



Amtsblatt

für den Landkreis Aurich



Herausgeber: Landkreis Aurich, Fischteichweg 7-13, 26603 Aurich

Nr. 55

Freitag, 19. Dezember

2025

INHALT:

A. Bekanntmachungen des Landkreises Aurich

1. Satzung zur Änderung der Satzung über Aufwandsentschädigungen, Sitzungsgelder, Fahrtkostenvergütung und Erstattung von Verdienstausfall für Kreistagsabgeordnete, Ehrenbeamte und andere ehrenamtlich tätige Mitglieder von Ausschüssen und Beiräten des Kreistages des Landkreises Aurich vom 23. Juni 2025 880
- Bekanntmachung des Jahresabschlusses des Landkreises Aurich für das Haushaltsjahr 2021 sowie Erteilung der Entlastung des Landrates gem. § 129 NKomVG 881
- Nahverkehrsplan Landkreis Aurich für den Gültigkeitszeitraum 01.01.2026 bis 31.12.2030 882
- Satzung Allgemeine Vorschrift vom 18.12.2025 im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹ des Landkreises Aurich über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr im Kalenderjahr 2026 1006
- Satzung des Landkreises Aurich vom 15.12.2021, geändert am 18.12.2025, zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste und für Auszubildende im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr 1050
7. Änderungssatzung zur Satzung über die Erhebung von Gebühren für die Abfallbewirtschaftung im Landkreis Aurich (Abfallgebührensatzung) 1088
16. Änderungssatzung zur Satzung des Landkreises Aurich über die Erhebung von Gebühren für die Fäkalschlamm Entsorgung in den Gebieten der Stadt Norden, der Samtgemeinden Brookmerland und Hage sowie in den Gemeinden Dornum, Großheide, Hinte, Ihlow und Krummhörn (Fäkalschlammgebührensatzung) 1088

B. Bekanntmachungen der Gemeinden

6. Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Aurich (Ostfriesland) über die Erhebung von Beiträgen, Gebühren und Kostenerstattungen für die Abwasserbeseitigung (Abgabensatzung für die zentrale Abwasserbeseitigung) vom 12.12.2019 1089
12. Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Aurich (Ostfriesland) über die Erhebung von Gebühren für die Beseitigung von Abwasser aus Grundstücksabwasseranlagen (Gebührensatzung für die dezentrale Abwasserbeseitigung) vom 18.12.1997 1090
- Satzung der Stadt Aurich über die Benutzung und die Erhebung von Benutzungsgebühren für das Übernachtungsheim für obdachlose Personen 1091

5. Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Aurich (Ostfriesland) über die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren (Straßenreinigungsgebührensatzung) vom 13.12.2018.....	1094
1. Satzung zur Änderung der Entschädigungssatzung der Stadt Norden (Ostfriesland) vom 23.05.2022.....	1095
Satzung zur 25. Änderung der Satzung über die Erhebung von Beiträgen und Gebühren für die Entwässerung der Stadt Norden (Entwässerungsabgabensatzung) vom 20.12.1974 zuletzt geändert am 17.02.2025	1096
Satzung zur 3. Änderung der Hundesteuersatzung der Stadt Norden vom 07.12.2010, zuletzt geändert durch 2. Änderungssatzung vom 10.12.2024	1097
Satzung über die Veränderungssperre für einen Teilbereich der Stadt Norderney	1099
Amtliche Bekanntmachung der Stadt Wiesmoor Inkrafttreten des Bebauungsplans Nr. A 6 5. Änderung.....	1102
Amtliche Bekanntmachung der Stadt Wiesmoor Inkrafttreten des Bebauungsplans Nr. C 2 10. Änderung.....	1104
Amtliche Bekanntmachung der Stadt Wiesmoor Inkrafttreten des Bebauungsplans Nr. C 3 9. Änderung.....	1106
1. Änderungssatzung zur Satzung der Gemeinde Baltrum über die Festsetzung der Realsteuerhebesätze für die Haushaltsjahre 2025 und 2026	1107
Satzung der Gemeinde Baltrum über die Erhebung von Verwaltungskosten im eigenen Wirkungskreis (Verwaltungskostensatzung).....	1108
Satzung des Fleckens Hage über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer.....	1117
Satzung zur 9. Änderung der Abgabensatzung zur Abwasserbeseitigungssatzung Gemeinde Großefehn	1122
Bekanntmachung Bebauungsplan Nr. 02.58 "Sonderbaufläche Windenergie" Gemeinde Hage.....	1125
Zweite Änderung der Hundesteuersatzung der Gemeinde Hinte vom 30.11.2017.....	1126
Satzung über die Festsetzung der Hebesätze für die Grund- und Gewerbesteuer in der Gemeinde Hinte	1126
1. Satzung zur Änderung der Satzung über die Versorgung der Kinder mit Frühstück und Mittagessen in den kommunalen Kindertagesstätten der Gemeinde Hinte	1127
1. Satzung zur Änderung der Satzung über die Versorgung der Kinder mit Mittagessen für Schulen in Trägerschaft der Gemeinde Hinte	1128
Friedhofssatzung der Gemeinde Ihlow	1128
Satzung über die Erhebung von Gebühren für den Friedhof Simonswolde und die Andachtshallen (Leichenhallen) der Gemeinde Ihlow (Friedhofsgebührensatzung).....	1145

