenheiten. Sie sollten aus witterungsbeständigem, pflegeleichtem Material hergestellt sein. Es ist darauf zu achten, dass die Sitze dauerhaft haltbar angebracht werden, nur schwer zu beschädigen und Einzelteile leicht auswechselbar sind.

2.2.2.2.4 Fahrradabstellanlagen

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

2.2.2.2.5 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.

Tabelle 27: Ansprüche an Fahrgastinformation

	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. Haltestellenschild als Hinweis auf den ÖPNV mit:
   - Haltestellenname,
   - Liniennummern und Linienziel.
2. Haltestelleninformationen mit:
   - Fahrplan und
   - Optional: Liniennetz, Tarifangebot, spezielle Nutzungsbedingungen, QR-Code (Link zu Informationen).

3. Umgebungsinformationen mit:

- Optional: Ortsplan der Gemeinde/Stadt, Umgebungsplan Haltestelle, weitere Informationen.

2.2.2.2.6 Haltestellenschilder

Die Haltestellenschilder im Verkehrsverbund Ems-Jade wurden stufenweise erneuert und entsprechen inzwischen weitestgehend einem einheitlichen Aussehen. Um das einheitliche Erscheinungsbild der Haltestellen(-schilde) zu bestärken wurden die folgenden Designrichtlinien erstellt. Das zu verwendende Material der Haltestellenschilder muss den besonderen Wetterbedingungen in der Region entsprechen.

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

Abbildung 15: Schematische Darstellung des VEJ-Haltestellenschildes

2.2.2.2.7 Aushangfahrpläne

Aktuelle, übersichtliche und gut lesbare Fahrpläne stellen eine Grundlage für eine intakte Fahrgastinformation dar. Um diese Anforderungen sicherzustellen, sollten im gesamten

Verkehrsverbund Ems-Jade einheitliche linienübergreifende Gesamtfahrpläne der jeweiligen Haltestelle ausgehängt werden.

Dabei bestehen die folgenden Qualitätskriterien:

- 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 drei Spalten.

- 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 (siehe Haltestellenkategorisierung).

- Der Aushangkasten ist in einer mittleren Sichthöhe von 1,30 m anzubringen.

- Der Zugang zu den Aushangvitrinen muss so gestaltet werden, dass ein einfacher Zugriff für die Verkehrsunternehmen möglich ist. Idealerweise werden die Vitrinen mit Imbus- bzw. Vierkantschlössern ausgestattet.

2.2.2.2.8 Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit

Die zum 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG enthält Regelungen zur Barrierefreiheit. Nach § 8 Abs. 3 PBefG sind die Aufgabenträger 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. Ein barrierefreier ÖPNV bietet mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste, unabhängig von speziellen Bedürfnissen oder einer möglichen temporären oder dauerhaften Behinderung. Menschen mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck werden ebenso profitieren wie ältere und kranke Menschen mit Gehhilfen. Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert. Die Definition von örtlichen Standards zur Barrierefreiheit auf der Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, Baulastträgern und den Verbänden, Beauftragten und

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

Tabelle 28: Anforderungen an den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen

Ausstattungselement	Anforderungen
Haltestellenschild	Haltestellenschild muss gut erkennbar positioniert sein
Zuwegung zur Haltestelle	Querungsmöglichkeit durch Bordabsenkung auf 3 cm
Rampen	• Neigung maximal 4-6 % • Mindestbreite 1,20 m • Ebene Oberfläche
Fahrplanaushangkasten	Aushangkasten ist mit einer mittleren Sichthöhe von 1,30 m anzubringen. Schriftgröße mindestens 0,2 cm, besser 0,3 cm
Befestigte Wartefläche	• Ausreichende Wendeflächen für Rollstuhlfahrer (1,50 m x 1,50 m) • Wartefläche im unmittelbaren Haltestellenbereich mindestens 2,50 m tief und 4 m breit • Gehwegbreite im Haltestellenbereich mindestens 1,50 m • Warteflächenpflasterung in farblichem Kontrast zum Gehweg
Hochbord	• Niederflurgeeigneter Hochbord, 16 bis 20 cm • Breite des Hochbordes mindestens 4 m
Taktile Bodenelemente	• Einbau eines Blindenleitsystems mit Auffindestreifen gemäß DIN 32984 • Abstand des Leitstreifens zur Fahrbahnkante 60 cm bis 90 cm - Abstand des Einstiegsfeldes zur Fahrbahnkante 30 cm • Einstiegsfeld in Höhe des vorderen Buseinstiegs, mindestens 90 cm x 1,20 m • Rippenverlauf des Leitstreifens und des Einstiegsfeldes parallel zur Fahrbahn • Niveauunterschied zw. Rippenberg und Rippental ca. 4-5 mm • Rippenabstand 30-50 mm • Farbliche Kontrastierung des Leitsystems zur Wartefläche
Wartehalle	• Mindestmaß der überdachten Fläche 3 m x 1 m • Dreiseitig geschlossen, Seitenwände sollten bis auf Bodenniveau herunterreichen bzw. einen max. Abstand von 15 cm zum Boden aufweisen • Transparenz der Außenwände • Sitzgelegenheiten
Beleuchtung	Haltestellenbereich muss ausreichend beleuchtet sein

Nachfolgend ist ein Gestaltungsbeispiel einer Standardhaltestelle mit Grundausstattung aufgeführt:

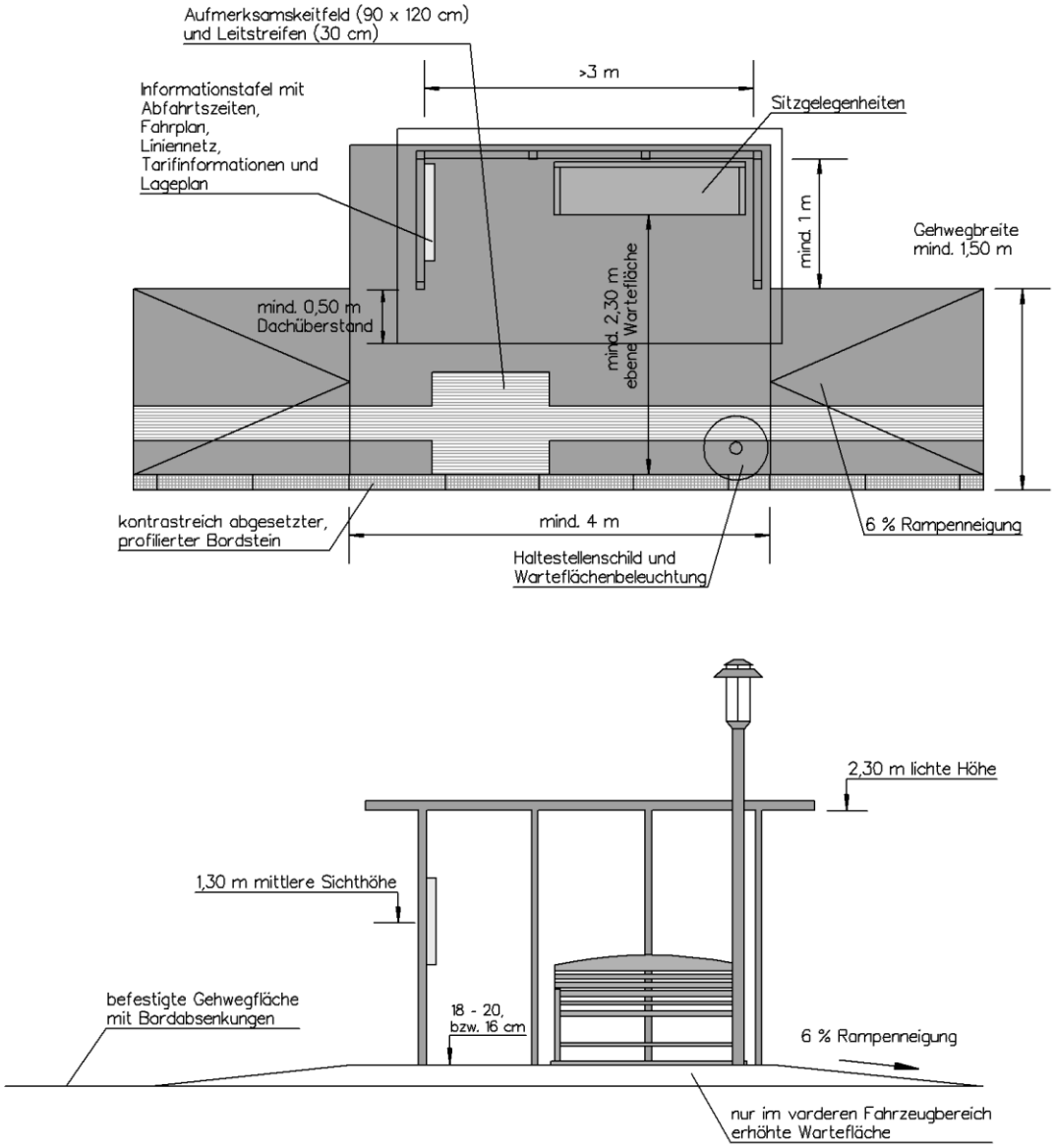
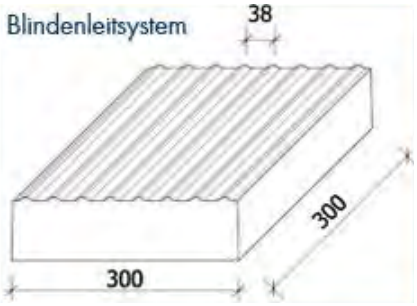


Abbildung 16: Skizze zum Barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen

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



Zum barrierefreien Ausbau gehört 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. 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.

