

**Stadt Emden, Fortschreibung des Nahverkehrsplanes**

Beteiligungsverfahren gemäß § 6 NNVG

Erstelldatum: 26.02.2013

Anlage zur Vorlage Nr.: 16/0505-2

Stellungnahmen / Anregungen	Abwägungsempfehlung
-----------------------------	---------------------

**Beteiligung gemäß § 6 NNVG vom 12.12.2012 bis 11.02.2013**

<p><b>Folgende Beteiligte teilten mit, dass gegen den Entwurf zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans keine Bedenken bestehen:</b></p>	
<p><b>Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Aurich</b> mit Schreiben vom 10.01.2013</p> <p>Die NLStBV-GB Aurich ist im Stadtgebiet Emden für die Belange der B 210 in Harsweg sowie der L 2 außerhalb der Ortsdurchfahrten zuständig. Gegen die Fortschreibung des Nahverkehrsplans bestehen keine Bedenken.</p> <p>Soweit vorhandene Bushaltestellen an den o. a. Straßenabschnitten umgestaltet oder neue Haltestellen angelegt werden sollen, sind die Planungen mit mir abzustimmen. Bei der Neuanlage oder baulichen Änderung von Haltestellen sind prüffähige Entwürfe nebst Sicherheitsaudit vorzulegen.</p>	<p><b>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</b></p> <p>Die geschilderte Vorgehensweise ist der Stadt Emden bekannt und wird grundsätzlich auch so beachtet.</p>

Des Weiteren wurden von Beteiligten folgende Stellungnahmen abgegeben:	
<p><b>Weser-Ems Busverkehr GmbH</b> mit Schreiben vom 15.01.2013</p> <p><i>Zu 1.1 Grundlagen</i></p> <p>1.1.1 <u>Einleitung</u> Beinhaltet der vorliegende Entwurf die grundsätzlichen Inhalte des NVP auch über 2015 hinaus oder werden mit der Überplanung neue Vorhaben definiert? Es muss in jedem Fall sichergestellt werden, dass die Verkehrsunternehmen an jeglichen Fortschreibungen rechtzeitig beteiligt werden.</p> <p>1.1.2 <u>Aufgabenträger</u> Ist mit der Definierung „Aufgabenträger“ hier konkret die Stadt Emden gemeint oder (siehe 1.3.2) die Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade (VEJ)?</p> <p>1.1.6 <u>Finanzierung</u> Wir bitten um Sicherstellung, dass die aufgeführten Finanzmittel gem. bisheriger Praxis weiterhin zweckgebunden und in voller Höhe anteilig den in der Stadt Emden tätigen Verkehrsunternehmen zugeführt werden. Diese sollten jeweils zeitgerecht über die jeweiligen Vorlagen informiert werden, um Fehlinvestitionen zu vermeiden, wenn z. B. bereits vorhandenes Knowhow bei einem anderen Verkehrsunternehmen vorhanden ist.</p>	<p><b>Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.</b> <i>Erläuterung:</i> Wie bereits unter Punkt 1.1.1 ausgeführt, kann aufgrund der erwarteten Änderungsbedarfe bei der Verkehrsplanung sowie der aktuell in der Erarbeitung befindlichen Schulentwicklungsplanung der Stadtverkehr nicht abschließend langfristig geplant werden. Sollte es vor Ablauf der Gültigkeitsdauer, der NVP hätte eine Laufzeit bis 2018, zu einer erneuten Fortschreibung des NVP kommen, wird diese selbstverständlich unter Beteiligung aller betroffenen Verkehrsunternehmen erfolgen.</p> <p>Es handelt sich hier um eine allgemein gültige Definition des Begriffs Aufgabenträger. Die Stadt Emden ist Aufgabenträger im Hoheitsgebiet der Stadt; eine Planung über die Gemeindegrenzen hinaus ist nicht Bestandteil des vorliegenden Entwurfs des NVP. Eine Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern ist jedoch vorgeschrieben und auch erfolgt. Die Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade hat gemäß des Gesellschaftsvertrags nicht die Funktion eines Aufgabenträgers.</p> <p><b>Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.</b> <i>Erläuterung:</i> Die aufgeführten, von Land Niedersachsen der Stadt Emden zweckgebunden zur Verfügung gestellten Finanzmittel wurden und werden keineswegs anteilig den im Stadtgebiet tätigen Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Die Verwaltungskostenpauschale dient dem finanziellen Ausgleich der Aufwendungen aufgrund der Wahrnehmung der an die Stadt übertragenen Aufgabenträgerschaft. Über die gesetzeskonforme Verwendung der gemäß NNVG zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel entscheidet ausschließlich der Rat der Stadt Emden. Teilweise werden diese Mittel zur Förderung von Verkehrsunternehmen oder der Vergütung bestellter Leistungen eingesetzt und fließen somit mittelbar den Verkehrsunternehmen zu, jedoch keinesfalls pauschaliert und/oder vollständig.</p>