2. Änderungssatzung zur Hundesteuersatzung der Gemeinde Ihlow vom 09.12.1999.....	1148
Bekanntmachung des Jahresabschlusses der Gemeinde Ihlow für das Haushaltsjahr 2023 sowie Erteilung der Entlastung des Bürgermeisters gemäß § 129 NKomVG	1149
1. Änderungssatzung zur Satzung der Gemeinde Ihlow über die Festsetzung der Realsteuerhebesätze ab dem Haushaltsjahr 2025	1150
12. Satzung der Samtgemeinde Brookmerland zur Änderung der Satzung über die Erhebung von Beiträgen, Gebühren und Kostenerstattungen für die Abwasserbeseitigung (Abgabensatzung für die Abwasserbeseitigung).....	1151
4. Änderungssatzung der Samtgemeinde Brookmerland über Aufwandsentschädigung und Ersatz von Auslagen und Verdienstausfall	1151
Satzung der Samtgemeinde Brookmerland über die Erhebung von Gebühren für Dienst- und Sachleistungen der Freiwilligen Feuerwehr Brookmerland außerhalb der unentgeltlich zu erfüllenden Pflichtaufgaben (Feuerwehrgebührensatzung).....	1153
Satzung des Naherholungsgebietes „Tjücher Moortun“ (Samtgemeinde Brookmerland)	1157
Satzung zur 19. Änderung der Satzung über die Erhebung von Beiträgen und Gebühren für die Abwasserbeseitigung der Samtgemeinde Hage (Abwasserabgabensatzung) vom 24.11.1992	1162
Satzung zur 2. Änderung der Satzung über die Erhebung eines Gästebeitrages in der Samtgemeinde Hage (Gästebeitragssatzung) vom 17.12.2019	1163
4. Nachtrag zur Hauptsatzung der Samtgemeinde Hage	1164
Hebesatzung der Gemeinde Hage über die Festsetzung der Realsteuerhebesätze für das Haushaltsjahr 2026.....	1165
Satzung zur 2. Änderung der Satzung über die Erhebung eines Tourismusbeitrages in der Samtgemeinde Hage (Tourismusbeitragssatzung) vom 17.12.2019.....	1165

C. Bekanntmachungen sonstiger öffentlicher Körperschaften

Bekanntmachung des OOWV Der OOWV gibt folgende Änderungen bekannt: Anlage zu den Versorgungsbedingungen Preisregelungen des OOWV für die Versorgung mit Trinkwasser	1167
3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Verwaltungskosten (Verwaltungskostensatzung) vom 01.11.2022.....	1169
3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die dezentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung dezentrale Schmutzwasserbeseitigung) vom 01.11.2022.....	1171
3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Baltrum vom 01.11.2022	1172

3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Dornum vom 01.11.2022..... 1173

3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Großheide vom 01.11.2022... 1174

3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Ihlow vom 01.11.2022 1175

3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Hinte vom 01.11.2022 1176

3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Südbrookmerland vom 01.11.2022..... 1177

A. Bekanntmachungen des Landkreises Aurich

1. Satzung zur Änderung der Satzung über Aufwandsentschädigungen, Sitzungsgelder, Fahrtkostenvergütung und Erstattung von Verdienstaufschlag für Kreistagsabgeordnete, Ehrenbeamte und andere ehrenamtlich tätige Mitglieder von Ausschüssen und Beiräten des Kreistages des Landkreises Aurich vom 23. Juni 2025

Aufgrund § 10 i. V. m. §§ 55, 44 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) hat der Kreistag des Landkreises Aurich in seiner Sitzung am 24. November 2025 folgende Änderung der Satzung über Aufwandsentschädigungen, Sitzungsgelder, Fahrtkostenvergütung und Erstattung von Verdienstaufschlag für Kreistagsabgeordnete, Ehrenbeamte und andere ehrenamtlich tätige Mitglieder von Ausschüssen und Beiräten des Kreistages des Landkreises Aurich vom 23. Juni 2025 beschlossen:

Artikel 1

§ 1 Abs. 2 und 4 lauten nunmehr wie folgt:

- (2) Daneben erhalten die Kreistagsabgeordneten für die Teilnahme an den Sitzungen des Kreistages, des Kreis Ausschusses, der Kreistagsausschüsse, der Fraktionen und der Ausschüsse, die auf Grund besonderer Rechtsvorschriften gebildet wurden, ein Sitzungsgeld von 50 € je Sitzung. Der/die Vorsitzende, der/die Sitzung geleitet hat, erhält ein doppeltes Sitzungsgeld. Dies gilt nicht für den Vorsitz bei Sitzungen des Kreistages sowie bei Fraktions- und Gruppensitzungen. Bei kombinierten Sitzungen entsteht der Anspruch auf Sitzungsgeld einmalig.
- (4) Die Anzahl der Fraktions- und Gruppensitzungen, für die eine Aufwandsentschädigung gezahlt wird, ist auf höchstens 20 Sitzungen jährlich begrenzt. Bei der Bildung von neuen Fraktionen und Gruppen während der Wahlperiode wird die Anzahl der Sitzungen anteilig gewährt. Bilden Fraktionen eine Gruppe, gilt die Höchstanzahl an Sitzungen jeweils für die Gruppe. Halten die einzelnen Fraktionen der Gruppe Fraktionssitzungen ab, werden diese auf die Anzahl der Gruppensitzungen angerechnet.

Artikel 2

Die Satzung tritt rückwirkend zum 1. Juli 2025 in Kraft.

Aurich, 18. Dezember 2025

Landkreis Aurich

Der Landrat
Meinen

Bekanntmachung des Jahresabschlusses des Landkreises Aurich für das Haushaltsjahr 2021 sowie Erteilung der Entlastung des Landrates gem. § 129 NKomVG

Der Kreistag des Landkreises Aurich hat gemäß § 129 Abs. 1 S. 3 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in seiner Sitzung am 18. Dezember 2025 den Jahresabschluss des Landkreises Aurich für das Haushaltsjahr 2021 beschlossen und dem Landrat die Entlastung erteilt.

Der Jahresabschluss 2021 des Landkreises Aurich wird hiermit öffentlich bekanntgemacht und liegt in der Zeit vom 05. Januar bis zum 13. Januar 2026 zur Einsichtnahme im Kreishaus Aurich, Fischteichweg 7-13, 26603 Aurich, Zimmer 2.019, öffentlich aus.

Gleichzeitig liegen der Schlussbericht des Rechnungsprüfungsamtes und die Stellungnahme der Verwaltung dazu aus.