2.2.2.3 Stand Haltestellenausbau im Landkreis Leer

Der Stand des barrierefreien Ausbaus lässt sich sowohl anteilig als auch räumlich erfassen. Oftmals ist das Haltestellenkonzept zwar nicht vollständig erfüllt, jedoch wurden in der Vergangenheit bereits Teilaspekte umgesetzt (vgl. Tabelle 29). Es kann von erfüllten Grundvoraussetzungen für Barrierefreiheit gesprochen werden. Dabei besteht immer die Notwendigkeit einer Abwägung im Einzelfall.

Tabelle 29: Erfüllungsgrade der Barrierefreiheit

Erfüllungsgrad		Beschreibung
1	Barrierefreiheit nach Haltestellenkonzept	Grundsätzliche Umsetzung des Haltestellenkonzeptes unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Teilaspekte.
2	Barrierefreiheit in Teilaspekten	Einzelne Teilaspekte des Haltestellenkonzepts erfüllt, wie etwa dem Hochbord oder der Navigationshilfe.
3	Keine Barrierefreiheit	Haltestelle für bewegungseingeschränkte Menschen nicht oder nur schwer zu erreichen/benutzen.

In den kreisangehörigen Kommunen unterscheiden sich Rahmenbedingungen und Ausbaustand mitunter deutlich (vgl. Tabelle 30). Veränderungen in der baulichen Infrastruktur umfassen einen längeren Zeitraum. Die Zuständigkeit für den Ausbau der Haltestellen liegt bei den Gemeinden. Es bestehen Fördermöglichkeiten seitens der LNVG. Darüber hinaus verwendet der Landkreis Leer die zur Verfügung stehenden ÖPNV-Mittel unter anderem für den barrierefreien Ausbau von Haltestellen (vgl. Kapitel 2.4.3).

Tabelle 30: Erfüllung von Barrierefreiheit nach Masten (unterschiedliche Anzahl pro Haltestelle)

Verwaltungseinheit	Haltestellenmasten		Anteil barrierefrei	
	Landkreis	Ems-Leda-Takt	Landkreis	Ems-Leda-Takt
Borkum	38	-	13 / 34,21 %	- / -
Stadt Leer	202	58	34 / 16,83 %	9 / 15,51 %
Weener	126	31	8 / 6,35 %	0 / -
Bunde	102	19	15 / 14,71 %	3 / 15,8 %
Jemgum	64	51	1 / 1,56 %	1 / 1,96 %
Moormerland	127	88	55 / 43,31 %	46 / 52,27 %
Ostrhauderfehn	77	33	15 / 19,48 %	12 / 36,36 %
Rhauderfehn	157	76	9 / 5,73 %	2 / 2,99 %
Uplengen	171	55	2 / 1,17 %	1 / 1,82 %
Westoverledingen	116	42	11/ 9,48 %	3 / 7,14 %
Samtgemeinde Hesel	119	37	6 / 5,04 %	3 / 8,11 %
Samtgemeinde Jümme	65	47	10 / 15,38 %	5 / 10,64 %
Landkreis Leer	**1364**	**518**	**179 / 13,12 %**	**85 / 16,41 %**

2.2.3 Elektromobilität

Auf der Nordseeinsel Borkum verkehrt seit 2017 ein Elektrobus. Das Projekt wurde initiiert um den Anforderungen des Umweltschutzes und des Tourismus gerecht zu werden. Der Elektrobus ist dabei kein Testfahrzeug sondern wird im regulären Insel-ÖPNV eingesetzt. Es ist möglich, die 300 km Tagesleistung mit einer Batterieladung zu fahren. Dabei wird in Betriebspausen, aber auch über Nacht, nachgeladen um einen fortlaufenden Betrieb sicher zu stellen. Die Anschaffung wurde dabei von der LNVG gefördert.

2.3 Marketing

Das Marketing erfolgt in Zusammenarbeit im VEJ zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen. Hierzu zählt u.a. die Herausgabe von Flyern, Fahrplänen und weiteren Informationen. Im Internet werden aktuelle Informationen etwa zur Schülerbeförderung, zu Sperrungen und zu Fahrplanänderungen bereitgestellt. Alle Mobilitätszentralen in der Region repräsentieren den VEJ durch einen einheitlichen Marktauftritt, einer einheitlichen Gestaltung der Zentrale mit Logo gemäß Corporate Design der VEJ. Darüber hinaus bestehen Bestrebungen den Bussen ein einheitliches Erscheinungsbild zu geben. In diesem Kapitel sollen zunächst Grundsätze erläutert werden sowie bestehende Verfahrensweisen erklärt werden.

In der Mobilitätszentrale Leer am ZOB erhalten die Fahrgäste direkt vor Ort persönliche Beratung zur Nutzung des ÖPNV und die Möglichkeit Fahrscheine zu kaufen. Weitere Informationen liegen vor Ort aus oder können über die Internetseite http://www.vej-bus.de in Erfahrung gebracht werden. Des Weiteren wird die elektronische Fahrplanauskunft mit den Daten der VU aus dem LK Leer gespeist. Über http://www.fahrplaner.de können Fahrgäste Fahrplanauskünfte im Internet erhalten. Die dort hinterlegten Daten werden auch von Apps genutzt (z.B. die VBN-App bzw. die App „Wohin du willst“ der DB), die dem Fahrgast jederzeit die Möglichkeit bieten, ÖPNV-Verbindungen anzufragen.

2.3.1 Vereinbarungen zu Marketing und Außendarstellung

Maßnahmen zu Marketing und Außendarstellung sind in § 1 des VEJ-VEJ-Vertrags geregelt. Demnach verwendet sowohl die Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade als auch der Verkehrsverbund Ems-Jade die Abkürzung „VEJ“, um so eine gemeinsame Identität für den ÖPNV in der Region Ems-Jade zu schaffen. Die Verkehrsunternehmen des Verkehrsverbunds Ems-Jade verpflichten sich in diesem Sinne zu einer einheitlichen Außendarstellung.

Auf Fahrplänen, Fahrscheinen, Briefpapieren und sonstigen vom Verkehrsverbund eingesetzten Medien, die der Außendarstellung dienen, folgen einer einheitlichen Gestaltung.

Gestaltung und Pflege der Haltestellen sollen entsprechend dem Haltestellenkonzept erfolgen (VEJ-VEJ-Vertrag, Anlage 7).

Jährlich wird von der Verbund-Geschäftsstelle ein Verbundbericht erstellt. Dieser beinhaltet relevante Daten zu Fahrgästen, zum Verkehrsangebot, zum Tarif und eventuellen Tarifanpassungen sowie sonstige Aktivitäten des Verbunds des abgeschlossenen Vorjahrs. Die Unternehmen und Aufgabenträger verpflichten sich, die nötigen Informationen der Geschäftsstelle zur Verfügung zu stellen, damit diese die Dokumentation durchführen kann. Der Verbundbericht soll veröffentlicht und damit jedem Fahrgast zugänglich gemacht werden (vgl. VEJ-VEJ-Vertrag, Anlage 8).

2.3.2 Gestaltung der Busse

Die heute im Landkreis Leer eingesetzten Fahrzeuge weisen in Abhängigkeit von der Unternehmenszugehörigkeit ein unterschiedliches äußeres Erscheinungsbild auf. Erste Bestrebungen zu einer einheitlichen Busgestaltung in der VEJ bezogen sich auf die Beklebung aller Busse mit einheitlichen VEJ-Logos. Teil einer einheitlichen Gestaltung der Busse ist die gleiche Lackierung der Front in den Farben der VEJ (weiß, rot, blau und grün).

2.3.3 Einsteigerbus

Vor allem in ländlichen Gebieten gehört der Buslinienverkehr nicht zu den selbstverständlichen Fortbewegungsmitteln, wie es in städtischen Ballungsräumen der Fall ist. Somit hat ein Teil der Bevölkerung oftmals seit der Schulzeit nicht mehr den Bus genutzt und ist dementsprechend nicht mehr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln vertraut. Diese Barrieren gilt es mit Hilfe des Projektes Einsteigerbus abzubauen und den ÖPNV wieder im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern. Oftmals besteht auch hinsichtlich des bestehenden Busangebotes ein großes Informationsdefizit. Das Liniennetz ist in der Region nicht bekannt oder aber es bestehen soziale Hemmschwellen. Darüber hinaus legt das Projekt einen weiteren Schwerpunkt auf das Thema Verkehrssicherheit. Im Fokus steht dabei vorwiegend die Gruppe der Schülerinnen und Schüler. Aber auch andere Personenkreise wie z.B. die Senioren sollen über das Thema Sicherheit informiert werden. Diese gliedern sich in die Gruppe der „Neueinsteiger“ (Kindergartenkinder, Grundschüler und Schüler weiterführender Schulen sowie junge Erwachsene), der „Quereinsteiger“ (Berufstätige und Erwachsene in der Freizeit) sowie der „Wiedereinsteiger“ (Senioren). Dabei wird auf die speziellen Bedürfnisse in den unterschiedlichen Lebenslagen eingegangen. Für die Gruppe der Neueinsteiger steht der Aspekt „Sicherheit im ÖPNV“ im Mittelpunkt, für die Quereinsteiger der Aspekt „ÖPNV als attraktive Alternative“ und für die Wiedereinsteiger „ÖPNV ohne Hemmschwellen“. Neben den eigentlichen Projektzielen „Sicherheit“ und „Kundenneugewinnung“ soll als ein Zusatzeffekt die Zusammenarbeit der am Projekt beteiligten Partner wachsen und verstetigt werden, um nicht zuletzt den Verbundgedanken zu stärken.