### *Zu 1.2 Regionale Struktur des Nahverkehrsraumes*

In der Einleitung sollte zum Ausdruck kommen, dass im NVP u. a. die Interessen der Ein- und Auspendler ausreichend berücksichtigt werden.

**Der Hinweis wird berücksichtigt; der Textentwurf wird redaktionell überarbeitet.**

*Erläuterung:*

Eine entsprechende Ergänzung erfolgt unter diesem Punkt 2.1.2.

### Zu 2. Straßengebundener ÖPNV

#### 2.1.1 Liniennetz der kreisfreien Stadt Emden

Sowohl im Liniennetzplan (Seite 11) als auch an anderen Stellen, in anderen Aufstellungen sollten die parallelen Regionalbuslinien mit aufgeführt werden. Siehe dazu auch unseren ergänzenden Hinweis zu Punkt 2.5.2 Fahrgastinformation im Bus.

**Der Hinweis wird berücksichtigt; der Textentwurf wird redaktionell überarbeitet.**

*Erläuterung:*

Die Darstellung des Liniennetzes des Stadtverkehrs bleibt unverändert, da die Stadt Emden als Aufgabenträger keinen Einfluss auf die Linienvläufe des Regionalverkehrs hat. Die teilweise parallele Linienführung des Regionalverkehrs wurde und wird weiterhin bei der Planung des Stadtverkehrs berücksichtigt; entsprechende textliche Ergänzungen sind im Entwurf an dieser Stelle und unter dem Punkt 2.2 zu finden.

#### 2.1.2 Ziele zur Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV

Ergänzend sollte folgendes Ziel aufgenommen werden:

- Die Bedeutung als Mittelzentrum mit oberzentralen Funktionen muss auch dadurch zum Ausdruck kommen, dass den Verkehrsbeziehungen Stadt – Umland bzw. den Interessen der Ein- und Auspendler in ausreichendem Maß Rechnung getragen wird.

**Der Hinweis wird berücksichtigt; der Textentwurf wird redaktionell überarbeitet.**

*Erläuterung:*

Die aufgeführten Ziele werden um folgende Formulierung ergänzt:

- Sicherung einer Grundmobilität für Ein- und Auspendler, um der Bedeutung Emdens als Mittelzentrum mit oberzentralen Funktionen in ausreichendem Maß Rechnung zu tragen.

#### 2.2 Fahrplanangebot Linienverkehr

In der Darstellung fehlt der Hinweis auf die Parallelverkehre der Regionalbuslinien.

**Der Hinweis wird berücksichtigt; der Textentwurf wird redaktionell überarbeitet.**

*Erläuterung:*

Als vierter Absatz wird hier folgende Formulierung neu eingefügt:

„Ergänzt werden die Linien des Stadtverkehrs durch das Angebot des

### 2.3 Tarif

Um der Bedeutung eines Mittelzentrums mit oberzentralen Funktionen gerecht zu werden, ist ein Ticketverkauf über die Stadtgrenzen hinaus unerlässlich und muss sichergestellt werden. Im gleichen Zusammenhang ist die Beschränkung der Anwendung des Tarifsystems nur auf die Linien des Stadtverkehrs aufzuheben.