<u>Aktiva</u>	<u>31.12.2020</u>	<u>31.12.2021</u>	<u>Passiva</u>	<u>31.12.2020</u>	<u>31.12.2021</u>
1. Immaterielles Vermögen	50.487.816,10 €	50.813.718,14 €	1. Nettoposition	132.640.230,46 €	149.851.203,94 €
2. Sachvermögen	268.652.617,12 €	269.099.821,74 €	1.1 Basisreinvermögen	30.830.213,09 €	29.050.445,41 €
3. Finanzvermögen	75.705.934,45 €	89.642.721,31 €	1.2 Rücklagen	11.055.885,69 €	32.842.298,52 €
4. Liquide Mittel	10.274.497,03 €	8.884.456,81 €	1.3 Jahresergebnis	20.978.543,81 €	15.892.421,31 €
5. Aktive Rechnungsabgrenzung	14.939.991,71 €	14.210.050,41 €	1.4 Sonderposten	69.775.587,87 €	72.066.038,70 €
			2. Schulden	165.021.794,45 €	151.813.734,29 €
			2.1 Geldschulden	150.590.357,49 €	142.480.284,84 €
			davon		
			2.1.1 Liquiditätskredite	0,00 €	0,00 €
			2.1.2 Geldschulden (ohne Liquiditätskredite)	150.590.357,49 €	142.480.284,84 €
			2.2 Verbindlichkeiten aus kreditähnlichen Rechtsgeschäften	0,00 €	0,00 €
			2.3 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.847.018,91 €	6.565.662,66 €
			2.4 Transferverbindlichkeiten	7.493.460,64 €	1.921.597,09 €
			2.5 Sonstige Verbindlichkeiten	1.090.957,41 €	846.189,70 €
			3. Rückstellungen	114.442.555,45 €	122.793.139,98 €
			4. Passive Rechnungsabgrenzung	7.956.276,05 €	8.192.690,20 €
Bilanzsumme	420.060.856,41 €	432.650.768,41 €	Bilanzsumme	420.060.856,41 €	432.650.768,41 €

Aurich, 19. Dezember 2025

Landkreis Aurich

Der Landrat
In Vertretung
Floh



NAHVERKEHRSPLAN LANDKREIS AURICH

für den Gültigkeitszeitraum 01.01.2026 bis 31.12.2030

Auftraggeber/-in:

Landkreis Aurich
Fischteichweg 7 - 13
26603 Aurich

Auftragnehmer/-in:

PTV Transport Consult GmbH
Harffstr. 43
40591 Düsseldorf

Düsseldorf, 25.08.2025

Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Landkreis Aurich (2026-2030)
Auftraggeber/-in	Landkreis Aurich
Vergabe-Nr.	10.70.08-24-30
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
PTV-Angebots-Nr.	202453068A
Autor/-in	Dr.-Ing. Roland Priester, M.Sc. Johannes Prinzler, Dipl.-Ing. Madleen Teichfischer
Erstellungsdatum	14.11.2025
zuletzt gespeichert	15.12.2025

Inhalt

1	Allgemeine Rahmenbedingungen.....	9
1.1	Gesetzliche Grundlagen	9
1.1.1	Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union	9
1.1.2	Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik Deutschland	9
1.1.3	Gesetze des Bundeslands Niedersachsen	12
1.2	Rahmenvorgaben aus der Landesplanung	14
1.3	Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs.....	14
1.4	Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen	18
1.4.1	Aufgabenträgerschaft im ÖPNV.....	18
1.4.2	Organisationen der Aufgabenträger	18
1.4.3	Verkehrsunternehmen.....	19
1.4.4	Organisation der Verkehrsunternehmen.....	20
2	Mobilität in der Verkehrsregion	21
2.1	ÖPNV als Teil integrierter Mobilität.....	21
2.2	Bestandsaufnahme im straßengebundenen ÖPNV.....	22
2.2.1	Tarif	22
2.2.2	Haltestellen	23
2.2.3	Fahrgastinformation	26
2.2.4	ÖPNV-Angebote und Projekte	27
2.3	Bestandsaufnahme im schienengebundenen Verkehr	29
2.3.1	Schienenpersonenfernverkehr	29
2.3.2	Schienenpersonennahverkehr	29
2.3.3	Schiene-Bus-Grundnetz	30
2.3.4	Deutschland-Takt.....	31
2.3.5	Bahnplan Ost-Friesland.....	31
2.3.6	Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen	31
2.3.7	Wunderline	32
2.3.8	Emslandstrecke.....	32
3	Ziele für den ÖPNV in der Verkehrsregion	33
3.1	Grundsätzliche Ziele	33

3.2	Ziele für die Ausgestaltung des ÖPNV	34
3.2.1	Weiterentwicklung der Verkehrsregion Ems-Jade zu einem Umwelt- und Mobilitätsverbund	34
3.2.2	Tarif	34
3.2.3	Verkehrsangebot.....	35
3.2.4	Fahrzeuge.....	35
3.2.5	Haltestellen	37
3.2.6	Vertrieb, Mobilitätszentralen & Fahrgastinformation	38
3.2.7	Beschwerdemanagement	38
3.2.8	Anschlussicherung	39
3.2.9	Marketing, Außendarstellung	39
3.2.10	Auskunftspflicht der Verkehrsunternehmen	40
4	Bestandsaufnahme und Bewertung	41
4.1	Raumstruktur	41
4.2	Bevölkerungsstruktur	42
4.3	Bildungseinrichtungen	44
4.4	Wirtschaft.....	46
4.5	Freizeit und Tourismus.....	50
4.6	Sonstige verkehrlich relevante Ziele	51
4.7	Verkehrsinfrastruktur.....	51
5	Bestandsanalyse des Nahverkehrs	55
5.1	Schienenpersonennahverkehr	55
5.2	Verkehrsangebot im Regionalverkehr.....	56
5.3	Fahrzeugbestand.....	60
5.4	Infrastruktur des ÖPNV	61
5.5	Information und Service.....	64
5.6	Tarif	64
5.7	Finanzierung.....	64
5.8	Umsetzungsstand Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018-2025.....	65
6	Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV	68
6.1	Grundsätzliche Ziele	68
6.2	Linienbündelungskonzept	68

6.3	Ziele Verkehrsangebot	71
6.4	Ziele Tarif.....	75
6.5	Ziele Infrastruktur	75
6.6	Ziele Fahrgastinformation und Marketing	77
6.7	Ziele SPNV	78
7	Maßnahmenkonzeption	79
8	Anlagen	80