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

Eine im VEJ eingerichtete Stelle für das Projekt Einsteigerbus ist zuständig für die zentrale Koordination. Termine können auch online auf der Homepage www.einsteigerbus.de mittels des Belegungskalenders entgegen genommen werden. Ganzjährig werden von den im VEJ zusammengeschlossenen VU zwei Busfahrer für das Mobilitätstraining vor Ort und für die Informationsveranstaltungen gestellt.

Seit dem Startschuss 2008 entwickelte sich der Einsteigerbus beständig weiter. Es erfährt eine Resonanz in der gesamten Region und wird von unterschiedlichen Einrichtungen regelmäßig bestellt. Der Einsteigerbus hat sich somit als ein fester Bestandteil der Verkehrsprävention etabliert.

2.3.4 Mobilitätszentralen

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

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

- Auskunftsstelle Aurich, Norderstraße 32, 26603 Aurich
- Auskunftsstelle Emden, Bahnhofsplatz 11, 26721 Emden
- Auskunftsstelle Friesland/Wittmund, Schlosserstraße 45, 26441 Jever
- Auskunftsstelle Leer, Bahnhofsring 8, 26789 Leer
- Auskunftsstelle Wilhelmshaven, Turm Nordsee Passage, 26382 Wilhelmshaven

Die Mobilitätszentrale am ZOB in Leer wird durch die Weser-Ems Bus GmbH betrieben. Sie ist von Montag bis Freitag in der Zeit von 8:00 – 12:30 Uhr und von 13:00 – 18:00 Uhr geöffnet. Die Finanzierung erfolgt dabei mit Unterstützung der Aufgabenträger.

Detaillierte Vereinbarungen zur Ausgestaltung der Mobilitätszentralen sind in Anlage 9 des VEJ-VEJ-Vertrags enthalten. Das beinhaltet unter anderem der im Folgenden genauer erläuterte Themengebiet des Beschwerdemanagements. Grundsätzlich geht es um Standards in der Fahrgastinformation in der Region.

2.3.4.1 Beschwerdemanagement

Zum Aufbau und Durchführung eines zentralen Beschwerdemanagements für das VEJ-Gebiet erfassen die Mobilitätszentralen Beschwerden. Darüber hinaus wird der Beschwerdestatus bis zum Vorgangsabschluss dokumentiert. Es erfolgen vierteljährliche Auswertungen, über den Beschwerdeeingang in den Mobilitätszentralen. Die Verkehrsunternehmen bearbeiten und dokumentieren bei ihnen eingegangene Beschwerden selbstständig. Es wird ein Nachweis über die eingegangenen Beschwerden geführt. Die Aufgabenträger können jederzeit die Beschwerdeunterlagen beim Verkehrsunternehmen bzw. den Mobilitätszentralen einsehen. Einmal jährlich findet ein Qualitätsgespräch zu diesem Thema zwischen den Aufgabenträgern und dem Geschäftsstellenleiter des Verkehrsverbundes Ems-Jade über die eingegangenen Beschwerden bei den Mobilitätszentralen statt. Für das Beschwerdemanagement hat der Geschäftsstellenleiter entsprechende Dokumente bzw. einen Verfahrensablauf erstellt (Workflow + einheitliches Formular). Diese Unterlagen wurden allen Mitarbeitern in den Mobilitätszentralen zur Nutzung und Bearbeitung bereitgestellt. Die Aufgabenträger verfügen ebenfalls über diese Dokumente, um bei ihnen eingehende Beschwerden ebenfalls einheitlich zu erfassen und leiten diese an die entsprechende Mobilitätszentrale zur weiteren Bearbeitung und Dokumentation weiter.

Die Vereinbarungen umfassen die folgenden Nachweise:

- Vierteljährliche Auswertungen der Beschwerden; jederzeit einsehbar für die Aufgabenträger; die Auswertung erfolgt jeweils bis zum 15. des Folgemonats des jeweiligen Quartals,
- Qualitätsgespräch einmal jährlich (Termin wird mit den Aufgabenträgern abgestimmt; Protokoll erfolgt durch Verbund).

2.3.4.2 Fahrgastinformation in Mobilitätszentralen

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

Vereinbarungen laut VEJ-VEJ-Vertrag zur Außendarstellung und Zusammenarbeit der Mobilitätszentralen:

- Für eine bessere Zusammenarbeit und Absprache der Mobilitätszentralen werden drei Mal jährlich Arbeitssitzungen bzw. Workshops zur Qualitätsverbesserung der Beratung und Personalschulung durchgeführt. Diese werden von der VEJ-Geschäftsstelle initiiert und protokolliert.
- Die festangestellten Mitarbeiter der Mobilitätszentralen werden mit einheitlicher Arbeitskleidung ausgestattet.
- Ausrichtung der Mobilitätszentralen nach einheitlichem Designkonzept lt. Förderplan und Migrationspfad und Entwicklung eines Tools für Fahrplan- und Tarifauskunft, vorbehaltlich der Förderung durch die AT.

Die jährlichen Nachweise laut VEJ-VEJ-Vertrag sind:

- Das Protokoll der Workshops und Aufnahme als Bestandteil des jährlichen Qualitätsgesprächs.
- Bestellliste der Faltfahrpläne (siehe Liste) und Lieferung von je 2 Ansichtsexemplaren pro Linie für die AT je Landkreis.
- Lieferung des jährlichen Verbundberichtes an jeden Landkreis, in Printform nach Absprache.
- Erstellung Förderplan und Migrationspfad für die Mobilitätszentralen, soweit Förderfähigkeit besteht.

2.4 Finanzierung des Leistungsangebotes

Der LK Leer als Aufgabenträger für den ÖPNV erhält vom Land Niedersachsen Mittelzuweisungen (vgl. Kapitel 1.1.7) mit denen die Infrastruktur, Verkehrsleistungen und weitere Verbesserungen im ÖPNV finanziert werden können. Außerdem erwirbt der LK im Rahmen der Schülerbeförderung aus Haushaltsmitteln Schülersammelzeitkarten im Buslinienverkehr bei den jeweiligen Verkehrsunternehmen.

2.4.1 Verkehrsangebot

Das Verkehrsangebot im Landkreis Leer erfolgt überwiegend auf Basis der Eigenwirtschaftlichkeit. Demnach ist die direkte Finanzierung durch den Aufgabenträger LK Leer bei eigenwirtschaftlichen Verkehren laut PBefG (vgl. Kapitel 1.1.2) nicht zulässig. Sollte der Landkreis als Aufgabenträger zusätzliche ÖPNV-Leistungen für notwendig erachten und kein VU diese eigenwirtschaftlich erbringen können, so müssten diese Zusatzleistungen über ein Vergabeverfahren ausgeschrieben und gemeinwirtschaftlich vergeben werden.

2.4.2 Fahrzeuge

Das Land Niedersachsen stellt Mittel für eine Fahrzeugförderung zur Verfügung. Zur Erläuterung der Rahmenbedingungen hat die LNVG ein entsprechendes Merkblatt im Internet veröffentlicht[14].

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

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

2.4.3 Haltestellen

Die Förderung von Einzelmaßnahmen erfolgt in Niedersachsen (durch die LNVG) im Rahmen des ÖPNV-Landesförderprogramms. Dabei müssen die zuwendungsfähigen Kosten mindestens 50.000 Euro betragen. Daneben fördert das ÖPNV-Konjunkturprogramm gebündelte Ausbau-/Modernisierungsmaßnahmen von Haltestellen. Hierbei ist eine Bündelung von bis zu acht Einzelmaßnahmen möglich. Der LK Leer bietet zusätzlich Förderungen im Bereich der Haltestellenmaßnahmen gemäß seiner Richtlinie und nach Verfügbarkeit entsprechender Fördermittel an.

[14] Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH: Busförderung https://www.lnvg.de/foerderung/oepnv-foerderung/busfoerderung/

2.4.4 Weitere Förderungen

Der LK Leer fördert die Bereitstellung und Verbesserung von Fahrgastinformationen. Er beteiligt sich an der Mobilitätszentrale in Leer (vgl. Kapitel 2.3.4.2).

2.5 Verknüpfungspunkte des ÖPNV

Verknüpfungspunkte im ÖPNV sind Haltestellen, die ein Wechseln zwischen gleichen oder auch unterschiedlichen Verkehrsmitteln an zentralen Punkten im Nahverkehrsraum ermöglichen. An dieser Stelle kann unterschieden werden zwischen Verknüpfungspunkten innerhalb des ÖPNV und Verknüpfungspunkten zwischen ÖPNV, SPNV und dem Individualverkehr. Es ergeben sich die in diesem Kapitel beschriebenen Verknüpfungen im ÖPNV.

