Stadt EMDEN

Nahverkehrsplan
Stadt Emden
2019

Herausgeber:

Stadt Emden – Der Oberbürgermeister

Ringstraße 38 b

26721 Emden

Beschlossen vom Rat der Stadt Emden

am 28.05.2020

Inhalt

1 Einleitung 5
2 Beschreibung der Rahmenbedingungen 7
2.1 Rechtlicher Rahmen 7
2.1.1 Gesetzliche Grundlagen 7
2.1.2 Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr 9
2.2 Regionale Rahmenbedingungen 10
2.2.1 Struktur der Region 10
2.2.2 Organisationsstruktur des ÖPNV 11
2.3 Beschlussfassungen des Aufgabenträgers als Grundlage des NVP 14
2.3.1 Vergabe des öDA an die Stadtverkehr Emden GmbH 14
2.3.2 Kurzbeschreibung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags 15
2.3.3 Beschlüsse zum Bedienungskonzept 16
3 Zielsetzungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans 17
3.1 Zielsetzungen zum öffentlichen Nahverkehr 17
3.1.1 Leitlinien für die Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs 17
3.1.2 Entwicklung differenzierter Zielvorstellungen 18
3.2 Zielsetzungen zur Steuerung des öffentlichen Personennahverkehrs 19
3.3 Weiterentwicklung des Planungsinstruments Nahverkehrsplan 20
3.3.1 Veränderte Rahmenbedingungen 20
3.3.2 Dynamisierung des Instruments Nahverkehrsplans 20
3.3.3 Synchronisation der Abläufe bei der Steuerung des ÖPNV 22
3.3.4 Berichtspflichten des Aufgabenträgers 22
3.3.5 Evaluierung durch den Aufgabenträger 23
4 Anforderungsprofil 24
5 Bedienungsangebot in der Stadt Emden ab Oktober 2019 31
5.1 Bedienungsangebot im Schienenverkehr 31
5.2 Bedienungsangebot im Fähr- und Luftverkehr 31
5.3 Bedienungsangebot im Regionalbusverkehr 32
5.4 Bedienungskonzept im Stadtverkehr 34

5.4.1 Generelle Rahmenbedingungen ... 34
5.4.2 Erläuterungen zum Bedienungskonzept ... 34
5.4.3 Liniennetz ... 35
5.4.4 Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeit ... 37
5.4.5 Betriebskonzept/Verknüpfungen ... 37
5.4.6 Bedienungsweise im Schülerverkehr ... 38
5.4.7 Bedienungsweise im Linienbedarfsverkehr ... 39
5.4.8 Bedienungsweise im Spät- und Wochenendverkehr ... 40
5.4.9 Leistungsdaten und Fahrzeugbedarf ... 41
5.5 Tarifsystem ... 42
5.5.1 Einzelfahrscheine ... 42
5.5.2 Abos und Monatskarten ... 43
5.5.3 Emder Karte ... 44
6 Linienbündelung und Bedienungskonzept ... 45
7 Analyse ... 47
7.1 Strukturdaten der Stadt Emden ... 47
7.2 Schwachstellenanalyse ... 50
7.3 Fazit der Analyse ... 58
8 Handlungsfelder und Maßnahmenplan ... 59
8.1 Handlungsfelder ... 59
8.2 Maßnahmenplan ... 59
8.2.1 Maßnahmen zur Infrastruktur/Haltestellen ... 59
8.2.2 Maßnahmen zur Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen ... 60
8.2.3 Maßnahmen zum Fahrgastservice (Fahrgastinformation) ... 60
8.2.4 Marketingmaßnahmen ... 61
8.3 Prüfaufträge für Maßnahmen ... 61
8.3.1 Evaluierung des Bedienungskonzepts ... 61
8.3.2 Betriebsqualität am ZOB ... 61
8.3.3 Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement/-zentrale ... 61
8.3.4 Weiterentwicklung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ab 2024 ... 62
8.3.5 Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ) ... 62

9 Kosten und Finanzierungsplan 64
9.1 Grundsätzliches zu Kosten und Finanzierung im ÖSPV 64
9.2 Kostenstruktur aus Sicht des Aufgabenträgers Stadt Emden 64
9.3 Finanzierungstruktur 65
9.3.1 Übersicht der Finanzierungsinstrumente 65
9.3.2 Finanzierungsmittel aus dem NNVG / RegG 66
9.3.3 Finanzierungsmittel aus dem NGVFG 67
9.4 Finanzierungsplan 67
9.4.1 Laufende Finanzierung des ÖPNV und Maßnahmenplan 67
9.4.1 Verwendung von Fördermitteln für die Infrastruktur 68
9.4.2 Verwendung von Fördermitteln für die Fahrzeugbeschaffung 69
9.5 Nachweise über die Verwendung von Mitteln 69
9.6 Qualitätsbericht 69

1 Einleitung

Mit dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans beschließt die Stadt Emden als Aufgabenträger des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs die Grundlage für die Weiterentwicklung des Nahverkehrs für ihr Stadtgebiet. Dabei ist die Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern in der Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade (VEJ) integrierter Bestandteil bezüglich der Einbindung der Regionalverkehrs und der durchgängigen Tarifnutzung.

Nach dem Beschluss des Rates zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die Stadtverkehr Emden GmbH zum 01.01.2015 konnte die Umsetzung des damit verbundenen Bedienungskonzepts nicht zeitgleich erfolgen. Durch eine groß angelegte Schulstrukturreform mit tiefgreifenden Änderungen der Schulformen, -standorte und -einzugsbereiche war eine zeitversetzte Inbetriebnahme erst zum Anfang des Schuljahres 2018/19 möglich.

Aufbauend auf dem Beschluss des Rates der Stadt Emden vom 28.05.2019 erfuhr das Bedienungskonzept diverse Anpassungen, die nunmehr mit diesem Nahverkehrsplan zum ausreichenden Bedienungsstandard deklariert werden. Dazu gehört, dass ein relativ weitgehender Stand der Barrierefreiheit erreicht worden ist, der schrittweise weiterentwickelt wird. Für Zeiten und Räume schwächerer Nachfrage sind Bedarfsverkehre ein integraler Baustein des Bedienungskonzepts.

Diese Fortschreibung des Nahverkehrsplans basiert überregional auf der Novellierung des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes zum Jahr 2017, in der grundlegende Änderungen in der Finanzierung des Nahverkehrs vollzogen wurden. Damit erhalten die kommunalen Aufgabenträger zum einen eine direktere Kontrolle über die Ausgleichsmittel im Ausbildungsverkehr, zum anderen zusätzliche Finanzmittel für innovative Projekte zum ÖPNV. Damit sind allerdings auch erweiterte Berichtspflichten mit dem Ziel der Evaluierung dieser Mittelverteilung verbunden, was einen nachhaltigen Einsatz der erhaltenen Gelder gebietet.

Die zuvor genannten Änderungen sowie der schneller werdende technische Innovationszyklus im Verbund mit der durch die Klimaentwicklung neu angetriebenen Absicht zur Verlagerung des Verkehrs lassen die statische Festschreibung eines Plans nicht mehr zeitgemäß erscheinen. Daher wird eine dynamische Fortschreibung des Nahverkehrsplans auch innerhalb seiner Laufzeit auf Basis des hier dokumentierten Ausgangszustands mit den in nächster Zeit zu startenden Prüfaufträgen angestrebt.

Der Aufbau des vorliegenden Nahverkehrsplans ist der (auf der nächsten Seite) folgenden Grafik zu entnehmen:

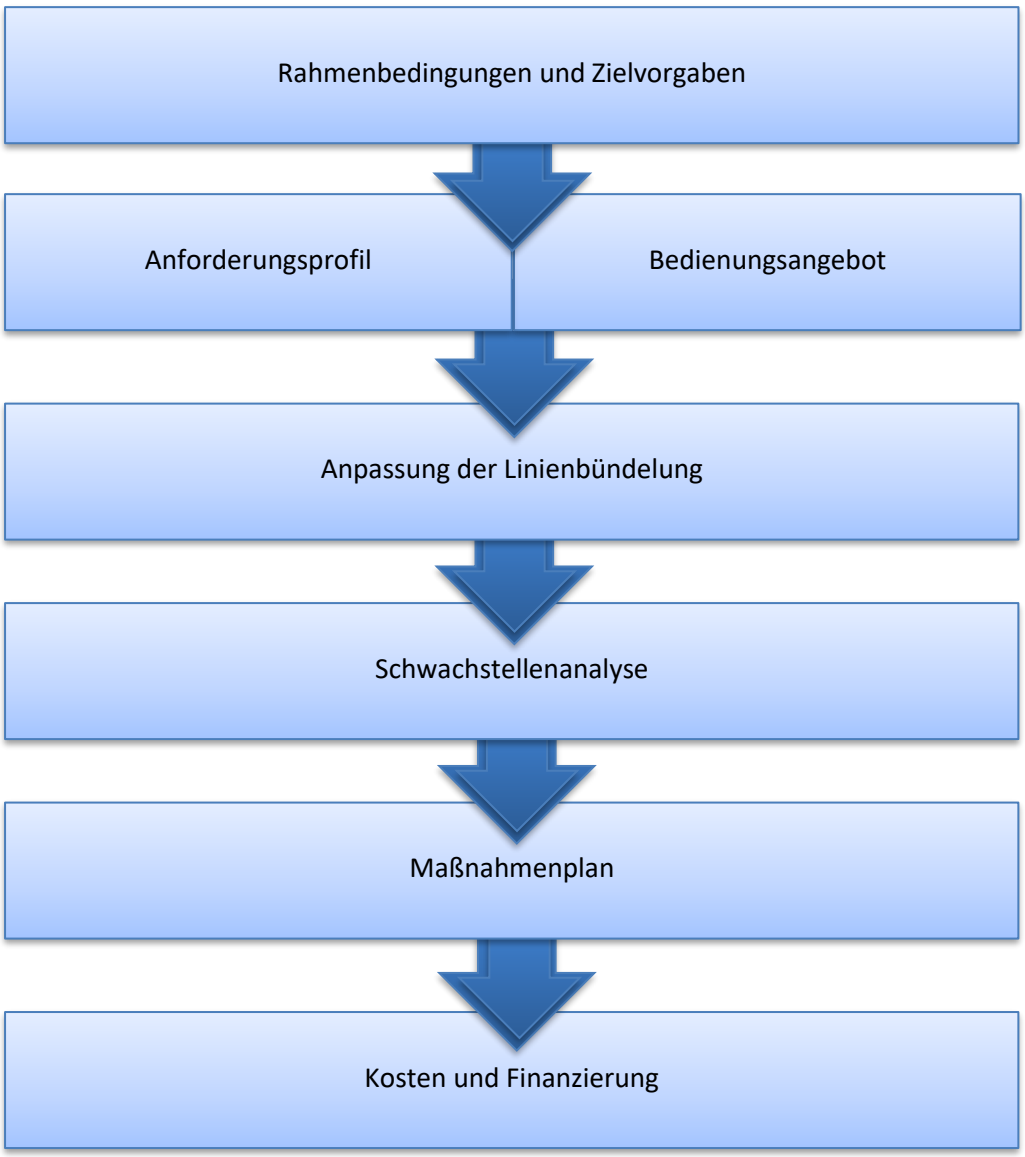

Abbildung 1: Aufbau des Nahverkehrsplans

2 Beschreibung der Rahmenbedingungen

2.1 Rechtlicher Rahmen

2.1.1 Gesetzliche Grundlagen

Die Stadt Emden ist nach § 4 (1) des **Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes** (NNVG, Stand: 01.01.2017) Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und als solcher gemäß § 6 (1) NNVG zur Aufstellung bzw. Fortschreibung eines Nahverkehrsplanes (NVP) verpflichtet. Gemäß dem NNVG hat ein NVP einen Gültigkeitszeitraum von fünf Jahren, ehe eine Fortschreibung durchgeführt werden muss. In § 6 des NNVG ist darüber hinaus definiert, welche Inhalte und Kriterien ein NVP enthalten muss und welche Organisationen wann in die Mitwirkung zur Aufstellung bzw. Fortschreibung des NVP eingebunden werden müssen.

Wesentliche Vorgaben aus § 6 (1) NNVG beschreiben, dass ein NVP

- das Verkehrsangebot im gegenwärtigen Zustand beschreibt,
- Zielvorstellungen zur zukünftigen Gestaltung des ÖPNV beinhaltet,
- Maßnahmen zur Erreichung der Zielvorstellungen benennt und
- Finanziellen Veränderungen sich aus der Umsetzung der Maßnahmen gegenüber dem Verkehrsangebot im gegenwärtigen Zustand ergeben.

Darüber hinaus sind im NNVG finanzielle Hilfen für die Aufgabenträger definiert, welche allerdings zweckgebunden und in Teilen (§§ 7a und §§ 7b) nach § 7c (1) ab 01.01.2020 an die Fortschreibung des NVP und (2) ab 01.01.2019 und folgend alle zwei Jahre an einen Qualitätsbericht über die Wirkungsweise/Verbesserungen der finanziellen Hilfen gebunden sind.

Für die Stadt Emden werden seitens des Landes Niedersachsen nach § 7 (4) allgemeine Finanzhilfen, nach § 7a Ausgleichszahlungen, welche vorwiegend für den Ausbildungsverkehr eingesetzt werden sollen sowie nach § 7b finanzielle Unterstützung zur Weiterentwicklung des ÖPNV gewährt (7b-Mittel). Die detaillierte Darstellung der Finanzierung des ÖPNV erfolgt in Kapitel 9 Kosten und Finanzierung.

Im **Personenbeförderungsgesetz** (PBefG, Stand: 20.07.2017) sind weitere Kriterien beschrieben, die bundesweit bei der Aufstellung bzw. Fortschreibung von Nahverkehrsplänen umgesetzt werden sollen. Nach § 8 (3) PBefG sind im NVP die Belange von in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, bis zum 01.01.2022 die Nutzung des ÖPNV durch eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Ausnahmen hiervon sind im NVP zu begründen. Dieses bezieht sich zum einen auf die technische Ausstattung einzusetzender Fahrzeuge sowie zum anderen auf die Gestaltung von ÖPNV-Zugangsstellen und der Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Haltestelle. Behindertenbeiräte, -beauftragte und -verbände als auch Fahrgastverbände sind hierzu anzuhören. Weitere Einzelheiten zur inhaltlichen Gestaltung von Nahverkehrsplänen können durch die Gesetze auf Landesebene definiert werden.

Ferner sind im PBefG die Voraussetzungen zur Erteilung von Genehmigungen zur Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsleistungen aufgeführt.

Außerdem sind die Voraussetzungen, sowohl für eigenwirtschaftliche Verkehre als auch zur Vergabe öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) für gemeinwirtschaftliche Verkehre definiert. Sofern Verkehrsleistungen entsprechend den aufgestellten Kriterien des NVP nicht eigenwirtschaftlich erbracht werden, sind für die Vergabe von öDA in Form der Erteilung einer Direktvergabe oder der Durchführung von wettbewerblichen Verfahren die Festlegungen aus der EU-Verordnung (VO) 1370/2007 einzuhalten.

In der **EU-VO 1370/2007** sind die Kriterien zur Einhaltung eines fairen, europaweit einheitlichen Wettbewerbs zur Vergabe von Verkehrsdienstleistung im ÖPNV mit dem Ziel zur Gewährleistung sicherer, effizienter und hochwertiger Personenverkehrsdienste festgelegt. Gemäß Artikel 4 (3) der EU-VO 1370/2007 sind öDA für einen befristeten Zeitraum von höchstens 10 Jahren für Busverkehrsdienste und höchstens 15 Jahren für Personenverkehrsdienste mit der Eisenbahn zu erteilen. Nach Artikel 7 (2) ist die Einleitung eines wettbewerblichen Verfahrens zur Vergabe von Personenverkehrsdiensten bzw. die Erteilung einer Direktvergabe bei einer öffentlichen Personenverkehrsleistung von mehr als 50.000 km jährlich spätestens ein Jahr vor Verfahrensbeginn im Amtsblatt der Europäischen Union unter der Angabe wesentlichster Informationen zu veröffentlichen (so genannte Vorabbekanntmachung).

Nach Artikel 5 (2) können Aufgabenträger selbst öffentliche Personenverkehrsdienste erbringen oder öDA an rechtlich getrennte Einheiten direkt vergeben, wenn der Aufgabenträger tatsächlichen Einfluss hat und die tatsächliche Kontrolle über Entscheidungen der rechtlich getrennten Einheit ausübt.

Bei der Vergabe eines öDA ist in diesem Falle nach Artikel 5 (4) zu beachten, dass der monetäre Wert des Personenverkehrsdienstes 1.000.000 EUR oder eine Verkehrsleistung von 300.000 km jährlich nicht überschritten werden. Sofern es sich bei dem beauftragten Unternehmen (als Inhaber der Liniengenehmigungen) um kleine oder mittlere Unternehmen (KMU) handelt, liegen die Schwellenwerte bei 2.000.000 EUR bzw. einer Verkehrsleistung von 600.000 km jährlich. Zudem darf das Unternehmen nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreiben. Damit als Auflage verbunden ist die Eigenerbringung eines bedeutenden Teils der Leistungen durch das beauftragte Verkehrsunternehmen als Inhaber der Liniengenehmigungen.

Im anderen Fall ist bei Überschreitung der genannten Schwellenwerte für die gegenständlichen Verkehre der überwiegende Teil in Eigenerbringung zu leisten ist. Die (rechtlichen) Auslegungen für den Begriff „überwiegend“ erstrecken sich dabei von „mehr als die Hälfte“ bis „mehr als zwei Drittel“ der Leistung.

Das **Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs – Regionalisierungsgesetz** (RegG) stellt einen übergeordneten bundesweiten Finanzrahmen dar, in welchem seitens des Bundes den einzelnen Ländern anteilig Finanzhilfen zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als Daseinsvorsorge zugeteilt werden, insbesondere für den Schienenpersonennahverkehr. Die Finanzhilfen sind bis zum Jahr 2031 festgeschrieben und unterliegen einer jährlichen Steigerung von 1,8 %. Niedersachsen erhält für das Jahr 2019 ca. 733 Mio. EUR.

Im **Niedersächsischen Tariftreue- und Vergabegesetz** (NTVergG) werden in § 5 die Regelungen bezüglich der Vergabe von Personenverkehrsdiensten festgehalten. Demnach dürfen Unternehmen lediglich

mit Personenverkehrsdiensten betraut werden, wenn Sie sich bei Angebotsabgabe erklären, ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Entgeltleistungen mindestens in Höhe des durch eine einschlägige, tariffähige Gewerkschaft ausgehandelten Tarifvertrags zu zahlen. Anzuwendende Tarifverträge werden durch das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr bestimmt (Liste der repräsentativen Tarifverträge, Stand: 18.07.2018). In Niedersachsen findet für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) zum einen der Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe für Niedersachsen (TV-N Nds.), ausgehandelt durch die Gewerkschaft ver.di, Landesbezirk Niedersachsen-Bremen und zum anderen der Tarifvertrag Verkehrsbetriebe Niedersachsen (Arbeitgeberverband Nahverkehr e.V. mit ver.di) Anwendung für diesen Bereich.

Weitere rechtliche Rahmenbedingungen mit Bedeutung für die Nahverkehrsplanung der Stadt Emden sind u.a.:

- das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG),
- das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG),
- das Gesetz zur Gleichstellung von behinderten Menschen (BGG),
- das Raumordnungsgesetz des Bundes (ROG),
- das Niedersächsische Gesetz über Raumordnung und Landesplanung (NROG),
- das Landes-Raumordnungsprogramm (LROP,)
- das Niedersächsische Schulgesetz (NSchG),
- das Niedersächsische Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (NUVPG).

2.1.2 Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖSPV obliegt gemäß § 4 (1) des NNVG den Landkreisen und kreisfreien Städten in ihrem jeweiligen Gebiet. Da die Stadt Emden eine kreisfreie Stadt ist und sich in keinem der im NNVG verankerten übergeordneten regionalen Zusammenschlüssen befindet, ist sie eigenverantwortlich für die Planung und Erbringung und Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV zuständig.

Hierzu gehören die Aufstellung, bzw. Fortschreibung eines NVP als Rahmenplan, die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im Alltags- und Schülerverkehr, ggf. verbunden mit der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA), die Herausgabe notwendiger Informationen, sowie die Qualitätskontrolle für den ÖPNV im eigenen Bereich.

Die regionale Zusammenarbeit der Aufgabenträger in der Verkehrsregion Ems-Jade (VEJ) wird über eine in Jever eingerichtete Geschäftsstelle koordiniert.

2.2 Regionale Rahmenbedingungen

2.2.1 Struktur der Region

Die Stadt Emden liegt in der Region Ostfriesland und ist mit 50.064 Einwohnern (amtliche Zahl, Stand: 31.03.2019) die einwohnerstärkste Stadt der Region. Emden ist eine historische Hafenstadt im Mündungsbereich der Ems, nördlich der Meeresbucht Dollart.

Emden wird geprägt durch den Seehafen und eine flächige Verteilung der Stadtteile auf 112,4 km². Im Norden und Westen grenzt an das Stadtgebiet der Landkreis Aurich, im Osten der Landkreis Leer an. Im Süden wird das Stadtgebiet durch den Lauf der Bundeswasserstraße Ems begrenzt. Durch diese geographische Lage ist die Stadt nur von Norden und Osten auf dem Landweg erreichbar.

Emden liegt an der Bahnstrecke Rheine – Norddeich, welche Emden und die Region mit Südwestniedersachsen und dem Ruhrgebiet verbindet. Vom Hauptbahnhof in Emden wird im Personenverkehr außerdem die Zweigstrecke zum Bahnhof Emden-Borkumanleger betrieben. Umfangreiche Gleisanlagen für den Güterverkehr erschließen den Hafenbereich und das Werksgelände von Volkswagen.

In Leer schließt die Bahnstrecke Leer – Oldenburg an, wodurch Emden auch in Richtung Bremen/Hannover/Hamburg ins Eisenbahnnetz eingebunden ist. Nördlich von Emden zweigt in Georgsheil die Nebenbahn nach Aurich ab, die ausschließlich im Güterverkehr betrieben wird.

Durch die Bundesautobahn (A) 31 in Richtung Emsland, Ruhrgebiet und die Bundesstraße (B) 210 in Richtung Aurich, Wilhelmshaven ist Emden ins überörtliche Straßennetz eingebunden. Die nördlich von Leer anschließenden A 28 verbindet Emden zudem mit Oldenburg und Bremen.

Im Landesraumordnungsprogramm des Landes Niedersachsen wird die Stadt Emden als Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen geführt; nahegelegene Mittelzentren sind Aurich, Leer und Norden.

Im LROP (Stand: 26. September 2017) wird zum Thema öffentlicher Verkehr u. a. ausgeführt (Auszüge aus 4.1.2 Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr):

> *[…] „Der öffentliche Personennahverkehr ist zu sichern und bedarfsgerecht auszubauen. Den öffentlichen Personennahverkehr ergänzende Mobilitätsangebote, wie beispielsweise flexible Bedienformen, sollen, insbesondere zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Grund- und Mittelzentren und zur Erschließung ländlicher Räume, weiterentwickelt und gestärkt werden. 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.*
> *[…]*
> *Die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr und auf den Fahrradverkehr soll durch städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen unterstützt werden.“ […]*

Für die kreisfreie Stadt Emden besteht kein regionales Raumordnungsprogramm. Daher ist für die übergeordnete städtebauliche Entwicklung der Flächennutzungsplan maßgebend.

