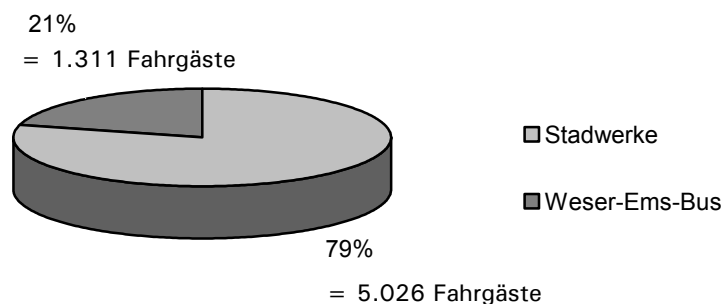


5 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)⁸

5.1 Zustandsanalyse

Mit dem Bus werden in der Stadt Emden nach einer im November 2002 durchgeführten Erhebung am Tag ca. 6.437 Fahrgäste befördert. 4.367 Fahrgäste werden im Stadtbusverkehr befördert. 659 Fahrgäste ergeben sich durch Verstärkerfahrten vorwiegend zu Schulbeginn. Im Regionalbusverkehr werden 1.761 Fahrgäste befördert. Da nur der Binnenverkehr bewertet wird, reduziert sich die Zahl der Fahrgäste nach der Erhebung um 450 Fahrgäste, die sich schon an der Stadtgrenze im Bus befanden, auf 1.311 Fahrgäste. Die Aufteilung der Fahrgäste auf den Regional- und Stadtbusverkehr ist aus Bild 32 ersichtlich.



32: Aufteilung der tägl. Fahrgäste auf den Stadt- und Regionalbusverkehr innerhalb der Stadtgrenzen

Stadtbusverkehr

Aufgabenträger des Stadtbusverkehrs ist die Stadt Emden. Im Auftrag der Stadt nehmen die Stadwerke Emden diese Funktion wahr. Im Stadtbusverkehr fahren die vier Linien 3001, 3002, 3003 und 3004, die sternförmig vom Hauptbahnhof als zentralem ZOB in die Außenbezirke verlaufen (s. Anlage 20). Das Busnetz verläuft im Wesentlichen entlang der Hauptverkehrsstraßen, die auch als Hauptverkehrsachsen des ÖPNV bezeichnet werden können. Die Linie 3004 bedient an Samstagen zusätzlich den Friedhof und den Stadtteil Tholenswehr. Die vier Buslinien haben eine Liniennlänge von insgesamt 70 km. Der mittlere Haltestellenabstand der 120 Haltestellen im Stadtgebiet liegt bei 300 m. Alle Linien nutzen als zentralen Treffpunkt den Hauptbahnhof, der bedarfsgerecht vertaktet von allen Linien gemeinsam angefahren wird.

Als Hauptlinie wird die Linie 3001 bezeichnet, die die Nord-Süd-Achse der Stadt im 30-Minuten-Takt durchfährt. Der zentrale Abschnitt zwischen Borßum und Barenburg wird an Schultagen durchgehend im 15-Minuten-Takt befahren. Die Linie 3004 bedient die Stadt in Ost-West-Richtung. Die Linie 3002 Conrebbersweg – Seeschleuse und die Linie 3003 Constantia

⁸ Parallel zur Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans wird der Nahverkehrsplan der kreisfreien Stadt Emden fortgeschrieben. Im Rahmen des VEP erfolgt eine verkürzte Darstellung der dort dargestellten Analysen, Zielformulierungen, Konzepte und Maßnahmen.

– Herrentor bedienen Stadtteile innerhalb des Autobahnringes und haben daher eine wesentlich geringere Linienlänge als die beiden Durchmesserlinien. Die Linie 3002 erschließt die Wohngebiete Transvaal/Port Arthur, Conrebbersweg und das Kulturviertel. Da alle Linien über Kurzläufer oder Linienverzweigungen verfügen, werden nicht alle Haltestellen durchgehend bedient.

Die bedienten Stadtteile liegen alle innerhalb der Stadtgrenzen. Durch das Angebot sind alle Stadtteile an das Netz des Stadtbusverkehrs angeschlossen, auch wenn die Bedienung in den Außenbereichen in Nebenverkehrszeiten vom Stundentakt abweicht. Die Hauptlinie 3001 bedient die Strecke Harsweg – Petkum mit 26 Fahrtenpaaren. Zusätzlich wird die Strecke Kaserne – Borßum/Mitte mit weiteren 24 Fahrtenpaaren bedient. 18 Fahrtenpaare/Tag verkehren auf der Linie 3004 in dem Bereich Wybelsum – Uphusen in unterschiedlichen Teilbereichen. Nur 2 Fahrtenpaare bedienen die komplette Relation. Die beiden Nebenlinien 3002 und 3003 werden mit ca. 10 Fahrtenpaaren/Tag bedient.