### 2.4 Verkehrsanlagen

#### 2.4.1 Haltestellen

Der Hinweis „Vereinfachte Möglichkeiten der Orientierung, vor Allem für Gelegenheitsfahrer“ ist unzureichend. Der Fahrplanaushang muss verkehrsunternehmensunabhängig in zeitlicher Reihenfolge erfolgen. Eine unterschiedliche Fahrplandarstellung je Unternehmen führt zu Verunsicherungen.

Regionalverkehrs, der Emden an das Umland bzw. das Umland an Emden anbindet. Auf der Nordachse ist das mit der Linie 410 die Anbindung nach Aurich, mit der 421 über Hinte nach Greetsiel und mit der 423 über Hinte nach Wirdum. In westlicher Richtung verkehrt die Linie 422 über Wybelsum und Loquard nach Pewsum und in südlicher Richtung die 621 über Petkum und Oldersum nach Leer. Alle Linien fahren den Hauptbahnhof/ZOB an, so dass Verknüpfungen sowohl mit der Schiene als auch mit dem Stadtverkehr gegeben sind.

### **Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

#### *Erläuterung:*

Ein Ticketverkauf über die Stadtgrenzen hinaus im Sinne des Verbundgedankens und eines Verbundtarifs wird seitens der Stadt Emden grundsätzlich unterstützt. Derzeit ist jedoch noch nicht die Infrastruktur vorhanden, um diesen Ticketverkauf zu ermöglichen. Darüber hinaus ist die Stadt Emden „nur“ Aufgabenträger für das Gebiet der Stadt und somit „nur“ für den Stadtverkehr. Der Ticketverkauf über die Stadtgrenzen hinaus ist ausschließlich Unternehmensangelegenheit und wird seitens des Aufgabenträgers nicht mit planerischen Vorgaben belegt. Somit wird eine weitergehende Formulierung wie vorgeschlagen zurückgewiesen.

### **Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

#### *Erläuterung:*

Mit „vereinfachten Möglichkeiten der Orientierung“ sind mehrere Informationsmöglichkeiten gemeint; neben dem Fahrplanaushang, der selbstverständlich alle Fahrten in zeitlicher Reihenfolge auflisten sollte, sind weiterführende Auskünfte über Linienführungen, Tarife, Sonderfahrten oder abweichende Fahrangebote aber auch Werbung für die Nutzung des ÖPNV nützlich. Je informativer das Angebot dem Kunden transportiert wird, umso eher wird der Kunde den ÖPNV erneut nutzen. Es verbleibt daher bei der gewählten Formulierung.

## 2.5 Fahrzeuge

### 2.5.1 Alter und Art der Fahrzeuge

Der Einsatz von Niederflurfahrzeugen kann nur für die Busse des Stadtverkehrs gelten. Regionalbusse haben z. T. andere Funktionen/Aufgaben, die eine andere Bauart bedingen. Im gleichen Zusammenhang können das angestrebte Durchschnittsalter von 8 Jahren sowie die Vorgaben zur Abgasnorm nur für die Busse des Stadtverkehrs gelten.

### 2.5.2.2 Inneninformation

Bekannterweise gibt es eine schematische Linienübersicht aller Stadt- und Regionalbuslinien für Emden und die angrenzende Region (siehe Mobilitätszentrale, entwickelt von CCV). Diese eignet sich u. E. ausgezeichnet als Linienübersicht. Wünschenswert ist ein Aushang in allen Stadt- und Regionalbussen in der Region Emden.

### 2.5.3 Anschlusssicherung

Die Aufnahme des Themas in den NVP ist ein positives Signal für die Bedeutung der Anschlusssicherung. Ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem kann diesem Ziel Rechnung tragen. Mit der zeitnahen Einführung von „Smart-RBL“ bei Weser-Ems-Bus kann diese Funktion auch auf städtischen Busse und auch auf die Schiene ausgedehnt werden. Gerne bieten wir unser Knowhow auf diesem Gebiet als Dienstleister an.