2.2.2 Organisationsstruktur des ÖPNV

Schienenverkehr

Der Schienenverkehr im Raum Emden wird im Folgenden insoweit beschreiben, als er für den Stadtverkehr in Emden von Relevanz ist.

Grundsätzlich ist im Schienenverkehr die organisatorische und wirtschaftliche Trennung in Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU/ Durchführung des Fahrbetriebs) vorgesehen. Im Stadtgebiet Emden wird das Schienennetz bis zu den Grenzpunkten der Hafengleisanlagen durch die Deutsche Bahn AG DB Netz AG vorgehalten. Die anschließenden Hafengleisanlagen werden durch NPorts vorgehalten und betrieben.

Grundsätzlich gilt, dass für den Fernverkehr der DB Fernverkehrstarif und für den Schienenpersonennahverkehr der Niedersachsentarif angewandt wird. Zwischen Norddeich Mole und Bremen Hauptbahnhof ist der Nahverkehrstarif für die Nutzung des IC-Verkehrs freigegeben (siehe Kapitel 5.1).

Bahnhöfe (für den Personenverkehr)

In der Stadt Emden befinden sich zwei Personenbahnhöfe, die sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr bedient werden:

- Emden Hauptbahnhof – Verknüpfung am ZOB mit dem Regional- und Stadtbusverkehr;
- Emden Außenhafen – Verknüpfungsstation zum Fährverkehr (Borkumanleger).

Die Bahnhofsgleisanlagen werden von der Deutsche Bahn AG (DB Netz) betrieben. DB Station & Service ist dabei am Emder Hauptbahnhof für Empfangsgebäude und Bahnsteiganlagen mit den zugehörigen Serviceeinrichtungen zuständig. Das Servicegebäude und die Bahnsteiganlage am Bahnhof Emden-Außenhafen wird von der AG Ems vorgehalten und betrieben.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Für den Schienenpersonennahverkehr im überwiegenden Teil Niedersachsens und somit auch in der Region Ostfriesland ist die Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) als Aufgabenträger zuständig. Sie vergibt bzw. bestellt die Nahverkehrsleistungen auf den Schienenstrecken.

Das SPNV-Verkehrsangebot von und nach Emden wird teils von der DB Regio AG und teils von der WestfalenBahn GmbH erbracht.

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Die Emder Bahnhöfe werden im DB Fernverkehrsnetz (IC-Netz 2019) mit den zwei IC-Linien 35 und 56 bedient.

Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) in der Region

Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade GbR (VEJ/ Aufgabenträger)

Die VEJ Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade besteht seit 1997 als Arbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger in der Region Ems-Jade. Gesellschafter sind die Landkreise Aurich, Emsland, Friesland, Leer und Wittmund, sowie die kreisfreien Städte Emden und Wilhelmshaven. Die Geschäftsstelle befindet sich in Jever.

Neben der Ausarbeitung von kreisübergreifenden Konzepten zum ÖSPV vertritt die VEJ die Interessen der Region gegenüber Dritten im Bereich des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs.

Die der Stadt Emden direkt benachbarten Aufgabenträger sind die Landkreise Aurich und Leer.

Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ/ Verkehrsunternehmen)

Der Verkehrsverbund Ems-Jade ist der Zusammenschluss der Busunternehmen in den Landkreisen Leer, Aurich, Wittmund und Friesland sowie der kreisfreien Städten Emden und Wilhelmshaven mit zurzeit 16 lokalen und regionalen Unternehmen als Gesellschafter. Die Geschäftsstelle befindet sich in Aurich.

Das regionale Busliniennetz des VEJ umfasst insgesamt 214 Linien mit ca. 4.500 Haltestellen, auf denen jährlich mehr als 29,58 Mio. Fahrgäste befördert werden. Einen großen Anteil nimmt dabei der Schülerverkehr ein.

Für die Buslinien im Verbundgebiet wird der VEJ-Tarif angewandt. Eine Sonderstellung nehmen hierbei die Stadtverkehre Wilhelmshaven und Emden ein, bei denen jeweils ein besonderer Stadttarif unter gegenseitiger Anerkennung des VEJ-Tarifs gilt. Außerdem ist verbundweit das Niedersachsen-Ticket gültig.

Regionale Busverbindungen mit Start und Ziel in Emden werden von Weser-Ems-Bus (WEB), der Fa. Janssen, der Fa. Uffen sowie der Kreisbahn Aurich angeboten.

Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) in der Stadt Emden

Die Organisationsstruktur des ÖSPV in der Stadt Emden wird anhand der folgenden Grafik anschließend erläutert.

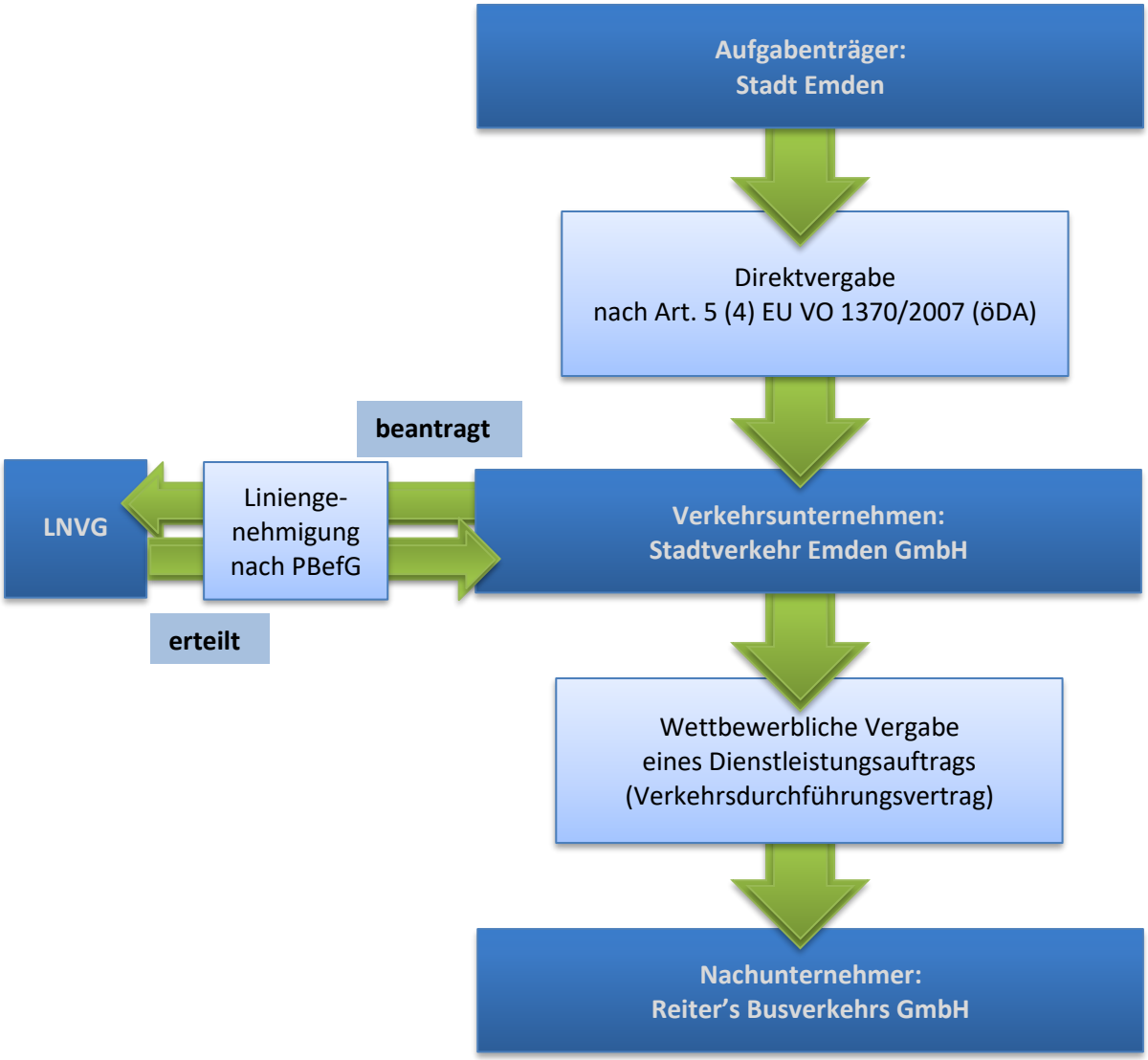

Abbildung 2: Organisationsstruktur des ÖSPV in der Stadt Emden

Stadt Emden als Aufgabenträger

Die Stadt Emden ist in ihrem Zuständigkeitsgebiet gem. § 4 Abs. 1 Nr. 3 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV und zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 lit. c) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (VO 1370/2007). Sie hat die Planung, Organisation und Ausgestaltung sowie die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs für ihr Stadtgebiet zu gewährleisten.

Stadtverkehr Emden GmbH (SVE) als Verkehrsunternehmen

Die SVE hat von der Stadt Emden mit Wirkung zum 01.01.2015 einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag in Form einer so genannten Direktvergabe erhalten. Diese erfolgte auf Basis der EU-VO 1370/2007 nach Art. 5 (4) an ein KMU (kleines oder mittleres Unternehmen) verbunden mit den daran gekoppelten Schwellenwerten.

Für die Durchführung der Fahrleistungen wurde 2016 ein Busunternehmen per vorgegebenem Ausschreibungsverfahren ermittelt. Dabei hat die Fa. Reiter's Busverkehrs GmbH (Emden) den Zuschlag erhalten. Ein Verkehrsdurchführungsvertrag regelt die Zusammenarbeit der SVE mit dem bereits langjährig als Nachunternehmer tätigen örtlichen Unternehmen.

Die SVE ist Inhaberin der durch die LNVG erteilten Liniengenehmigungen für die im Stadtverkehr betriebenen Linien einschließlich der damit verbundenen Bedarfsverkehre.

Es gilt ein besonderer Tarif für den Stadtverkehr Emden der im VEJ-Tarif per gegenseitige Anerkennung integriert ist. Außerdem ist das Niedersachsen-Ticket im Stadtverkehr Emden seit Januar 2018 bzw. dem VEJ seit Dezember 2018 gültig.

2.3 Beschlussfassungen des Aufgabenträgers als Grundlage des NVP

2.3.1 Vergabe des öDA an die Stadtverkehr Emden GmbH

Der Rat der Stadt Emden hat in einer Reihe von Beschlüssen die Grundlagen zur Erteilung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) an die Stadtverkehr Emden GmbH (SVE) und die Durchführung des Verkehrs durch diese Tochtergesellschaft der Stadtwerke Emden GmbH geschaffen. Diese betreffen:

- Beschlussfassung mit der Maßgabe, den Verkehrsbetrieb der Stadt Emden nach Ausgliederung aus der SWE in eine Tochtergesellschaft der SWE mit der Durchführung des ÖPNV im Stadtgebiet Emden nach Maßgabe des als Anlage beigefügten öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) betrauen zu wollen (Beschluss am 19.12.2013 – Vorlage 16/1074).
- Gründung der Stadtverkehr Emden GmbH (SVE) als rechtlich selbständige Einheit, die jedoch dem Kontrollkriterium der EU-VO 1370 entspricht, d. h. auf die die Stadt Emden eine unmittelbare Kontrolle ausübt (Beschluss vom 27.11.2014 – Vorlage 16/1213/1).
- Übertragung der (bestehenden) Liniengenehmigungen von SWE auf SVE zum 01.01.2015 (Antragsverfahren bei der LNVG).
- Gesellschaftsrechtliche Weisung über die Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Emden (Beschluss vom 18.12.2014 – Vorlage 16/1074/1). Umsetzung der Betrauung mit dem öDA im Rahmen der gesellschaftsrechtlichen Weisungskette (Wirtschaftsbetriebe Emden GmbH, Stadtwerke Emden GmbH, Stadtverkehr Emden GmbH).

Nach Umsetzung der Beschlüsse stellt sich die Beteiligungsstruktur in Bezug auf den Stadtverkehr wie in der anschließenden Abbildung dar:

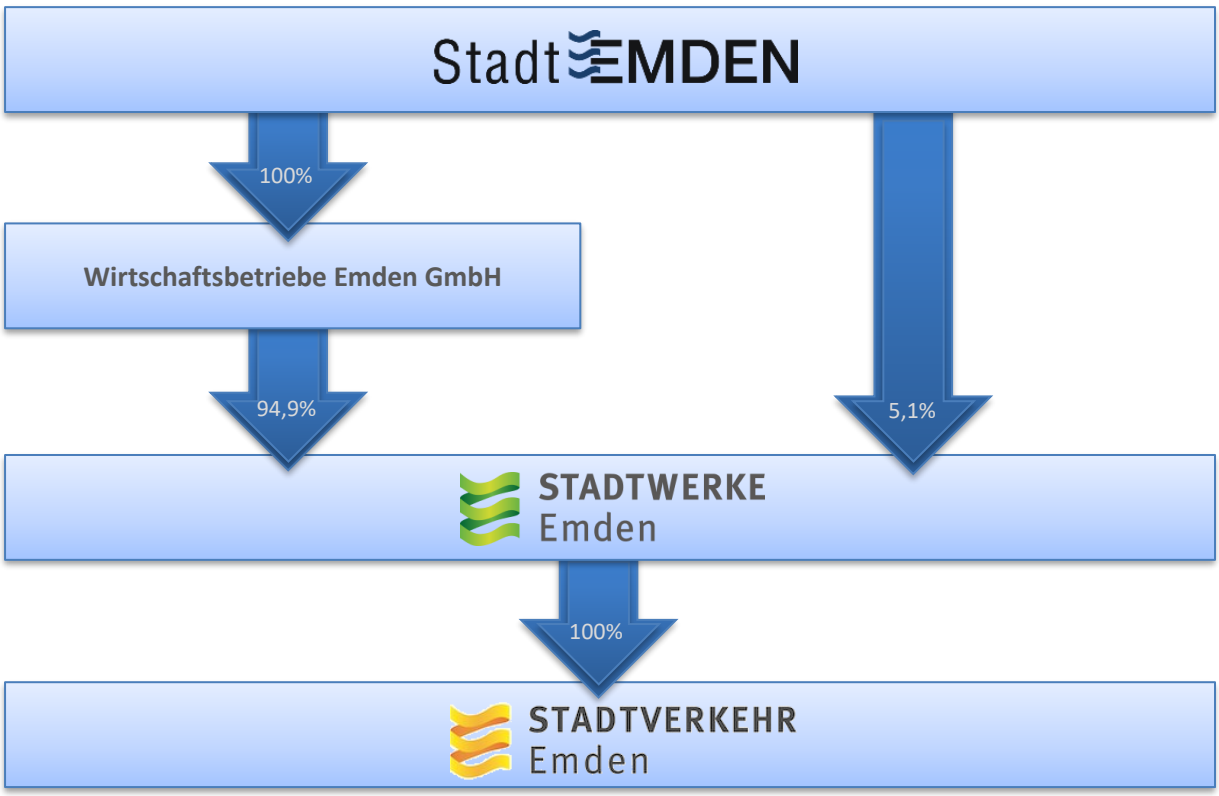

Abbildung 3: Beteiligungsstruktur der Stadtverkehr Emden GmbH

2.3.2 Kurzbeschreibung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags

Im öDA werden die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Sinne der EU-VO 1370/2007 für die SVE zur Bedienung des Stadtgebiets mit Verkehrsleistungen allgemein formuliert und die Einzelpflichten im Sinne der Erbringung eines bedeutenden Teils der Leistungen dargelegt. Die Erbringung von Verkehrsleistungen mittels eines Nachunternehmers ist dabei ausdrücklich zugelassen.

Weiterhin werden Regelungen zur beiderseitigen Weiterentwicklung des über den NVP definierten Anforderungsprofils bzw. des Bedienungsangebots getroffen und Anforderungen zum finanziellen Ausgleich der Verpflichtungen und der damit verbundenen Überkompensationskontrolle sowie zum Berichtswesen aufgestellt.

Der öDA ist am 01.01.2015 in Kraft getreten und hat eine Geltungsdauer von 10 Jahren bis zum 31. Dezember 2024.

Inhalt des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) an die Stadtverkehr Emden GmbH:

- Gegenstand der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung
- Einzelpflichten der SVE
- Fortschreibung des Anforderungsprofils
- Ausgleichsleistungen
- Trennungsrechnung

- Jahresbericht und Anreizregelung
- Vermeidung einer Überkompensation

2.3.3 Beschlüsse zum Bedienungskonzept

Neben den zuvor genannten Beschlüssen zum öDA sind vom Rat der Stadt Emden die folgenden Beschlüsse zum Bedienungskonzept im Stadtverkehr gefasst worden:

1) Empfehlung Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt 30.06.2015, Beschluss Rat der Stadt Emden 09.07.2015:
   Umsetzung eines neuen Bedienungskonzepts in Verbindung mit dem öDA an die SVE (Vorlage 16/1236/3);
   Bedienungskonzept, dass mit dem Fahrplanwechsel zum 09.08.2018 umgesetzt wurde.
2) Beschluss Rat der Stadt Emden Juli 2015:
   Ergänzungsbeschluss zu 1.
   a. Evaluierung des Bedienungsangebots nach Ablauf von 2 Jahren nach Umsetzung.
   b. Die Bedienung des Stadtteils Herrentor erfolgt mit einer festen Bedienung im Zwei-Stunden-Takt, statt wie vorgesehen im Bedarfsverkehr mit Ein-Stunden-Takt.
3) Empfehlung Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt am 29.04.2019; Beschluss Rat der Stadt Emden 28.05.2019:
   Änderung des Bedienungskonzepts zum Herbst 2019 mit diversen Änderungen im Linien-, Linienbedarfs- und Bedarfsverkehr (Vorlage 17/1071).

Die verkehrliche Beschreibung des zu Grunde liegenden Bedienungsangebots im Kapitel 4 basiert im Ergebnis auf der dargestellten Beschlussfolge.

3 Zielsetzungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans

3.1 Zielsetzungen zum öffentlichen Nahverkehr

3.1.1 Leitlinien für die Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs

Der vorliegende Nahverkehrsplan beschreibt das aktuelle Bedienungsangebot und die Absichten zur zukünftigen Entwicklung des Nahverkehrs. Grundlage dafür sind die derzeitigen Rahmenbedingungen (siehe Kapitel 2) für eine mögliche Gestaltung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (kurz: „Stadtverkehr“).

Die globale Diskussion zum Klimaschutz und deren Folgerungen für Siedlungsentwicklung, Verkehrspolitik, Verkehrsplanung sowie Verkehrstechnik sind Ausgangspunkt für die Weiterentwicklung der Zielsetzungen der Stadt Emden im Bereich Mobilität allgemein und an dieser Stelle speziell zum öffentlichen Nahverkehr.

Somit sind die übergeordneten Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung und der übrigen Stadtentwicklungsplanung integrativ in die Planungen zum städtischen Nahverkehrsangebot einzubeziehen.

Dazu gilt es für die Stadt Emden zunächst, Leitlinien und Ziele für sich selbst abzuleiten und zu formulieren. Dabei sind übergeordnete Planungsvorgaben zu berücksichtigen.

Die Ausarbeitung einer Zielhierarchie erfolgt in der folgend dargestellten Abstufung mit zunehmendem Detaillierungsgrad:

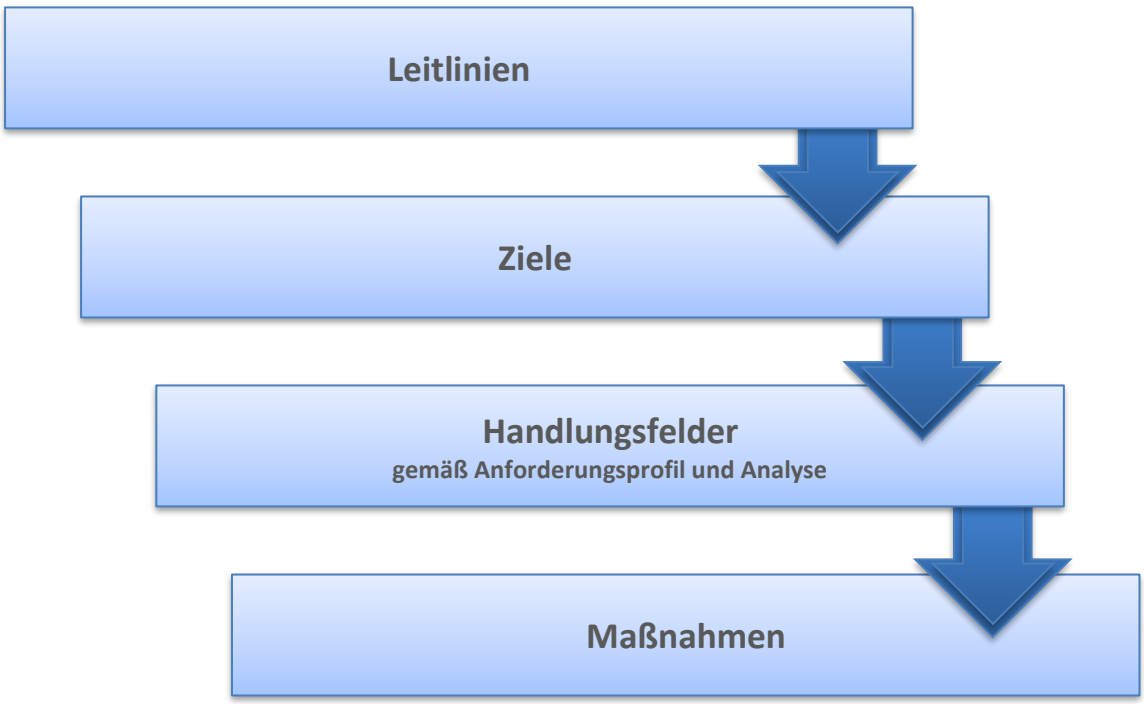

Abbildung 4: Zielhierarchie im Nahverkehrsplan

Die folgenden grundsätzlichen Aussagen sind als Leitlinien für den Nahverkehr in der Stadt Emden zu verstehen:

1) Die Vorhaltung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der Daseinsvorsorge dient im Selbstverständnis der Stadt Emden als Aufgabenträger der bedarfsgerechten Sicherung der Mobilität der Emder Bevölkerung. Dabei ist der Schülerverkehr bzw. die Schulentwicklungsplanung (Entwicklung der Schülerzahlen sowie der Schulformen und -standorte) besonders zu berücksichtigen.
2) Der Stadtverkehr ist auf die Barrierefreiheit und den demographischen Wandel (Steigerung des Durchschnittsalters bzw. der Lebenserwartung) auszurichten.
3) Die Steigerung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbunds, hier insbesondere zum ÖPNV, ist ein generelles verkehrspolitisches Ziel der Stadt Emden.
4) Mobilitätskonzepte zum öffentlichen Nahverkehr sind unter dem Aspekt des Umwelt- und Klimaschutzes sowie einer stadtverträglichen Mobilität (Ziele der Stadtentwicklung) weiterzuentwickeln.
5) Die Weiterentwicklung der Nahverkehrsorganisation und die Wirtschaftlichkeit der Bedienung ist im Rahmen des an die Stadtverkehr Emden GmbH erteilten öDA zu sichern.

Diese Leitlinien bilden den Rahmen für die anschließend daraus abzuleitenden Teilziele.