Eine wichtige Funktion im Fahrplanangebot nehmen die Verknüpfungspunkte ein. Um die Umsteigevorgänge möglichst zu vereinfachen, sind die Fahrpläne aller sich an einem Verknüpfungspunkt treffenden Verkehrssysteme auf einander abzustimmen. Gerade an Verknüpfungspunkten ist eine fahrgastfreundliche Gestaltung im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten von besonderer Bedeutung. So kann der Komfort durch Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten, Fahrgastinformationen, Fahrradabstellmöglichkeiten sowie Parkplatzangebote verbessert werden.

2.5.1 Bus/Bus – Verknüpfung

Im LK Leer befinden sich einige Verknüpfungspunkte zwischen den Buslinien. Die Linien im Ems-Leda-Takt verbinden Leer mit der Region. Wichtige Umstiegshaltestellen haben dabei eine kleinräumige Erschließungsfunktion. Neben dem ZOB Leer als Mittelpunkt gibt es noch weitere zentrale Umstiegshaltestellen in den Gemeinden. Dort bestehen Verknüpfungspunkte im Grundnetz des ÖPNV.

Tabelle 31: Wichtige Umstiegshaltestellen im straßengebundenen ÖPNV

Haltestelle	Linien	Bedeutung
ZOB Leer	460, 481, 600, 605, 620, 621, 623, 625, 656, 690	Ems-Leda-Takt
	467, 479, 601, 607, 622, 623, 624, 635, 662	Linien im Grundnetz
	651, 652 über Haltestelle Leer, Unkel	Stadtbuslinien
	SEV der Bahnverbindung nach Groningen, IC-Busse, Fernbusse	Überregionale Buslinen
ZOB Rhauderfehn	690	Ems-Leda-Takt
	691, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 707, 707a, 710, 711, 712, 713, 715	Linien im Grundnetz
Hesel Schulzentrum	625	Ems-Leda-Takt
	479, 619, 626, 629, 630, 638	Linien im Grundnetz

Abbildung 17: VLL Busbahnhof Rhauderfehn

Abbildung 18: Hesel Schulzentrum

2.5.2 Bahn/Bus – Verknüpfung

Gerade die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn stellt ein bedeutendes Qualitätskriterium für den ÖPNV dar. So können Fahrgäste der Bahn am ZOB/Bahnhof Leer in die regionalen Buslinien umsteigen. Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn sind im Landkreis Leer die folgenden Haltestellen:

- Leer ZOB/Bahnhof: Verknüpfungspunkt zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV sowohl zur Straße als auch zur Schiene. Der Ems-Leda-Takt (Kapitel 2.1.3.1) ist auf den ZOB Leer ausgerichtet, um dort Umstiege zu ermöglichen.
- Weener: Bahnhof mit Verbindung nach Groningen (NL).

Abbildung 19: ZOB Leer und Bahnhof Leer

Abbildung 20: Bushaltestelle Weener Bahnhof

Tabelle 32: Wichtige Umstiegshaltestellen zwischen Bus und SPNV

Haltestelle	Linien	Bahnverbindung
ZOB Leer	Ems-Leda-Takt: 460, 481, 600, 605, 620, 621, 623, 625, 656, 690 Stadtverkehr: 651, 652 (Leer, Unkel) Grundnetz: 467, 479, 601, 607, 622, 623, 624, 635, 662	RE1 Norddeich – Hannover RE15 Norddeich – Rheine IC35 Norddeich – Köln IC57 Norddeich – Leipzig
Weener Bahnhof	Ems-Leda-Takt: 620, Grundnetz: 624, 631, 635, 636, 641	RB57 Groningen

2.5.3 Bus/Bahn/Fähre – Verknüpfung

Die Nordseeinsel Borkum ist ganzjährig mit der Fähre von Emden aus zu erreichen. So befindet sich eine bedeutende Bushaltestelle auf Borkum am Fährhafen. Auf dem Festland besteht eine Schienenverkehrsanbindung über Emden. Daneben ist die Insel Borkum von Eemshaven (NL) aus zu erreichen (vgl. Kapitel 1.2.2 Borkum).

2.6 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Schienenpersonenverkehr stellt eine schnelle Verbindung innerhalb der Region dar. Ebenso besteht somit eine Einbindung in das überregionale Nahverkehrsangebot und in das bundesweite Fernverkehrsnetz. Die verkehrliche Erschließung der Region im Ganzen wie auch die Qualität des ÖPNV-Angebotes im Besonderen hängt demnach auch von der Qualität des SPNV ab, wobei die Aufgabenträgerschaft im SPNV in der Hand des Landes Niedersachsen liegt.

2.6.1 Schienenverkehrsnetz

In der folgenden Tabelle werden die einzelnen Strecken des Schienenverkehrs im LK Leer und der Region aufgeführt.

Tabelle 33: Schienenverkehr im LK Leer

Linienbezeichnung	Strecke	Betreiber
RE1	Norddeich – Emden – Leer –Bremen – Hannover	DB Regio
RE15	*(Emden Außenhafen)* – Emden – Leer – Rheine	Westfalen Bahn
RB57	Leer – Weener – Neuschanz – Groningen	Arriva
IC35	Norddeich-Mole – Leer - Köln – (Konstanz)	DB Fernverkehr
IC56	Norddeich-Mole – Leer – Leipzig/(Berlin)	DB Fernverkehr
Borkumer Kleinbahn	Reede – Borkum	Borkumer Kleinbahn

2.6.1.1 Regionaler/überregionaler Schienenverkehr

Auf der nachfolgenden Karte die Verknüpfung Ostfrieslands im regionalen und überregionalen Schienenverkehr dargestellt.
Wesentliche Verbesserungen im LK Leer hat zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 die Betriebsaufnahme des „RE-Kreuzes Niedersachsen/Bremen“ mit den Relationen Norddeich/Emden-Bremen-Hannover und Bremerhaven-Bremen-Osnabrück gebracht.

Es wurde eine Neukonzeption des Abschnittes Norddeich – Emden - Bremen durch Ausweitung des IC-Angebotes und Vertaktung der RE-Züge mit einem sich dadurch ergebenden Stundentakt umgesetzt. Neben der Fahrplanintegration des IC-Angebotes hat es auch eine Tarifintegration gegeben, so dass die IC-Züge auch mit den Tickets des Nahverkehrs genutzt werden können.

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

Abbildung 21: Schienenverkehr in Ostfriesland (LNVG: http://www.lnvg.de/spnv/)

2.6.1.2 Borkumer Kleinbahn

Mit der Borkumer Kleinbahn existiert darüber hinaus Schienenverkehr auf der Nordseeinsel. Diese befördert Fähranleger zwischen Ortsmitte und dem Fähranleger auf einer ca. 7,5 km langen Schmalspurstrecke.

2.6.2 Infrastruktur

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

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

2.6.2.1 Modernisierung des Bahnhofs Leer

Neben den Fahrzeugen sind es vor allem die Bahnhöfe und Haltepunkte, die einen Beitrag zu einem modernen und kundenfreundlichen Auftritt im SPNV leisten können. In den letzten Jahren wurde in der Region eine umfangreiche Aufwertung der Bahnhöfe durchgeführt. Vor allem der Neubau fahrgastfreundlicher Bahnsteige sowie die Reparatur oder Sanierung der Gebäude trug zu einer Erhöhung der Qualität bei. Analog zur Modernisierung der Fahrzeuge wurde auch die Modernisierung des Bahnhofes in Zusammenarbeit von LNVG und beteiligten Bahnunternehmen durchgeführt. Im Rahmen des Modernisierungsprogramms „Niedersachsen ist am Zug“ ist in erheblichem Umfang in Umbau und Modernisierung von Bahnhöfen in Niedersachsen investiert worden. In Leer wurden die Zugänge zu den Gleisen neu und durch einen Aufzug barrierefrei gestaltet. Die Bahnsteige wurden neu bepflastert. Darüber hinaus wurde die Überdachung der Bahnsteige erneuert. ZOB und Bahnhof in Leer stellen zusammen einen Verkehrsknotenpunkt im südlichen Ostfriesland dar. Es bestehen Planungen den ZOB sowie das Bahnhofsumfeld ebenfalls neu zu gestalten.

2.6.2.2 Reaktivierung von Haltestellen

Die Entwicklung des SPNV ist auch für den LK Leer als Aufgabenträger relevant, da eine Anschlussmobilität gewährleistet werden soll. Im LK Leer beinhaltet dies die bestehenden Bahnhöfe in Leer und Weener sowie die Reaktivierung der Bahnhöfe in Ihrhove, Bunde und Neermoor. In Bezug auf die Entwicklung und Reaktivierung der Bahnhöfe Ihrhove und Bunde spielt das Projekt „Wunderline“ eine bedeutende Rolle.