### 2.5.5 Fahrscheindrucker

Wie bereits unter 2.3 Tarif aufgeführt, muss die Einführung der neuen Fahrscheindrucker auch ein VEJ-weiter Ticketverkauf möglich sein.

**Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

*Erläuterung:*

Die Stadt Emden ist Aufgabenträger ausschließlich für ihr Hoheitsgebiet und daher ausschließlich für den Stadtverkehr. Daher versteht es sich von selbst, dass die formulierten Anforderungen an die Fahrzeuge nur für die Fahrzeuge des Stadtverkehrs im Auftrage der Stadt Emden gelten. Der Regionalverkehr liegt in der Verantwortung der Aufgabenträger der benachbarten Landkreise; Vorgaben bezüglich der Fahrzeuge müssen von dieser Seite kommen.

**Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

**Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

**Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

*Erläuterung:*

Wie im Textentwurf ausgeführt hat die Stadt Emden zugunsten der Stadtwerke als auch der Weser-Ems Busverkehr eine Förderung zur Beschaffung von Fahrscheindruckern aus Regionalisierungsmitteln bewilligt. Im Rahmen der

## 2.6 Marketing / Fahrgastinformation

### 2.6.1 Fahrgastinformation

Sowohl Aufgabenträger als auch Verkehrsunternehmen haben ein Interesse an der optimalen Vermarktung des ÖPNV-Angebotes. Alle Mobilitätszentralen in der Verkehrsregion Ems-Jade sollten zentral über den Verkehrsverbund betrieben werden. Die Finanzierung der Mobilitätszentralen muss gemeinsam erfolgen (VU und AT). Dazu hat ein Arbeitskreis von Verkehrsverbund und Aufgabenträger nachfolgende Formulierung vereinbart:

„Der Verkehrsverbund betreibt im Sinne des Verbundgedankens in den einzelnen Landkreisen / Städten / Regionen Mobilitätszentralen. Die Mobilitätszentralen verfügen über ein einheitliches Leistungsangebot. Details über den Betrieb und die Finanzierung regelt eine separate, bis spätestens zum . . . zu schließende Vereinbarung zwischen Verkehrsverbund und Verkehrsregion.“

### 4.3 Festlegung der Linienbündelung

Gleichwohl der Bedeutung über die Berücksichtigung der Ein- und Auspendler darf eine Ausweitung des Linienbündels über die Stadtgrenzen hinaus in keinem Fall erfolgen.

Bescheide sind konkrete Anforderungen an die Fahrscheindrucker und deren Funktionen und Nutzungsmöglichkeiten formuliert, die auch von den Verkehrsunternehmen erfüllt werden. Weitergehende Ausführungen zu Fahrscheindruckern im Rahmen des NVP sind daher nicht erforderlich.

### **Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

#### *Erläuterung:*

Die Finanzierung der Mobilitätszentralen soll künftig im Sinne des Verbundgedankens neu strukturiert werden. Dies ist eine Aufgabe, die alle Aufgabenträger im Verbundraum gemeinsam mit dem Verkehrsverbund erarbeiten müssen. Hierzu werden gesonderte Verträge ausgearbeitet, so dass weiterführende Forderungen im Entwurf des Nahverkehrsplans nicht erforderlich sind.

### **Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

#### *Erläuterung:*

Die Stadt Emden ist Aufgabenträger ausschließlich für ihr Hoheitsgebiet und daher ausschließlich für den Stadtverkehr und die Linien des Stadtverkehrs. Die Regionallinien, die in das Stadtgebiet einbrechen, sind Einzellinien, die in der Zuständigkeit der benachbarten Landkreise liegen. Eine Einbindung von Regionallinien in ein Stadtverkehrsbündel wird von keinem der beteiligten Aufgabenträger zum jetzigen Zeitpunkt gewünscht oder in Erwägung gezogen. Somit können die Befürchtungen der Weser-Ems Busverkehr entkräftet werden. Das Linienbündel „Stadtverkehr Emden“ ist im Entwurf des NVP klar umschrieben.