3.1.2 Entwicklung differenzierter Zielvorstellungen

Die von der Stadt Emden im Einzelnen angestrebten Ziele sind in den folgenden differenzierten Zielvorstellungen formuliert.

Daseinsvorsorge/ bedarfsgerechte Sicherung der Mobilität/ Schulentwicklungsplanung

- Erschließungsvorgaben für Stadtteile und Baugebiete,
- Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen/ Einrichtungen der Daseinsvorsorge/ Schulstandorte (Schülerverkehr),
- Bedienungsstandards einhalten,
- Erhalt günstiger, sozial verträglicher Beförderungstarife.

Barrierefreiheit/ demographischer Wandel

- Barrierefreiheit bis 2022 weitgehend realisieren (PBefG),
- Einbeziehung neuer Mobilitätsangebote und sich verändernder Nutzungsgewohnheiten,
- Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel vereinfachen.

Steigerung des Modal Splits des öffentlichen Verkehrs

- Marketingstrategie für Steigerung der Nachfrage entwickeln, neue Kundengruppen ansprechen, positives Image erreichen,
- daraus Steigerung der Tarifeinnahmen erzielen,
- Das Produkt „Stadtverkehr“ als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickeln,

- Steigerung der Qualität des Beförderungsprozesses.

Umwelt- und Klimaschutz/ stadtverträgliche Mobilität

- kontinuierliche Senkung der Emissionen der im Stadtverkehr eingesetzten Busse, Beschaffung von Bussen mit CO_2-neutraler Antriebstechnik,
- Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (mIV) zum Umweltverbund.

Wirtschaftlichkeit der Bedienung

- Ausbau bedarfsorientierter Angebote,
- Steigerung der Betriebsqualität.

Weiterentwicklung der Nahverkehrsorganisation

- NVP als konkretes Instrument der Steuerung weiterentwickeln,
- Evaluierungssystem entwickeln (Vorgabe von Ziel-Kennwerten, Definition von Zielerreichungsgraden, Fahrgastzählungen).

Aus diesen Zielen werden anhand der Kategorien des Anforderungsprofils konkrete Standards für die Bedienung im Emder Stadtverkehr entwickelt (siehe Kapitel 4).

Im Kapitel 8 werden resultierende Handlungsfelder infolge der Analyse abgegrenzt sowie die Entwicklung und Zuordnung daraus abzuleitender Maßnahmen vorgenommen.

3.2 Zielsetzungen zur Steuerung des öffentlichen Personennahverkehrs

Das Selbstverständnis der Stadt Emden als Aufgabenträger und zuständige Behörde auf der einen und als Eigentümer der SVE auf der anderen Seite ist geprägt von der Rolle als Koordinator des ÖPNV in der Stadt. In Bezug auf diese örtlichen Strukturen ist ein direktes Zusammenwirken und ein stetiger Austausch mit dem eigenen Verkehrsunternehmen unabdingbarer Teil der Zusammenarbeitskultur. Daher ist das städtische Nahverkehrsangebot gemeinsam mit der Stadtverkehr Emden GmbH weiter zu entwickeln.

Zwischen der Stadt Emden und der Stadtverkehr Emden GmbH sind auf Basis des öDA die (unterschiedlichen) Ansprüche aus der (Stadt-)Gesellschaft und der Anspruch des kollektiven Nutzens sowie die Anforderungen zur Nachhaltigkeit als Grundlage zur Steuerung des öffentlichen Verkehrs bzw. des Verkehrsunternehmens zu regeln. Dabei ist ein möglicher Zielkonflikt zwischen dem geforderten Bedienungsangebot auf der einen und den Erträgen bzw. dem Wirtschaftsergebnis der SVE auf der anderen Seite zu beachten.

3.3 Weiterentwicklung des Planungsinstruments Nahverkehrsplan

3.3.1 Veränderte Rahmenbedingungen

Die Änderungen des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) in der letzten Legislaturperiode des Niedersächsischen Landtages haben das Ziel, den öffentlichen Nahverkehr insbesondere in der Fläche wesentlich attraktiver zu gestalten. Die damit verbundenen zusätzlichen Finanzmittel sowie die damit einhergehenden periodischen Berichtspflichten verändern die Rolle des Nahverkehrsplans als Steuerungsinstrument der kommunalen Aufgabenträger erheblich.

Die infolge der Gesetzesänderung – insbesondere durch die §§ 7a, 7b NNVG – auf die kommunale Ebene umgelenkten Finanzmittel eröffnen dort zum einen neue Möglichkeiten zur Gestaltung des Nahverkehrs und der Mobilitätsangebote. Zum anderen sind dadurch Entscheidungsprozesse zu gestalten, die sich in erheblich kürzeren Intervallen konkreter an aktuellen Maßnahmen orientieren müssen. Diese sollen qualifiziert in den Nahverkehrsplänen verankert sein.

Die im NNVG (schon seit der Erstfassung) vorgegebene Laufzeit der Nahverkehrspläne von fünf Jahren ist in dieser Hinsicht als maximale Schrittweite der Anpassung zu verstehen.

Entsprechend des neu im NNVG aufgenommen § 7c sind

- der Nahverkehrsplan bis zum 31. Dezember 2019 anzupassen;
- ab 1. Januar 2019 und danach alle zwei Jahre ein Qualitätsbericht vorzulegen, in dem „Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen sind“.

Durch diese neuen Nachweispflichten über die Verwendung von Finanzmitteln aus den Zuwendungen des Landes sowie deren vorgesehene Evaluierung hinsichtlich der Verteilung auf die Aufgabenträger ergibt sich die Notwendigkeit zur fortlaufenden Befassung mit dem Nahverkehrsplan.

3.3.2 Dynamisierung des Instruments Nahverkehrsplans

Aus der beschriebenen veränderten Ausgangssituation lässt sich ableiten, den Nahverkehrsplan zu einem zentralen und kontinuierlichen Steuerungs- und Arbeitsinstrument für den ÖPNV zu entwickeln.

Dabei kann auf eine z. B. bei Flächennutzungsplänen übliche Verfahrensweise zurückgegriffen werden, bei der ein bestehender Plan durch anlassbezogene Änderungen angepasst wird und nur in größeren Abständen neu aufgestellt wird.

Zur Anpassung des Nahverkehrsplans können je nach Umfang folgende Stufen definiert werden:

- Änderung des NVP (laufende Änderungen), z. B. zur Aufnahme einer Maßnahme und deren (finanzielle) Umsetzung in den laufenden Plan oder Integration des Ergebnisses eines im NVP enthaltenen Prüfauftrags (der damit als erledigt gilt);
- Fortschreibung des NVP, beispielsweise durch eine periodische Aktualisierung von Struktur- oder Analysedaten;

- Neuaufstellung mittels Ersetzens wesentlicher Teile der Plangrundlagen bzw. Neukonzeption der Struktur des NVP.

Die Notwendigkeit der Dynamisierung ist im Einzelnen durch folgende Punkte begründet:

- Die regelkonforme Finanzierung des ÖPNV durch den Aufgabenträger hinsichtlich der Weitergabe von Mitteln höherer staatlicher Ebenen sowie der eigenen Betriebskostenzuschüsse unterliegt einem kontinuierlichen Wandel der juristischen und finanziellen Rahmenbedingungen von außen.
- Die vorhandenen Mittel sollen zielgerichtet nach einem integrierten Plan investiert werden, wobei jeweils aktuelle und innovative Projekte ebenfalls Berücksichtigung finden müssen.
- Die berechtigten Interessen von Nutzern, kommunalen Gremien und Verwaltungen, der regionalen Wirtschaft, Bildungseinrichtungen u. a. unterliegen einem schnelleren Wandel, der durch das allgemeine gesellschaftliche und technische Entwicklungstempo bestimmt ist (z. B. Inklusion, Digitalisierung).

Durch die Dynamisierung entsteht ein geschlossener Regelkreis für die Hauptbestandteile des Nahverkehrsplans entsprechend der folgenden Abbildung 5:

Abbildung 5: Regelkreis des dynamisierten Nahverkehrsplans

Entsprechend der oben definierten Stufen des Anpassungsumfangs kann dieser Regelkreis für jeweils zu aktualisierende Teilinhalte durchlaufen werden, unabhängig von der Geltungsdauer des Gesamtplans.

Beim vorliegenden NVP greift die Dynamisierung zunächst insbesondere für den Teil der Maßnahmen (siehe Kapitel 8), die einen Prüfauftrag enthalten, aus deren Ergebnissen ihrerseits neue Maßnahmen abzuleiten und als Änderung in den NVP aufzunehmen sind. Damit ist jeweils auch die entsprechende Finanzierung im Plan abzusichern.

3.3.3 Synchronisation der Abläufe bei der Steuerung des ÖPNV

Der Nahverkehrsplan soll der Stadt Emden als zentrales Element der Steuerung des ÖPNV dienen, mit dem die weiteren eng vernetzt werden sollen. Dadurch sollen die Prozesse aller damit verbundenen Elemente inhaltlich und auch im zeitlichen Ablauf synchronisiert werden.

Diese Elemente zur Steuerung des ÖPNV durch den Aufgabenträger sind:

- Nahverkehrsplan,
- Vorabinformation / Bekanntmachung von Vergaben im öffentlichen Straßenpersonenverkehr mit Rahmensetzung für eigenwirtschaftliche Anträge,
- Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA),
- … und den damit verbundenen Ausgleich (Überkompensationskontrolle),
- Beantragung von Fördermitteln bzw. Weiterleitung und Stellungnahmen zur Beantragung durch Dritte (Kommunen, Verkehrsunternehmen),
- Berichtspflichten des Aufgabenträgers (gegenüber Land Niedersachsen und EU).

Daneben sind Stellungnahmen mit Bezug zu anderen Fachplanungen auf kommunaler Ebene (angrenzende Landkreis sowie Gemeinden) abzugeben, die eine integrative Einbeziehung des ÖPNV im Sinne des NVP sicherstellen sollen. Dies bezieht sich z. B. auf die Begleitung von Planungen zur Siedlungsentwicklung, zur Schulentwicklung, zur Standortplanung von öffentlichen Einrichtungen. Die Herleitung solcher Stellungnahmen zu anderen aktuellen Fachplanungen aus dem NVP kann nur gelingen, wenn dieser stets einen aktuellen Stand hat.

3.3.4 Berichtspflichten des Aufgabenträgers

Die Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen betreffen ebenfalls die Dokumentations- und Berichtspflichten gegenüber dem Land Niedersachsen.

Neben die Nachweispflicht zur Beihilferechtskonformität gegenüber der EU (nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007) für die den Verkehrsunternehmen zugewiesenen Mitteln im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tritt eine Berichtspflicht nach dem NNVG, in der über die Verwendung der Mittel nach den §§ 7a und 7b Rechenschaft abgelegt werden muss.

Diese Berichtspflicht ist zum Ende des Jahres 2018 erstmals zu erfüllen gewesen und wird im zweijährigen Rhythmus fortzuführen sein.

Darüber hinaus wird das Land Niedersachsen ab 2021 die Berichte zur Mittelverwendung für die Evaluierung des Mittelbedarfs des straßengebundenen ÖPNV insgesamt und der Verteilung an die einzelnen Aufgabenträger nutzen.

3.3.5 Evaluierung durch den Aufgabenträger

Diese Berichte über die Mittelverwendung der Stadt sowie die Ergebnisse von Nachfrage- und Qualitätserhebungen des Verkehrsunternehmens SVE können in regelmäßigen Abständen zur Evaluierung der mit dem NVP ausgelösten Maßnahmen hinsichtlich der Erreichung der Ziele geprüft und beurteilt werden.

Die Ergebnisse der Evaluierung werden dem NVP als Anhang hinzugefügt und sind im Sinne des oben beschriebenen Regelkreises Ausgangspunkt weiterer Planungen und daraus resultierender Maßnahmen im Rahmen von Anpassungen des NVP.

4 Anforderungsprofil

Gemäß § 6 des NNVG ist es ein wesentlicher Bestandteil von Nahverkehrsplänen, die Zielvorstellungen für die zukünftige Gestaltung des ÖPNV festzulegen. Somit sollen im Rahmen des Anforderungsprofils die Mindestqualität für Verkehrsangebote, Verkehrsanlagen und Fahrzeuge festgelegt werden, um somit den konzeptionellen Rahmen für die Weiterentwicklung des ÖPNV zu bilden.

Zum Start der Erarbeitungen des Nahverkehrsplans wurden Ziele und Anforderungen an den zukünftigen ÖPNV in Emden abgestimmt bzw. definiert. Zu den planerischen Zielen zählt die Optimierung des für die Hauptverkehrszeit inklusive des Schülerverkehrs erforderlichen Fahrzeugbedarfs und ein in den Linienverkehr integrierter Schülerverkehr, der durch Verstärker- bzw. Direktfahrten zu den Schulstandorten ergänzt wird. Darüber hinaus soll eine Neugestaltung des Angebots auf eine möglichst optimale Gestaltung des Linienverkehrs zielen, um das Potenzial der allgemeinen Fahrgastnachfrage und im Speziellen das Potenzial im Berufsverkehr zu erhöhen. Das Angebotskonzept soll gut kommunizierbar und für den Fahrgast transparent und merkbar sein.

Die Qualität des ÖPNV-Angebotes lässt sich anhand der folgenden Kriterien bewerten:

- Bedienungsqualität: Bedienungszeitraum, Häufigkeit der Bedienung (Takt)
- Betriebsqualität: Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Fahrzeugauslastung
- Erschließungsqualität: räumliche Erschließung von Quell- und Zielort (u.a. Haltestelleneinzugsbereiche)
- Verbindungsqualität: inter- und intramodaler Umstieg (Häufigkeit, Umstiegszeit), Reisezeit
- Ausstattungsqualität von Haltestellen und Fahrzeugen
- Servicequalität (Fahrgastinformation)

Zunächst erfolgt eine Definition der Qualitätsstandards, die in Kapitel 7.2 zum Teil im Rahmen der Schwachstellenanalyse aufgegriffen und bewertet werden.

Bedienungsqualität

Gemäß den Empfehlungen der VDV-Schrift 4 01/2019 – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, ist grundsätzlich „ein Taktfahrplan anzustreben, der über möglichst lange Tagesabschnitte gelten und möglichst wenig Taktsprünge aufweisen sollte“.

Für den Stadtverkehr Emden wurden die folgenden Mindest-Bedienungszeiträume, differenziert nach Hauptverkehrszeit, Nebenverkehrszeit und Schwachverkehrszeit, definiert. (vgl. Tabelle 1).

	Mo-Do	Freitag	Samstag	Sonntag
Gesamtverkehrszeit	**5:30 - 22:30**	**5:30 - 24:30**	**6:30 - 24:30**	**9:30 - 22:30**
Hauptverkehrszeit	6:30 - 8:30	6:30 - 8:30	-	-
Nebenverkehrszeit	8:30 - 21:00	8:30 - 21:00	7:30 - 19:00	-
Schwachverkehrszeit	5:30 - 6:30 21:00 - 22:30	5:30 - 6:30 21:00 - 24:30	6:30 - 7:30 19:00 - 24:30	9:30 - 22:30

Tabelle 1: Mindest-Bedienungszeiträume

Des Weiteren wurden gemäß Tabelle 2 zielortspezifische Taktfolgen für die drei genannten Verkehrszeiten festgelegt.

Stadtteil/POI	SVZ	NVZ	HVZ
Barenburg	60	30	15
Borssum		30	15
Conrebbersweg		60	30
Constantia		60	30
Constantia West		30	15
DOC		30	30
Friesland		30	15
Früchteburg		30	15
Harsweg		60	30
Herrentor		60	30
Larrelt		30	15
Logumer Vorwerk		60	60
Petkum		60	30
Seeschleuse		60	60
Stadtmitte		30	15
Tholenswehr		60	60
Transvaal/Port Arthur		30	30
Twixlum		60	30
Uphusen		60	60
Wolthusen		30	30
Wybelsum		60	60

Tabelle 2: Mindest-Taktfolgen

Betriebsqualität

Die Betriebsqualität beschreibt den für den Fahrgast wahrnehmbaren Zustand des ÖPNV-Systems. Sie kann anhand verschiedener Kriterien, wie der Pünktlichkeit, der Anschlusssicherung, der Brechung von Linienfahrten, der Fahrzeugauslastung oder dem Fahrzeugeinsatz näher bestimmt und gesteuert werden. Eine Nicht-Einhaltung der Anforderungen, wie bspw. erhebliche Verspätungen, verpasste Anschlüsse oder überfüllte Fahrzeuge, erzeugen bei den Fahrgästen unmittelbar emotionale Situationen und können zu einer negativen Wahrnehmung des ÖPNV führen. Tabelle 3 stellt die Anforderungen an die Betriebsqualität übersichtsweise dar.

Kriterium	Anforderung
Pünktlichkeit	Der Fahrplan im Stadtverkehr Emden ist insgesamt zu 95 % einzuhalten.
	Eine Fahrt gilt als verspätet, wenn sie die Endhaltestelle 5 Minuten später erreicht.
Brechung von Linienfahrten	Die Brechung von Linienfahrten zum Zweck der Dienstablösung ist nicht zulässig. Des Fahrkomforts wegen hat das Fahrpersonal das Fahrzeug zu wechseln und nicht die Fahrgäste. Ausgenommen davon sind betriebliche Dispositionsmaßnahmen im Verspätungs- bzw. Störungsfall.
Fahrzeugauslastung	Im Stadtverkehr soll die Auslastung der Fahrzeuge, welche anhand der Summe Sitz- und Stehplätze gemessen wird, 80 % nicht überschreiten
	Sofern Kurse dauerhaft 80 % der Auslastung überschreiten, sind Maßnahmen zur Entlastung der Kurse zu planen
Fahrzeugeinsatz	Im Linienverkehr werden bereits zu 100 % Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Für den Regionalbusverkehr ist bis 2022 eine vollständige Umstellung auf Niederflurfahrzeuge anzustreben.
	Für Linien mit erwartbarem Aufkommen von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen sind ausschließlich Niederflurfahrzeuge einzusetzen

Tabelle 3: Anforderungen an die Betriebsqualität

Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließung des ÖPNV ergibt sich aus der räumlichen Lage des nächstgelegenen Zuganges zum Liniennetz (Haltestelle). Haltestelleneinzugsbereiche bezeichnen das Gebiet um eine Haltstelle, aus dem Fahrgäste die Haltestelle in fußläufiger Distanz erreichen können. Der VDV empfiehlt den Radius von 300 m Luftlinie als zumutbare Distanz für Bushaltestellen im zentralen Bereich eines Mittelzentrums. Für Gebiete mit geringerer Nutzungsdichte kann darüber hinaus ein erweiterter Radius angenommen werden (Tabelle 4). Im Stadtverkehr Emden wird, abweichend von dieser Vorgabe, flächendeckend ein Radius von 300 m festgesetzt.

Zentralitätsfunktion	SPNV	Bus
	Radius [m]	Radius [m]
Mittelzentrum (Zentraler Bereich)	400	300
Mittelzentrum (hohe Nutzungsdichte)	600	400
Mittelzentrum (geringe Nutzungsdichte)	1.000	600

Tabelle 4: Haltestelleneinzugsbereiche nach VDV

Zu beachten ist, dass der tatsächliche Fußweg eines potenziellen Fahrgastes unter Umständen stark vom Luftlinienradius abweichen kann. Abhängig von Topographie und Bebauung (z. B. Brücken, Überwege usw.) ergeben sich die Fußwegzeiten der Fahrgäste zu den Haltestellen. Bei einem Umwegfaktor von 1,2 beträgt die mittlere Fußwegzeit der Fahrgäste innerhalb eines 300 m-Radius ca. 5 Minuten.

Verbindungsqualität

Aus Fahrgastsicht ist die ideale Verbindung zwischen Quell- und Zielort eine umsteigefreie Direktverbindung. Da diese nicht in jedem Fall gegeben ist, gilt das Schaffen von aufeinander abgestimmten Anschlussverbindungen, insbesondere an zentralen Knotenpunkten, als Kriterium zur Bestimmung der Verbindungsqualität. Der VDV empfiehlt, das gleichzeitige Eintreffen der Fahrzeuge mehrerer Linien am Umsteigepunkt anzustreben, da es das Umsteigen in alle Richtungen erleichtert.

Grundsätzlich ist anzustreben, dass die Fahrgäste im Stadtverkehr Emden maximal einmal umsteigen müssen, um ihr Ziel zu erreichen. Wenn es durch eine anzunehmende geringe Nachfrage gerechtfertigt ist, ist in Ausnahmefällen eine Ausweitung auf maximal zwei Umstiege zulässig. Um die Anzahl an Umsteigevorgänge so gering wie möglich zu halten, sind Durchbindungen am ZOB herzustellen. Ein Wechsel der Liniennummer am zentralen Verknüpfungspunkt ist zulässig.

Die Umstiegszeit sollte intramodal, d. h. von Bus auf Bus, nicht mehr als zehn Minuten betragen. Die intermodale Umstiegszeit, bspw. von Bus auf Fähre oder von Bus auf Schiene, sollte im Bereich von sechs bis maximal 20 Minuten liegen.

Ausstattungsqualität von Haltestellen und Fahrzeugen

Haltestellen und Fahrzeuge repräsentieren das Verkehrsunternehmen nach außen und müssen daher subjektiven wie objektiven Anforderungen gerecht werden. Attraktive Haltestellen und moderne, gepflegte Fahrzeuge sind ein wichtiger Baustein für ein erfolgreiches ÖPNV-Angebot. Die Haltestellen übernehmen mit den dazugehörigen Einrichtungen die Funktion eines Bindegliedes zwischen Fahrgästen (aktuellen und potenziellen) und öffentlichen Verkehrsmitteln.

<u>Haltestellen</u>

Haltestellen sollen leicht, sicher und barrierefrei erreichbar sein und dem Fahrgast eine ausreichende Aufenthaltsqualität bieten. Der VEJ hat im Rahmen des „Konzepts zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen“ eine Einteilung in drei Haltestellenkategorien vorgenommen. Dabei sollen Bushaltestellen mit mittlerer Verkehrsbedeutung die folgende Standardausstattung umfassen:

- Haltestellenschild
- Fahrplanaushang (min. DIN A3, max. 3 Spalten)
- befestigte Aufstellfläche
- Liniennetzplan (bei mehreren Linien)
- Fahrradabstellanlagen
- Wartehalle / Unterstellmöglichkeit

- Niederflurgeeigneter Hochbord
- Sitzgelegenheit
- Beleuchtung
- Abfallbehälter
- bei wichtigen Zielorten: Umgebungsplan

Darüber hinaus werden Vorgaben an die Barrierefreiheit der Haltestellen definiert. Hierzu zählen insbesondere:

- barrierefreier Zugang (maximale Neigung bei Rampen, ausreichende Breite, Wendeflächen für Rollstuhlfahrer)
- Fahrplanaushang: Aushangkasten ist mit einer mittleren Sichthöhe von 1,30 m anzubringen
- Niederflurgeeigneter Hochbord, 18 bis 20 cm
- Einbau eines Blindenleitsystems (Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeld)
- Wartehalle mit Sitzgelegenheiten

Bei der Gestaltung der Haltestellen ist das „Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen“ des VEJ zu berücksichtigen.