2.6.2.3 Verbindung Groningen – Bremen

Das Projekt „Wunderline“ befasst sich mit der Verbesserung der Bahnverbindung zwischen Groningen (NL) und Bremen. Dabei soll eine zum Auto vergleichbare Reisezeit von etwas mehr als zwei Stunden erreicht werden. Um Nutzen in der Region zu schaffen spielt dabei das Thema Anschlussmobilität eine

große Rolle. Das beinhaltet nicht nur die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, sondern darüber hinaus, die Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität an den Verknüpfungspunkten.

2.6.2.4 Ausbau Groningen – Eemshaven

Der Ausbau der Bahnverbindung zwischen Groningen und Eemshaven ist nicht zuletzt aufgrund der Anbindung der Insel Borkum für den Landkreis Leer von Bedeutung. In dem Projekt wurde die bestehende Bahnverbindung zwischen Groningen und Roodeschool um das Teilstück nach Eemshaven erweitert.

3 Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV

In diesem Kapitel werden die Ziele für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV im LK Leer erläutert. Zunächst soll dabei auf Grundsätze eingegangen werden. Eine Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs beinhaltet das Verkehrsangebot aber auch die Infrastruktur. Das Hauptnetz im Ems-Leda-Takt wird durch ein Grundnetz ergänzt. Die jeweiligen Anforderungen unterliegen einer stetigen Entwicklung. Im Bereich der Infrastruktur kommt der Barrierefreiheit eine große Bedeutung zu. Diese betrifft die Haltestellen, die Fahrzeuge aber auch den Betrieb und die Fahrgastinformation. Im Folgenden soll auf die entsprechenden Anforderungen eingegangen werden. Das Themenfeld Anschlussmobilität beinhaltet sowohl Bushaltestellen, die für den Umstieg zwischen Buslinien genutzt werden als auch die Reaktivierung von Haltestellen der Deutschen Bahn, da sich hieraus neue Anforderungen ergeben. Auch dies soll in diesem Kapitel erläutert werden.

3.1 Grundsätzliche Ziele

Es ist Teil der Daseinsvorsorge eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen sicherzustellen. Dabei ergeben sich dabei sowohl in zeitlicher als auch räumlicher Dimension unterschiedliche Erfordernisse bzw. Verkehrsbedürfnisse der Fahrgäste und Kunden.

Zur Weiterentwicklung des ÖPNV im LK Leer bestehen die anschließend genannten Grundsätze:

- Sicherung und Ausbau der Taktverkehre im Landkreis Leer,
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und Verkehrssystemen,
- Sicherung bedarfsgesteuerter Verkehrsangebote (z.B. AnrufBus) im Bereich disperser Siedlungsstrukturen, auf niedrigeren Bedienungsebenen oder in Zeiten schwacher Nachfrage,
- Verbesserung der Kommunikation auch gegenüber dem Fahrgast,
- Weiterentwicklung des Tarifsystems,
- Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV *sowie die*
- Sicherung und Weiterentwicklung bestehender sowie die Schaffung neuer Verkehrsangebote.

3.2 Zielsetzungen im Bereich Infrastruktur

Gerade im Bereich der Infrastruktur bestehen große Herausforderungen in den kommenden Jahren. Hierzu gehört nicht zuletzt die Schaffung von Barrierefreiheit im ÖPNV. Darüber hinaus spielt das Thema Fahrgastinformation auch für die Planung von Infrastruktur eine Rolle. Neben der Neugestaltung besteht aber gerade bei der Bezeichnung von Bushaltestellen Handlungsbedarf. Diese unterliegt bisher keiner durchgängigen Systematik, wie im Verlauf dieses Kapitels beschrieben.

3.2.1 Barrierefreiheit im ÖPNV

Um mit dem ÖPNV eine Mobilität für alle zu schaffen, muss bei der Planung, dem Bau bzw. Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (insbesondere der Haltestellen und deren Umfeld, sowie der Fahrzeuge) aber auch im Betrieb des Verkehrsangebotes das Ziel der Schaffung einer vollständigen Barrierefreiheit[15] verfolgt werden. Die gesetzliche Ausgangslage stellt hier der § 8 Abs. 3 PBefG dar. *„[..] 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.

Die Schaffung von Barrierefreiheit stellt immer einen Kompromiss zwischen verschiedenen Anforderungen dar. Diese unterscheiden sich je nach Mobilitätseinschränkung. Um das Ziel zu erreichen, mit den vorhandenen Ressourcen ein Optimum zu erlangen, ist interdisziplinäre Zusammenarbeit erforderlich. Dies involviert neben dem Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV auch Gemeinden und Städte, Behörden auf Landesebene, Interessenvertretungen sowie die Verkehrsunternehmen.

Wesentliche Bereiche der Barrierefreiheit im ÖPNV sind:

- Fahrzeuge (vgl. Kapitel 2.2.1),
- Haltestellen (vgl. Kapitel 2.2.2),
- Fahrgastinformation,
- Betrieb und Unterhalt.

[15] 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.

3.2.1.1 Verbesserungen der Barrierefreiheit im Bereich Fahrzeuge

Tabelle 34: Zielsetzung zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich Fahrzeuge

Maßnahme: Verbesserungen der Barrierefreiheit im Bereich Fahrzeuge
Eine wesentliche Rolle bei der Herstellung der Barrierefreiheit spielen die auf den ÖPNV-Linien eingesetzten Fahrzeuge (vgl. Kapitel 2.2.1). Hierfür eignen sich nur Niederflur- oder „Low-Entry"-Busse. Die Busse müssen eine ausreichend dimensionierte Sondernutzungsfläche (für Rollstuhlnutzer, Personen mit Kinderwagen oder Rollator) vorweisen. Ebenso ist dabei auf genügend Haltewunschtasten, 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. Der Umstellung auf den Einsatz barrierefreier Busse im Landkreis Leer soll nach folgenden Faktoren gewertet werden: • Linien im Ems-Leda-Takt • Wichtige Einrichtungen entlang des Linienverlaufes (z.B. Altenheime oder Krankenhäuser) • Bedarf der Schülerbeförderung (Berücksichtigung des Bedarfes an Sitzplätzen) • Fahrgastzahlen
Priorität: 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
Finanzierung: Verkehrsunternehmen, ggf. Förderung durch LNVG
Zeitpunkt: bis zum 01.01.2022

3.2.1.2 Verbesserungen der Barrierefreiheit im Bereich Haltestellen

Gerade das Themenfeld des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen erfordert kontinuierliche Abstimmung zwischen dem Landkreis, den Gemeinden, den Bürgern und Unternehmen. Ob eine Haltestelle barrierefrei ist, stellt oftmals eine Einzelfallentscheidung dar, bei der Details ausschlaggebend sein können. Gleiches gilt für die Abwägung, welche Maßnahmen an einer Haltestelle erfolgen müssen, um zu einer Verbesserung der Gesamtsituation beizutragen. Dabei muss der barrierefreie Ausbau im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Kommunen und des Landkreises Leer nach sinnvoll gewählten Prioritäten erfolgen.

Tabelle 35: Zielsetzung zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich Haltestellen

Maßnahme: Verbesserungen der Barrierefreiheit im Bereich Haltestellen

Die bauliche Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur (vgl. Kapitel 2.2.2) ist das zentrale Handlungsfeld, um 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 Landkreis Leer wird nach folgenden Prioritäten vorgenommen:
• Haltestellen an Linien im Ems-Leda-Takt sowie zentrale Umstiegshaltestellen
• Wichtige Einrichtungen in der Umgebung (z.B. Altenheime oder Krankenhäuser)
• Besondere Bedeutung für die Schülerbeförderung
• Fahrgastzahlen
  o Hohe Ausbaupriorität bei mehr als 20 Einstiegen pro Tag.
  o Ausbau von Haltestellen mit mehr als 10 – 20 Einstiegen pro Tag.
  o Ausbau nur im nachgewiesenen Bedarfsfall bei weniger als 10 Einstiegen pro Tag.
  o Mögliche Zusammenlegung von Haltestellen bei 0 Fahrgästen.

Priorität: Hoch
Ausnahmen: keine
Verantwortlich: Kommunen, Landkreis
Finanzierung: Landkreis, Kommunen, ggf. Förderung durch LNVG
Zeitpunkt: bis zum 01.01.2022

3.2.1.3 Verbesserungen der Barrierefreiheit im Bereich Fahrgastinformation

Der Fahrgastinformation kommt auch für mobilitätseingeschränkte Menschen eine besondere Bedeutung zu, da hier oftmals ein hoher Bedarf besteht, sich vorab über die Möglichkeiten zu informieren.

Tabelle 36: Zielsetzung zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich Fahrgastinformation

Maßnahme: Verbesserungen der Barrierefreiheit im Bereich Fahrgastinformation
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 sein. • Vor Ort muss an **zentralen Haltestellen bzw. wichtigen Verknüpfungspunkten** (z.B. Leer ZOB, Rhauderfehn ZOB) eine digitale Fahrgastinformation (Displays, ggf. sprachbasiert) 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. • Verbesserung der **Verfügbarkeit** von Informationen zur Barrierefreiheit.
Priorität: Hoch
Ausnahmen: keine
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund
Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Landkreis
Zeitpunkt: bis zum 01.01.2022

3.2.1.4 Verbesserungen der Barrierefreiheit in Betrieb und Unterhaltung

Im Bereich des Betriebs bzw. der Unterhaltung des ÖPNV bestehen für mobilitätseingeschränkte Menschen besondere Zugangsvoraussetzungen. Sie sind auf einwandfrei funktionierende Infrastruktur angewiesen.