### Landkreis Aurich, Wirtschaftsförderung, Kreisentwicklung

mit Schreiben vom 05.02.13

Auch mit der Konzentration auf die Linienbündelung des Stadtverkehrs innerhalb der Stadt Emden sollte bezüglich der ein- und ausbrechenden Regionalverkehrs eine intensive Abstimmung mit den betroffenen Landkreisen erfolgen. Hierbei sollte das Hauptaugenmerk auf der Vermeidung von unnötigen Parallelverkehren innerhalb der Stadt sowie der sinnvollen Verknüpfung von Regionalverkehr und Stadtverkehr liegen, so dass verkehrliche und wirtschaftliche Synergieeffekte genutzt werden können. Hiervon profitieren dann die umliegenden Gemeinden ebenso wie die Stadt Emden selbst.

Folgende Linien aus dem Landkreis Aurich sollten dabei betrachtet werden:

- 410 Aurich – Georgsheil – Emden
- 421 Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden
- 422 Emden – Loquard – Pewsum
- 423 Emden – Loppersum/Groß Midlum – Hinte – Uttum – Wirdum

**Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

*Erläuterung:*

Die Stadt Emden wird die Anregung in der weiteren Ausgestaltung des Fahrplans des Stadtverkehrs berücksichtigen. Im Rahmen des Nahverkehrsplans ist dieser Detaillierungsgrad noch nicht erforderlich; eine intensive Abstimmung der geplanten Zeitlagen des Stadtverkehrs mit den benachbarten Aufgabenträgern zur Vermeidung unnötiger Parallelverkehre wird zu gegebener Zeit erfolgen.

## **Reiter's Busverkehrs GmbH**

mit Schreiben vom 13.02.13

### zu Punkt 1.1.1 Einleitung

In diesem Punkt wird unter anderem aufgeführt, dass am Stadtverkehr beteiligte Unternehmen bei der Überplanung des Nahverkehrsplans (NVP) mitwirken sollen.

Seit dem 01.01.1994 führen wir den Stadtverkehr in der Stadt Emden aus. Wir möchten hier ausdrücklich erklären und anbieten, bei der Überplanung des NVP mitwirken zu wollen. Unser gesamtes Team in allen Abteilungen ist seit annähernd 20 Jahren im Stadtverkehr aktiv und kann objektiv die in diesem langen Zeitraum erworbenen Kenntnisse einbringen.

Unter diesem Punkt „Einleitung“ wird ausgeführt, dass aus genannten Gründen der Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2015 – 2020 fortgeschrieben und überarbeitet werden soll. Für mitwirkende Verkehrsunternehmen ergibt sich hieraus bei der mittel- bis langfristigen Investitionsplanung ein Problem. Bei einer Vertragslaufzeit von 8 bzw. 10 Jahren und der Verpflichtung, dass die Fahrzeuge (s. Punkt 2.5.1) nicht älter als 8 Jahre sein dürfen, ist keine ausreichende Planungssicherheit gegeben.

### zu Punkt 1.1.5 Rahmenvorgaben aus der Landesplanung

Als wichtigste Rahmenvorgabe wird unter anderem die „Förderung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenraum“ genannt. In Emden sind Beschleunigungsmaßnahmen bis auf eine kleine Strecke in der Petkumer Straße, stadteinwärts, wieder zurück gebaut worden. In der Petkumer Straße, Haltestelle Courbiérestraße, handelt es sich nicht um einen Fall von Beschleunigung. Hier wurde eine Bushaldebucht entfernt. Der Bus hält direkt auf der Straße und blockiert den Individualverkehr. Da es sich bei der Petkumer Straße um eine sehr stark befahrene Straße handelt, werden hier täglich viele Leute verärgert und der Durchgangsverkehr erheblich verlangsamt. Die Akzeptanz des ÖPNV wird hierdurch negativ besetzt.