Fahrzeuge

Die im Jahr 2013 in Kraft getretene Novelle des Personenbeförderungsgesetzes verpflichtet die Aufgabenträger dazu, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die eingesetzten Fahrzeuge sollen daher neben der Vorhaltung einer ausreichenden Kapazität die folgenden Anforderungen hinsichtlich der Barrierefreiheit erfüllen.

Anforderungen an die Fahrzeugtypen Niederflur-Standardlinienbus, Niederflur-Midibus und Niederflur-Kleinbus:

- niveaugleiche Ein- und Ausstiege ohne Stufen und Mittelgeländer an beiden Türen bzw. bei Kleinbussen an mindestens einer Tür
- automatische Kneelingfunktion mit Öffnen der Türen (Absenkung mindestens auf Einstiegshöhe von 250 mm an der ersten Tür und 270 mm an der zweiten Tür) bzw. bei Kleinbussen nur in Bezug auf die erste Tür und falls fahrzeugtechnisch möglich
- (manuell) ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer an der zweiten Tür bzw. bei Kleinbussen an der ersten Tür
- ausgewiesene flexible Sondernutzungsfläche (mindestens 900x1.300 mm breit) im Bereich der zweiten Tür für Rollstühle/ Kinderwagen/ Fahrräder o.ä. (bei Neufahrzeugen des Fahrzeugtyps Niederflur-Standardlinienbus sollte die Länge er Sondernutzungsfläche min. 1850mm betragen)
- ausgewiesene Sitzplätze für Mobilitätseingeschränkte
- Rollstuhl-Ruftaster nach EU-Richtlinie 2001/85/EG

Anforderungen an den Fahrzeugtypen Minibus:

- Automatisch ausfahrbare Trittstufe an der Seitentür
- (manuell) ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer an der Hecktür
- Einrichtung eines Rollstuhlplatzes im Heckbereich des Fahrzeugs mit entsprechender Rampe und Rückhaltesystem
- ausgewiesene Sitzplätze für Mobilitätseingeschränkte
- Rollstuhl-Ruftaster nach EU-Richtlinie 2001/85/EG

Servicequalität

Die Anforderungen an die Fahrgastinformationen sind in Tabelle 5 dargestellt.

Kriterium	Anforderung
Vorbereitende Fahrgastinformationen	Es wird eine Mobilitätszentrale vorgehalten, die während der Verkehrszeiten Beratungsleistungen anbietet (Tickets, Fahrplanauskünfte und Sonderverkehre). Für Rufbus und Linienbedarfsfahrten ist eine zentrale Rufnummer 04921 83-300 eingerichtet.
	Das Verkehrsunternehmen hält auf seiner Internetpräsenz einfach zugängliche Informationen mindestens zu Fahrtmöglichkeiten, Fahr- und Liniennetzplänen, Ticket- und Preisangebot und aktuellen Verkehrsmeldungen bereit
Fahrgastinformationen an der Haltestelle	An jeder Halteposition / jeder Haltestelle ist ein Haltestellenschild / eine Haltestellenstele mit Mindestinformationen zu Liniennummern, Fahrplan der anfahrenden Linien und zum Tarif vorzusehen
	Der Knotenpunkt Hbf/ZOB ist mit einer Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet, die auch Echtzeitinformationen anzeigt
	An allen Haltestellen ist ein QR-Code anzubringen, mit welchem über mobiles Internet / WLAN aktuelle, die Haltestelle betreffende Informationen abgerufen werden können
Fahrgastinformationen im Fahrzeug	Das Fahrpersonal hat Fahrgastinformationen hinsichtlich Tarif, Anschlussinformationen und Ortsinformationen bereitzuhalten (das Fahrpersonal ist entsprechend zu schulen)
	Das Fahrpersonal hat im Falle von Betriebsstörungen Informationen an die Fahrgäste weiterzuleiten
	Die Folgehaltestelle ist in jedem Fahrzeug mit ausreichender Lautstärke anzusagen
	In Neufahrzeugen sind ausreichend lesbare Informationen zu den nächsten 4 Haltestellen anzuzeigen. Bei Verknüpfungshaltestellen sind auch die Liniennummern der Linien anzuzeigen, auf die umgestiegen werden kann (den Umstieg betreffende Echtzeitinformationen sind anzuzeigen)
	In Bestandsfahrzeugen ist mindestens die nächste Haltestelle ausreichend lesbar anzuzeigen
	Die Bestätigung des Haltewunsches hat visuell (STOP) und akustisch zu erfolgen

Tabelle 5: Anforderungen an die Fahrgastinformation

Um die Hürden für die Nutzung des ÖPNV für den Fahrgast abzubauen, ist es wichtig, die Fahrgäste mit Informationen zu versorgen. Diese Hürden können bereits vor, während oder nach der Fahrt auftreten. So helfen elektronische Fahrplanauskunfts- und Buchungssysteme vor Fahrtantritt ebenso wie dynamische Anzeigen und Aushänge zu Netz, Fahrplan und Tarif an Haltestellen. Während der Fahrt wird der Fahrgast mit Informationen über dynamische Anzeigen und durch automatische Ansagen versorgt und kann sich auch nach Ankunft anhand von Stadt- und Umgebungsplänen orientieren.

5 Bedienungsangebot in der Stadt Emden ab Oktober 2019

5.1 Bedienungsangebot im Schienenverkehr

Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

DB Fernverkehr bedient Emden mit zwei IC-Linien:

- IC-Linie 56 Leipzig – Hannover – Bremen – Oldenburg – Leer – Emden – Norddeich Mole
  Bedienung im 2 h-Takt (im Wechsel mit RE 1 im 2 h-Takt), der Bahnhof Emden Außenhafen wird nur von einzelnen Zügen bedient;
- IC-Linie 35 Köln – Düsseldorf – Gelsenkirchen – Münster – Leer – Emden
  Bedienung im 2 h-Takt, Emden Außenhafen wird nur von März bis Oktober bedient, einzelne Züge werden bis Norddeich Mole geführt.

In Ergänzung der genannten Stammlinien werden einzelne Fahrten von/nach Berlin, Cottbus oder Dresden bzw. von/nach Koblenz oder bis Konstanz verlängert.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Für Emden relevant sind die von zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) betriebene Linien:

- RE 1 Hannover – Bremen – Oldenburg – Leer – Emden Hbf – Norddeich Mole
  (EVU: DB Regio)
  Bedienung im 2 h-Takt (im Wechsel mit IC im 2 h-Takt);
- RE 15 Münster – Rheine – Meppen – Leer – Emden Hbf – Emden Außenhafen
  (EVU: Westfalenbahn)
  Bedienung im 1 h-Takt.

Die Bedienung des Abschnittes Bremen – Norddeich Mole erfolgt wechselweise im Stundentakt mit IC/RE. Die Abfolge der Halte und die Fahrplanminuten sind dabei identisch. Durch eine Vereinbarung zwischen der LNVG, Bremen und DB Fernverkehr erfolgt eine Anerkennung der Nahverkehrstarife im IC zwischen Bremen und Norddeich Mole. Damit wird ein stündliches Angebot für Nahverkehrskunden auf diesem Streckenabschnitt sichergestellt.

5.2 Bedienungsangebot im Fähr- und Luftverkehr

Wasser- und Luftverkehre stellen entsprechend der Küstenlage der Stadt Emden wichtige regionale Anschlussverbindungen zu den landgestützten Verkehren dar.

Die Fährverbindungen zur Insel Borkum gehen vom Emder Außenhafen/Borkumanleger aus, an dem Verknüpfungen zum Bahn- und Busverkehr vorhanden sind.

Eine wichtige Fährverbindung im Nahbereich stellt die Emsquerung zwischen Petkum und Ditzum (Gemeinde Jemgum/Landkreis Leer) dar.

Zur schnellen regionalen Luftverkehrsanbindung der ostfriesischen Inseln sowie der Offshore-Windparks vor der Küste dient der Flugplatz Emden.

5.3 Bedienungsangebot im Regionalbusverkehr

Der die Stadt Emden betreffende Regionalbusverkehr schafft Verbindungen zwischen Emden und den umliegenden Städten und Gemeinden – u.a. Aurich, Leer, Krummhörn und Hinte. Der Regionalbusverkehr wird von den Landkreisen Aurich bzw. Leer als Aufgabenträger verantwortet und durch die Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), durch Janssen Reisen, durch Uffen Omnibusbetrieb sowie die Kreisbahn Aurich durchgeführt. Im Einzelnen handelt es sich um die Tabelle 6 genannten Linien.

Linie	Linienverlauf	Betreiber	Bedienung (Mo-Fr)
396	Emden Hauptbahnhof – Emden Außenhafen	WEB	1-3 Fahrten
410	Aurich – Georgsheil – Emden	WEB	Bedienung ca. 5-21 Uhr, überwiegend 60-Min-Takt / 12-15 Fahrtenpaare
421	Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden	WEB	Bedienung ca. 6-20 Uhr, alle 60 bis 120 Min. / 9-16 Fahrtenpaare
422	Emden – Loquard – Pewsum	WEB	Bedienung ca. 6-20 Uhr, mindestens 120-Min-Takt / 8-13 Fahrtenpaare
423	Emden – Hinte – Uttum – Wirdum	WEB	Bedienung ca. 6-18 Uhr, ohne durchgehenden Takt / 5-10 Fahrten
451	Emden – Riepe – Ihlow – Aurich	Janssen Reisen	Bedienung ca. 6-19 Uhr, 5 Fahrtenpaare
480	(Emden) – Aurich – Wilhelmshaven	Kreisbahn Aurich	1 Fahrtenpaar von/nach Aurich
621	Leer – Oldersum – Emden	WEB	Bedienung ca. 6-20 Uhr, ca. alle 60 bis 120 Min. ohne Takt / 11-12 Fahrtenpaare
669	Emden – Hatshausen	Uffen Omnibusbetrieb	1 Fahrtenpaar an Schultagen
670	Emden - Veenhusen	Uffen Omnibusbetrieb	4 Fahrten an Schultagen

Tabelle 6: Übersicht der Regionalbuslinien

Grundsätzlich erfolgt die Bedienung Montag bis Freitag zwischen 6 Uhr und 20 Uhr (die Linie 410 fährt bereits vor 6 Uhr und bis 21 Uhr), teils im 60 Minuten- oder 120-Minuten-Takt mit zwischenzeitlichen Taktlücken, teils ohne erkennbaren Takt. Das Angebot wird am Samstag stark ausgedünnt. Am Sonntag

finden nur noch einzelne Fahrten statt (Linie 396, 410, 421, 422) oder es erfolgt gar keine Bedienung (Linie 423, 451, 480, 621, 669, 670).

Neben der Verbindungsfunktion in die umliegenden Städte und Gemeinden ergänzt der Regionalbusverkehr das Angebot im Stadtverkehr. Die Linien 410, 421 und 423 führen vom Hauptbahnhof kommend über die Neutorstraße bzw. die Auricher Straße und verdichten somit das Angebot auf der nördlichen Hauptachse Richtung Harsweg. Während die Linie 451 über die Wolthuser Straße und die Uphuser Straße die östliche Hauptverkehrsachse bedient, sorgt in südlicher Richtung (Petkumer Straße) die Linie 621 mit dem Ziel Leer für ein verdichtetes Angebot. Auf dem westlichen Korridor (Larrelter Straße) Richtung Larrelt bzw. Wybelsum bedient neben dem Stadtverkehr auch die Linie 422.

Zentraler Umstiegspunkt zum Stadtverkehr bzw. zum SPNV ist der Hauptbahnhof/ZOB. Tabelle 7 stellt die Anzahl der Ankünfte und Abfahrten der Regionalbuslinien an Schultagen je Zeitlage dar. So wird der Hauptbahnhof bspw. von der Linie 410 in den überwiegenden Fällen zur Minute :55 angefahren (zehn Mal) und verlässt ihn meist zur Minute :05 (neun Mal).

Linie	Ankunft Emden	Anzahl Fahrten	Abfahrt Emden	Anzahl Fahrten
410	:55	8x	:05	9x
	:00	2x	:10	2x
	:20	2x	:15	2x
	verschieden	3x	:40	2x
			:25	1x
421	:15	4x	:50	8x
	:05	3x	:10	2x
	:26	2x	verschieden	6x
	verschieden	8x		
422	:56	4x	:50	4x
	verschieden	10x	:17	2x
			:20	2x
			:47	2x
			verschieden	5x
423	verschieden	7x	verschieden	2x
451	:55	2x	:10	4x
	verschieden	3x	:45	1x
621	:20	4x	:00	2x
	:17	2x	:18	2x
	verschieden	7x	:25	2x
			:30	2x
			:40	2x
			verschieden	2x

Tabelle 7: Fahrten und Zeitlagen von Regionalbuslinien in Emden Hbf/ZOB (Mo-Fr Schule)

5.4 Bedienungskonzept im Stadtverkehr

5.4.1 Generelle Rahmenbedingungen

Ausgangspunkt für die Planung dieses Konzepts für den Emder Stadtverkehr waren die durch die bereits beschlossene Vergabe an die SVE GmbH nach der EU-Verordnung 1370/2007 vorgegebenen Begrenzungen:

- Maximal durchschnittlich **600.000 Fahrplankilometer/Jahr** von 2015 bis 2024
- Maximal **23 einzusetzende Fahrzeuge**

5.4.2 Erläuterungen zum Bedienungskonzept

Das bisherige Netz mit vier Durchmesser-Linien wird durch ein System von Radiallinien ersetzt, so dass in etwa jeder Stadtteil mit einer Linie erschlossen wird (siehe Liniennetz Kapitel 5.4.3). Eine Ausnahme hierbei bildet der Stadtteil Wybelsum, der nur über den Regionalverkehr bedient wird. Das Liniennetz erschließt ausschließlich das Stadtgebiet Emden.

Die Bedienung erfolgt prinzipiell (montags-freitags) vom Rendezvous-Punkt Hauptbahnhof/ZOB aus mit den Knotenzeiten zu den Minuten .25 und .55. Die Linien werden entsprechend der jeweils zu erwartenden Nachfrage im 30-Minuten- oder 60-Minuten-Takt bedient, so dass die verdichteten Siedlungsgebiete der Stadt im 30-Minuten-Takt erschlossen sind (siehe Bedienungszeiten Kapitel 5.4.4).

Die einzelnen Linien sind betrieblich so konzipiert, dass linienreine Umläufe mit wenig Verlustzeit gebildet werden können. Weiterhin sind bestimmte Linien im Umlauf so zu verknüpft, dass umsteigefreie Relationen angeboten werden können.

Das Taktsystem wird in der morgendlichen Hauptverkehrszeit überwiegend (außer in den Ferien) auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet, um die Spitzen im Schülerverkehr zu minimieren und gleichzeitig ein attraktives Angebot für die übrigen Fahrgäste vorzuhalten.

Der Schülerverkehr muss aufgrund der durch die Vergabe begrenzten Fahrzeuggesamtzahl größtenteils in den Taktverkehr integriert werden, so dass eine relativ kleine Anzahl von zusätzlichen Fahrten im Schülerverkehr erforderlich ist. Hierzu wird der Schülerverkehr im Rahmen der Taktanschlüsse am Hauptbahnhof/ZOB morgens auf die Knotenzeiten 7:25 und 7:40 Uhr verteilt (hierzu Kapitel 5.4.6).

Im Rahmen einer differenzierten Bedienung der Stadtteile werden die Gebiete mit schwächerer Nachfrage (außer zu Zeiten des Schülerverkehrs und Montag-Freitag vor 8.30 Uhr) nur bei Bedarf bedient. Dies erfolgt als variable Bedienung der Endabschnitte von Linien (Einzelheiten zum Bedarfsverkehr Kapitel 5.4.7).

Der Fahrzeugeinsatz erfolgt ebenfalls differenziert nach der zu erwartenden Nachfrage und den streckenbezogenen Einschränkungen mit unterschiedlichen Fahrzeuggrößen. Hierbei ist zur Gewährleistung der Barrierefreiheit ausschließlich der Einsatz von Niederflurfahrzeugen vorgesehen (Einzelheiten zum Fahrzeugeinsatz Kapitel 5.4.9).

Zu den nicht im Linienverkehr bedienten Zeiten werden alle Fahrten als Rufbusverkehre durchgeführt. Nur auf den Linien 3 und 16 bleibt der Standard- bzw. Linienbedarfsverkehr erhalten (Einzelheiten zum Spät- und Wochenendverkehr in Kapitel 5.4.8).

5.4.3 Liniennetz

In Abbildung 6 ist das Konzept, das den Regionalbusverkehr ausdrücklich einschließt und Verknüpfungen zu den Verkehrsträgern Schiene und Wasser berücksichtigt, als Liniennetzplan schematisch dargestellt.

Wesentliche Merkmale des Liniennetzes sind in der nachfolgenden Tabelle 8 zusammengefasst:

Attribut	Merkmale
Liniennummer	Ein Stadtteil – eine Linie. Nummerierung im Uhrzeigersinn. Außen liegenden Stadtteilen ist eine Zahl (1 oder 2) vorgestellt.
Linienfarbe	Zeigt die Verknüpfungen der Linien am Hbf/ZOB (hierzu Kapitel 5.4.5)
Linienstärke/-art	Zeigt Taktfolgen und Bedienungsweisen (hierzu Kapitel 5.4.4 & 5.4.6 - 5.4.8)

Tabelle 8: Attribute und Merkmale des Bedienungskonzeptes

Abbildung 6: Schematischer Liniennetzplan der Buslinien

5.4.4 Bedienungszeiten und Bedienungshäufigkeit

Zur Bestimmung der Bedienungszeiten und Häufigkeiten sind die Linien in die Segmente „Verdichteter Bereich“, „Innerer Bereich“ und „übriger Bereich“ unterteilt. Die Bereiche orientieren sich an Siedlungsschwerpunkten und der Fokussierung der Stadtplanung auf die zentrumsnahen Gebiete. Anhand dieser Einteilungen orientieren sich die Taktfrequenzen und Bedienungsweisen (Tabelle 9):

Bedienung	Tagtyp	Zeitraum (Knotenzeiten der Linien am ZOB)	Abfahrten ZOB	Takt
Linien in verdichteten Bereichen (2, 3, 6/16[2], 7/17[3], 9/19[2])	Montag-Freitag	06:55 – 07:55	.10 .25 .40 .55	15 Min.[1]
		07:55 – 18:25	.25 .55	30 Min.
	Samstag	07:55 – 14:25	.25 oder .55	60 Min.
Übrige Linien im inneren Bereich (1, 11, 4, 5, 8)	Montag-Freitag	06:55 – 07:55	.25 .55	30 Min.[3]
		07:55 – 18:25		60 Min.
	Samstag	07:55 – 14:25	.25 oder .55	60 Min.
Bedarfsverkehr in übrigen Bereichen (4, 16, 17, 19[3])	Montag-Freitag	06:55 – 18:25	.25 oder .55	60 Min.
	Samstag	07:55 – 14:25	.25 oder .55	60 Min.
Linien 3+16, Rufbus (alle weiteren Bereiche)	Montag-Donnerstag	18:55 – 21:55	.55	60 Min.
	Freitag	18:55 – 23:55	.55	60 Min.
	Samstag	14:55 – 23:55	.55	60 Min.
	Sonntag	09:55 – 21:55	.55	60 Min.

[1] in den Ferien im 30-Min.-Takt

[2] Linien 6, 16 bzw. 7, 17 bzw. 9, 19 alternierend im 60-Min.-Takt

[3] Linie 19 stadteinwärts 06:55 - 07:55 im 30-Min.-Takt

Tabelle 9: Übersicht der Bedienungszeiten und Takte

Durch alternierende Fahrten im 60-Minuten-Takt der verkehrenden Außenbereichslinien 16, 17 und 19 bis ins Zentrum und den ebenfalls im 60-Minuten-Takt verkehrenden Linien 6, 7 und 9 im inneren Bereich ergibt sich in den verdichteten Bereichen eine 30-Minuten-Taktfrequenz.

Die Regionalbuslinien ergänzen das Angebot der Stadtbuslinien vor allem in den Stadtteilen Hilmarsum, Petkum-Widdelswehr, Harsweg. Die Stadtteile Logumer Vorwerk und Wybelsum werden nur im Schüler-, Regional- und Rufbusverkehr bedient.

5.4.5 Betriebskonzept/Verknüpfungen

Durch Bildung ganztägiger einheitlicher Takte und durch Vermeidung von Abweichungen zwischen Schul- und Ferienwochen soll die Lesbarkeit des Fahrplans erleichtert werden.

Die Radiallinien sind am Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof/ZOB entsprechend des eingesetzten Fahrzeugtyps im Umlauf zu Durchmesserfahrten verknüpft.

Dies umfasst paarweise die Fahrten im regulären Taktverkehr der Linien:

- 1 + 4
- 2 + 6 / 16
- 3 + 9 / 19
- 7 + 17
- 8 + 11

Die Durchbindung der Linien dient für die Fahrgäste der direkten Erreichbarkeit der Innenstadt.

5.4.6 Bedienungsweise im Schülerverkehr

Eine besonders wichtige Kundengruppe im Stadtverkehr Emden sind die ca. 1.300 Schüler und Auszubildende mit Beförderungsanspruch zu 19 Schulen auf Emder Stadtgebiet.

Für die zehn auf das Stadtgebiet verteilten Grundschulen sind Einzugsbereiche definiert, für die Sekundarstufe gibt es keine Einzugsbereiche. Gymnasien und Berufsschulen sind am Schulzentrum Steinweg im Stadtteil Früchteburg konzentriert. Die drei Oberschulen sind in Wybelsum, Herrentor und Borssum verortet. Förderschule und IGS liegen im südlichen Barenburg.

Wohnortschwerpunkte lassen sich in Constantia/Larrelt und Borssum/Petkum ausmachen (vgl. (Abbildung 7).

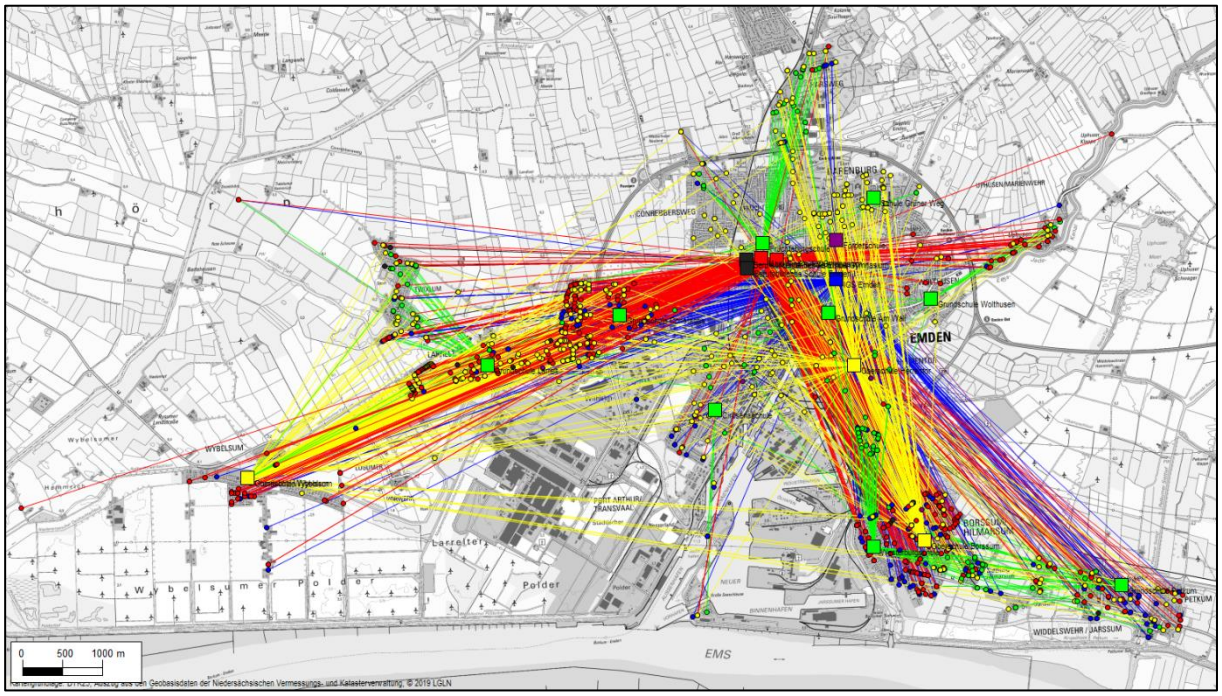

Abbildung 7: Schülerströme innerhalb Emdens 2018/19

Abweichungen von den Taktfahrten und zusätzliche Fahrten können deshalb ausnahmsweise geplant werden, wenn:

- ein hohes Schüleraufkommen zu erwarten ist,
- die Satzungsbestimmungen zur Schülerbeförderung nicht eingehalten würden,
- sich Wartezeiten stark verkürzen,
- Fahrzeuge zeitlich und räumlich verfügbar sind,
- Anschlüsse am ZOB erreicht werden können.