Die Beförderungsfälle/Jahr (s. Tab. 6) gehen aus der Statistik der Stadtwerke Emden aus dem Jahr 2001 hervor. Die werktäglichen Beförderungsfälle wurden am 29.11.2001 über eine zusätzliche Zählung in allen Stadtbussen erhoben.

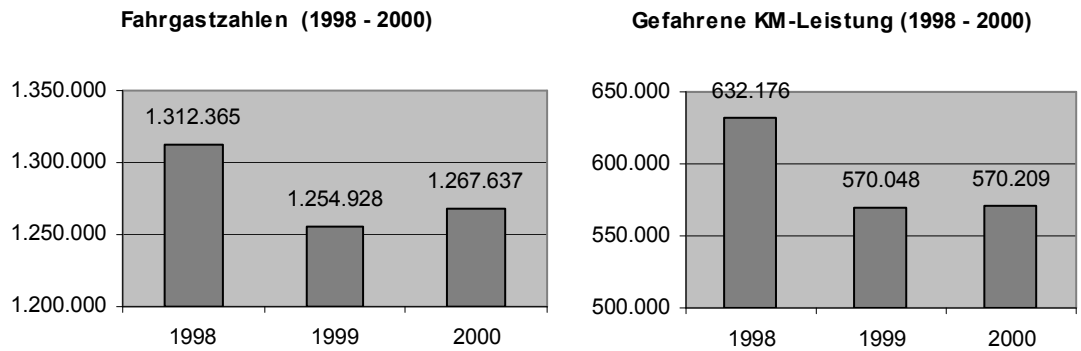
Linie	Linienbeförderungsfälle	
	Werktag	pro Jahr
3001	2.606	667.266
3002	378	123.568
3003	295	49.427
3004	1.085	395.417
3005	Zahlen gekoppelt mit Linie 3004	
Verstärkerfahrten	659	
Summe	5.024	1.235.677

Tab. 6: Linienbeförderungsfälle im Stadtbusverkehr nach aktuellen Erhebungen bzw. Angaben der Stadtwerke

Die Hauptlinie 3001 befördert nach der durchgeführten Erhebung am Tag 60 % der Fahrgäste im Stadtbusverkehr. Mit der Linie 3002, die in den Hauptzeiten einmal pro Stunde verkehrt, werden am Tag ca. 380 Fahrgäste, 9% der Stadtbusfahrgäste, befördert. Die Linie 3003 befördert am Tag 295 Fahrgäste (7%). Die Linie 3004 fährt zwischen Wybelsum und Uphusen. Die Haltestellen werden bis auf die Haltestellen im Bereich Constantia mit einer halbstündigen Bedienung maximal stündlich angefahren. Trotz dieser geringen Frequentierung werden auf der Linie 3004 1.085 Fahrgäste und damit 25 % aller Fahrgäste im Stadtbusverkehr befördert.

Insgesamt ist in den letzten Jahren die jährliche Fahrleistung des Stadtverkehrs von 630.000 km im Jahr 1998 auf 570.000 km im Jahr 2000 gesenkt worden (s. Bild 33). Mit dem Rückgang der Fahrleistung ging auch die Anzahl der Fahrgäste zurück. Im Jahr 1998 fuhren 1,312 Mio. Fahrgäste mit den Stadtbussen in Emden; im Jahr 2000 waren es nur 1,267 Mio. Fahrgäste. Es besteht ein eindeutiger Zusammenhang zwi-

schen der jährlichen Fahrleistung und der Anzahl der Fahrgäste im Stadtbusverkehr (s. Tab. 7).



33: Vergleich Fahrgastzahlen und gefahrene Kilometer in den Jahren 1998 - 2000

	Veränderung 2000...1998
Betriebsleistung [Wagen x km]	- 11,1 %
beförderte Personen [Pers]	- 10,3 %

Tab. 7: Veränderungen der Leistungsdaten der Stadtbusse in den Jahren 1998 bis 2000

Regionalbusverkehr

Über die Regionalbuslinien werden die umliegenden Mittel- und Grundzentren Aurich, Leer, Pewsum und Greetsiel an das Mittelzentrum Emden angebunden. Der Regionalbusverkehr wird großteils von 5 Regionalbuslinien der Weser-Ems-Busverkehr GmbH abgewickelt. Die Linien 423, 421 und 410 befahren den nördlichen Linienast der 3001 im Stadtgebiet Emden. Die Linie 423 fährt ab der Stadtgrenze Emden weiter nach Wirdum über Loppersum, Hinte, Uttum, Jennelt, Visquard und Eilsum. Die Linie 421 verbindet Emden und Greetsiel über Hinte und Pewsum und die Linie 410 Emden mit Aurich über Loppersum, Georgsheil und Moordorf. Die Linie 621 Leer – Emden über Neermoor, Warsingsfehn und Oldersum fährt über den südlichen Ast der Linie 3001. Die Linie 422 Emden – Pewsum verkehrt im Stadtgebiet auf dem westlichen Ast der Linie 3004. Zusätzlich verkehrt im Gebiet der Stadt Emden noch die Regionalbuslinie 451 der Firma Janssen Reisen auf der Relation Emden – Aurich und die Linie 396, die bei Bedarf den Emder Hauptbahnhof mit dem Außenhafen verbindet. Über die Regionalbuslinien ist eine gute Erschließung der Region gewährleistet. Zudem wird durch den Regionalverkehr die Erschließung des Stadtbusverkehrs nach Aufhebung des Bedienungsverbot 1995 ergänzt.