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Höhe der Regionalisierungsmittel insgesamt sowie für Niedersachsen 2025 – 2031	15
Tabelle 2:	Übersicht Tarifangebote VEJ	23
Tabelle 3:	Mindestanforderungen an die Fahrzeugausstattung entsprechend den Bedienebenen	35
Tabelle 4:	Tabelle mit Grunddaten der Gemeinden im Landkreis Aurich (Stand 03/2025)	42
Tabelle 5:	Anzahl der Schülerinnen und Schüler, Schulen nach Schulart (Stand 08/2024)	45
Tabelle 6:	10-Jahresvergleich der aktiv zugelassenen Kraftfahrzeuge im Landkreis Aurich	48
Tabelle 7:	Gästeübernachtungen, durchschnittliche Aufenthaltsdauer sowie Bettenauslastung	51
Tabelle 8:	ÖPNV-Angebot im Landkreis Aurich mit Bedienungsebenen	59
Tabelle 9:	geplante Finanzierung des ÖPNV im Landkreis für das Jahr 2025	65
Tabelle 10:	Übersicht über die umgesetzten Maßnahmen und Ziele des Nahverkehrsplans 2018	67
Tabelle 11:	Linienbündelung Landkreis Aurich	71
Tabelle 12:	Linien anderer Aufgabenträger mit Anteilen im Landkreis Aurich	71
Tabelle 13:	Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten	73
Tabelle 14:	Maßnahmenkatalog	79
Tabelle 15:	Grundschulen im Landkreis Aurich	98
Tabelle 16:	Weiterführende Schulen im Landkreis Aurich	99
Tabelle 17:	Fahrplanangebot je Linie und Verkehrstag	103
Tabelle 18:	Zuordnung Bedienungsebenen 1 und 2 Landkreis Aurich	104

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Farbgebung Anbringung der VEJ-Aufkleber auf den Fahrzeugen _____	37
Abbildung 2:	Raumstruktur und Zentrale Orte Landkreis Aurich _____	41
Abbildung 3:	Einwohnerdichte im Landkreis Aurich _____	43
Abbildung 4:	Altersstruktur des Landkreis Aurich über die Jahre 2017 bis 2024 _____	43
Abbildung 5:	Bevölkerungsentwicklung bis 2042 _____	44
Abbildung 6:	Schulen im Landkreis Aurich _____	46
Abbildung 7:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Aurich (2019-2024) _____	48
Abbildung 8:	regionale Pendlerbeziehungen _____	49
Abbildung 9:	Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises (ab 50 Pendelnden) _____	50
Abbildung 10:	Das Straßennetz in der Region VEJ _____	53
Abbildung 11:	aktuelles Schienennetz in der VEJ-Region (Stand 2025) (Quelle: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan der LNVG) _____	55
Abbildung 12:	Verknüpfungspunkte im Landkreis Aurich _____	63
Abbildung 13:	Potenzielle Einsatzgebiete bedarfsgesteuerter Verkehre im Landkreis Aurich _____	75
Abbildung 14:	Liniennetzplan Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems _____	80

Abkürzungsverzeichnis

BE	Bedienungsebene
B+R	Bike-and-Ride (Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr)
DB	Deutsche Bahn
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
P+R	Park-and-Ride (Verknüpfung von ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr)
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VEJ	Verkehrsverbund Ems-Jade
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Allgemeine Rahmenbedingungen

1.1 Gesetzliche Grundlagen

Für den ÖPNV gelten auf europäischer, deutscher und niedersächsischer Ebene verschiedene Verordnungen, Richtlinien und Gesetze, die im Folgenden vorgestellt werden.

1.1.1 Verordnungen und Richtlinien der Europäischen Union

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007) in Kraft getreten. Zweck der VO 1370/2007 ist es, in der Europäischen Gemeinschaft einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um im Interesse des Gemeinwohls Verkehrsdienste im ÖPNV sicherzustellen. Hierzu legt die VO 1370/2007 die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können. Solche Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte dürfen in der Regel nur durch einen zwischen der zuständigen Behörde und dem Verkehrsunternehmen geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährt werden. Nach den Vergaberegeln der VO 1370/2007 werden öffentliche Dienstleistungsaufträge in der Regel im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben. Neben der wettbewerblichen Vergabe sieht die Verordnung aber auch Möglichkeiten für Direktvergaben vor.

Im Dezember 2017 trat die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste in Kraft. Für den Nahverkehrsplan ist dabei der neue Art. 2a VO 1370/2007 bedeutsam. Denn diese Vorschrift ist eine Schnittstelle zwischen den Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und den „Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr in den Mitgliedstaaten“. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge oder allgemeinen Vorschriften der zuständigen Behörden müssen im Einklang mit solchen Strategiepapieren stehen. Der Nahverkehrsplan kann als ein Strategiepapier in diesem Sinne angesehen werden.

Der Nahverkehrsplan bildet eine wichtige Grundlage für künftige öffentliche Dienstleistungsaufträge. Diese setzen die Vorgaben des Nahverkehrsplans in konkrete gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen um. Die Anforderungen an Art und Umfang sowie Qualität des ÖPNV-Angebots sind vom betrauten Betreiber zu erfüllen.

1.1.2 Nahverkehrsrelevante Gesetze der Bundesrepublik Deutschland

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen. 2021 wurde das PBefG erneut novelliert, mit dem Ziel, auch flexiblen Bedienungsweisen einen rechtlichen Rahmen zu geben, die bisher im PBefG nicht berücksichtigt waren.

Nahverkehrsplan im PBefG

Der Nahverkehrsplan wurde bei der Novellierung 2013 in seiner Funktion deutlich gestärkt. So wurde der § 8 PBefG neu gefasst und legt fest, dass der Aufgabenträger für den ÖPNV für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig ist: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig“ (§ 8 Abs.3 Satz 1 PBefG).

Hierfür soll der Aufgabenträger „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen „in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ definieren. Die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit sind gemäß § 1a PBefG zu berücksichtigen.