5.4.7 Bedienungsweise im Linienbedarfsverkehr

Die Fahrtwunschannahme erfolgt zum einen mit einer Vorlaufzeit von 30 Minuten per Telefon. Die Daten werden in das Dispositionssystem übernommen.

Zum anderen können die Fahrgäste im Linienbedarfsverkehr von der Stadtmitte kommend beim Einstieg ihre Zielhaltestelle im Bedarfsbedienungsbereich direkt dem Fahrer mitteilen, der dies in das Bordrechnersystem eingibt.

Im Dispositionssystem werden die auf den oben genannten Wegen eingegangenen Fahrtwünsche den Fahrten zugeordnet und die Bedienungsreihenfolge ermittelt. Dem Fahrer wird die aktualisierte Haltestellenfolge über das Display des Bordrechners angezeigt.

Abschnitte mit dem Linienbedarfsverkehr werden ebenso der vorhergehende fest bediente Linienabschnitt im gleichen Umlauf, also mit dem gleichen Fahrzeug, bedient („durchgehende Bedienung“) (vgl. Abbildung 8).

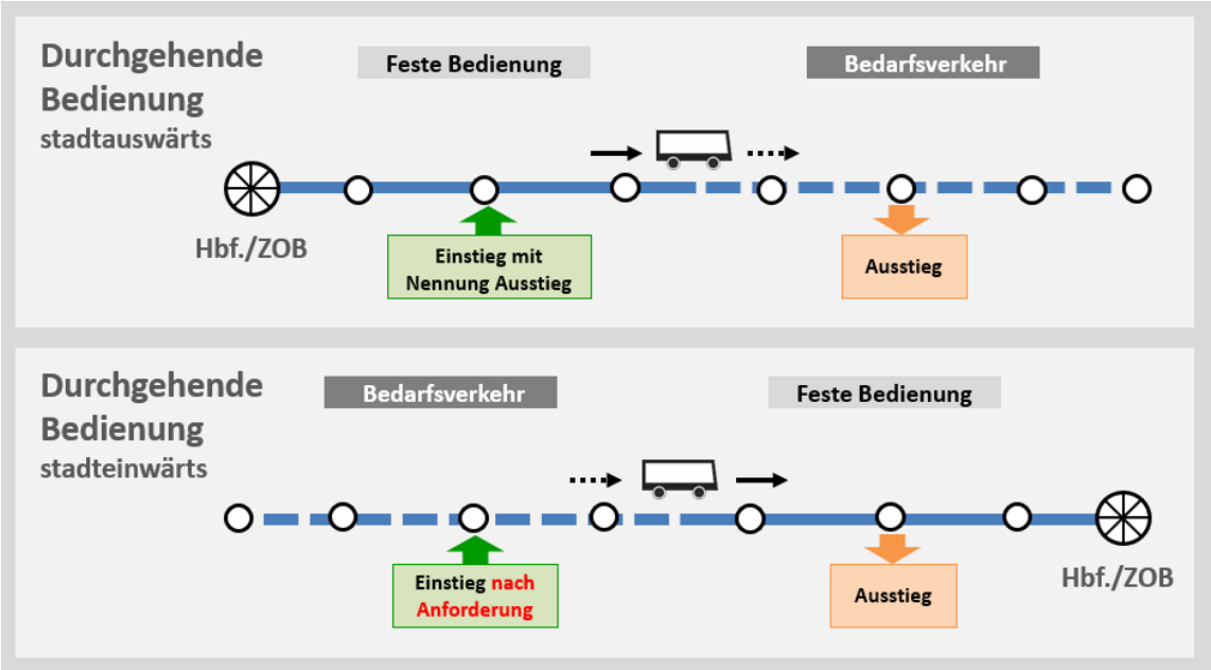

Abbildung 8: Bedarfsweise im Linienbedarfsverkehr

Die nachfolgende Tabelle 10 listet die Stadtteile mit Linienbedarfsverkehr auf:

Bedienungsweise	Stadtteil
Durchgehende Bedienung	• Linie 1: Conrebbersweg, Früchteburg (Nord) • Linie 4: Uphusen • Linie 16: Widdelswehr/Jarßum, Petkum • Linie 17: Seeschleuse, Außenhafen • Linie 8: VW-Werk, Constantia (Gewerbegeb.) • Linie 9: Constantia West (Abenteuerspielplatz)

Tabelle 10: Stadtteile mit Linienbedarfsverkehr

5.4.8 Bedienungsweise im Spät- und Wochenendverkehr

Der Abend- und Wochenendverkehr wird als AST-Verkehr durchgeführt. Die Bedienung in den genannten Zeiträumen erfolgt unter der Produktbezeichnung „Rufbus“, die folglich im Weiteren verwendet wird. Darin ist eine Beförderung Haltestelle-zu-Haltestelle vorgesehen, die im räumlich frei disponierbaren Sektorbetrieb durchgeführt wird.

Der Bereich der Linien 3 und 16 im Stadtverkehr Emden wird in den oben genannten Zeiträumen im Linien- bzw. Linienbedarfsverkehr mit Bussen bedient. Diese Bereiche sind überwiegend von der Bedienung im Rufbusverkehr ausgenommen.

Es werden außer in den genannten Bereichen der Linien 3 und 16 mit wenigen Ausnahmen die in den Tages-Fahrplänen enthaltenen Haltestellen des Linienverkehrs im Stadtgebiet sowie einige zusätzliche Haltestellen zur besseren Erschließung in Teilbereichen bedient.

Die Ankunft-/Abfahrtszeit am ZOB (Verknüpfungspunkt) auf Minute :55 und der Bedienungstakt im Abstand von 60 Minuten sind Merkmale dieses bedarfsgesteuerten Produkts (vgl. Tabelle 9). Sind keine Anschlussverknüpfungen oder Umstiege aus dispositiven Gründen (Fahrtwunschbündelung) erforderlich, so ist die direkte Beförderung von Haltestelle zu Haltestelle möglich.

Zur Gewährleistung einer systematischen Disponierbarkeit unter Berücksichtigung der quasi zufällig anfallenden Fahrtwünsche wird eine Einteilung in ein Bedienungszeitraster vorgenommen. Dabei werden, wo nötig, mehrere Haltestellen zu einer gemeinsamen Abfahrtszeit gruppiert, um die Fahrzeitdifferenzen ausgleichen zu können, die durch die jeweils verschiedene Zusammensetzung der Fahrtwün-

sche (und damit der anzufahrenden Haltestellen) entstehen (siehe Abbildung 9). Zugunsten der Bündelung von Fahrtwünschen werden Verspätungen von bis zu 10 Minuten akzeptiert, sofern dabei erforderliche Anschlüsse am Hauptbahnhof gesichert bleiben.

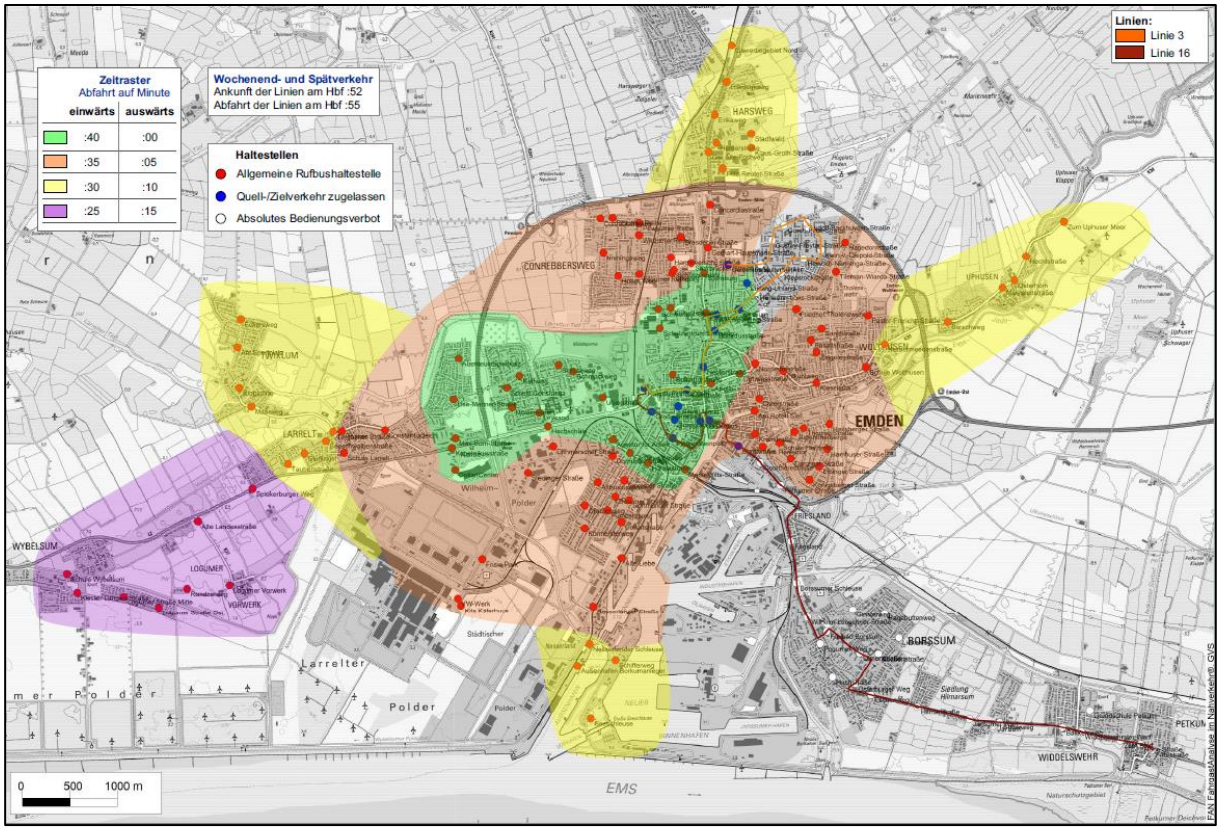

Abbildung 9: Haltestellen und Zeitraster im Wochenend- und Spätverkehr

Der Fahrgast findet die Abfahrtszeiten richtungsbezogen sowohl in den gewöhnlichen Linienfahrplänen, als auch an den Haltestellenaushängen.

Die Fahrtwunschannahme erfolgt mit einer Vorlaufzeit von 30 Minuten per Telefon.

5.4.9 Leistungsdaten und Fahrzeugbedarf

Im Standard- und Bedarfslinienverkehr werden jährlich ca. 572.000 Fahrleistungskilometer erbracht. Hinzu kommen ca. 25.000 Kilometer im Rufbusverkehr.

Der **Fahrzeugeinsatz** (insgesamt 23 Fahrzeuge) untergliedert sich in:

- Niederflur-Standardbusse (12 Meter) 9 + 1 (Reserve)
- Niederflurbusse mit Personenanhänger (Buszug/ 23 Meter) 4
- Niederflur-Midibus (10 Meter) 3
- Niederflur-Kleinbus (8 Meter) 4
- Minibus (Großraumtaxi im Rufbusverkehr) 2

Die Buszüge werden hauptsächlich zu den Spitzenzeiten im Schülerverkehr eingesetzt, um die aus der Vergabeart resultierende Begrenzung des Fahrzeugeinsatzes auf 23 Fahrzeuge einzuhalten. Die großen Kapazitäten (über 160 Plätze) der Buszüge können die durch die Schulstandortverlagerungen gestiegene Zahl der zu befördernden Schüler abdecken. Weitere Vorteile sind:

- 4 Buszüge (sprich: 4 Personenanhänger) **sparen 4 zusätzliche Niederflur-Standardbusse** ein und haben die Kapazität von 5 Gelenkbussen und einem Standardbus,
- dadurch **Einsparung** von Fahrplanleistung: **ca. 39.000 Fahrplankilometer/Jahr**
- dadurch **Einsparung** von Betriebsstunden: **ca. 2.700 Fahrpersonalstunden/Jahr**
- dadurch **Einsparung** von ungefähr **einem Viertel der Treibstoffkosten** je Buszug im Vergleich zu zwei Standardbussen

Die Standardbusse werden hauptsächlich auf den im 30-Minuten-Takt verkehrenden Linien in den verdichteten Bereichen eingesetzt. Auf den übrigen Linien im inneren Bereich, sowie dem Bedarfsverkehr in den übrigen Bereichen verkehren häufig Midibusse oder Kleinbusse. Im Rufbusverkehr verkehren Minibusse.

5.5 Tarifsystem

Das Tarifsystem wurde im Jahr 2018 überarbeitet. Kernelemente sind der Wechsel von Einzelfahrscheinen zu 60-Minuten-Tickets und Tagestickets (vgl. Kapitel 5.5.1), die Fokussierung auf das besonders preiswerte „Dat Alltied-Abo“ für Vielfahrer (vgl. Kapitel 5.5.2) und die Einführung der „Emder Karte“ (vgl. Kapitel 5.5.3).

Im Gegensatz zum bis August 2018 durchgeführten AST-Verkehr gilt bei Nutzung der Rufbusse der normale Fahrscheintarif ohne Zuschläge.

Die Stadtwerke Emden nutzen einen Einheitstarif für Einzelfahrten, d.h. das Tarifsystem ist nicht zeit- oder streckengebunden. Es ist aber flächengebunden, da es sich auf die Linien im städtischen Verkehr beschränkt.

Der Niedersachsentarif im Relationsbartarif berechtigt zur kostenfreien Weiterfahrt in den Verkehrsmitteln der VEJ in der Tarifzone 150 (Emden).

Weiterhin gelten die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen für den Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ), in denen folgendes Fahrkartensortiment aufgeführt ist (Version vom 09.08.18):

5.5.1 Einzelfahrscheine

Im Stadtverkehr Emden gelöste Einzelkarten berechtigen vom Zeitpunkt ihrer Entwertung an zu beliebig vielen Fahrten innerhalb von 60 Minuten im gesamten Stadtliniennetz. Die Einzelkarten werden dementsprechend als **60-MinutenTicket** bezeichnet Hin- und Rück- sowie Rundfahrten sind innerhalb des Zeitraums erlaubt. Bei Bezahlung mit der Emder Karte fällt ein reduzierter Preis an (vgl. Kapitel 5.5.3).

TagesTickets sind übertragbar und berechtigen zu beliebig vielen Fahrten an jenem Kalendertag, an dem sie entwertet wurden, bis zum abendlichen Betriebsschluss. TagesTickets werden in den Varianten „Single“ (pro Person ab 6 Jahre) und „Familie“ (max. 2 Personen ab 6 Jahre und bis zu 3 Kindern im Alter von 6 bis einschließlich 13 Jahren) ausgegeben. Bei Bezahlung mit der Emder Karte fällt ein reduzierter Preis gemäß Tabelle 11 an.

Das **Niedersachsen-Ticket** wird in den Verkehrsmitteln der Stadtverkehr Emden GmbH vollständig anerkannt.

GÜNSTIG IN EMDEN UNTERWEGS			mit Emder Karte	bar
GELEGENTLICH UNTERWEGS	60-MinutenTicket	ab 14 Jahre/ Fahrrad	1,40 €	1,80 €
		von 6 bis 13 Jahren/ Hund	0,80 €	1,10 €
	TagesTicket gilt am selben Tag	1 Person	3,50 €	4,00 €
		max. 2 Personen inkl. 3 eigener Kinder & Enkel 6 bis 13 Jahre	6,50 €	7,50 €

Tabelle 11: Tarife für Einzelfahrscheine

5.5.2 Abos und Monatskarten

Tabelle 12 zeigt Tarife für Zeitkarten:

			mit Emder Karte	bar
HÄUFIG UNTERWEGS	31-TageTicket	1 Person	39,50 €	39,50 €
		Auszubildende & Schüler mit Nachweis	29,50 €	29,50 €
	Dat Alltied-Abo	1 Person inkl. eigener Kinder & Enkel bis 13 Jahre/übertragbar	mtl. 25,00 €	nur 0,83 € pro Tag
	Schülerkarte Plus nur in Verbindung mit dem Schülerticket	gilt in der Freizeit im Verkehrsverbund Ems-Jade	mtl. 9,90 €	mtl. 9,90 €

Tabelle 12: Tarife für Zeitkarten

Im Stadtverkehr Emden werden Monatskarten als **31-TageTicket** bezeichnet und sind nicht an einen Kalendermonat gebunden. Sie sind mit dem Kauf automatisch entwertet und gelten am Tag des Kaufes sowie an allen 30 darauffolgenden Tagen.

Im Stadtverkehr Emden werden Schülermonatskarten als **31-TageTicket Schüler** bezeichnet und gelten am Tag des Kaufs sowie an allen 30 darauffolgenden Tagen. Das 31-TageTicket Schüler wird entweder als Emder Karte (vgl. Kapitel 5.5.3) oder als Papierausdruck ausgegeben, wobei auf letzteren das Geburtsdatum des Nutzers eingetragen werden muss.

Schülersammelzeitkarten werden im Stadtverkehr Emden nur als Emder Karte mit Lichtbild ausgegeben und sind nur mit Lichtbild gültig. Bei Nutzung von Regionalbussen innerhalb des Stadtgebiets Emden muss zusätzlich eine Stammkarte mitgeführt werden. Die Stammkarte wird vom Stadtverkehr Emden ausgehändigt, der die Gültigkeit der Schülersammelzeitkarte nachweist. Schülersammelzeitkarten gelten für die auf den Karten eingetragenen Kalendermonate und Kalenderwochen. Der Fahrpreis entspricht dem Preis, der zu zahlen wäre, wenn für die in der Schülersammelzeitkarte benannten Zeitraum einzelne 31-TageTickets Schüler gelöst würden.

Studierende erhalten eine Fahrkarte, gültig für jeweils ein Semester, mit der Bezeichnung **„Semesterticket“**. Das landesweite Semesterticket gibt es seit dem Wintersemester 2018/2019 für den SPNV in Niedersachsen und Bremen. Zusammen mit dem Semesterticket des VBN können die Studierenden alle Verkehrsmittel des VBN, der VEJ sowie des SPNV und auch den IC zwischen Norddeich Mole und Bremen nutzen.

„Dat Alltied-Abo“ ist eine übertragbare Zeitkarte. Sie berechtigt zu beliebig vielen Fahrten im gesamten Stadtliniennetz Emden durch eine Person. Der Nutzer des Abos kann zusätzlich alle eigenen Kinder oder Enkel bis zu einem Alter von einschließlich 13 Jahren kostenfrei mitnehmen. „Dat Alltied-Abo“ wird auf einer Emder Karte ausgegeben. In den Stadtbussen wird die Gültigkeit elektronisch geprüft. Bei Nutzung von Regionalbussen innerhalb des Stadtgebiets Emden muss zusätzlich ein Infodruck mitgeführt werden, der die Gültigkeit des Abos nachweist. Der Vertrag zum Bezug des „Dat Alltied-Abos“ wird mit der Stadtverkehr Emden GmbH auf unbegrenzte Zeit geschlossen und startet zu einem beliebigen Monatsersten. Eine Kündigung ist zu jedem Monatsende möglich.

5.5.3 Emder Karte

Die **Emder Karte** ist ein berührungsloses E-Ticket. Als Kundenkarte mit elektronischer Geldbörse ist sie sowohl personalisiert als auch anonym (d. h. übertragbar) erhältlich. Auf die Emder Karte kann ein Guthaben von insgesamt maximal 100,00 € aufgeladen werden, wobei jede einzelne Aufladung mindestens 10,00 € betragen muss. Mit dem Guthaben können in Bussen des Stadtverkehrs Emden beliebige Fahrkarten bezahlt werden, wobei für 60-MinutenTickets und TagesTickets ein reduzierter Preis gemäß Tabelle 11 fällig wird. Die Emder Karte wird auf den Stadtbuslinien zusätzlich als Ticketmedium für Abos und Monatskarten eingesetzt.

6 Linienbündelung und Bedienungskonzept

Der mit dem NVP 2013 erfolgte Beschluss zur Linienbündelung muss aktualisiert und an das Bedienungskonzept angepasst werden.

Mit dem Bedienungskonzept ist insoweit die Kontinuität gegeben, indem die Fläche des Bedienungsgebiets kongruent bleibt und die bisherigen Haltestellen im Linienverkehr bzw. Rufbus-Verkehr weiterhin bedient werden.

Die genehmigungsrechtliche Grundlage für die gebündelte Genehmigung von Linien ist nach den Zielsetzungen von § 8 Abs. 3 PBefG

- die Integration der Nahverkehrsbedienung,
- die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsdurchführung sowie
- das öffentliche Verkehrsinteresse für die erforderliche Bedienung.

Es gilt dabei vorrangig, ertragsstarke und ertragsschwache Linien zur wirtschaftlichen Bedienung in einem Linienbündel zusammenzufassen, um die so genannte „Rosinenpickerei“ (eigenwirtschaftliche Anträge zu ertragsstarken Linien) auszuschließen.

Im Folgenden werden die Kriterien für die Linienbündelung und deren Erfüllung bezüglich des Emder Stadtverkehrssystems dargelegt:

Verkehrsintegration

Das Stadtverkehrssystem ist mit einem einheitlichen Marktauftritt als Marke “Stadtverkehr“ mit einem eigenständigen stadtweit gültigen Tarif innerhalb des VEJ-Verbunds etabliert, dass aus einer Hand organisiert wird. Dazu gehören u. a. eine einheitliche Gestaltung der Fahrzeuge und ein einheitliches Fahrgastinformations- und Vertriebssystem.

Weiterhin sind die Bedarfsverkehre, der Linienbedarfsverkehr und der Rufbusverkehr in den nachfrageschwachen Zeiten, voll in das Bedienungskonzept und die einzelnen Linien integriert.

Verkehrliche Verflechtungen der Nachfrage

Durch das Rendezvous-Prinzip der Linien im Emder Stadtverkehrssystem ist am Hauptbahnhof/ZOB der zentrale und einzige Verknüpfungspunkt, an dem der zeitgleiche Umstieg in einem minimalen Zeitfenster in alle Richtungen ermöglicht wird. Dies erfordert einen dezidiert abgestimmten Fahrplan.