Auf der Hauptroute Emden Hauptbahnhof – Harsweg/Sparkasse, die von drei Regionalbuslinien bedient wird, verkehren über 20 Fahrtenpaare an einem Werktag. Die Abfahrt am Hauptbahnhof findet allerdings in kurzen Abständen statt. Hierdurch verkehren die drei Linien häufig direkt nacheinander, so dass die Wartezeit auf den nächsten Regionalbus zumeist im Bereich einer Stunde liegt. Ab Harsweg/Sparkasse trennen sich die Linien.

Die Linie 410 von Harsweg/Sparkasse nach Aurich fährt auf diesem Abschnitt in der Spitzenstunde zweimal, ansonsten stündlich. Das Fahrtenangebot der Linie 421 auf dem Linienast Harsweg/Sparkasse – Greetsiel ist mit 11 Fahrtenpaaren pro Werktag als gut zu bezeichnen. In Kurzläufers verkehrt die Linie in Teilbereichen häufiger. In dem Bereich Emden Hauptbahnhof – Pewsum verkehren vier Linienpaare zusätzlich an einem Werktag. Die Linie 423 verbindet mit neun Fahrtenpaaren pro Werktag Emden und Wirdum. Mit fünf zusätzlichen Fahrtenpaaren wird der Abschnitt Emden Hauptbahnhof – Hinte bedient. Die Linie 621 befährt den kompletten Linienverlauf mit ungefähr 11 Fahrtenpaaren pro Werktag. Die Abfahrt und Ankunft am Hauptbahnhof ist einmal stündlich. Mehrere Fahrtenpaare beginnen oder enden an unterschiedlichen Haltestellen im Moor-merland. Auf der Linie 451 verkehren 3 Fahrtenpaare pro Tag. Die Linie verkehrt aber nach einem differenzierten Fahrplan, so dass die Strecke mit dieser Linie nicht täglich bedient wird.

Die Fahrtenangebote differieren bei den einzelnen Fahrten in der Linienlänge und in den Linienverläufen. Die Kurzläufer sind durch die wechselnden Endhaltestellen zumeist unübersichtlich. Auf keiner der Regionalbuslinien ist ein Taktfahrplan festzustellen. An Wochenenden ist das Fahrtenangebot deutlich eingeschränkt. Am Sonntag verkehren lediglich die Linien 422, 410 und 421.

Die nach Emden führenden Regionalbuslinien beginnen bzw. enden vorwiegend am Hauptbahnhof. Die Linie 422 hat ihre Endhaltestelle an der Kunsthalle/Jungfernbrückstraße. Die Linien 410, 421 und 423 fahren mit ein bis zwei Fahrtenpaaren pro Werktag als Endhaltestelle die Thyssen Nordseewerke an. Die Parallelführung mit den Linien des Stadtbusverkehrs ist nicht zu vermeiden. Durch die Regionalbuslinien besteht ein verdichtetes Angebot an Fahrten auf den Linien 3001 und 3004. Die Fahrzeiten der Regionalbusse sind aus den Aushangfahrplänen an den Haltestellen zu erkennen. Insgesamt werden im Stadtgebiet Emden 42 Haltestellen von den Regionalbuslinien angefahren.

Mit den 5 Regionalbuslinien werden pro Linie zwischen 200 und 450 Personen befördert (s. Tab. 8). Die Linien 421 und 410 sind mit ungefähr je 430 Fahrgästen, die Linie 423 mit 240 Fahrgästen belastet. Durchschnittlich sitzen bereits vor der Stadtgrenze 25 % der Fahrgäste im Bus, 75 % der Fahrgäste steigen im Stadtgebiet in den Bus. Die Linie 422 befördert pro Tag 420 Fahrgäste, die Linie 621 243 Fahrgäste.

Linie	Linienbeförderungsfälle	
	Werktag*	pro Jahr*
423	223	77.877
421	404	131.389
410	409	156.867
621	228	20.417
422	397	92.030
Summe	1.661	478.580
* Linienbeförderungsfälle im Stadtgebiet inklusive des Quell- und Zielverkehrs, keine Linienbeförderungsfälle außerhalb des Stadtgebietes Emden		

Tab. 8: Linienbeförderungsfälle im Regionalbusverkehr

Im Regionalbusverkehr wurden nach Auskunft der Weser-Ems Bus GmbH im Jahr 2000 folgende Leistungen auf den einzelnen Linien erbracht (s. Tab. 9). Ausgewertet wurden alle Relationen von/nach Emden.