Barrierefreiheit als Bestandteil des Nahverkehrsplans

Ein zentrales Thema in der novellierten Fassung des PBefG ist die Barrierefreiheit. Hier werden weitreichende konkrete Anforderungen an den Nahverkehrsplan gestellt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Für den Nahverkehrsplan bedeutet das, dass die Definition der vollständigen Barrierefreiheit hinsichtlich aller Aspekte der Nutzung (Erreichbarkeit, Ein- und Ausstieg, Fahrzeug, aber auch Information, Vertrieb und Personal) umfassen muss und alle Ausnahmen der erreichten vollständigen Barrierefreiheit bis 01.01.2022 im Nahverkehrsplan beschrieben und begründet werden müssen.

Beteiligungsverfahren am Nahverkehrsplan

Zur Beteiligung an der Erstellung des Nahverkehrsplans wird im PBefG Folgendes ausgesagt: „Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer sowie Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören bzw. frühzeitig zu beteiligen“ (§ 8 Abs. 3 PBefG). Über zentrale Anforderungen wurden die sonstigen Beteiligten, zu denen u.a. die Verkehrsunternehmen, die o.g. Verbände/Institutionen und der Verkehrsverbund zählen, von den Auftraggebern im Rahmen der Erstellung der Nahverkehrspläne in Kenntnis gesetzt und in die Arbeitskreise einbezogen.

Weiter heißt es im § 8 Abs. 3 PBefG: „... soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans

Die rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans ist in § 8 Abs.3a PBefG definiert, in dem die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans bei den Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen festgelegt ist: „Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an

einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen (...). Ergänzt wird dies durch § 13 Abs. 2b PBefG: „Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“

Einer Vereinbarung über eine gemeinwirtschaftliche Leistung, nach Ausschreibung oder nach Direktvergabe, geht eine Vorabbekanntmachung voraus (§ 8a Abs. 2 PBefG). In dieser Vorabbekanntmachung legt der Aufgabenträger fest, welche Standards für den Verkehr gelten sollen und von dem Unternehmen zuzusichern sind. Dabei können und sollen sich die Standards aus dem Nahverkehrsplan entwickeln.

§ 13 Abs. 2 Nr. 3d PBefG bestimmt, dass eine Liniengenehmigung nicht erteilt werden darf, „wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.“

Die wesentlichen Anforderungen wie Linienweg, Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeiten, Anschlussicherung und Barrierefreiheit sollen daher im Nahverkehrsplan enthalten sein und werden dementsprechend gewürdigt.

Behindertengleichstellungsgesetz (BGG)

Neben dem PBefG werden im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz -BGG) vom 27.04.2002 Aussagen zur Barrierefreiheit im ÖPNV getroffen.

So wird in § 4 des BGG Barrierefreiheit definiert: Als barrierefrei sind „bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, [...], wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“ zu verstehen. § 8 des BGG besagt, dass öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personennahverkehr nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Bundes barrierefrei zu gestalten sind.

Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das RegG wurde am 27. Dezember 1993 verabschiedet, es regelt die finanzielle und organisatorische Verantwortung der Länder für den ÖPNV (letzte Änderung 2023). Das Gesetz dient der Förderung und Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch die Übertragung von Finanzmitteln und Zuständigkeiten auf die Länder. Es regelt damit auch Ausgleichsmittel zur Finanzierung des Deutschlandtickets. Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt durch die Zuweisung von Regionalisierungsmitteln vom Bund an die Länder. Diese Mittel sollen zweckgebunden für den ÖPNV verwendet werden. Die Länder sind verantwortlich für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Sie haben die Möglichkeit, die Aufgaben auf kommunale Aufgabenträger zu übertragen. Die Verteilung der Mittel erfolgt nach festgelegten Schlüsseln, die die Bedürfnisse der Länder berücksichtigen. Das Ziel ist die Sicherstellung eines attraktiven, umweltfreundlichen und leistungsfähigen ÖPNV als Bestandteil der Daseinsvorsorge. Die Länder müssen regelmäßig über die Verwendung der Mittel und die Erreichung der Ziele berichten.

1.1.3 Gesetze des Bundeslands Niedersachsen

Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG)

Aufgabenträgerschaft

Gemäß den Regelungen des NNVG sind die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs die Landkreise und kreisfreien Städte in ihrem jeweiligen Gebiet. Die Region Hannover, und der Großraum Braunschweig sind darüber hinaus für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in ihrem Gebiet zuständig. Der SPNV für das restliche Niedersachsen liegt in der Verantwortung des Landes bzw. der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG).

Das NNVG regelt, dass die Aufgabenträger die zuständige Stelle für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr sind und auch zuständige Behörde im Sinne des § 8a Abs. 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Nahverkehrsplan

§6 (1) des NNVG regelt, dass die Aufgabenträger für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan für jeweils 5 Jahre mit folgenden Inhalten aufzustellen haben: Es ist dazustellen,

- „1. welches Bedienungsangebot im Planungsgebiet besteht und welche dafür wesentlichen Verkehrsanlagen vorhanden sind,
2. welche Zielvorstellungen bei der weiteren Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs verfolgt werden,
3. welche Maßnahmen unter Berücksichtigung der finanziellen Leistungsfähigkeit des Aufgabenträgers zur Verwirklichung der Zielvorstellungen nach Nummer 2 ergriffen werden sollen,
4. welche Anteile der nach Nummer 3 geplanten Investitionen auf den Schienenpersonennahverkehr und auf den sonstigen Personennahverkehr entfallen,
5. welcher Finanzbedarf sich für diese Investitionen einschließlich ihrer Folgekosten ergibt,
6. welcher Finanzbedarf für Betriebskostendefizite sich aus dem vorhandenen Bedienungsangebot und aus der Verwirklichung der Maßnahmen nach Nummer 3 ergibt und
7. wie der in den Nummern 5 und 6 dargestellte Finanzbedarf gedeckt werden soll.“

Berücksichtigung übergeordneter Planungen und Beteiligungsverfahren zum Nahverkehrsplan

§6 (2) des NNVG besagt, dass der Nahverkehrsplan an das geplante Bedienungsangebot im Schienenpersonennahverkehr und an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen ist.

Hinsichtlich der Beteiligungen wird wie im PBefG insbesondere die Mitwirkung der Verkehrsunternehmen an der Aufstellung genannt.