Tabelle 37: Zielsetzung zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich Betrieb und Unterhaltung

Maßnahme: Verbesserungen der Barrierefreiheit in Betrieb und Unterhaltung
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: Hoch
Ausnahmen: keine
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen
Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis, Kommunen
Zeitpunkt: bis zum 01.01.2022

3.2.1.5 Finanzierung des barrierefreien Ausbaus

Damit die zuvor beschriebenen Maßnahmen zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV im Landkreis Leer bis 2022 umgesetzt werden können, müssten zusätzliche finanzielle Mittel sowie zusätzliches Personal in erheblichem Umfang bereitgestellt werden. Aus eigener Kraft können der LK Leer und die Kommunen im LK Leer diesen Finanzbedarf nicht decken.

Im LK Leer müssen noch über 80% der Haltestellen ausgebaut werden. Je nach Größe differieren die Ausbaukosten deutlich. Die Ausbaukosten je einfache Haltestelle betragen ca. 40.000 Euro. Eine Umstiegshaltestelle kostet ca. 125.000 Euro. Für den Ausbau eines ZOB müssen Beträge von über einer Million Euro investiert werden.

Darüber hinaus verursachen 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. Kapitel 2.4.2).

Auch die Verbesserung der Fahrgastinformation über verschiedene Medien verursacht zusätzliche Investitionskosten.

Die Wartung und Pflege der Haltestellen nimmt immer größere Finanzmittel in Anspruch, da nur der Ausbau von Haltestellen, nicht aber die Unterhaltung mit Fördermitteln finanziert werden darf. Außerdem treten zunehmend Vandalismusschäden bei den neu ausgebauten Haltestellen auf. Oft handelt es sich dabei um zerstörte Glasscheiben der Wartehäuschen.

Aus den genannten Gründen ist das Ziel eines vollständigen barrierefreien Ausbaus aller Bushaltestellen bis zum 1. Januar 2022 im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten nicht oder nur sehr schwer zu realisieren.

3.2.2 Einheitliche Benennung von Haltestellen

Die Benennung von Haltestellen muss einheitlich gestaltet werden. Haltestellennamen müssen dabei vor allem für Fahrgäste verständlich sein, die nicht ortskundig sind. Dies ist in dem besonderen Informationsbedarf begründet, der für diese Personengruppe besteht. Geschäfte, Banken oder Restaurants sowie Entfernungsangaben und Familiennamen sollen dabei nicht zur Namensgebung herangezogen werden.

Tabelle 38: Schema für die einheitliche Benennung von Bushaltestellen

Benennung
Grundsätzlich: Ort Straße/abzweigende Straße. *z.B. Westrhauderfehn, 3. Südwieke/Westwieke*
Davon abweichend: Einrichtungen von besonderem öffentlichem Interesse, sofern diese über einen längeren Zeitraum bestehen (Krankenhaus, Klinikum, Altenheim, Schule, Grundschule, Kirche, Friedhof, Bahnhof, ZOB, etc.) *z.B. Rhauderfehn Schulzentrum*
Falls nicht anders möglich: Ort Straße Hausnummer *z.B. Glansdorf, Glansdorfer Str. 66*

3.3 Angestrebtes Verkehrsangebot (Liniennetz)

Die Zentralen Orte im Landkreis Leer mit ihren Dienstleistungs- und Infrastruktureinrichtungen sollen grundsätzlich für alle Teile der Bevölkerung auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein. Regionalbuslinien bilden die dabei Basis des ÖPNV-Systems im Gebiet des Landkreis Leer. Das Verkehrsangebot sollte bei einer guten Erreichbarkeit mit einer angemessenen Bedienungshäufigkeit und Vertaktung attraktiv gestaltet sein. Als Ergänzung zu den angebotsbasierten Linienverkehren bieten die bedarfsgesteuerten Bedienungsformen wie etwa der AnrufBus, die Möglichkeit auch dünn besiedelte Gebiete mit dem ÖPNV zu erschließen. Die Fahrzeuge verkehren nur dann, wenn eine Fahrt angefordert wird. Das in Kapitel 2.1.2 beschriebene mehrstufige Konzept der Bedienungsebenen stellt die Grundlage zur Sicherung einer ausreichenden Mobilität im ÖPNV dar.

Das ÖPNV-Netz im LK Leer soll optimiert und ausgebaut werden. Dabei sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Sicherung und Weiterentwicklung der Regionalbuslinien auf Basis ihres heutigen Fahrplanangebots unter Berücksichtigung des Taktknotens ZOB Leer sowie einer Weiterentwicklung der Anschlussmobilität von und zum Schienenverkehr.
- Verbesserung des Linienverkehrs durch bedarfsorientierte flexible 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 mit ihrem heutigen Fahrplanangebot bzw. Anpassung an geänderte Rahmenbedingungen.
- Sinnvolle und übersichtliche Gestaltung der Linienwege sowie die Verwendung eindeutiger Linienbezeichnungen.

Nach derzeitigem Stand befindet sich der größte Teil des ÖPNV in BE3. Lediglich die Linien 460 und 620 befindet sich in BE2 (vgl. Kapitel 2.1.2).

3.3.1 Linien im Ems-Leda-Takt

Die Linien im Ems-Leda-Takt stellen das Hauptnetz im Landkreis Leer dar. Sie sind auf den ZOB in Leer ausgerichtet, um Umstiegsmöglichkeiten zwischen den Bussen aber auch zwischen Bus und Bahn zu schaffen. Eine Verbesserung dieses Angebotes kann mithilfe der Ausweitung des Fahrplanangebotes erfolgen, das in § 4 des Verkehrsvertrages zwischen den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern (VEJ-VEJ-Vertrag) mit Stand zum 01.08.2017 festgeschrieben wurde. Es wird beabsichtigt die Qualität der Linien des Ems-Leda-Taktes auf die nächsthöhere Bedienungsebene zu erhöhen. Unter Berücksichtigung der Schulanfangszeiten spielt dabei die Einhaltung des entsprechenden Taktverkehrs eine entscheidende Rolle. Darüber hinaus sind aber auch Ausstattungsmerkmale Teil der Bedienungsebenen. Dazu gehören neben der Gleichschaltung von Betriebszeiten die Vereinheitlichung von Qualitätsstandards und die Fahrplangestaltung. Im Folgenden werden diese grün dargestellt, sofern die Voraussetzungen bereits erfüllt sind und gelb sofern noch Verbesserungsbedarf besteht (vgl. Tabelle 39 bis Tabelle 48).

Tabelle 39: Entwicklungsgrundsätze Linie 460

Von BE2 auf BE1			
Anforderungen:			
Bedienzeiten:	Mo – Fr	min. 1 Std.-Taktverkehr	mind. 6 – 20 Uhr
	Sa	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 8 – 15 Uhr
	So	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 10 – 15 Uhr
Fahrzeugausstattung	• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG • mind. WLAN	• mind. Überlandbestuhlung • mind. Echtzeitdaten • mind. Haltestellenansage • mind. Klimaanlage	

Tabelle 40: Entwicklungsgrundsätze Linie 481

Von BE3 auf BE2			
Anforderungen:			
Bedienzeiten:	Mo – Fr	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 6 – 18 Uhr
	Sa	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 8 – 14 Uhr
Fahrzeugausstattung	• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG • mind. WLAN	• mind. Überlandbestuhlung • mind. Echtzeitdaten • mind. Haltestellenansage • mind. Klimaanlage	

Tabelle 41: Entwicklungsgrundsätze Linie 600

Von BE3 auf BE2			
Anforderungen:			
Bedienzeiten:	Mo – Fr	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 6 – 18 Uhr
	Sa	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 8 – 14 Uhr
Fahrzeugausstattung	• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG • mind. WLAN	• mind. Überlandbestuhlung • mind. Echtzeitdaten • mind. Haltestellenansage • mind. Klimaanlage	

Tabelle 42: Entwicklungsgrundsätze Linie 605

Von BE3 auf BE2			
Anforderungen:			
Bedienzeiten:	Mo – Fr	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 6 – 18 Uhr
	Sa	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 8 – 14 Uhr
Fahrzeugausstattung	• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG • mind. WLAN	• mind. Überlandbestuhlung • mind. Echtzeitdaten • mind. Haltestellenansage • mind. Klimaanlage	

Tabelle 43: Entwicklungsgrundsätze Linie 620

Von BE2 auf BE1			
Anforderungen:			
Bedienzeiten:	Mo – Fr	min. 1 Std.-Taktverkehr	mind. 6 – 20 Uhr
	Sa	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 8 – 15 Uhr
	So	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 10 – 15 Uhr
Fahrzeugausstattung	• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG • mind. WLAN	• mind. Überlandbestuhlung • mind. Echtzeitdaten • mind. Haltestellenansage • mind. Klimaanlage	

Tabelle 44: Entwicklungsgrundsätze Linie 621

Von BE3 auf BE2			
Anforderungen:			
Bedienzeiten:	Mo – Fr	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 6 – 18 Uhr
	Sa	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 8 – 14 Uhr
Fahrzeugausstattung	• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG • mind. WLAN	• mind. Überlandbestuhlung • mind. Echtzeitdaten • mind. Haltestellenansage • mind. Klimaanlage	