Jahr	2000	2000	2000	2000	2000
Linie	410	421	422	423	621
Betriebsleistung [Wagen x km]	45.172	28.940	60.540	25.308	70.452
beförderte Personen [Pers]	156.867	131.389	92.030	77.877	20.417

Tab.9: Leistungsdaten des Regionalbusverkehrs in Emden aus dem Jahr 2000

Anrufsammeltaxi

Das Anrufsammeltaxi (AST) ist ein linienübergreifender Service im Rahmen des Stadtverkehrs, der einen zeitverlängerten Verkehr nach Feierabend und am Wochenende bietet. Der Service wird von der Emdener Taxenvereinigung e.V. durchgeführt. Das AST erfordert eine Anmeldung eine halbe Stunde vor Fahrtbeginn und befördert Fahrgäste von der gewünschten Haltestelle des innerstädtischen Liniennetzes zum gewünschten Fahrtziel im Zentrum oder im Bereich der Haltestellen der Linien 3002, 3003 und 3004. Das AST kann Montags – Donnerstags in der Zeit von 19.30 – 22.30 Uhr, Freitags von 19.30 – 23.00 Uhr, Samstags von 16.00 – 24.00 Uhr und Sonntags von 15.00- 22.30 Uhr genutzt werden. Kostenlos mitbefördert werden Kinderwagen, Gepäck, Gehhilfen und Rollstühle (zusammenklappbar). Ein Umsteigen vom Linienbus der Linie 3001 auf das AST ist möglich, da dem Fahrgast bei der Bestellung der Fahrt Umsteigehaltestelle und –zeit genannt werden. Der Einzugsbereich des AST ist aus Anlage 20 ersichtlich.

Im Jahr 2001 wurden mit dem Anrufsammeltaxi 1.328 Personen befördert. Zusätzlich nahmen 337 Schwerbehinderte das AST unentgeltlich in Anspruch.

Schienerpersonenverkehr

Die **Eisenbahnstrecken** innerhalb des Planungsraumes sind die Kursbuchstrecken 395 Münster – Leer - Emden – Norden – Norddeich und die Kursbuchstrecke 390 Bremen – Leer – Emden - Norden – Norddeich. Die Kursbuchstrecke Emden Hbf – Emden Außenhafen ist eine Nebenstrecke. Die Strecken werden von der Deutschen Bahn AG (DBAG) betrieben.

Bei den **Verkehrsangeboten im SPFV** (Fahrplan 2001/2002) handelt es sich um den IC Verkehr, der auf der Strecke von Leer nach Norden im 2-Stunden-Takt verkehrt. Die Züge des Fernverkehrs halten am Hauptbahnhof. Die Hauptstrecke ist die Kursbuchstrecke 395, die im 2-Stunden-Takt bedient wird. Die Kursbuchstrecke 390 wird mit dem IC/RE viermal am

Tag bedient. Das Angebot der Bahn im Fernverkehr ist ab Dezember 2002 auf die Marken ICE und InterCity begrenzt worden. Zehn neue InterCity-Linien befahren seither bisherige InterRegio-Relationen. Zu diesen Verbindungen zählt auch die Linie Norddeich-Köln-Trier.

Im **SPNV** (Fahrplan 2001/2002) wird der Abschnitt Leer – Emden im 30-min-Takt bedient. Die Verknüpfung mit den benachbarten Mittelzentren erfolgt im 2-Stunden-Takt. Der Außenhafen wird täglich siebenmal mit Regionalbahnen und Bussen vom Hauptbahnhof angefahren.

Infrastruktur, Tarif und Vertrieb

Mit 1.516 Ein-, Aus- und Umsteigern pro Werktag, also 12,6 % aller Fahrgastwechselfvorgänge, ist der Hauptbahnhof die wichtigste Haltestelle im Stadtbereich. Dann folgen die Jungfernbrückstraße mit 810 Ein-/Aus- und Umsteigern pro Tag, die Haltestelle Rathaus mit 560, die Haltestelle Neutorstraße mit 430 und die Haltestelle Wybelsum Schule mit 340 Ein-/Aus- und Umsteigern pro Tag. Bei der Frequentierung sind deutliche Schwerpunkte im Bereich der Innenstadt, des Bahnhofs und der Schulen zu erkennen.

Haltestellen sind in der Stadt Emden in unterschiedlicher Gestalt- und Ausstattungsqualität vorhanden. Im Stadtbusverkehr werden derzeit 114 Haltestellen regelmäßig von den Linien 3001, 3002, 3003 und 3004 angefahren. 42 dieser Haltestellen werden ebenfalls von den fünf Regionalbuslinien angefahren. Zentrale Ankunfts- und Abfahrtshaltestelle der Regionalbuslinien und Stadtbuslinien ist der Hauptbahnhof. Der Innenstadtbereich befindet sich zwar in fußläufiger Entfernung, eine Beschilderung dieser Anbindung ist allerdings nicht vorhanden.