### **Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

#### *Erläuterung:*

Unter diesem Punkt ist ausführlich dargelegt, dass sich aufgrund der zurzeit laufenden Planung der Schulstruktur keine für die nächsten Jahre sichere Planung erstellt werden kann und voraussichtlich in naher Zukunft eine neuerliche Überarbeitung der Nahverkehrsplanung erforderlich wird. Es ist grundsätzlich richtig, dass mit längerer Laufzeit von Dienstleistungsverträgen die Planungssicherheit aller Beteiligten zunimmt, jedoch kann dies an dieser Stelle nicht gewährleistet werden. Eine Kalkulation der erforderlichen Leistungen zur Durchführung des Stadtverkehrs unterliegt grundsätzlich dem unternehmerischen Risiko und wird sich bei den gegebenen Rahmenbedingungen im Angebotspreis niederschlagen, was der Stadt Emden als Aufgabenträger bekannt und bewusst ist.

Die hier aufgeführte Aussage zum geforderten Alter der Fahrzeuge ist unrichtig, da seitens des Aufgabenträgers lediglich ein Durchschnittsalter von 8 Jahren für die gesamte Fahrzeugflotte gefordert wird.

Eine ganz wesentliche Beschleunigungsmaßnahme des Emdener ÖPNV war neben den Busspuren die Ampelsteuerung (Vorrangsteuerung), durch und für Linienbusse in Emden. Die Busse senden ein Funksignal an die Ampeln. Im gesamten Stadtverkehr hatten die Stadtbusse Vorrang und konnten dadurch dauerhaft einen verlässlichen Zeitplan einhalten. Inzwischen sind beinahe alle Busspuren zurück gebaut und die Ampelsteuerung funktioniert nicht mehr. Der Regionalverkehr, Weser-Ems-Busverkehrs GmbH, hat neue Fahrscheindrucker mit Ampelsteuerung. Zurzeit kann nur der Regionalverkehr die Ampeln beeinflussen. Dieses muss zwingend geändert werden.

#### zu Punkt 2.1.2 Ziele zur Entwicklung des straßengebundenen ÖPNV

Unter diesem Punkt ist die Verkehrsentwicklung des ÖPNV in Emden und die qualitative Verbesserung dargestellt. Die Weiterentwicklung orientiert sich an dem Konzept der qualitativen Verbesserung.

Es wurde in der jüngsten Vergangenheit der Einsatz von 6 Hybridbussen mit modernster Niederflurtechnik mit Rollstuhlrampen auf der Linie 501 ab dem Jahr 2014/2015 besprochen. Ein schriftliches Konzept liegt vor. Eine Projektskizze wurde dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vorgelegt. Das BMU hat der Projektskizze im vollen Umfang zugestimmt. Es kann nun ein Förderantrag auf Bezuschussung gestellt werden, der mit großer Wahrscheinlichkeit auch genehmigt werden wird.

Bei Umsetzung dieses Konzeptes wird nicht nur die Attraktivität des Stadtverkehrs in Emden sondern auch die Qualität erheblich gesteigert werden. Insbesondere die Tatsache, dass auch dem Kostenfaktor Rechnung getragen werden soll. Es darf nicht teurer werden als bisher. Auch ist der Einsatz von 6 Hybridbussen im Stadtverkehr Emden ab 2014/2015 für die Umwelt eine ganz wesentliche Verbesserung des Stadtverkehrs. Es werden 6 ältere, mit Euro 5 Motoren ausgestattete, Niederflerbusse ausgetauscht. Durch

**Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

*Erläuterung:*

Nachdem in 2006/07 ein Gutachten bezüglich der Busspur Auricher Straße sowie ein Testlauf zur Nutzung durch den Individualverkehr durchgeführt wurde, hat der Verwaltungsausschuss im Sommer 2007 die Probephase aufgehoben und den Rückbau der Busspur beschlossen. Die Verwaltung ist daher mit ihren Planungsvorschlägen an diese Vorgaben gebunden.

Nicht richtig ist, dass die Lichtsignalbeeinflussung durch Fahrzeuge des ÖPNV nicht mehr funktionierte. Das vorgetragene technische Problem der Weser-Ems-Busverkehrs GmbH wird zurzeit bearbeitet und in Kürze behoben sein. Die Funktionalität der Signalerfassung und Weiterleitung an den Verkehrsrechner, deren Verantwortung in der Zuständigkeit der Stadt liegt, wurde geprüft und positiv bestätigt. Somit ist seitens der Stadt Emden die standardisierte Einrichtung der ÖPNV-Beschleunigung gewährleistet.

**Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

*Erläuterung:*

Die Stadt Emden begrüßt außerordentlich das vorbildliche Engagement der Firma Reiter's Busverkehrs GmbH hinsichtlich einer ökologischen und nachhaltigen Ausrichtung des Unternehmens. Eine solch weitgehende Forderung an die Umweltstandards der Fahrzeuge hält der Aufgabenträger angesichts enormer Mehrkosten jedoch für nicht angemessen und formuliert deswegen auch keine entsprechenden Zielsetzungen.

Gleichwohl ist es weiterhin das Ziel des Aufgabenträgers, innovative und ökologische Konzepte zu unterstützen; eventuelle Förderungen unterliegen nach erfolgter Einzelfallprüfung der Entscheidung des Rates der Stadt Emden. Im Rahmen der Nahverkehrsplanung werden hierzu keine pauschalen Festlegungen getroffen.

den Einsatz von 6 Hybridbussen in Emden werden 80.000 m<sup>3</sup> Schadstoffe weniger produziert und ausgestoßen.

#### zu Punkt 2.2 Fahrplanangebot Linienverkehr

In Folge des Einsatzes von 3 kleinen Niederflurbussen und die Einführung eines verlässlichen Fahrplanes, konnte das Fahrgastaufkommen auf den Linien 502, 503 und 504 erheblich gesteigert werden. Insbesondere auf der Linie Herrentor, Conrebbersweg sowie Larrelt – Twixlum haben wir ein erheblich höheres Fahrgastaufkommen. In diesen Stadtteilen wohnen sehr viele Menschen. Hier wohnen insbesondere auch ältere und zum Teil Menschen mit Gehhilfen, die sehr auf die Niederflurtechnik angewiesen sind. Durch die Einführung des verlässlichen Fahrplanes, der Bus kommt im Zeittakt immer zur selben Stundenzeit, ist das Fahrgastaufkommen erheblich gestiegen.

Bei Kürzung der Umläufe ist darauf zu achten, dass hierdurch keine Wartezeiten für die Busse entstehen, z. B. an den Endhaltestellen. Hierdurch können geringfügige Einsparungen an Kraftstoffen erzielt werden. Der Effekt wäre jedoch eher negativ; Kosten für Fahrer und Busse werden nicht eingespart.

#### zu Punkt 2.2.1 Bedarfsverkehr mit Bussen

Die Steuerung von Kleinbussen außerhalb der normalen Verkehrszeit durch die Mobilitätzentrale ist, und davon gehen wir aus, außerhalb der normalen Verkehrszeit nicht mit kompetenten Personen besetzt, die Kleinbusse koordinieren und einsetzen können. Außerdem verfügt die Mobilitätzentrale über keine Kleinbusse. Derartige Verkehre müssen koordiniert und direkt veranlasst werden können.

#### zu Punkt 2.2.1 Anrufsammeltaxi

Bei diesen Verkehren handelt es sich um eine völlig separate Beförderungsvariante, die nicht mit dem ÖPNV koordiniert wird.

**Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

#### *Erläuterung:*

Auch hier begrüßt die Stadt Emden das Engagement des Unternehmens, das wesentlich zur Steigerung der Fahrgastzahlen beigetragen hat. Allerdings ist die Steigerung der Fahrgastzahlen und somit die Steigerung der Einnahmen Ziel des klugen unternehmerischen Handelns und kann daher im Eigeninteresse der Firma vorausgesetzt werden.

Das vorliegende Planungskonzept ist auf Wirtschaftlichkeit ausgelegt; die Optimierungspotenziale können allerdings erst in der weiteren Ausarbeitung näher betrachtet werden.

**Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

#### *Erläuterung:*

An dieser Stelle des Nahverkehrsplans ist lediglich eine Zielformulierung seitens des Aufgabenträgers gewählt; die Ausgestaltung dieser Anforderung wird im weiteren Verfahren erarbeitet. Hierbei bieten sich mehrere Möglichkeiten, die im Einzelnen geprüft und bewertet werden.

**Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

#### *Erläuterung:*

Die Anrufsammeltaxiverkehre fallen unter die sogenannten alternativen Bedienungsformen und sind ein gängiges Angebot des ÖPNV. Das AST ergänzt das Angebot des Linienverkehrs mit Bussen und ist daher selbstverständlich mit diesem koordiniert.

zu Punkt 2.5.1 Alter und Art der Fahrzeuge

Als Ergänzung zu diesem Punkt weisen wir noch einmal auf unsere Auflistung unter Punkt 2.1.2 hin. . .

zu Punkt 2.5.5 Fahrscheindrucker

Die Bereitstellung der Fahrscheindrucker erfolgt nicht durch die Stadtwerke Emden GmbH. Nach dem zurzeit gelebten und gültigen Verkehrsvertrag ist der Auftragnehmer, Verkehrsbetrieb verpflichtet, Fahrscheindrucker zu beschaffen und einzusetzen.

Betriebshöfe und Werkstätten

Im vorherigen Verkehrsplan wurde unter Punkt 3.3.3 Betriebshöfe (und Werkstätten) aufgeführt.

In dem vorliegenden Entwurf zum Nahverkehrsplan ist kein Betriebshof erwähnt. Bei der Vielzahl der im Stadtverkehr und Schülerverkehr in Emden eingesetzten Busse ist ein Betriebshof mit Werkstatt und Tankstelle zwingend notwendig. Ohne einen Betriebshof mit Werkstatt und mit von einem Werkstattmeister geführtem Personal kann ein Stadtverkehr, wie er in Emden betrieben wird, nicht reibungslos funktionieren. Der von der Firma Reiter's Busverkehrs GmbH vorgehaltene Betriebshof wurde 2000 gebaut und in

**Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.**

**Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen.**

*Erläuterung:*

Das Planungskonzept des Entwurfs des Nahverkehrsplans 2013 soll voraussichtlich ab dem 01.01.2015 umgesetzt werden. Weiterhin ist als Ziel des Aufgabenträgers aufgeführt, dass der Stadtverkehr im Gesamten im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an die Stadtwerke Emden vergeben werden soll. Die Stadtwerke sind somit das für den Aufgabenträger zuständige Verkehrsunternehmen – was im Übrigen dem Status quo entspricht. Der genannte Verkehrsvertrag zwischen der Stadtwerke Emden GmbH und Reiter's Busverkehrs GmbH läuft zum 31.12.2014 aus. Aus vergabe- und beihilferechtlicher Sicht kann der Aufgabenträger den Stadtwerke nur raten, die notwendigen und geforderte Fahrzeugausstattung in eigenem Namen und auf eigene Rechnung zu beschaffen und dem zurzeit tätigen Unternehmen zur Verfügung zu stellen. Welche Entscheidungen hierzu wann und wie getroffen werden, liegt nicht in der Einflussnahme und der Zuständigkeit des Aufgabenträgers.

**Der Hinweis wird ohne Änderung des Textentwurfes zur Kenntnis genommen. Die Anregung, dass der Betriebshof Bestandteil des Nahverkehrsplans sein sollte, wird zurückgewiesen.**

*Erläuterung:*

Die Entscheidung, ob für die Durchführung des Stadtverkehrs in Emden die Einrichtung eines Betriebshofes im Stadtgebiet zwingend erforderlich ist, obliegt den jeweiligen Verkehrsunternehmen, da es sich ausschließlich um eine

Betrieb genommen; er wurde mit GVFG Mitteln gefördert. Der Betriebshof sollte Bestandteil des Nahverkehrsplans sein. Auf dem Betriebshof sind auch Busse der Weser-Ems-Busverkehrs GmbH, des Regionalverkehrs stationiert.

betriebliche und betriebswirtschaftliche Entscheidung handelt. Es wird daher keine Anforderung des Aufgabenträgers formuliert, weil hierdurch keine Auswirkung auf die Qualität des Stadtverkehrs generiert wird.