Außerdem gibt es Durchbindungen der Radiallinien am zentralen Rendezvous-Punkt, um den stärkeren Nachfragerelationen (u. a. im Schülerverkehr) übergreifend ohne Umstieg zu entsprechen.

Betriebliche Verknüpfung

Die Durchbindung der Radiallinien am Hauptbahnhof/ZOB ist außerdem dazu vorgesehen, um durchgehende Umläufe mit jeweils gleichem Fahrzeugeinsatz über mehrere Linien hinweg zu realisieren.

Wirtschaftliche Verflechtung

Der Ausgleich von wirtschaftlich schwachen durch stärkere Linien ist hier durch die hohe Nachfrage in die Stadtteile Barenburg und Borssum (Nord-Süd-Achse) und die schwächere Auslastung der Linien in die übrigen Stadtteile gegeben.

Im Rahmen dieses Nahverkehrsplans wird die Bündelung entsprechend § 9 Abs. 2 PBefG und der vorliegenden Genehmigung nach § 42 PBefG durch die LNVG für die folgenden Linien dokumentiert:

Linie	Start - Ziel
1	Hauptbahnhof/ZOB - Conrebbersweg
11	Hauptbahnhof/ZOB - Harsweg
2	Hauptbahnhof/ZOB - Früchteburg - Barenburg
3	Hauptbahnhof/ZOB - Klinikum - Barenburg
4	Hauptbahnhof/ZOB - Wolthusen - Uphusen
5	Hauptbahnhof/ZOB - Herrentor
6	Hauptbahnhof/ZOB - Borssum
16	Hauptbahnhof/ZOB - Borssum - Petkum
7	Hauptbahnhof/ZOB - Maria-Wilts-Str. - Transvaal
17	Hauptbahnhof/ZOB - Transvaal - Seeschleuse
8	Hauptbahnhof/ZOB - Constantia - VW-Werk
9	Hauptbahnhof/ZOB - Dollart Center - Constantia West
19	Hauptbahnhof/ZOB - Dollart Center - Twixlum
29	Hauptbahnhof/ZOB - Wybelsum

Tabelle 13: Linien des Linienbündels Stadtverkehr Emden

7 Analyse

7.1 Strukturdaten der Stadt Emden

Das Stadtgebiet Emdens besteht aus 20 Stadtteilen, die mit jeweiliger Nennung der Einwohnerzahl in Abbildung 10 (bzw. Anlage 1a) dargestellt sind. Je stärker die Rotfärbung der Stadtteilfläche, desto größer ist die absolute Einwohnerzahl.

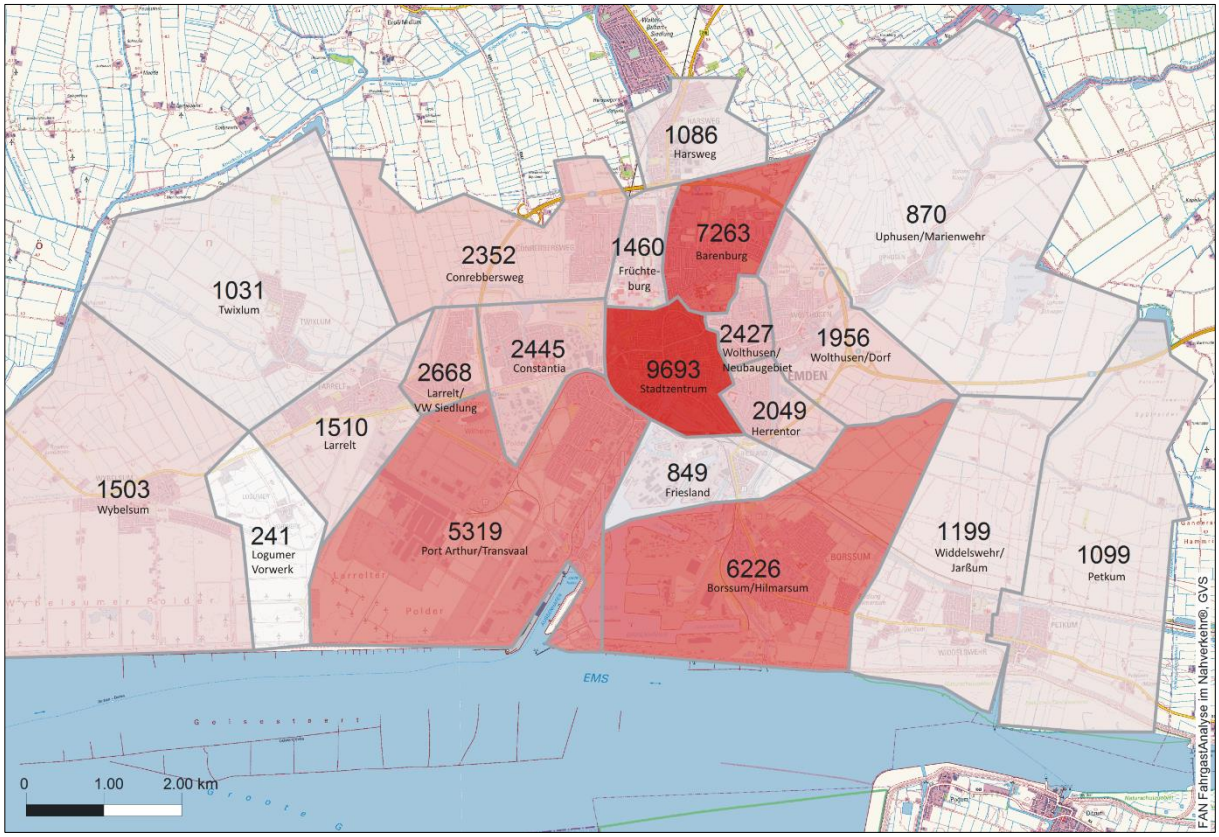

Abbildung 10: Einwohner der Stadt Emden je Stadtteil

Das Stadtzentrum ist mit ca. 10.000 EW der bevölkerungsstärkste Stadtteil, gefolgt von Barenburg mit ca. 7.000 EW. Viele Emder wohnen außerdem in den flächenmäßig sehr großen Stadtteilen Port Arthur/Transvaal sowie Borssum/Hilmarsum, sodass sich hier jeweils eine geringe Einwohnerdichte ergibt. Rund um das Stadtzentrum gibt es vornehmlich einwohnerstarke Stadtteile: dazu gehören Larrelt/VW-Siedlung, Constantia und Wolthusen/Neubaugebiet (je ca. 2.500 EW) sowie Conrebbersweg, Herrentor und Wolthusen/Dorf (je ca. 2.000 EW). Geringere Einwohnerzahlen trotz zum Teil großer Stadtteilflächen können die peripheren Stadtteilen Wybelsum, Widdelswehr/Jarssum, Petkum und Twixlum (zwischen 1.000 und 1.600 EW) aufweisen. Zu den Stadtteilen mit weniger als 1.000 EW zählen Friesland (hauptsächlich Hafengebiet, wenig Wohnnutzung), Logumer Vorwerk (flächenmäßig klein, außerhalb der geschlossenen Bebauung) und Uphusen/Marienwehr (periphere Lage, ländlich geprägt). Die zentral gelegenen Stadtteile sind trotz relativ kompakter Flächen einwohnerstark. Die

weiträumigeren Stadtteile in Randlage haben tendenziell weniger Einwohner – ein Großteil der Flächen weist keine Wohnnutzung auf.

Zu beachten ist, dass insbesondere innerhalb der peripher gelegenen Stadtteile eine sehr ungleichmäßige räumliche Verteilung der Einwohner vorherrscht. Daher stellt die Abbildung 11 (bzw. Anlage 1b) die Einwohner der Stadt Emden je Quartier dar.

Quartiere bezeichnen räumliche Siedlungseinheiten und strukturieren die bewohnte Stadtfläche detailliert. Neben der räumlichen Strukturierung können Quartiere auch als Abgrenzung z.B. zwischen unterschiedlichen sozialen, gesellschaftlichen oder demografischen Strukturen verstanden werden. Quartiersbewohner identifizieren sich oftmals nicht nur räumlich, sondern auch auf emotionaler Ebene mit ihrem Wohnquartier. Quartiere stellen daher – im Vergleich zu den Stadtteilen – neben der detaillierteren räumlichen Gliederung auch einen vielschichtigeren Gliederungsansatz dar.

Auch in dieser Karte sind die Einwohnerzahlen anhand der Rotfärbung der Quartiere im graduellen Verlauf dargestellt. Nicht markierte Gebiete weisen großflächig keine Wohnnutzung auf. Dies ist z.B. bei großen Sportanlagen oder Gewerbeflächen der Fall.

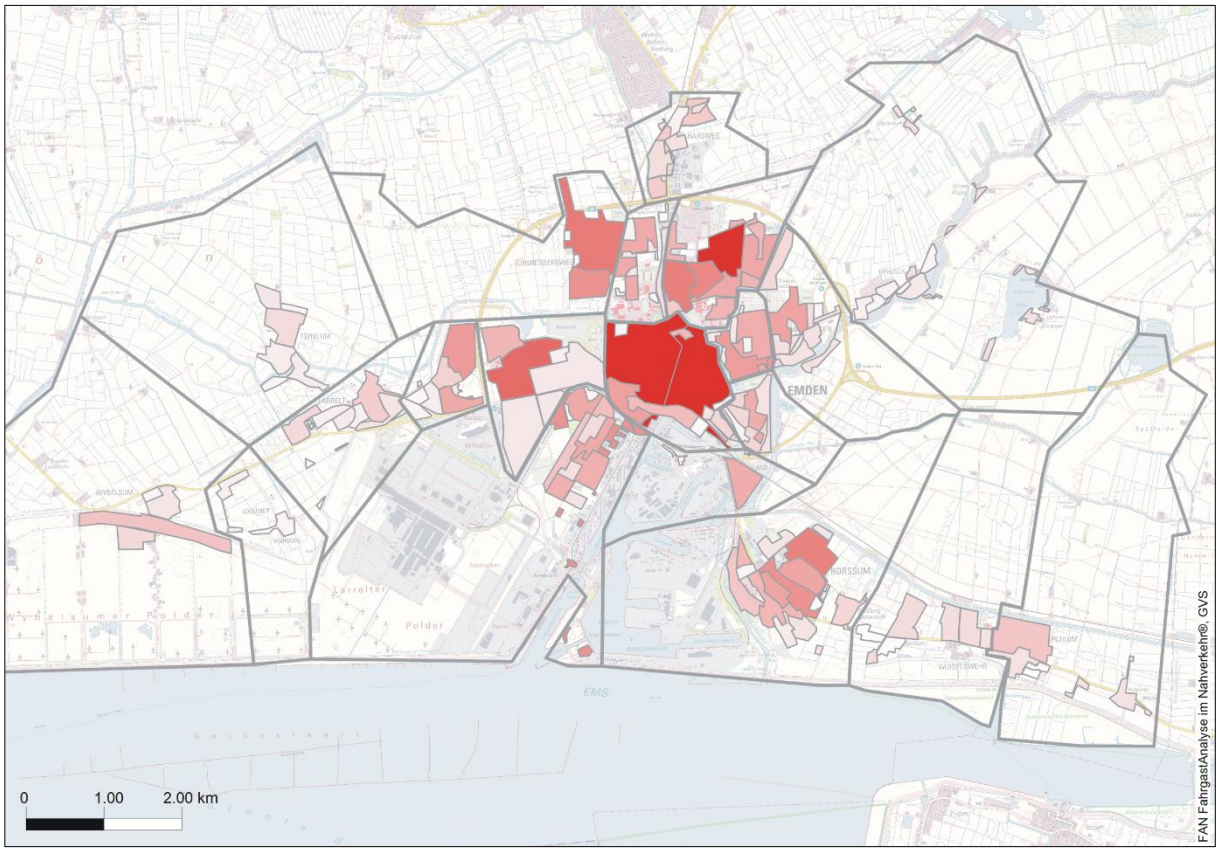

Abbildung 11: Einwohner der Stadt Emden je Quartier

Gemäß der Abbildung lassen sich folgende Aussagen treffen:

- Stadtmitte: hohe Wohnnutzung, einwohnerstärkster Stadtteil Emdens mit entsprechend hohen Einwohnerzahlen in den zugehörigen Quartieren
- Barenburg: Bündelung der Wohnfläche im Süden, im Norden kaum Wohnnutzung
- Borssum/Hilmarsum: gebündelte Wohnnutzung entlang und nordöstlich der Petkumer Str.
- Port Arthur/Transvaal: hohe Einwohnerzahlen auf einem relativ geringen Anteil der Fläche, Wohnquartiere im Südosten, im Westen keine Wohnnutzung
- Früchteburg, Wolthusen/Neubaugebiet, Constantia und Larrelt/VW Siedlung: relativ großer Anteil der Flächen mit Wohnnutzung
- Conrebbersweg, Wolthusen/Dorf, Herrentor: große Flächen ohne Wohnnutzung, Wohnnutzung hauptsächlich innerhalb des Autobahnrings
- Harsweg: Bündelung entlang der Auricher Straße
- Friesland: nur ein Wohnquartier, Lage im Osten des Stadtteils
- Larrelt: Wohnquartiere entlang der Larrelter Straße
- Twixlum, Wybelsum, Widdelswehr/Jarssum, Petkum und Logumer Vorwerk: nur geringer Anteil an Wohnfläche, hauptsächlich entlang der Ausfallstraßen

Die Abbildung 12 (bzw. Anlage 2) stellt den Motorisierungsgrad der in den jeweiligen Stadtteilen ansässigen Bevölkerung des Jahres 2010 dar. Unter dem Motorisierungsgrad ist dabei die Anzahl der gemeldeten PKW pro Einwohner in Prozent zu verstehen. Ein hoher Prozentwert zeigt demnach an, dass viele Stadtteilbewohner einen PKW besitzen. Die Motorisierung hängt neben der räumlichen Komponente (Zentrumsnähe) stark von verschiedenen Aspekten der Bevölkerungsstruktur ab (Demografie, soziale Aspekte). Die Werte für die einzelnen Stadtteile schwanken zwischen 27% und 50%. Je dunkler ein Stadtteil eingefärbt ist, umso größer ist der dortige Motorisierungsgrad.

Tendenziell steigt der Motorisierungsgrad mit zunehmender Entfernung zum Zentrum. Constantia weist für einen zentrumsnahen Stadtteil einen relativ hohen Motorisierungsgrad auf. Der geringste Motorisierungsgrad herrscht in Barenburg.

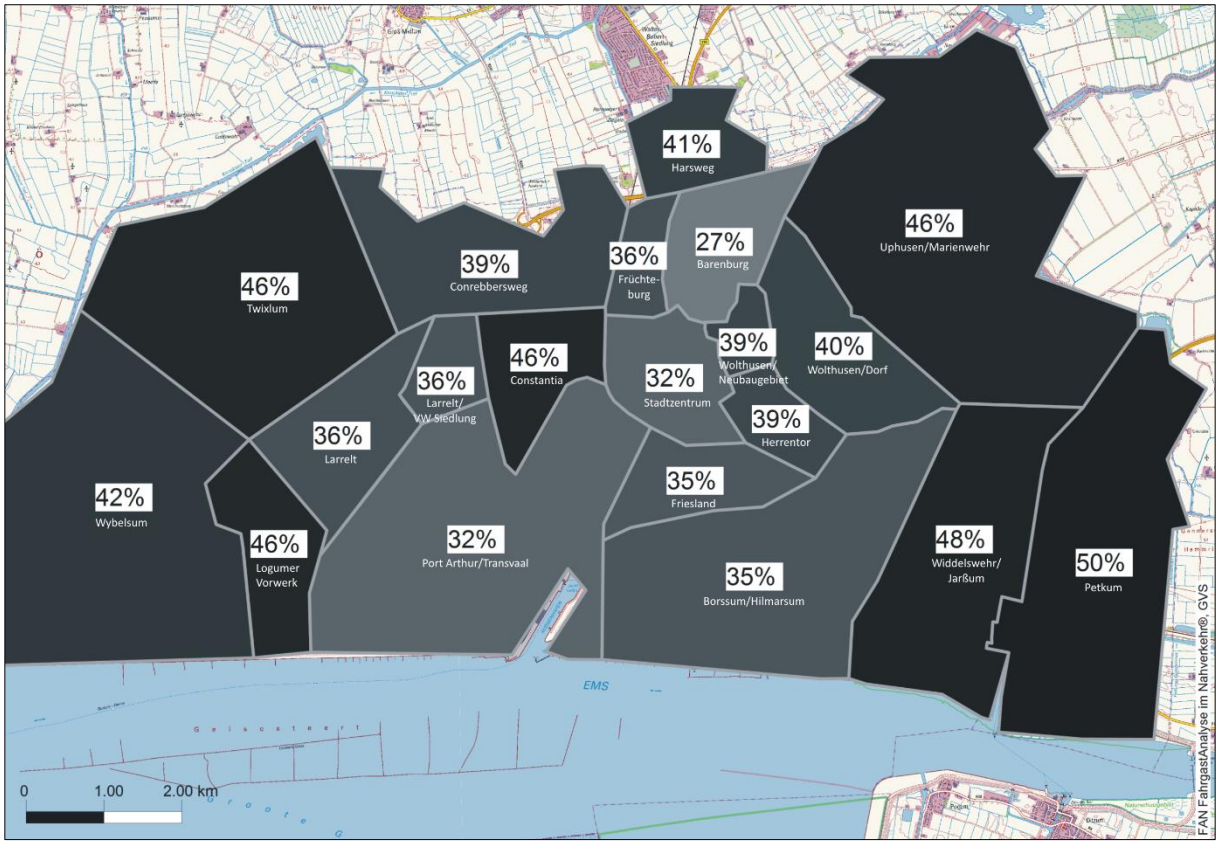

Abbildung 12: Motorisierungsgrad

7.2 Schwachstellenanalyse

Die in den nachfolgenden Punkten dargestellten Schwachstellen des Emder Stadtverkehrs sind in die Kriterien Bedienungsqualität, Erschließungsqualität, Verbindungsqualität, Ausstattungsqualität von Haltestellen und Fahrzeugen und Servicequalität eingeteilt. Die Betriebsqualität (u.a. Pünktlichkeit, Fahrzeugauslastung) wird geprüft, wenn das vorliegende Betriebskonzept bereits eine angemessene Zeit in Betrieb ist.

Bedienungsqualität

Im Rahmen der Analyse der Schwachstellen wurden mit Blick auf die VDV-Empfehlungen sowie die definierten Standards die folgenden Defizite festgestellt.

Tabelle 14 stellt die IST- und SOLL-Werte der Bedienungszeiträume, differenziert nach Verkehrszeit und Tagtyp, dar. Aus dem Abgleich ergeben sich die folgenden Defizite:

- Betriebsbeginn sollte montags bis freitags bereits um 5:30 Uhr und samstags um 6:30 Uhr sein. Die zusätzliche Stunde fällt unter die SVZ.

- Die NVZ sollte von Montag bis Freitag bis 21:00 Uhr (aktuell 19:00 Uhr) und am Samstag bis 19:00 Uhr (aktuell 15:00 Uhr) ausgeweitet werden. Daraus ergibt sich, dass die SVZ erst um 21:00 Uhr bzw. 19:00 Uhr einsetzt.

		Montag-Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag
Gesamt	IST	6:30 - 22:30	6:30 - 24:30	7:30 - 24:30	9:30 - 22:30
	SOLL	5:30 - 22:30	5:30 - 24:30	6:30 - 24:30	9:30 - 22:30
HVZ	IST	6:30 - 8:30	6:30 - 8:30	-	-
	SOLL	6:30 - 8:30	6:30 - 8:30	-	-
NVZ	IST	8:30 - 19:00	8:30 - 19:00	7:30 - 15:00	-
	SOLL	8:30 - 21:00	8:30 - 21:00	7:30 - 19:00	-
SVZ	IST	19:00 - 22:30	19:00 - 24:30	15:00 - 24:30	9:30 - 22:30
	SOLL	5:30 - 6:30 21:00 - 22:30	5:30 - 6:30 21:00 - 24:30	6:30 - 7:30 19:00 - 24:30	9:30 - 22:30

Tabelle 14: Bewertung der Bedienungsqualität anhand der Bedienungszeiträume

Tabelle 15 stellt die Bewertung der Bedienungsqualität anhand der Takte dar. Es ergeben sich die folgenden Defizite:

- Keine Anbindung des Stadtteils Tholenswehr außerhalb des Rufbusverkehrs
- Unzureichende Bedienung der Stadtteile Logumer Vorwerk und Wybelsum in der Neben- sowie der Hauptverkehrszeit (SOLL: 60, IST: unregelmäßig)
- Unzureichende Taktdichte (SOLL: 30, IST: 60) der Stadtteile/POIs Wolthusen, Larrelt und Constantia West in der Nebenverkehrszeit
- Unzureichende Taktdichte (SOLL: 30, IST: 60) des Stadtteils Herrentor in der Hauptverkehrszeit

Stadtteil/POI	SVZ			NVZ			HVZ		
	IST	SOLL	Bewertung	IST	SOLL	Bewertung	IST	SOLL	Bewertung
Barenburg	60		erfüllt	30	30	erfüllt	15	15	erfüllt
Borssum	60		erfüllt	30	30	erfüllt	15	15	erfüllt
Conrebbersweg	60		erfüllt	60	60	erfüllt	30	30	erfüllt
Constantia	60		erfüllt	60	60	erfüllt	30	30	erfüllt
Constantia West	60		erfüllt	60	30	nicht erfüllt	15	15	erfüllt
DOC	60		erfüllt	30	30	erfüllt	30	30	erfüllt
Friesland	60		erfüllt	30	30	erfüllt	15	15	erfüllt
Früchteburg	60		erfüllt	30	30	erfüllt	15	15	erfüllt
Harsweg	60		erfüllt	60	60	erfüllt	30	30	erfüllt
Herrentor	60		erfüllt	60	60	erfüllt	60	30	nicht erfüllt
Larrelt	60	60	erfüllt	60	30	nicht erfüllt	15	15	erfüllt
Logumer Vorwerk	60		erfüllt	-	60	nicht erfüllt	-	60	nicht erfüllt
Petkum	60		erfüllt	60	60	erfüllt	30	30	erfüllt
Seeschleuse	60		erfüllt	60	60	erfüllt	60	60	erfüllt
Stadtmitte	60		erfüllt	30	30	erfüllt	15	15	erfüllt
Tholenswehr	60		erfüllt	-	60	nicht erfüllt	-	60	nicht erfüllt
Transvaal/Port Arthur	60		erfüllt	30	30	erfüllt	30	30	erfüllt
Twixlum	60		erfüllt	60	60	erfüllt	30	30	erfüllt
Uphusen	60		erfüllt	60	60	erfüllt	30	60	erfüllt
Wolthusen	60		erfüllt	60	30	nicht erfüllt	30	30	erfüllt
Wybelsum	60		erfüllt	-	60	nicht erfüllt	-	60	nicht erfüllt

Tabelle 15: Bewertung der Bedienungsqualität anhand der Takte

Betriebsqualität

Am zentralen Verknüpfungspunkt ZOB fehlen aktuell Abstellpositionen für Fahrzeuge des Regional- und Stadtverkehrs während der Pausen, da die Belegungsmöglichkeiten der Bussteige A bis C im Linienverkehr insbesondere in der Hauptverkehrszeit bereits ausgeschöpft sind und es zu gegenseitigen Behinderungen in der An- und Abfahrt kommt.