Die Bushaltestellen im Stadtgebiet sind je nach Linie und Akzeptanz der Haltestelle in unterschiedlichen Maßen mit Unterstellmöglichkeiten ausgestattet. Gerade im zentralen Innenstadtbereich, der durchaus Repräsentationszwecken dient, wie beispielsweise die Haltestelle Altes Rathaus ist die Ausstattung unbefriedigend. Die Rendez-vous-Haltestelle im Bereich des ZOB wird trotz der Renovierung der Wartehäuschen der zugewiesenen Repräsentationsfunktion derzeit nicht gerecht. Durch die vorhandene Gestaltung des gesamten Bereichs sind die Haltestellen schlecht zu erreichen. Derzeit wird ein Großteil der Haltestellen anhand eines Modernisierungsprogramms renoviert bzw. erneuert. Eine Weiterführung des Modernisierungskonzeptes ist geplant.

Zur generellen Fahrgastinformation betreiben die Stadtwerke einen Treffpunkt in der Großen Straße in unmittelbarer Innenstadtnähe. Der Treffpunkt ist werktags von 9.00 – 18.00 Uhr und samstags von 9.00 – 13.00 Uhr geöffnet. Im Treffpunkt sind alle Informationen zum Angebot erhältlich und der Kauf von Fahrscheinen möglich. Für den Regionalbusverkehr gibt es in Emden am Bahnhofsplatz ein ServiceCenter, das werktags durchgehend von 8.30 – 17.00 Uhr besetzt ist. Das ServiceCenter, in dem Informationen über das Angebot und Fahrscheine zu erhalten sind, befindet sich in direkter Nähe zum Rendez-vous-Punkt aller Buslinien.

Im Zuge der Linie 3001 ist auf dem nördlichen Ast in der Auricher Straße vom Westschnellweg bis zur Eggenstraße und auf dem südlichen Ast der in der Petkumer Straße vom Ortseingang Friesland bis Coubierestraße jeweils in Fahrtrichtung Hauptbahnhof eine Busspur vorhanden. Die Busspur im Verlauf der Linie 3001 wurde im Jahr 1997 als Sonderfahrstreifen zur Entflechtung des öffentlichen Personenverkehrs und des Individualverkehrs eingerichtet, um den Verkehrsablauf des ÖPNV zu beschleunigen. Die Einrichtung der Busspur ging einher mit der Einrichtung der Busvorrangschaltung und der Installation eines Verkehrsrechners. Die Busvorrangschaltung ermöglicht durch die rechtzeitige Anmeldung des Busses an der LSA eine zeitgerechte Grünsignalisierung für den ÖPNV und gewährleistet hierdurch den Taktverkehr im Innenstadtbereich. Der Verkehrsrechner übernimmt die Synchronisation der Lichtsignalphasen. Die Busspuren dienen vor allem der Beschleunigung der Hauptlinie 3001 und erweisen sich in Zusammenhang mit der Busvorrangschaltung für alle Linien im Kernbereich als durchdachtes System zur Beschleunigung. Die Busvorrangschaltung ist zuerst im Zuge der Hauptlinie realisiert worden. Die Nachrüstung der Anlagen im Zuge der restlichen Linien steht z.T. in den nächsten Jahren noch an.

Reiters Busreisen hat in den letzten Jahren die Anzahl der eingesetzten Niederflurbusse kontinuierlich vergrößert. Damit ist es für mobilitätsbehinderte Menschen deutlich leichter geworden, den Nahverkehr in Anspruch zu nehmen. Ein Teil des Fuhrparks entspricht jedoch noch nicht den Ansprüchen mobilitätsbehinderter Fahrgäste. Im Fahrplan sind Niederflurbusse nicht gekennzeichnet. Klein- und Mittelbusse sind im Fuhrpark derzeit noch nicht vorhanden.

Die Tarife für die Stadt Emden gelten in allen Stadtbussen. Die Fahrscheine werden in allen Regionalbussen an den Haltestellen im Stadtgebiet anerkannt. Die Preise in den Regionalbussen wurden auf das im Stadtgebiet Emden übliche Niveau der Stadtbusse abgesenkt.