Tabelle 45: Entwicklungsgrundsätze Linie 623

Von BE3 auf BE2			
Anforderungen:			
Bedienzeiten:	Mo – Fr	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 6 – 18 Uhr
	Sa	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 8 – 14 Uhr
Fahrzeugausstattung	• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG • mind. WLAN	• mind. Überlandbestuhlung • mind. Echtzeitdaten • mind. Haltestellenansage • mind. Klimaanlage	

Tabelle 46: Entwicklungsgrundsätze Linie 625

Von BE3 auf BE2			
Anforderungen:			
Bedienzeiten:	Mo – Fr	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 6 – 18 Uhr
	Sa	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 8 – 14 Uhr
Fahrzeugausstattung	• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG • mind. WLAN	• mind. Überlandbestuhlung • mind. Echtzeitdaten • mind. Haltestellenansage • mind. Klimaanlage	

Tabelle 47: Entwicklungsgrundsätze Linie 656

Von BE3 auf BE2			
Anforderungen:			
Bedienzeiten:	Mo – Fr	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 6 – 18 Uhr
	Sa	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 8 – 14 Uhr
Fahrzeugausstattung	• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG • mind. WLAN	• mind. Überlandbestuhlung • mind. Echtzeitdaten • mind. Haltestellenansage • mind. Klimaanlage	

Tabelle 48: Entwicklungsgrundsätze Linie 690

Von BE3 auf BE2			
Anforderungen:			
Bedienzeiten:	Mo – Fr	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 6 – 18 Uhr
	Sa	min. 2 Std.-Taktverkehr	mind. 8 – 14 Uhr
Fahrzeugausstattung	• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8 Abs. 3 PBefG • mind. WLAN	• mind. Überlandbestuhlung • mind. Echtzeitdaten • mind. Haltestellenansage • mind. Klimaanlage	

3.3.2 Linien mit Bedeutung für die Schülerbeförderung

Ein Großteil der Schülerbeförderung erfolgt über Buslinien im ÖPNV, die grundsätzlich allen Fahrgästen offen stehen. Die Planung dieser Linien orientiert sich dabei am Bedarf der Schülerbeförderung. Darüber hinaus bestehen Verknüpfungen mit dem Hauptnetz. Die Linien müssen entsprechend der sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst werden. Auch die Herstellung von Barrierefreiheit sollte sich dabei am Bedarf orientieren. Langfristiges Ziel ist es, die Linien der BE3, die aufgrund der Siedlungsstruktur ein höheres Fahrgastpotential erwarten lassen, zur qualitativ höherwertigen BE2 zu entwickeln.

3.3.3 Stadtverkehr Leer

Der Stadtverkehr in Leer stellt eine kleinräumige Erschließung des Stadtgebietes dar. Dabei sollen für die Zielgruppe relevante Orte angefahren werden. Das Angebot muss dabei den sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst werden. Es soll in Zukunft entsprechend vorhandener Potentiale weiter entwickelt werden.

3.3.4 ÖPNV auf Borkum

Das Nahverkehrsangebot auf Borkum muss gemäß den sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst und weiter entwickelt werden. Dabei gilt es die besonderen Bedingungen auf der Nordseeinsel zu berücksichtigen. Als Themenschwerpunkte ergeben sich dabei:

- die Erhöhung der (Jahres-) Fahrzeugkilometer mit emissionsfreien Fahrzeugen,
- der Einsatz eines zweiten E-Busses für Schienenersatzverkehr und im Linienverkehr bei besonderen Anlässen,
- der Ausbau der vorhandenen Ladeanlagen für Elektrobusse,
- die Attraktivierung des ÖPNV-Angebotes und gegebenenfalls Einsatz von Anrufbussen,
- weiterer Ausbau der Haltestellen für in der Mobilität eingeschränkte Reisende,
- die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation durch die Nutzung von Echtzeitdaten und digitalen Medien,
- Realisierung von vollständig zweisprachiger Fahrgastinformationen (deutsch und niederländisch) einschließlich der Lautsprecherdurchsagen.

3.3.5 AnrufBus

Der AnrufBus sichert die flächenmäßige Erschließung des LK Leer durch den ÖPNV. Entlegenere Gebiete werden mit dem Hauptnetz verbunden. Das Angebot muss sich den ändernden

Rahmenbedingungen anpassen. Es soll in Zukunft weiter entwickelt werden, sofern sich entsprechende Potentiale ergeben.

3.3.6 Nachteule

Die Nachteule dient dazu, vor allem jungen Menschen abends am Wochenende eine Alternative zum Auto bieten. Dabei sollen für die Zielgruppe relevante Veranstaltungsorte angefahren werden. Das Angebot muss dabei den sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst werden. Es soll in Zukunft weiter entwickelt werden, sofern sich entsprechende Potentiale ergeben.

3.4 Verbesserung der Tarifstruktur

Tabelle 49: Zielsetzung zur Verbesserung der Barrierefreiheit im Bereich Fahrgastinformation

Maßnahme: Verbesserungen der Tarifstruktur
Seit dem 01.01.2017 gilt im VEJ-Gebiet ein Zonentarif. Dieser stellt die Basis für zukünftige Weiterentwicklungen dar. Auf Verkehrsrelationen mit mehreren Reisemöglichkeiten gelten – unabhängig von der benutzten Strecke – einheitliche Preise. Die Fahrkarten werden gegenseitig anerkannt. Die tarifliche Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und Kooperationen benachbarter Verkehrsräume ist anzustreben. Ziel ist es den Tarifes weiterzuentwickeln, insbesondere im Hinblick auf eine leichte Verständlichkeit mit dem Ziel, zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen.
Priorität: Mittel
Ausnahmen: keine
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Landkreis
Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund, Landkreis
Zeitpunkt: bis zum 01.01.2022

3.5 Ziele im Bereich Marketing und Außendarstellung des ÖPNV

Gutes Marketing und eine positive Außendarstellung sind fester Bestandteil eines erfolgreichen ÖPNV. Für den Landkreis Leer spielen Echtzeitinformationen eine entscheidende Rolle. Fahrgastinformation kommt jedoch niemals ohne persönliche Kontakte aus. Gerade hier ist die Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Leer von besonderer Bedeutung.

3.5.1 Echtzeitinformationen

Für Fahrgäste hängt die Attraktivität des Verkehrsangebotes nicht zuletzt von der Einhaltung der Fahrpläne ab. Insbesondere für Fahrgäste, die auf Anschlüsse angewiesen sind, sind fahrplanmäßige Abfahrten / Ankünfte von herausragender Bedeutung.

Durch die 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.

Tabelle 50: Zielsetzung zur Einführung eines Echtzeitinformationssystems

Maßnahme: Einführung eines Echtzeitinformationssystems
Das Echtzeitdatensystem informiert den Fahrgast über die tatsächliche Ankunft und Abfahrt des Busses. Es geht dabei um Fahrzeiten inklusive Angaben zu Verspätungen oder Störungen und damit um die ‚echte' Ankunfts- und Abfahrtszeit. Über Anzeigetafeln an Haltestellen, Displays in den Bussen und über mobile Endgeräte wie Smartphones können die Fahrzeiten auch von unterwegs aus abgerufen und so der weitere Weg besser geplant werden. Dies ist besonders bei Umstiegen und Anschlussverbindungen von Bedeutung. Für die Einführung des Echtzeitinformationssystems ist die Anschaffung von elektronischen Fahrscheindruckern in den Bussen einschließlich der rechnergestützten Betriebsleitsysteme sowie eine Anbindung an die Datendrehscheibe des Landes Niedersachsen notwendig. Ein Berater wird die Einführung in der Nahverkehrsregion Ems-Jade begleiten. Ein weiterer Ausbau des Systems soll durch die Ausstattung wichtiger Haltestellen mit Anzeigetafeln sog. dynamische Fahrgastinformation (DFI) erfolgen. Nach Einführung ist auch für mögliche Konzessionsnachfolger das Echtzeitinformationssystem auf den entsprechenden Linien als verpflichtende Ausstattung anzusehen.
Priorität: Hoch
Ausnahmen: keine
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Landkreis
Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Landkreis, ggf. Förderung durch LNVG
Zeitpunkt: bis zum Beginn des Schuljahres 2019/20

3.5.2 Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Leer

De Mobilitätszentralen in der VEJ-Region sollen besser vernetzt werden. Darüber hinaus soll die Mobilitätszentrale Leer weiterentwickelt werden. Heute erhält der Fahrgast dort vor Ort oder telefonisch ausführliche Informationen zum ÖPNV-Angebot oder zu Tariffragen. Auch das Beschwerdemanagement wird neu strukturiert und vereinheitlicht. Die Mobilitätszentrale Leer soll der Mittelpunkt für die bessere Vermarktung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis Leer werden. Dafür müssen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Mobilitätszentrale auf Veranstaltungen im Landkreis Leer präsent sein (z.B. Gewerbeschauen, Infotage von Schulen etc.). Darüber hinaus bedarf es auch einer längerfristig angelegten ÖPNV-Kampagne, die zwischen Verkehrsverbund und Landkreis Leer abgestimmt werden muss. Deren Ziel muss sein, die Wahrnehmung bzw. den Fokus des ÖPNV im Landkreis Leer 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 Leer 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.