Zu beteiligen sind darüber hinaus benachbarte Aufgabenträger, kreisangehörige Gemeinden und Samtgemeinden, die Verbandsmitglieder, die Straßenbaulastträger, die Verbände, die die Interessen der Fahrgäste vertreten, sowie die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH.

Zudem ist der Nahverkehrsplan dem Land vorzulegen.

Rabattierung des Ausbildungsverkehrs

2016 wurde der §7 neu gefasst und die §§ 7a bis d neu eingefügt. §7a regelt die verpflichtende Rabattierung der Zeitfahrausweise im Ausbildungsverkehr. Ab 2017 gewährt das Land den kommunalen Aufgabenträgern eine jährliche Zuweisung aus den Mitteln als Ausgleichsbeträge für diese Rabattierung. Aus diesen Mitteln werden die Ausgleichszahlungen an die Verkehrsunternehmen für die Rabattierung der Ausbildungszeitkarten finanziert.

Nach § 7b gewährt das Land den kommunalen Aufgabenträgern zur Weiterentwicklung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs ab dem Kalenderjahr 2017 eine weitere jährliche Zuweisung. Diese sind insbesondere für die Einrichtung von flexiblen Bedienformen bestimmt, können aber auch für andere Maßnahmen eingesetzt werden, die den ÖPNV verbessern oder erweitern.

§7c regelt die Transparenz und Überprüfung von Wirkungen der Finanzzuweisung. Zum Zweck der Transparenz müssen die kommunalen Aufgabenträger nach § 7c (1) bis zum Ablauf des 31. Dezember 2019 einen aktualisierten Nahverkehrsplan für ihren Zuständigkeitsbereich aufstellen. Kommt der jeweilige kommunale Aufgabenträger dieser Verpflichtung nicht nach, so erfolgt die Zuweisung gemäß den §§ 7 a und 7 b nach dem 1. Januar 2020 erst nach Vorlage des aktualisierten Nahverkehrsplans.

§ 7c (2) besagt zudem, dass zum 1. Januar 2019 und danach jeweils im Abstand von zwei Jahren die kommunalen Aufgabenträger dem Land für ihren Zuständigkeitsbereich einen Qualitätsbericht vorzulegen haben, in dem die insgesamt sowie auf der Grundlage der Mittelzuweisungen nach den §§ 7 a und 7 b erzielten Verbesserungen im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr darzustellen sind. Die Auszahlung der Zuweisungen hängt direkt davon ab.

Mit der Neufassung des NNVG wird die bisher gültige Verordnung über die durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten je Personen-Kilometer nach § 45 a des PBefG aufgehoben, die bislang die Vergabe der Ausgleichsleitungen im Ausbildungsverkehr geregelt hat.

Niedersächsisches Schulgesetz (NSchG)

Das Niedersächsische Schulgesetz (NSchG) bestimmt in § 114 Abs. 1 NSchG, dass die Landkreise und kreisfreien Städte Träger der Schülerbeförderung sind. Sie haben die in ihrem Gebiet wohnenden Kinder, die einen Schulkindergarten besuchen oder die an besonderen Sprachfördermaßnahmen gem. § 64 Abs. 3 NSchG teilnehmen, sowie die in ihrem Gebiet wohnenden Schülerinnen und Schüler unter zumutbaren Bedingungen zur Schule zu befördern oder ihnen bzw. ihren Erziehungsberechtigten die notwendigen Aufwendungen für den Schulweg zu erstatten. Dies gilt für die 1. bis 10. Schuljahrgänge der allgemeinbildenden Schulen, die 11. und 12. Schuljahrgänge der Schulen im Förderschwerpunkt für geistige Entwicklung der Förderschulen, die Berufseinstiegsschule, die ersten Klassen von Berufsfachschulen, soweit die Schülerinnen und Schüler diese ohne Sekundarabschluss I – Realschulabschluss – besuchen.

Unter den Aspekten der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV im ländlichen Raum muss teilweise auf den freigestellten Schülerverkehr zurückgegriffen werden, um zumutbaren Bedingungen zur Beförderung von Schülern zu Bildungsstätten zu gewährleisten. Unter freigestelltem Schülerverkehr wird in der Freistellungsverordnung geregelter Verkehr vom und zum Unterricht verstanden, bei dem die Betriebskosten in vollem Umfang durch den Schulträger übernommen werden. Die Schüler bzw. deren Eltern müssen keine Fahrscheine erwerben. Ein freigestellter Schülerverkehr wird außerdem notwendig, wenn die Beförderung im ÖPNV nicht möglich ist, weil z. B. Mobilitätseinschränkungen der Schülerinnen/der Schüler gegeben sind.

1.2 Rahmenvorgaben aus der Landesplanung

Im Jahre 1994 hat das Land Niedersachsen als übergeordnete Planungsinstanz das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) erlassen, welches die räumlichen und fachlichen Ziele für die Entwicklung Niedersachsens bestimmt. Neben der Behandlung von Verkehrsfragen finden sich hier auch Aussagen zum „Zentrale-Orte-System“. Das LROP wurde grundlegend novelliert und im Januar 2008 im Niedersächsischen Gesetz- und Verordnungsblatt veröffentlicht. Die letzte Änderung erfolgte 2022. Die Zielsetzung für den öffentlichen Personennahverkehr ist folgendermaßen formuliert: „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.“

1.3 Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs

Eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehre

Grundsätzlich wird unterschieden zwischen eigenwirtschaftlich und gemeinwirtschaftlich erbrachten Verkehren. Laut Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist eigenwirtschaftlichen Verkehren der Vorzug zu geben. Nach §8 Abs. 4 PBefG wird der Aufwand für eigenwirtschaftliche Verkehre gedeckt durch:

- Beförderungserlöse (Fahrkartenverkauf)
- Ausgleichsleistungen auf der Grundlage allgemeiner Vorschriften (z.B. Ausgleich für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten)
- Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne (z.B. Einnahmen aus Fahrzeugwerbung)

Kann eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht mit eigenwirtschaftlichen Mitteln erbracht werden, so werden über einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag dem erbringenden Verkehrsunternehmen vom Aufgabenträger Zuschüsse für die Erbringung der Leistung gewährt. Der Leistungsumfang für die Erbringung einer ausreichenden Verkehrsbedienung wird vom Aufgabenträger im Nahverkehrsplan definiert. Die finanziellen Mittel für die Zuschüsse sind Eigenmittel der Landkreise.