Finanzierung des derzeitigen Angebotes im ÖPNV

Die Einnahmen zur Finanzierung des Stadtverkehrs (einschließlich des derzeitigen Fahrtenangebotes) setzen sich nach dem Stand 2000 aus folgenden Einzelbeträgen zusammen (s. Tab. 10):

Einnahmen [Euro]		Kosten [Euro]	
aus dem Fahrscheinverkauf	616.107	Personalaufwand (Stadtwerke)	121.687
für die Schülerbeförderung nach § 45 PbefG und für die Beförderung von Schwerbehinderten nach § 145 SGB IX	168.726	Betriebsaufwendungen (Aufwendungen für Stoffe, bezogene Waren und Leistungen)	1.419.347
sonstige betriebl. Erträge	2.045	Abschreibungen	17.895
		sonstige Kosten	67.491
Einnahmen insgesamt	786.878	Kosten insgesamt	1.626.420
Jahresergebnis 2000	-839.541		
Ertragssteuergutschrift	438.689		
Jahresdefizit	-400.853		

Tab. 10: Finanzierung des derzeitigen ÖPNV

Da die Stadtwerke den Busverkehr an den Subunternehmer Reiters Busreisen vergeben haben, fällt der Großteil der Kosten durch die Betriebsaufwendungen an. Abgerechnet werden die Kosten über die gefahrenen Kilometer im Busverkehr mit einem festen Kilometersatz.

Da der Stadtbusverkehr über die Stadtwerke Emden abgewickelt wird, besteht die Möglichkeit, Gewinne des Versorgungsunternehmens mit den Verlusten des Nahverkehrs über den steuerlichen Querverbund zu verrechnen. Ob die Querverbundkonstruktion mit der zu erwartenden EU-Verordnung zur Marktöffnung im ÖPNV kompatibel sein wird, ist offen, muss aber bezweifelt werden.

5.2 Wesentliche Analyseergebnisse

- Die Erschließungsqualität ist insgesamt als gut zu bezeichnen. Dies gilt hinsichtlich einer ausreichenden Grundversorgung unter dem Prinzip der Daseinsvorsorge. Ein offensiv gestaltetes Angebot mit dem Ziel, den Modal Split zu verändern, liegt in Emden derzeit nicht vor. Im Laufe der letzten Jahre sind durch eine Reduzierung der Fahrleistung die unwirtschaftlichen Linienäste abgehängt worden. Nachfragestarke Wohngebiete sind sehr gut angebunden. Hierdurch ergibt sich im Stadtbusverkehr ein wirtschaftlicher Verkehr für die Stadt.
- Geringfügige Änderungen der Linien 3002 und 3004 wurden auf Wunsch der Emdener Bürger durchgeführt. Nach diesen Änderungen wird auf Fahrten direkt durch Wohngebiete auf Wunsch der Anwohner verzichtet. Die geringe Akzeptanz des Busverkehrs in den Wohngebieten ist auch durch den Einsatz von relativ unattraktiven großen Buseinheiten auf den Nebenlinien zu erklären.
- Eine strukturierte Erschließung der Gewerbegebiete in Emden fehlt. Die Einrichtung einer Werkslinie als AST ist aber geplant.
- Durch die Integration des Schülerverkehrs, die derzeit die größte Nutzergruppe des ÖPNV in Emden darstellt, ist das Angebot stark auf die Schulzeiten ausgerichtet. In den Nebenverkehrszeiten ist das Angebot nachfrageorientiert zurückgefahren worden. Besonders das Angebot auf den Linien 3002 bis 3004 ist stark auf den Berufs- und Ausbildungsverkehr ausgelegt. Der Einkaufsverkehr ist z.T. nur ungenügend berücksichtigt. Ein durchgehender Taktverkehr besteht nur auf der Linie 3001. Auf den übrigen Linien ist ein regelmäßiger Takt nur zu bestimmten Tageszeiten zu erkennen.
- In Bereichen verlaufen die Linien 3002 und 3003 parallel zum Linienverlauf der 3001. Dies ist vor allem im Bereich der Auricher Straße zu erkennen. Da die Busse der Linie 3001 die Haltestellen in diesem Bereich im Halbstundentakt bedienen, ist dieser Linienbereich mit der 3002 und drei Regionalbuslinien überbedient.
- Die Busvorrangschaltung zur Beschleunigung des Stadt- und Regionalbusverkehrs ist noch nicht an allen Knotenpunkten flächendeckend vorhanden.
- Die Haltestellenausstattung wird bis 2004 im Rahmen eines Haltestellenkonzeptes verbessert. Die veralteten und teilweise zerstörten Wartehäuschen werden ausgetauscht. Insgesamt werden bis 2004 52

neue Wartehallen aufgestellt. 10 Wartehallen sind bereits von der Firma Reuters renoviert worden. Trotzdem fehlen Wartehallen zum Teil an Schulen und wichtigen Einrichtungen. Außerdem sind auch nach Umsetzung des Konzeptes noch weitere Wartehallen zu sanieren und auszutauschen.