Erschließungsqualität

Abbildung 13 (bzw. Anlage 3) stellt die sich im Stadtgebiet befindlichen Haltestellen mit einem Radius von 300 Metern (blau) gemäß VDV-Empfehlung dar. Flächen, die nicht von den Haltestellenradien abgedeckt werden, gelten als nicht erschlossen. Aus der Abbildung ergeben sich die folgenden Erschließungsdefizite:

- Stadtteil Tholenswehr
- Südlicher Bereich von Transvaal/Port Arthur
- Grenzbereich Constantia West/Larrelt
- Teile von Wybelsum

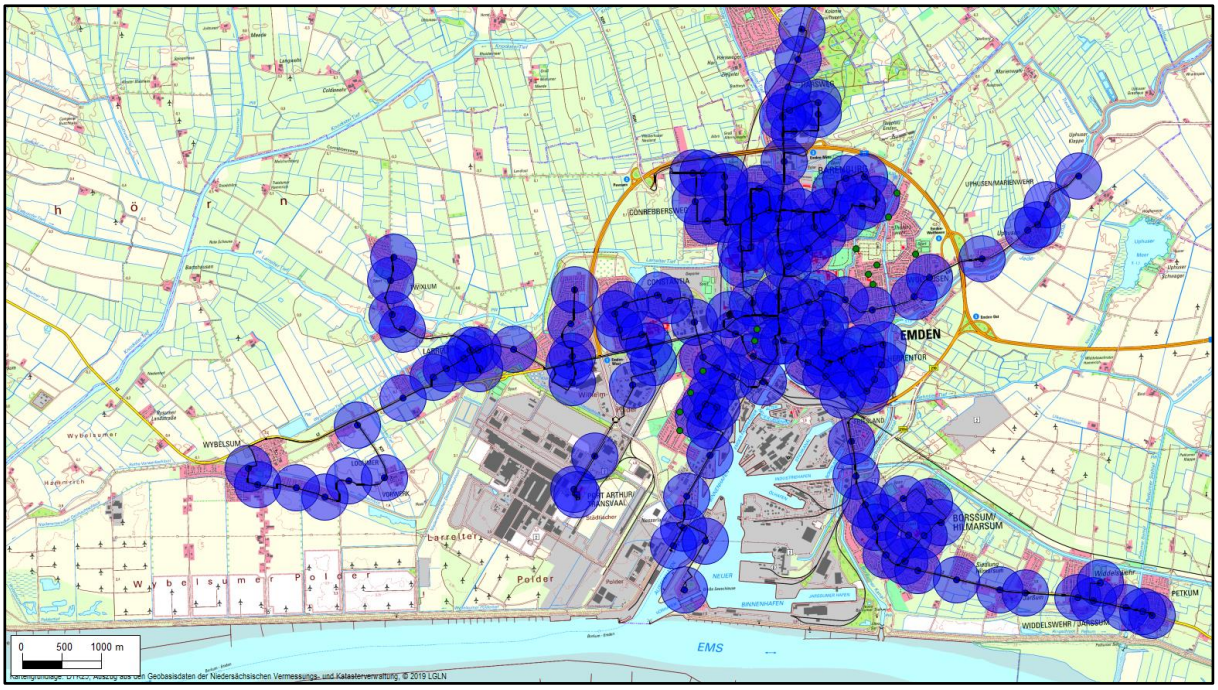

Abbildung 13: Haltestelleneinzugsbereiche Stadtverkehr

Verbindungsqualität

Im Rahmen der Verbindungsqualität werden im Folgenden die Kriterien Anzahl Umstiege, Umstiegszeiten und Reisezeiten untersucht.

Tabelle 16 stellt die Anzahl der Umstiege dar, die benötigt werden, um vom jeweiligen Start- zum Zielort zu gelangen. Die Forderung nach maximal einem Umstieg innerhalb des Stadtgebietes kann in Bezug auf jede Relation eingehalten werden. Neben den durch die geografische Lage entstehenden umsteigefreien Direktverbindungen (z.B. Früchteburg und Barenburg, die durch die Linie 2 direkt miteinander verbunden sind) ermöglicht die betriebliche Verknüpfung am ZOB für folgende Relationen zusätzliche umsteigefreie Direktverbindungen.

- Conrebbersweg – Wolthusen/Uphusen
- Barenburg – Friesland/Borssum/Petkum
- Barenburg – Constantia West/DOC/Larrelt/Twixlum
- Harsweg – Constantia

Anzahl Umstiege	Barenburg	Borssum	Conrebbersweg	Constantia	Constantia West	DOC	Friesland	Früchteburg	Harsweg	Herrentor	Larrelt	Logumer Vorwerk	Petkum	Seeschleuse	Stadtmitte	Tholenswehr	Transvaal/Port Arthur	Twixlum	Uphusen	Wolthusen	Wybelsum
Barenburg		0	1	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	0		1	0	1	1	1
Borssum	0		1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	0		1	1	1	1	1
Conrebbersweg	1	1		1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0		1	1	0	0	1
Constantia	1	1	1		1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0		1	1	1	1	1
Constantia West	0	1	1	1		0	1	1	1	1	0	1	1	1	0		1	0	1	1	1
DOC	0	1	1	1	0		1	1	1	1	0	1	1	1	0		1	0	1	1	1
Friesland	0	1	1	1	1	1		0	1	1	1	1	1	1	0		1	1	1	1	1
Früchteburg	0	0	0	1	1	1	0		1	1	1	1	0	1	0		1	1	1	1	1
Harsweg	1	1	1	0	1	1	1	1		1	1	1	1	1	0		1	1	1	1	1
Herrentor	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	1	1	0		1	1	1	1	1
Larrelt	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1		1	1	1	0		1	0	1	1	1
Logumer Vorwerk	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		1	1	0		1	1	1	1	0
Petkum	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1		1	0		1	1	1	1	1
Seeschleuse	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		0		0	1	1	1	1
Stadtmitte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0	0
Tholenswehr																					
Transvaal/Port Arthur	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0			1	1	1	1
Twixlum	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	1	1	1	0		1		1	1	1
Uphusen	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0		1	1		0	1
Wolthusen	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0		1	1	0		1
Wybelsum	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0		1	1	1	1	

Tabelle 16: Anzahl Umstiege

Tabelle 17 stellt die Umstiegszeiten der jeweiligen Relation dar. Aufgrund des z.T. nicht zeitgleichen Rendezvous ergeben sich für einige Verbindungen Umstiegszeiten von 32 bzw. 33 Minuten.

Die Übergangszeiten der Relationen von und nach Wybelsum bzw. Logumer Vorwerk (nicht Bestandteil der Matrix; Bedienung ausschließlich durch den Regionalbusverkehr und ohne durchgehenden Takt) liegen zum Großteil oberhalb der vorgegebenen maximalen Umstiegszeit von 10 Minuten.

Umstiegszeiten [min]	Barenburg	Borssum	Conrebbersweg	Constantia	Constantia West	DOC	Friesland	Früchteburg	Harsweg	Herrentor	Larrelt	Petkum	Seeschleuse	Stadtmitte	Tholenswehr	Transvaal/Port Arthur	Twixlum	Uphusen	Wolthusen
Barenburg		0	3	3	0	0	0	0	3	3	0	0	3	0		3	0	3	3
Borssum	0		3	3	3	3	3	0	3	3	3	0	3	0		3	3	3	3
Conrebbersweg	2	2		32	2	2	2	0	2	2	32	2	32	0		2	32	0	0
Constantia	3	3	33		3	3	3	3	0	3	33	3	33	0		3	33	3	3
Constantia West	0	3	33	33		0	3	3	3	3	0	3	33	0		3	0	3	3
DOC	0	3	3	3	0		3	3	3	3	0	3	3	0		3	0	3	3
Friesland	0	3	3	3	3	3		0	3	3	3	3	3	0		3	3	3	3
Früchteburg	0	0	0	3	3	3	0		3	3	3	0	3	0		3	3	3	3
Harsweg	2	2	2	0	32	2	2	2		32	2	32	2	0		2	2	32	32
Herrentor	2	2	2	2	32	2	2	2	32		2	32	2	0		2	2	32	32
Larrelt	0	3	3	3	0	0	3	3	33	33		33	3	0		3	0	33	33
Petkum	0	0	33	33	3	3	0	0	3	3	33		33	0		3	33	3	3
Seeschleuse	3	3	33	33	3	3	3	3	3	3	33	3		0		0	33	3	3
Stadtmitte	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0	0	0	0
Tholenswehr																			
Transvaal/Port Arthur	3	3	5	5	3	3	3	3	3	3	5	3	0	0			5	3	3
Twixlum	0	3	3	3	0	0	3	3	33	33	0	33	3	0		3		33	33
Uphusen	2	2	0	2	32	2	2	2	32	32	2	32	2	0		2	2		0
Wolthusen	2	2	0	2	32	2	2	2	32	32	2	32	2	0		2	2	0	

Tabelle 17: Umstiegszeiten

In Bezug auf die Reisezeiten (reine Beförderungszeit zzgl. Warte-/Umstiegszeiten) lassen sich die folgenden Aussagen treffen:

- 29% aller Relationen werden innerhalb einer Reisezeit von 20 Minuten zurückgelegt.
- 76% aller Relationen werden innerhalb einer Reisezeit von 30 Minuten zurückgelegt.
- 83% aller Relationen werden innerhalb einer Reisezeit von 40 Minuten zurückgelegt.
- Reisezeiten von über 40 Minuten kommen i.d.R. nur dann zustande, wenn beim Umstieg am ZOB Wartezeiten von 32 bzw. 33 Minuten entstehen.
- Die Reisezeit aus den jeweiligen Stadtteilen bis in die Stadtmitte (Haltestelle Kunsthalle bzw. Am Delft) beträgt zwischen 6 und 31 Minuten, wobei abgesehen von der Relation aus Wybelsum alle Stadtteile innerhalb von 20 Minuten zu erreichen sind.
- Die Reisezeit aus der Stadtmitte (Haltestelle Kunsthalle bzw. Am Delft) in die jeweiligen Stadtteile beträgt zwischen 6 und 26 Minuten, wobei abgesehen von der Relation nach Wybelsum alle Statteile innerhalb von 20 Minuten zu erreichen sind.

- Die längsten Reisezeiten ergeben sich im Generellen auf Relationen, die von oder nach Petkum, Wybelsum und Twixlum führen. Die maximale Reisezeit im Stadtgebiet beträgt 70 Minuten.

Abbildung 14 stellt **vereinfacht** die Anschlussbeziehungen zwischen dem Stadtbusverkehr (blau), dem Regionalbusverkehr (rot) und dem SPNV (grün) dar. Dargestellt sind lediglich Taktverkehre mit mindestens fünf Fahrtenpaaren pro Tag (Mo-Fr).

- Umstieg von SPNV auf Stadtbus: die Umstiegszeit liegt bei Ankunft aus Richtung Bremen bei 15 Minuten, aus Richtung Münster bei 16 Minuten und aus Richtung Norddeich bei 10 Minuten und jeweils im geforderten Bereich von 6 - 20 Minuten.
- Umstieg von Stadtbus auf SPNV: die Umstiegszeit liegt bei Abfahrt in Richtung Bremen bei 45 bzw. 25 Minuten, in Richtung Münster bei 29 bzw. 30 Minuten und in Richtung Norddeich bei 19 bzw. 20 Minuten. Die Stadtbus-Rendezvous liegen für eine Weiterfahrt nach Norddeich im SOLL-Bereich und somit am günstigsten.
- Umstieg zwischen Stadtbus und Regionalbus (Linie 410 und 421): die Ankunft der Linie 410 aus Richtung Aurich findet zur Minute :55 und damit zeitgleich zur Abfahrt der Stadtbuslinien statt. Ein Übergang von Regionalbus auf Stadtbus ist somit nicht gegeben. Die 421 Richtung Peswum/Greetsiel über Harsweg verlässt den ZOB bereits zur Minute :50 und somit vor Eintreffen des Stadtbus-Rendezvous.

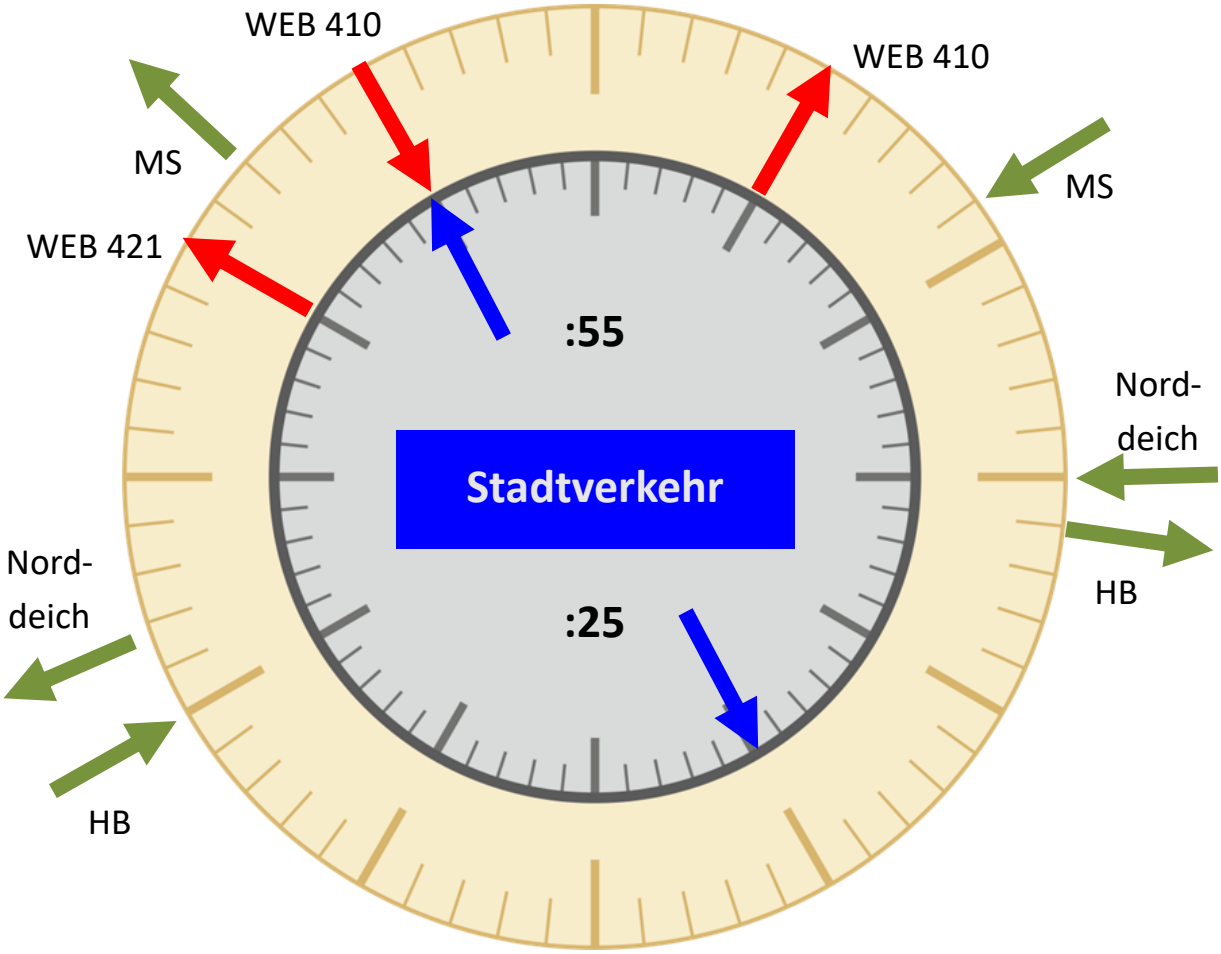

Abbildung 14: Anschlusssituation Emden Hbf/ZOB

Ausstattungsqualität von Haltestellen und Fahrzeugen

Haltestellen

Sämtliche Aushangfahrpläne sind mit einer mittleren Sichthöhe von 1,30 m angebracht und somit barrierefrei lesbar. Darüber hinaus wurden Haltestellen hinsichtlich des Vorhandenseins der Merkmale Niederflurgeeigneter Hochbord und Blindenleitsystem (Leitstreifen und Aufmerksamkeitsfeld) untersucht.

Anzahl Haltestellen	**283**	100%
davon vollständig ausgebaut	131	46,29%
davon teilweise ausgebaut	11	3,89%
davon nicht ausgebaut	141	49,82%

Tabelle 18: Ausbauzustand der Haltestellen

Tabelle 18 stellt den Ausbauzustand der Haltestellen dar. Eine Haltestelle gilt dann als vollständig ausgebaut, wenn mindestens die Kriterien niederflurgeeigneter Hochbord und Aufmerksamkeitsfeld erfüllt sind. Ist mindestens eines der beiden Merkmale vorhanden, ist die Haltestelle als teilweise ausgebaut einzustufen. Von den insgesamt 283 Haltestellen sind dieser Definition nach ca. 46 % vollständig, knapp 4 % teilweise und 50 % nicht ausgebaut.

Fahrzeuge

Alle aktuell eingesetzten Fahrzeuge verfügen über eine Kneeling-Funktion, über Klapprampen sowie über eine Multifunktionsfläche.

7.3 Fazit der Analyse

Das Buslinienangebot im Stadtverkehr Emden wurde in Zusammenarbeit mit der Stadt und den Stadtwerken Emden eingehend analysiert und weist im Wesentlichen folgende Mängel auf, die einer vermehrten Nutzung durch Fahrgäste entgegenstehen:

- Die Erschließung des Stadtgebietes durch die Buslinien bzw. Haltestellen ist in einigen Bereichen unzureichend; dies betrifft Wohngebiete auch im Kernbereich innerhalb des Autobahnrings (z. B. Tholenswehr).
- Das Fahrplanangebot ist hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit (z. B. Larrelt, Constantia West) und den Bedienungszeiten (Betriebsbeginn bereits um 5:30 Uhr statt 6:30 Uhr) ausbaufähig.
- Die Umstiegszeiten am ZOB liegen bei einzelnen nachfrageschwächeren Relationen bei über 30 Minuten. Dadurch entstehen auf diesen Relationen Reisezeiten von über 60 Minuten.
- Ca. 50 % der Haltestellen sind noch nicht barrierefrei ausgebaut.
- Das Angebot wird überwiegend von nicht wahlfreien Fahrgästen (Schüler, Senioren, usw.) genutzt.

8 Handlungsfelder und Maßnahmenplan

8.1 Handlungsfelder

Aus dem Anforderungsprofil ergeben sich im Zusammenhang mit der Analyse (Kapitel 4 und 6) die entsprechenden Handlungsfelder:

- Bedienungsqualität: Bedienungszeitraum, Häufigkeit der Bedienung (Takt),
- Betriebsqualität: Pünktlichkeit, Anschlusssicherung, Fahrzeugauslastung,
- Erschließungsqualität: räumliche Erschließung von Quell- und Zielort (u.a. Haltestelleneinzugsbereiche),
- Verbindungsqualität: inter- und intramodaler Umstieg (Häufigkeit, Umstiegszeit),
- Ausstattungsqualität von Haltestellen und Fahrzeugen,
- Servicequalität (Fahrgastinformation, etc.),
- Umweltschutzqualität: CO2-emissionsfreier Betrieb.

Die sich daraus ergebenden Maßnahmen sind in der Regel nicht nur einem Handlungsfeld zuzuordnen, weshalb der Maßnahmenplan nach objekt- bzw. sachbezogenen Kategorien geordnet ist.

Für den neu konzipierten Stadtverkehr sind insbesondere im Bereich der Kategorie Infrastruktur der erforderliche Aus-/Neubau von Haltestellen und die Barrierefreiheit insgesamt als Maßnahmenschwerpunkte der Geltungsperiode des NVP vorgesehen.

Die Maßnahmen zur Barrierefreiheit sind als Querschnittsthema in den Maßnahmen zu Haltestellen, Fahrzeugen und Servicequalität enthalten.

Sofern nicht für alle Ziele und Handlungsfelder im Rahmen dieses Nahverkehrsplans konkrete Maßnahmen herausgearbeitet werden können, ist dies eine Aufgabe zur laufenden Ergänzung des Maßnahmenplans.

8.2 Maßnahmenplan

8.2.1 Maßnahmen zur Infrastruktur/Haltestellen

Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus der Infrastruktur sind in Abhängigkeit zu den vorhandenen Haushaltsmitteln der Stadt jährlich etwa 8 Maßnahmen zur Grunderneuerung oder Neubau von Haltestellen (als Sammelvorhaben) vorgesehen. Dafür werden die entsprechenden Fördermittel bereitgestellt.

Die Priorisierung der Haltestellen, die zum Ausbau vorzusehen sind, wird jährlich vom Rat der Stadt beschlossen. In die Beschlussvorlage geht die Vorabstimmung innerhalb der Verwaltung zu Straßenbaumaßnahmen ein.

Für die Priorisierung sollen folgende Merkmale vorrangig beachtet werden:

- Bekannte Nutzung der Haltestelle durch teilhabeeingeschränkte Personen,

- hohe Nutzeranzahl,
- häufige Bedienung durch mehrere Linien bzw. im 30-Minuten-Takt.

Die vollständige Barrierefreiheit entsprechend § 8 (3) PBefG kann bezüglich der Haltestellen bis 2022 folglich aus überwiegend wirtschaftlichen Gründen nicht hergestellt werden.

Ein mittelfristiger Plan zur Erreichung des Ziels unter Berücksichtigung begründeter Ausnahmefälle ist parallel zur Evaluierung des Verkehrsangebots zu erstellen. Hierfür ist neben der Auswertung der Ein- und Aussteigerzahlen an den betreffenden Haltestellen im Rahmen der dazu geplanten Verkehrserhebung auch die mittelfristige Planung von Straßenbaumaßnahmen einzubeziehen.

8.2.2 Maßnahmen zur Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen

Als Aufgabenträger wirkt die Stadt Emden bei der Beantragung von Fördermitteln zur Beschaffung von Fahrzeugen durch die Verkehrsunternehmen mit. Dabei ist auf die Einhaltung der Kriterien zur Barrierefreiheit zu achten.

Die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Omnibussen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) vom 01.06.2015 des Landes Niedersachsen sieht unterschiedliche Fördermöglichkeiten für Verkehrsunternehmen vor, die über einen öDA verfügen oder die lediglich als Nachunternehmer tätig sind (geringere Gesamtsumme pro Jahr für letztgenannte Unternehmen).

Zu beachten ist weiterhin das vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) am 15.07.2019 per Zuwendungsbescheid genehmigte Fördervorhaben der Stadt Emden (Förderkennzeichnen: 03EMK3076) für ein 2020 abzuschließendes Elektromobilitätskonzept mit u. a. folgenden Arbeitspaketen zum Bereich ÖPNV:

- Arbeitspaket 1: Strategische Elektrifizierung des Emder Busverkehrs,
- Arbeitspaket 4: Identifizierung alternativer Mobilitätsoptionen.