Tabelle 51: Zielsetzung zur Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale im Landkreis Leer

Maßnahme: Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Leer
Die Mobilitätszentrale soll weiterentwickelt werden, so dass der ÖPNV im Landkreis Leer von der Bevölkerung besser wahrgenommen wird (ÖPNV-Imagekampagne). Außerdem soll die Mobilitätszentrale Mittelpunkt einer ganzheitlichen Erfassung und Vermarktung der im LK Leer vorhandenen Mobilitätsangebote werden. Es sollen individuelle Beratungen von Menschen mit dem Ziel erfolgen, das Beförderungsangebot des ÖPNV zu nutzen. Dabei sollen bestehende Fördermöglichkeiten geprüft werden.
Priorität: Mittel
Verantwortlich: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund und Landkreis
Finanzierung: Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund und Landkreis
Zeitpunkt: 2020

3.6 Entwicklungen des SPNV

Der Schienenpersonenverkehr stellt eine schnelle Verbindung innerhalb der Region dar. Ebenso kommt ihm eine große Bedeutung durch die Einbindung in das überregionale Nahverkehrsangebot und in das Fernverkehrsnetz zu. Die verkehrliche Erschließung der Region im Ganzen, wie auch die Qualität des ÖPV-Angebotes im Besonderen, hängt demnach wesentlich von der Qualität des Schienenpersonenverkehrs ab, wobei die Aufgabenträgerschaft im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Hand des Landes Niedersachsen liegt. Der Landkreis Leer engagiert sich für ein gutes

Schienenverkehrsangebot und wirkt in diesem Sinne mit seinen Partnern in der Verkehrsregion Ems-Jade aktiv auf die Beteiligten, den Bund, das Land, die LNVG, die DB und andere in der Region aktive Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die zuständige Infrastrukturgesellschaften ein.
Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV liegt bei der LNVG und somit beim Land Niedersachen.

3.6.1 Schienennetz

In Bezug auf die Schieneninfrastruktur erfolgen seit einigen Jahren umfangreiche Verbesserungs-Maßnahmen. Diese Bemühungen sollen auch in Zukunft fortgeführt werden. Angestrebt wird der Abschluss des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Leer – Rheine. Der größte Teil der Strecke ist bereits ausgebaut, es fehlt noch der Abschnitt zwischen Aschendorf und Dörpen sowie im Bereich der Ledabrücke. Zu zeitlichen Verzögerungen kommt es zudem aufgrund der höhengleichen Bahnsteigzugänge in Lathen und Aschendorf, die ein gleichzeitiges Halten von zwei Zügen verhindern. Durch den Ausbau würde es zu einer Fahrtzeitverkürzung kommen, was das Erreichen von Anschlusszügen in Knotenbahnhöfen verbessert bzw. erst ermöglicht.
Die Strecke Leer – Oldenburg sollte zweigleisig ausgebaut werden, da es auf dieser Strecke bedingt durch die Eingleisigkeit zu Kapazitätsengpässen und zu Wartezeiten kommt. Hier gibt es verstärkte Bemühungen im Projekt „Wunderline“ in Zusammenarbeit mit der Provinz Groningen. Ziel ist es dabei die Bahninfrastruktur zwischen Groningen und Bremen zu verbessern, um eine kürzere Reisezeit zu erreichen. Für die betroffenen Landkreise, Städte und Gemeinden ist dabei nicht zuletzt das Themengebiet der Anschlussmobilität von besonderer Bedeutung.

3.6.2 Fahrzeuge, Bahnhöfe und Haltestellen

Die Stadt Leer mit dem Bahnhof und dem anliegenden ZOB hat eine besondere Bedeutung für Ostfriesland, da hier Umstiege zwischen dem Fernbahnnetz und dem regionalen ÖPNV erfolgen. Der Bahnhof Leer stellt auch für Reisende aus dem Landkreis Aurich den Zugang zum Schienenverkehr dar. An dieser Stelle sollen grundsätzliche Zielsetzungen des Schienenverkehrs erläutert werden. Hierbei ist zu beachten, dass die LNVG in Hannover Aufgabenträger des SPNV ist.

3.6.2.1 Fahrzeuge

Ein wesentlicher Baustein für ein attraktives Bahnangebot sind moderne Fahrzeuge, die ein komfortables Reisen ermöglichen. Sie müssen entsprechend dem Bedarf in der Region die einfache Mitnahme von Fahrrädern und großen Gepäckstücken ermöglichen und zudem über ein ausreichendes Sitzplatzangebot verfügen. Eine Modernisierung der Fahrzeugflotte ist nicht nur für die Besucher der Region von besonderem Interesse und dient zur Stärkung des Tourismus. Hierdurch werden auch die Lebensqualität der Bevölkerung und damit die Standortqualität erhöht. Die Landesnahverkehrsgesellschaft wird ihren Fahrzeugpool um bis zu dreißig elektrische

Doppelstocktriebzüge erweitern. Vorgesehen ist, dass diese Doppelstocktriebzüge ab dem Jahr 2023 im Expresskreuz Bremen, dies beinhaltet die Strecken Norddeich – Leer - Hannover und Bremen-Osnabrück, eingesetzt werden. Diese Züge enthalten mehr Sitzplätze und komfortable Sitzabstände, dynamische Bildschirmanzeigen, WLAN, behindertengerechte Toiletten und großzügige Mehrzweckbereiche für Fahrräder und Kinderwagen. Die Züge sollen variabel mit drei bis sechs Wagen unterwegs sei. Die Züge sind flügelfähig. Die Teilung soll zukünftig in Oldenburg stattfinden, d.h. ein Teil des Zuges fährt von Hannover über Oldenburg wie bisher nach Leer und Norddeich. Der andere Teil fährt von Oldenburg nach Wilhelmshaven. Für den westlichen Teil der VEJ, mit den Landkreisen Leer und Aurich sowie der Stadt Emden, bleibt das Verkehrsangebot wie bisher bestehen. Die reduzierte Zahl an Sitzplätzen reicht nach Angaben der LNVG für diesen Streckenabschnitt aus. Für Verkehrstage mit hoher Nachfrage, zum Beispiel während der Ferienzeit, sollen mehr Wagen zur Verfügung gestellt werden.

3.6.2.2 Bahnhöfe und Haltepunkte

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG) hat die volkswirtschaftliche Zweckmäßigkeit der Reaktivierung von ehemaligen Haltestellen der Bahn überprüft. Für den Bereich des Landkreises Leer sind hierbei die ehemaligen Haltestellen Bunde, Ihrhove und Neermoor näher untersucht worden. Die LNVG weist darauf hin, dass sie der Reaktivierung von Haltestellen grundsätzlich positiv gegenüber steht. Sie bietet an, Nachuntersuchungen zu Reaktivierungsmöglichkeiten anzustellen, wenn sich entscheidende Parameter wie z.B. Einwohnerpotential oder das Angebotskonzept wesentlich ändern. Im LK Leer bestehen derzeit konkrete Planungen die Bahnhöfe in Bunde, Ihrhove und Neermoor wieder in Betrieb zu nehmen. Der Bahnhof in Weener liegt an der Bahnstrecke Leer – Neuschanz - Groningen. Er soll in den kommenden Jahren barrierefrei ausgebaut werden. Darüber hinaus plant die Stadt Weener eine barrierefreie Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes.

3.6.3 Schienenverkehrsangebot

Das Schienenverkehrsangebot stellt eine überregionale Verkehrsanbindung des Landkreises dar. Dabei gilt es die Interessen unterschiedlicher Zielgruppen zu beachten. Dazu gehören Berufspendler, Schüler, Auszubildende und Studenten aber auch Touristen. Das Angebot muss dabei den sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst werden. Es soll in Zukunft weiter entwickelt werden, sofern sich entsprechende Potentiale ergeben. Für den Landkreis ist dabei auch das Thema Anschlussmobilität relevant.

3.6.4 Schienenpersonennahverkehr auf Borkum

Das Nahverkehrsangebot auf Borkum soll gemäß den sich ändernden Rahmenbedingungen angepasst und weiter entwickelt werden. Dabei gilt es die besonderen Bedingungen auf der Nordseeinsel zu berücksichtigen. Die Borkumer Kleinbahn verfügt jeweils über eine Konzession für den SPNV sowie für die entsprechende Infrastruktur. Es bestehen die folgenden Zielsetzungen:

- ein drittes hochwassergeschütztes Gleis mit Bahnsteig im Hafen Borkum,
- Ausbau der Zugfolgeabschnitte von derzeit sechs auf acht Fahrwegabschnitte,
- Erhöhung der Werkstattkapazität für die Unterhaltung/Instandsetzung der Fahrzeuge des SPNV und OPNV,
- Realisierung von vollständig zweisprachiger Fahrgastinformationen (deutsch und niederländisch) einschließlich der Lautsprecherdurchsagen.

Anlagen

Anlage 1: Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen

Anlage 2: Auszug Haltestellenkataster

Anlage 3: Allgemeine Vorschrift

Anlage 4: VEJ-VEJ-Vertrag

Anlage 5: Schülerbeförderungssatzung