Regionalisierungsmittel

Den Ländern werden vom Bund für die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit öffentlichem Personen-nahverkehr finanzielle Mittel bereitgestellt. § 5 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personen-nahverkehrs (Regionalisierungsgesetz – RegG) regelt die Höhe und die Verteilung dieser so genannten Regionalisierungsmittel. Für die Jahre 2025 bis 2031 stehen dem Land Niedersachsen Regionalisierungsmittel in folgender Höhe zu:

Jahr	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Reg-Mittel gesamt [in Mrd. €]	12,21	12,58	12,96	13,35	13,75	14,17	14,59
Reg-Mittel Niedersachsen [in Mrd. €]	0,99	1,02	1,05	1,09	1,12	1,15	1,19

Tabelle 1: Höhe der Regionalisierungsmittel insgesamt sowie für Niedersachsen 2025 – 2031

Darüber hinaus ist die Höhe der Regionalisierungsmittel nicht festgesetzt.

Finanzmittel laut Niedersächsischem Nahverkehrsgesetz

Die kommunalen Aufgabenträger des öffentlichen Nahverkehrs erhalten aus diesen Finanzmitteln Gelder, deren Höhe sich laut §7 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG) auf insgesamt 3,34 Prozent der für das Land Niedersachsen nach §5 Abs 5 RegG vorgesehenen Finanzmittel belaufen. Die Verteilung der Mittel richtet sich zu zwei Dritteln nach dem Verhältnis der Einwohnerzahlen und zu einem Drittel nach den Flächenanteilen. Diese Mittel sind für folgende Zwecke einzusetzen:

- Investitionen in die Verbesserung des ÖPNV, einschließlich des Neu- und Ausbaus von Bushaltestellen
- Förderung der Zusammenarbeit der Aufgabenträger
- Förderung von Tarif- und Verkehrsgemeinschaften sowie Tarif- und Verkehrsverbänden
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr
- Abdeckung von Betriebskostendefiziten im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr
- Förderung der Vermarktung und zur Verbesserung der Fahrgastinformation
- Durchführung von Verkehrserhebungen

Zur Abdeckung von Verwaltungskosten erhalten die Aufgabenträger nach §7 Abs. 4 vom Land Finanzhilfen in Höhe von 1,35 € je Einwohner, jedoch mindestens 135.000 €.

Darüber hinaus werden Ausgleichszahlungen nach §7a NNVG für den Ausbildungsverkehr im straßengebundenen ÖPNV vom Land an die Aufgabenträger gezahlt. Die Höhe ist in Anlage 1 des NNVG festgelegt. Die Aufgabenträger sind verpflichtet Leistungen zum Ausgleich der im Ausbildungsverkehr nicht gedeckten Kosten an die Verkehrsunternehmen zu erbringen.

Nach §7b NNVG stehen den kommunalen Aufgabenträgern Mitteln für die Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV zu. Diese sollen insbesondere für die Entwicklung von flexiblen Bedienformen genutzt werden, um in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage ein Angebot sicherzustellen.

Nach §7e NNVG erhalten kommunale Aufgabenträger eine zusätzliche Finanzhilfe, wenn sie Schüler- und Azubi-Tickets anbieten, die bestimmte Mindeststandards erfüllen. Diese sind in Anlage 3 des NNVG festgelegt.

Mittel nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes stehen vorrangig für Investitionen in schienengebundene Verkehrsmittel zur Verfügung. Das Niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz unterstützt nach §2 NGVFG Gemeinden auch Vorhaben zum Bau und Ausbau von:

- verkehrswichtigen Straßen und Radwegen der kommunalen Baulastträger
- besonderen Fahrspuren für Busse
- Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen insbesondere in Hinblick auf die Barrierefreiheit
- Umsteigeanlagen mit Park- und Halteplätzen und Fahrradstationen
- Betriebshöfen und zentralen Werkstätten des ÖPNV

Ebenfalls gefördert werden die Beschaffung von Omnibussen für den Einsatz im Linienverkehr sowie Maßnahmen zur Beschleunigung und zur sonstigen Verbesserung des ÖPNV für die Nutzer, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen sowie Systeme für die fortlaufend angepasste Fahrgastinformation und -navigation. Voraussetzung ist, dass die Vorhaben in einem Generalverkehrsplan vorgesehen sind und die Belange der Barrierefreiheit berücksichtigen. Es können bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden. Es werden insgesamt pro Jahr 150 Milliarden € zur Verfügung gestellt, wovon mindestens 50 Prozent für die Finanzierung von SPNV und ÖPNV-Vorhaben bereitstehen müssen.

Bürgerbusvereine erhalten nach § 2a NGVFG pro Jahr 5.500€ für die Finanzierung ihres Organisationsaufwandes.

Förderung landesbedeutsamer Buslinien

Das Land Niedersachsen fördert den Betrieb von landesbedeutsamen Buslinien. Das sind Linien, welche aufkommensstarke Orte verbinden und definierte Mindeststandards erfüllen. Die Aufgabenträger können Förderungen für folgende Relationen erhalten:

- Mittelzentrum – Oberzentrum
- Mittelzentrum – SPNV-Haltepunkt
- SPNV-Haltepunkt – Fährverbindung
- Anbindung von Orten mit besonderem touristischem Aufkommen oder sonstigem Bedarf
- Verbindungen zum Lückenschluss im SPNV-Netz

In der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von landesbedeutsamen Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ sind alle Modalitäten der Förderung erläutert. Da diese Richtlinie vorschreibt, dass die Leistung für mindestens drei Jahre über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erbracht werden muss (Art 4.3 und 4.4), ist eine Förderung von eigenwirtschaftlichen Verkehren nicht

möglich. Die Höhe der Förderung richtet sich nach der Betriebsleistung, die im Rahmen der Erfüllung der Standards neu erbracht wird, und der Steuerkraft des Auftraggebers.