8.2.3 Maßnahmen zum Fahrgastservice (Fahrgastinformation)

Zur Verbesserung des Services und der Informationsqualität sollen im Bereich der durch mehrere Linien bedienten und von einer hohen Anzahl Fahrgäste genutzten Haltestellen weitere dynamische Fahrgastinformationsanzeigen installiert werden, die die Abfahrtzeiten der Busse in Echtzeit wiedergeben. Dazu sind zunächst folgende Haltestellen im Stadtzentrum vorgesehen:

- Kunsthalle (beide Fahrtrichtungen),
- Rathaus (Fahrtrichtung Borssum/Petkum),
- Am Delft (beide Fahrtrichtungen).

8.2.4 Marketingmaßnahmen

Um die Ziele zur Steigerung der Nachfrage im Stadtverkehr sowie des dafür förderlichen Images bzw. zur Identifizierung der Emder Bevölkerung mit dem Stadtverkehr zu erreichen, ist ein Bündel von Marketingmaßnahmen zu entwickeln.

Mit Beschluss des Rates der Stadt Emden vom 28.05.2019 werden aus den Mitteln des Landes gemäß § 7b NNVG vorerst 50.000 € für eine Informationskampagne ProBus bereitgestellt.

Konkretes Ziel der Kampagne ist es, die ÖPNV-Nutzung zu konsolidieren, durch gezielte Aktionsangebote zu Sonderveranstaltungen und begleitende Marketingmaßnahmen weitere Fahrgastpotentiale zu gewinnen und den Bus als öffentliches Verkehrsmittel noch attraktiver zu machen.

8.3 Prüfaufträge für Maßnahmen

8.3.1 Evaluierung des Bedienungskonzepts

Nach angemessener Laufzeit des im Oktober 2019 umgestellten Fahrplans (siehe Kapitel 5) ist eine Evaluierung durchzuführen.

Dies beinhaltet eine umfassende Fahrgasterhebung (Zählung und Befragung) der haltestellenbezogenen Ein-/Aussteiger zur Gewinnung strecken- und zeitbezogener Aussagen zur Auslastung der Fahrten im Stadtverkehr.

Bei der Analyse und den Folgenmaßnahmen sind die Ziele hinsichtlich der Erschließung und der Erreichbarkeit zu beachten.

8.3.2 Betriebsqualität am ZOB

Die Problematik fehlender Abstellpositionen für den Regional- und Stadtverkehr besteht am Bahnhof/ZOB, da die Belegungsmöglichkeiten der Bussteige A bis C im Linienverkehr insbesondere in der Hauptverkehrszeit bereits ausgeschöpft sind und es zu gegenseitigen Behinderungen in der An- und Abfahrt kommt.

Es ist zu prüfen, ob die bisherige Abstimmung der Verkehrsunternehmen hierzu ausreichend ist oder betreiberunabhängige Erweiterungsmöglichkeiten zur Abstellung für Busse im Regionalverkehr und Stadtverkehr (u. a. Personenanhänger der Buszüge) sowie des Fernbusverkehrs im Umfeld zu erkunden und umzusetzen sind.

8.3.3 Fahrgastinformation, Mobilitätsmanagement/-zentrale

Die Installation weiterer Anzeigen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ist anhand der im Rahmen der Evaluierung festzustellenden Anzahl Einsteiger je Haltestelle für höher frequentierte Haltestellen zu prüfen. Hierzu können ggf. auch kompaktere Bauformen zum Einsatz kommen.

Weiterhin sollten Maßnahmen des Mobilitätsmanagements hinsichtlich der Fahrtwunschannahme, der Disposition im Bedarfsverkehr sowie der Fortentwicklung der allgemeinen Fahrgastinformation vor

dem Hintergrund der Zusammenarbeit von Stadtverkehr Emden GmbH und der Mobilitätszentrale geprüft werden. Hierbei ist insbesondere eine durchgängige Betrachtung der Informations- und Wegeketten einzubeziehen. Eine potenzielle Erweiterung des Prüfauftrags auf regionaler Ebene ist unter Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** beschrieben.

Außerdem sind Möglichkeiten zu einer optimalen Fahrgastinformation bei Störungen (z. B. bei Unfällen, Straßensperrungen) zu prüfen.

In Zusammenarbeit mit dem Beirat der Stadt Emden für Menschen mit Teilhabeeinschränkungen sowie ggf. weiterer Institutionen soll ein Anforderungsprofil zur Nutzung der Bedarfsverkehrsangebote für Menschen mit Hör- oder Sehbeeinträchtigungen und Menschen mit kognitiven Einschränkungen erstellt werden. Hieraus soll ein Konzept mit technischen Lösungen hierzu entwickelt werden.

8.3.4 Weiterentwicklung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ab 2024

Für die zum Ablauf des jetzigen öDA am 31.12.2024 anstehende Vergabe hat die vorgeschriebene Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt spätestens zur Jahresmitte 2023 zu erfolgen. Darin sind Art und Umfang eines zukünftigen öDA bereits umfassend darzustellen. Daher ist im Rahmen dieses NVP die Weiterentwicklung des Vergabe- und des damit verbundenen Bedienungskonzepts als Prüfauftrag vorgesehen.

8.3.5 Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ)

Bestimmte Maßnahmen sind sinnvollerweise nur auf regionaler Ebene in Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern in der Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ) zu entwickeln bzw. umzusetzen.

Folgende Maßnahmen sind zu prüfen:

- Einführung Landesbedeutsamer Buslinien (LBB)
  Prüfung möglicher Kreisgrenzen überschreitender Landesbuslinien zur Anbindung von (touristischen) Zentren ohne SPNV-Angebot, wobei die Kooperation mit benachbarten Landkreisen notwendig ist, z. B. Emden – Krummhörn oder Emden – Aurich.
- Integration der VEJ-Tarifauskunft in bestehende elektronischen Fahrplanauskunftssysteme
  Dazu kann ein voraussichtlich in der ersten Jahreshälfte 2020 startendes Förderprojekt zur Einbindung von niedersächsischen ÖPNV-Tarifen in die Fahrplaner-App genutzt werden.
- Einrichtung eines regionalen Mobilitätsmanagements
  Dieses könnte Maßnahmen zur Verknüpfung der Anforderungen von Verkehrserzeugern (größere Arbeitgeber, Behörden, Ärzte) mit den Möglichkeiten der ÖPNV-Angebotsseite (z. B. Fahrplangestaltung) initiieren. Dazu kann ggf. das EFRE-Förderprogramm „Mobilitätszentralen zur intermodalen Vernetzung der Verkehrsträger“ in Anspruch genommen werden.
- Touristen-/Gästekarte für den ÖPNV als Ersatz des Tarifangebots „Urlauberbus“
  Zur Erleichterung umweltfreundlicher Mobilität von Touristen am Urlaubsort und im Standortwettbewerb zu anderen touristischen Regionen ist die Ausgabe eines ÖPNV-Tickets zu

prüfen (in Kooperation mit dem Beherbergungsbetrieben/an die Übernachtungen gekoppelt).

Eine ggf. zusätzlich für diese Gemeinschaftsprojekte erforderliche Finanzierungsumlage im VEJ oder in Kooperation mit den betreffenden Landkreisen steht unter Beschlussvorbehalt der Stadt Emden.

9 Kosten und Finanzierungsplan

9.1 Grundsätzliches zu Kosten und Finanzierung im ÖSPV

Die Stadt Emden ist als Aufgabenträger des ÖSPV für die Kosten und Finanzierung der damit verbundenen Aufgaben verantwortlich. Dabei stehen neben eigenen Mitteln aus dem städtischen Haushalt vor allem Mittel zur Verfügung, die die Stadt aus verschiedenen gesetzlich verankerten Quellen für vorbestimmte Zwecke vom Land Niedersachsen erhält (vorwiegend im Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz und dem Regionalisierungsgesetz des Bundes verankert).

Dabei sind Finanzierungsmittel, die jährlich in festgelegter Höhe anteilig allen Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt werden von Fördergeldern zu unterscheiden, die anlassbezogen für genau bezeichnete Vorhaben bei Land beantragt werden müssen.

Mit der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen entfallen zum Jahresende 2019 die Entflechtungsmittel für Investitionen in den ÖPNV (bisheriges GVFG). Der niedersächsische Landtag hat als verbindliche Nachfolgeregelung das Niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (NGVFG) im Sinne einer Fortführung der Förderungen novelliert (Stand: 18.04.2018).

Für die im Maßnahmenplan genannten Vorhaben ist in Verbindung mit der laufenden Finanzierung des ÖPNV im Aufgabenträgerbereich der Stadt Emden ein Finanzierungsplan (einschließlich der zugewiesenen Landesmittel und der Fördermittel) zu erstellen.

Die Betriebskosten für die Durchführung der Verkehrsleistungen sind hier nicht dargestellt, da sie nicht direkt beim Aufgabenträger anfallen, sondern beim Verkehrsunternehmen SVE GmbH.

9.2 Kostenstruktur aus Sicht des Aufgabenträgers Stadt Emden

Die Kosten für die Durchführung bzw. des Betriebs des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Emden sind nicht Bestandteil des städtischen Haushalts, sondern werden durch die Stadtverkehr Emden GmbH direkt getragen. Dennoch sind im Rahmen des ÖSPV relevante Kosten durch die Stadt Emden selbst zu tragen, die sich in die anschließend genannten Positionen aufgliedern:

- Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) an die Stadtverkehr Emden GmbH: Die mit den damit verbundenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstehende Betriebskostenunterdeckung wird konform zum Beihilferecht im Rahmen des Stadtwerke-Konzerns ausgeglichen. Der städtische Haushalt wird dadurch nicht direkt belastet.
- Für den Schülerverkehr werden über den Fachdienst Schule und Sport die Schülersammelzeitkarten (SSZK) ausgegeben. Die Kosten für die unentgeltliche Schülerbeförderung entsprechend der jeweils gültigen Schülerbeförderungssatzung werden der Stadtverkehr Emden GmbH erstattet.
- Planungs- und Erstellungskosten für die Infrastruktur im Bereich ÖPNV.
- Unterstützung der Mobilitätsberatung und Fahrgastinformation durch die Mobilitätszentrale im Hauptbahnhof mittels Betriebszuschuss an die Emden Marketing und Tourismus GmbH.

- Für die Mitgliedschaft im Aufgabenträger-Verbund VEJ ist ein Beitrag u. a. zur Finanzierung der Geschäftsstelle in Jever zu leisten.
- Verwaltungskosten im Rahmen der Aufgabenträgerschaft für den ÖSPV.
- Beratungskosten.

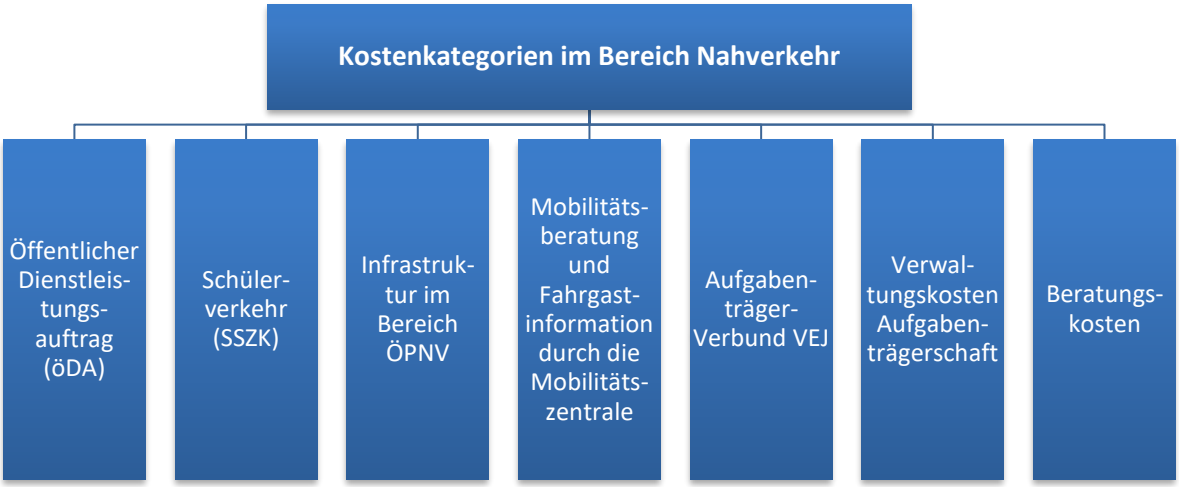

Abbildung 15 Kostenstruktur im Bereich Nahverkehr der Stadt Emden

9.3 Finanzierungstruktur

9.3.1 Übersicht der Finanzierungsinstrumente

Im Folgenden werden die verschiedenen Finanzierungsinstrumente erläutert, die der Stadt Emden als Aufgabenträger zur Verfügung stehen.

Finanzierung aus Mitteln des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)

Mit Inkrafttreten des novellierten NNVG zum Jahresbeginn 2017 sind die vom Land Niedersachsen für den ÖPNV bereitgestellten Finanzmittel einer durchgreifenden Änderung unterworfen worden.

Infolge der Umlenkung der ursprünglich im Rahmen des § 45 PBefG an die Verkehrsunternehmen direkt gezahlten Mittel zu den Aufgabenträgern erhalten diese nunmehr die Kontrolle über eine wesentliche Finanzierungsquelle des ÖSPV.

Diese für den Ausgleich der Kosten für den Ausbildungsverkehr bestimmten Mittel sind gleichwohl ein durchlaufender Betrag, der an das/die Verkehrsunternehmen entsprechend der Verkehrsleistungen weitergeleitet wird.

Es erfolgt eine Evaluierung der Zuwendungen an die Aufgabenträger (§ 7c NNVG) zum 31. Dezember 2021 mit Bericht an den Landtag entsprechend der nachgewiesenen Verwendung aller niedersächsischen Aufgabenträger.

Finanzierung aus Mitteln des Regionalisierungsgesetzes (RegG)

Weitere finanzielle Unterstützung durch das Land Niedersachsen erhalten die kommunalen Aufgabenträger aus einem Viertel der Mittel gemäß § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes, die dem Land vom Bund zugewiesen werden.

Finanzierung aus Mitteln des Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (NGVFG)

Nach dem Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - NGVFG) vom 27. März 2014 werden jahresbezogene Förderprogramme erstellt, die bei einem maximalen Förderprozentsatz von 75 % eigene Komplementärmittel bedingen.

Nach § 6 NGVFG besteht die Maßgabe zur Verwendung von 50 % der Mittel für Schiene und ÖPNV.

Finanzierung aus spezifischen/temporären Förderprogrammen des Bundes und der EU

Die Bundesrepublik Deutschland vergibt Fördergelder aus Programmen, zum Beispiel im Bereich E-Mobilität bzw. alternative Antriebe, die über

- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) oder
- das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU)

beantragt werden können.

Es stehen weiterhin Finanzmittel der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) zur Verfügung. Die Stadt Emden nimmt in diesem Rahmen am Masterplan 100 % Klimaschutz (Masterplankommunen) teil. Ein Klimaschutzmanager (Förderung bis 2022 im Rahmen „Kommunalrichtlinie“) wird sich zum Thema Nahmobilität um fortgesetzte Aktivitäten (u. a. Akquise von Mitteln) kümmern.

Im regionalen Rahmen kann außerdem das EFRE-Förderprogramm „Mobilitätszentralen zur intermodalen Vernetzung der Verkehrsträger“ für Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement herangezogen werden.

Finanzierung aus eigenen Mitteln des Haushaltsplans der Stadt Emden

Ein Teil der Projekte oder Maßnahmen, die aus Quellen Dritter lediglich zu einem Prozentsatz der zuwendungsfähigen Ausgaben gefördert werden, sind durch komplementäre Mittel ggf. über den Haushalt der Stadt Emden zu finanzieren.

9.3.2 Finanzierungsmittel aus dem NNVG / RegG

Der Stadt Emden stehen daraus folgende finanzielle Hilfen durch das Land Niedersachsen zu:

- Nach § 7 (4) NNVG – allgemeine Finanzhilfen für Aufgabenträgerfunktion: 100.000 EUR; die Finanzhilfe beträgt jährlich 1 Euro je Einwohner, jedoch mindestens 100.000 Euro.

Weitere finanzielle Unterstützung durch das Land Niedersachsen erhalten die kommunalen Aufgabenträger aus einem Viertel der Mittel gemäß § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes, die dem Land vom

Bund zugewiesen werden. Diese werden nach § 7 (5) anteilig je Aufgabenträger (Berechnung nach Einwohnerzahl und Fläche) gewährt. Die von der Stadt Emden abgerufenen Mittel hieraus betragen (beispielsweise im Jahr 2018) ca. 110.000 EUR.

Diese Mittel sind nach § 7 (7) zu verwenden:

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

Mit den neu im Gesetz eingeführten §§ 7a und 7b gewährt das Land unter Maßgabe des Einsatzzwecks einen bedeutenden Teil der ÖPNV-Finanzierung der Aufgabenträger, die im Fall der Stadt Emden folgende Beträge umfasst:

- Nach § 7a NNVG – Mittel für die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr in Höhe von 276.912 EUR,
- Nach § 7b NNVG – Mittel für die Verbesserung und Weiterentwicklung des Verkehrsangebots in Höhe von 146.722 EUR.

9.3.3 Finanzierungsmittel aus dem NGVFG

Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - NGVFG) vom 27. März 2014

Es werden Zuschüsse von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gewährt, die somit eigene Komplementärmittel bedingen.

9.4 Finanzierungsplan

9.4.1 Laufende Finanzierung des ÖPNV und Maßnahmenplan

Neben den Verwaltungskosten für die Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft wird hier die Finanzierung der laufenden anteiligen Ausgaben im Rahmen des VEJ-Verbundes der Aufgabenträger und der zugehörigen Aktivitäten zur Mobilitätsberatung dargelegt.

Bezüglich des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) an die Stadtverkehr Emden GmbH werden in diesem Zusammenhang keine Finanzmittel gezahlt, da der Verlustausgleich für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen über die Muttergesellschaft Stadtwerke Emden GmbH erfolgt.

Die im Rahmen des Schülerverkehrs ausgegebenen Schülersammelzeitkarten (SSZK) werden über den Haushalt des FD Schule und Sport direkt an die Verkehrsunternehmen bezahlt.

Die jährlich für die Maßnahmen und laufenden Kosten zur Verfügung stehenden Mittel sind in der folgenden Tabelle nach Herkunft gegliedert mit ihrer geplanten Verwendung dargelegt:

Mittelverwendung nach	Zuwendungs-summe p.a.	Maßnahmen
§ 7 (4) NNVG „1-Euro-Mittel“	100.000 EUR	Wahrnehmung Aufgabenträgerschaft, Personalkosten Erstellung von Gutachten, Rechtsberatung, Fortschreibung Nahverkehrsplan
§ 7 (5) NNVG Regionalisierungs-mittel	169.541 EUR	Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger / Gesellschafterbeitrag VEJ Fahrgastinformation / Zuschuss Mobilitätszentrale Fahrgastinformation / Beitrag Connect Zuschuss zur Beschaffung von Anzeigen zum dynamischen Fahrgastinformationssystem
§ 7a NNVG Ausgleichszahlungen Ausbildungsverkehr	276.912 EUR	Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen ÖPNV an die Stadtverkehr Emden GmbH und andere Verkehrsunternehmen
§ 7b NNVG Weiterentwicklung des ÖPNV	146.722 EUR	Maßnahmen zum Ausbau von Bushaltestellen Maßnahmen zur Fahrgastinformation

Tabelle 19: Mittelverwendung für laufende Finanzierung und Maßnahmenplan

Für die Stadt Emden besteht hier speziell die Problematik, dass die Mittel nach § 7b NNVG nicht originär zur Ergänzung von Fahrplanangeboten eingesetzt werden können, da aufgrund der Vorgaben des Art. 5 (4) EU-VO 1370/2007 (Beschränkung des Leistungsumfangs bei der gewählten Vergabe der Verkehrsleistungen) keine Ausweitung des Angebots möglich ist und die Mittel daher vorrangig entsprechend § 7 (7) NNVG (siehe 9.3.2) eingesetzt werden müssen.

9.4.1 Verwendung von Fördermitteln für die Infrastruktur

Im Zusammenhang mit dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen sind neben den Maßnahmen entsprechend der Tabelle im vorigen Kapitel 9.4.1 ggf. auch Fördermittel nach dem NGVFG zu beantragen.

Dies hängt jeweils von dem vom Rat der Stadt Emden konkret zu beschließenden Jahresprogramm des Haltestellenausbaus ab.

9.4.2 Verwendung von Fördermitteln für die Fahrzeugbeschaffung

Die ggf. aus dem Fördermittelprogramm des NGVFG für Fahrzeugbeschaffungen fließenden Mittel werden direkt den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Gleichwohl hat die Stadt Emden als Aufgabenträger im Antragsverfahren die Konformität mit dem NVP zu prüfen und ggf. zu bestätigen.

Konkret sind dies Ersatzbeschaffungen, die im Rahmen des öDA und des daran anknüpfenden Verkehrsdurchführungsvertrags mit dem Nachunternehmer Reiter's Busverkehrs GmbH zu tätigen sind.

Die Fördermittel sind von den Verkehrsunternehmen selbst zu beantragen.

9.5 Nachweise über die Verwendung von Mitteln

Nach den Vorgaben des § 7 Abs. 10 NNVG haben die Aufgabenträger die Verwendung der Mittel aus diesem Gesetz gegenüber dem Land bzw. der ausführenden LNVG nachzuweisen. Hierzu werden je Haushaltsjahr die entsprechenden Nachweise/Formblätter erstellt:

- Verwendung von Mitteln nach § 7 (5) NNVG,
- Verwendung von Mitteln nach § 7a NNVG,
- Verwendung von Mitteln nach § 7b NNVG.

Darin ist die Verwendung der Mittel für alle Maßnahmen einzeln nachzuweisen.

9.6 Qualitätsbericht

Über die im Kapitel 9.5 genannten Nachweise hinaus haben die kommunalen Aufgabenträgergegenüber dem Land entsprechend § 7c NNVG jeweils im Abstand von zwei Jahren einen Qualitätsbericht vorzulegen.

Dieser dient dem Zweck, die mithilfe der Finanzmittel aus den §§ 7a und 7b erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr zu analysieren.

Dabei soll im zusammenhängenden Vergleich der Leistungsdaten und der Kosten und Erträge bzw. der Finanzierung eine Gesamtübersicht auf die Angebotsqualität und die Bedienungsquantitäten in einem Aufgabenträgergebiet erstellt werden. Mit der Fortschreibung der Berichte entsteht im weiteren Verlauf eine Zeitreihe der Daten.

Die Kategorien der Datenbank zum Qualitätsbericht sind:

- A1. Angebotsorientierte Bedienformen
- A2. Bedarfsgesteuerte, flexible & ehrenamtliche Bedienformen
- A3. Sonstige Maßnahmen zum verkehrlichen Angebot im Berichtszeitraum
- B. Tarif, Vertrieb & Marketing

- C. Fahrgastinformation
- D. Haltestellen & Verknüpfungsanlagen
- E. Fahrzeuge
- F. Fahrgäste
- G. Fahrgeldeinnahmen
- H. Sonstige Aktivitäten
- I. Finanzierung & Organisation

Ziel des Landes Niedersachsen ist es, über die Qualitätsberichte die Effizienz des Mitteleinsatzes der Aufgabenträger zu evaluieren, um daraus Schlussfolgerungen für die Verteilung der Mittel zu ziehen.

Der erste Bericht für den Zeitraum 2016/2017 ist von der Stadt Emden erstellt und mit Eintragung in die Datenbank am 29.01.2019 an die LNVG übergeben worden.