- Besonders mangelhaft ist die wichtigste Haltstelle, der ZOB am Bahnhof. Die Wartehallen sind zwar renoviert worden, aber die Qualität des Platzes ist insgesamt noch als mangelhaft zu bezeichnen. Das Erscheinungsbild der gesamten Anlage als Treffpunkt aller öffentlicher Verkehrsmittel im Raum Emden wird seiner Repräsentationsaufgabe nicht gerecht.
- Die Haltestellen im Innenstadtbereich, die ebenfalls eine Repräsentationsfunktion für den ÖPNV erfüllen sollen, sind nicht in einer ansprechenden Weise ausgestattet. Die Haltestellenanlagen sind teilweise veraltet und zum Teil nicht mehr funktional. Im Innenstadtbereich sind an den Haltestellen größtenteils aus Platzgründen keine Unterstellmöglichkeiten vorhanden.
- Reuters Busreisen hat in den letzten Jahren die Anzahl der eingesetzten Niederflurbusse kontinuierlich vergrößert. Ein Teil des Fuhrparks entspricht jedoch noch nicht den Ansprüchen mobilitätsbehinderter Fahrgäste. Im Fahrplan sind Niederflurbusse nicht gekennzeichnet.
- Die Tarif- und Vertriebssysteme der im Planungsraum tätigen Verkehrsunternehmen sind gut aufeinander abgestimmt. Weitere Vereinheitlichungen sind noch geplant.

5.3 Handlungsstrategien und Maßnahmen

Als Ergebnis des Leitbildes der Stadt Emden besteht Übereinkunft zwischen den Mitglieder des Arbeitskreises, der Projektgruppe und des Rates den ÖPNV in Emden bestandsorientiert zu ergänzen und qualitativ zu verbessern. Die derzeitige Wirtschaftlichkeit des ÖPNV sollte nach Möglichkeit bestehen bleiben. Geringe Mehrinvestitionen sollten aber nicht ausgeschlossen werden. Die Weiterentwicklung orientiert sich an dem Zielkonzept der qualitativen Verbesserung des ÖPNV-Systems mit einer Vereinheitlichung der Bedienungstakte und Zeiten. Die bestandsorientierte Verbesserung ergibt sich auf Basis der im Verkehrsentwicklungsplan erarbeiteten Leitziele der Stadt Emden. Es ergeben sich folgende Ziele für den Nahverkehr in Emden:

- Sicherung einer Grundmobilität für alle Bevölkerungsgruppen,
- Sicherung des derzeitigen Nahverkehrsanteils (Modal-Split) am gesamten Verkehrsaufkommen durch Gewinnen neuer (Stamm)Kunden für den ÖPNV (trotz weiter steigender Motorisierung),
- flächenhafte und sichere Erreichbarkeit aller Wohn-, Gewerbe- und Kerngebiete im ÖPNV unter Einbeziehung der in den Stadtteilen bestehenden Erwartungen,
- Einhaltung von Mindestbedienungsstandards (Daseinsvorsorge) in Schwachverkehrszeiten (SVZ) und in Stadtteilen geringer Verkehrsnachfrage.

Ziel des Szenarios –10% ist die bestandsorientierte Verbesserung des ÖPNV und damit die Sicherung des heutigen Modal Split Anteils auch in Zukunft. Dies ist verbunden mit einer Zunahme von mindestens 1.500 Fahrten im ÖPNV am Tag.

Die Nahverkehrsleistung in der Stadt Emden wird durch das Verkehrssystem Bus erbracht, wobei zwischen Regional- und Stadtbus unterschieden wird. Die beiden Netze werden über den Hauptbahnhof verknüpft. Dieser Verknüpfungspunkt soll auch zukünftig beibehalten und in entsprechendem Maße gestaltet werden. Für eine entsprechende Repräsentation des ÖPNV im Bereich der Innenstadt sollte die Haltestelle Altes Rathaus weiter in den Innenstadtbereich hinein in den Bereich des Rathausplatzes verlegt und ansprechend gestaltet werden (vgl. Bild in Anlage 21).

Grundlage des modifizierten Liniennetzkonzeptes sind die in der Zustandsanalyse ermittelten Mängel und Problembereiche in der Netzstruktur. In den Stadtteilen Conrebbersweg und Borßum sollte aufgrund der Defizite und der vorhanden Möglichkeit ohne wesentliche Mehrleistung ein leicht veränderter Linienverlauf angedacht werden. Im Bereich Tholenswehr ist das Anrufsammeltaxi beizubehalten, da die geringen Straßenbreiten keinen Linienbusverkehr ermöglichen. Unter Umständen kann die Bedienung des Wohngebietes in absehbarer Zeit durch Kleinbusse erfolgen. Die Linie könnte als Kurzläufer der 3004 betrieben werden. Auch der Bereich Transvaal sollte über das Anrufsammeltaxi bedient werden.

Daneben ist auf die Vermeidung von Parallelverkehren zu achten, die das Betriebsergebnis verschlechtern und die Betriebskosten erhöhen. Gerade im Bereich der Auricher Straße verkehren 3 Regionalbuslinien und 2 Stadtbuslinien. Die Linien 3002 kann als Nebenlinie von der Auricher Straße in das Wohngebiet Conrebbersweg verlegt werden, wenn die Bedienung mit kleinen Buseinheiten erfolgt. Die Verlegung sollte mit Abstimmung des Bürgervereins Conrebbersweg erfolgen.

Besonderer Wert sollte auf die Gestaltung der Haltestellen im Innenstadtbereich gelegt werden. Der Kernstadtbereich ist das vordringliche Ziel der Fahrgäste. Eine Beschilderung für Fußgänger vom ZOB/Bahnhof in die Innenstadt sollte erfolgen und wird bereits in Ansätzen erarbeitet.

Generell ist darauf zu achten, dass Mobilitätsbehinderten die Nutzung des ÖPNV ermöglicht wird. In den Bussen sollten die Haltestellen angesagt und durch ein Laufband angezeigt werden. Die Fahrpläne sollten so angebracht werden, dass es auch Rollstuhlfahrern ermöglicht wird, sie zu lesen und Niederflurbusse sollten in den Fahrplänen gekennzeichnet sein.

Gegenüber dem heutigen Liniennetz enthält das modifizierte Liniennetzkonzept die folgenden Maßnahmen (vgl. Anlage 21):

- Das Angebot auf allen Linien wird weitgehend vertaktet. Die Betriebszeiten werden vereinheitlicht und teilweise verlängert.
- Differenzierte Bedienungsweisen werden stärker einbezogen, so dass das Verkehrsangebot zeitlich und räumlich besser auf die Verkehrsnachfrage abgestimmt werden kann.

- Die Parallelität der Linien im Bereich Auricher Straße sollte aufgehoben werden. Der Linienverlauf der Linien 3002 sollte in das Wohngebiet Conrebbersweg verlegt werden. So kann die Bedienung des Stadtteils Conrebbersweg verbessert werden, da hier nur ein Teil der Anwohner die Haltestellen in fußläufiger Entfernung erreicht. Der Linienverlauf der 3002 wird in Nebenverkehrszeiten von der Hauptachse Auricher Straße auf die Boltentorstraße/Steinweg verlegt. Die neue Innenstadtaltestelle Bollwerkstraße wird mit angefahren. Parallelverkehre im Bereich der Auricher Straße können so vermieden werden. Zu berücksichtigen bleibt, dass eine solche Verlegung den Einsatz kleinerer Buseinheiten voraussetzt. Der Bereich Saarbrücker Straße kann alternativ auch über das Anrufsammeltaxi angebunden werden.
- Die Bedienung des Stadtteils Borßum sollte durch eine zusätzliche Ringfahrt über den Hagebuttenweg verbessert werden. Die Haltestellen Platanenstraße und Espenweg können aufgrund der verbesserten Erschließung eingespart werden. Neu eingerichtet werden die Haltestellen Ginsterweg und Buchenstraße.
- Im zentralen Innenstadtbereich sollte eine repräsentative Haltestelle im Bereich des Rathausplatzes eingerichtet werden. Die Haltestelle Altes Rathaus kann in den Bereich des Rathausplatzes verlegt werden. Diese Haltestelle kann von den Linien 3001 und 3003 angefahren werden. Sollte sich die Haltestelle bewähren, können die Linienverläufe der 3002 und 3004 auch über den Rathausplatz verlegt werden.
- Die Anbindung der Gewerbegebiete und der hier ansässigen Betriebe sollte durch eine eigenständige Linie verbessert werden, die auf die Betriebszeiten der Betriebe abgestimmt ist. Die Linie kann als Rufbus gestaltet werden und nur bei Bedarf verkehren.
- Der Linienverlauf der 3004 sollte eindeutig festgelegt werden. Die Fahrten sollten regelmäßig in die Richtungen Constantia, Larrelt, Wybelsum und Twixlum erfolgen. Durch die Vertaktung könnte der Fahrplan eindeutiger und übersichtlicher gestaltet werden.
- Eine zusätzliche Haltestelle an der Larrelder Straße im Bereich der Constantiastraße/Zweiter Polderweg ermöglicht eine verbesserte Erschließung des Bereichs der Fachhochschule und des Wohngebietes Constantia.
- Die Haltestelle „Am Delft/Sparkasse“ sollte zugunsten einer Haltestelle „Alter Binnenhafen“ in Höhe des Gesundheitsamtes entfallen. Die neue Haltestelle kann die neu geplanten Wohngebiete im Bereich des Binnenhafens mit erschließen.
- Die Linie 3002 wird nach der Haltestelle „Außenhafen“ bis zum Borkumanleger verlängert.
- Die Haltestelle „Thorner Straße“ wird zur Jugendherberge verlegt und entsprechend umbenannt.
- Die Nebenlinien sollten langfristig außerhalb der Schulzeiten durch kleinere Buseinheiten bedient werden.

Weitere Angaben über das künftige Angebot und den Standard der Infrastrukturanlagen sind dem Nahverkehrsplan zu entnehmen. Im einzelnen sind dies detaillierte Angaben über Bedienungsstandards, Betriebszeiten, Fahrtenfolgezeiten, Liniennetze, Infrastrukturanlagen, Fahrzeugqualität, Qualifizierung des Personals, Marketing, Tarif- und Vertrieb.