Weitere Fördermöglichkeiten

Weiterhin können die Aufgabenträger Förderungen vom Land erhalten für:

- bauliche und technische Maßnahmen zur Errichtung einer durchgehenden dynamischen Fahrgastinformation auf Echtzeitbasis (Antragstellung im Rahmen des ÖPNV-Jahresförderprogramms des Landes Niedersachsen, Modalitäten siehe Merkblatt Besonderer Teil ÖPNV-Echtzeitinformativsysteme)
- Untersuchungen zur Einführung, Einrichtung und Betrieb von flexiblen Bedienformen und alternativen Bedienungsangeboten (Förderung vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), siehe Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen für klimaschonende und umweltfreundlichere Fahrzeuge sowie nachhaltige Mobilitätsangebote im öffentlichen Personennahverkehr (Flexible Bedienformen))

Das Land gewährt den Verkehrsunternehmen Förderungen für folgende Vorhaben:

- Aus- oder Umbau von Betriebshöfen sowie Umstellung von Betriebshöfen auf saubere und emissionsfreie Antriebe (EFRE-Förderung, Antragstellung im Rahmen des ÖPNV-Jahresförderprogramms des Landes Niedersachsen, Erläuterungen siehe Merkblatt „Zuwendungen für Vorhaben des straßengebundenen ÖPNV – 4) Betriebshöfe“)
- Beschaffung von Kleinbussen für Bürgerbusbetrieb

Die Gebietskörperschaften können vom Land Förderungen erhalten für:

- den barrierefreien Ausbau von Haltestellen (siehe „Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen in Niedersachsen“)
- Verknüpfungsanlagen zwischen ÖPNV und SPNV (z.B. Aus- und Neubau von Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen inklusive Elektroladegeräten an Bahnhöfen, Aus- und Neubau von Kurzzeit- und Taxiparkplätzen, siehe „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Umsteigeanlagen und Haltestelleneinrichtungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (Richtlinie ÖPNV-Umsteigeanlagen und -Haltestellen)“)
- bauliche und technische ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen (z. B. Straßenaufweitung an Kreuzungen, Einrichtung von Busfahrstreifen, Einrichtung eines RBL-Systems, Steuerung von Lichtsignalanlagen, Antragstellung im Rahmen des ÖPNV-Jahresförderprogramms des Landes Niedersachsen, Erläuterungen siehe „Merkblatt Besonderer Teil ÖPNV-Beschleunigung“)

Die Abwicklung erfolgt über die LNVG oder die Investitions- und Förderbank des Landes Niedersachsen.

Der Bund und die Europäische Union haben weitere Förderprogramme aufgestellt, welche die Finanzierung des ÖPNV unterstützen können. Eine Übersicht der aktuellen Förderprogramme sowie deren Voraussetzungen bietet die Förderdatenbank des Bundes, welche auch über Förderprogramme der Länder und der EU informiert.

1.4 Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen

1.4.1 Aufgabenträgerschaft im ÖPNV

Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in ihren jeweiligen Gebieten sind die Landkreise Aurich, Friesland, Leer und Wittmund sowie die Städte Wilhelmshaven und Emden. Die kreisangehörige Stadt Leer ist Aufgabenträger des Stadtverkehrs Leer. Sie alle sind für die Organisation und Finanzierung des ÖPNV in ihrem Gebiet zuständig. Die Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV sind in der Verkehrsregion Ems-Jade (VEJ-Region) organisiert.

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sind in Niedersachsen die LNVG sowie die Region Hannover und der Regionalverband Großraum Braunschweig. In der Region Ems-Jade liegt die Aufgabenträgerschaft für den SPNV bei der LNVG.

1.4.2 Organisationen der Aufgabenträger

Die Landkreise Aurich, Emsland, Friesland, Leer und Wittmund sowie die Städte Emden, Wilhelmshaven und Leer hatten sich bis zum 31.12.2024 in ihrer Eigenschaft als Aufgabenträger in der „Verkehrsregion Ems-Jade GbR“ (VEJ GbR) organisiert, um ihre Aktivitäten im Bereich des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs zu koordinieren und ihre Interessen, insbesondere in Bezug auf die Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs, zu bündeln und zu vertreten sowie die Attraktivität des ÖPNV durch gezielte Förderprojekte zu steigern. Die bisherige Struktur der VEJ GbR kann als Managementgesellschaft der Aufgabenträger im ÖPNV beschrieben werden.

Die bisherige VEJ GbR wird nun in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung umgewandelt (GVEJ) und zu einem Verkehrs- bzw. Mobilitätsverbund weiterentwickelt, der eigene Entscheidungsbefugnisse erhalten soll. Die Ausübung hoheitlicher Befugnisse soll jedoch weiterhin Aufgabe der kommunalen Gesellschafter bleiben. Darüber hinaus ist der Landkreis Emsland mit Wirkung zum Ablauf des 31.12.2024 aus der VEJ GbR ausgeschieden und auch nicht Teil der neuen GEVJ.

Aufgaben der neuen GVEJ

Die Satzung der GVEJ konkretisiert den Gesellschaftsgegenstand der Erbringung von Leistungen zur Entwicklung und Förderung des ÖPNV in der Verkehrsregion dahingehend, dass neue Aufgaben definiert werden, die sich in die Bereiche Verbundaufgaben, Aufgaben des Mobilitätsmanagements sowie sonstige Aufgaben unterteilen.

Neben einer Schärfung des Aufgabenprofils der neuen GVEJ rücken als zentrale Verbundaufgaben in diesem Zusammenhang vor allem die Weiterentwicklung des regionalen Bustarifs sowie die damit einhergehende Festlegung der Regelungen zur Aufteilung der Erlöse gemeinwirtschaftlicher Verkehre in den Vordergrund.

Unter der Voraussetzung, dass die erforderlichen personellen und wirtschaftlichen Voraussetzungen geschaffen werden, soll ein gemeinsamer und verbindlicher Bustarif für die Verkehrsregion weiterentwickelt werden (Verbundtarif).

In engem Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Fahrtarifs steht die Etablierung eines eigenen übergreifenden Marketings (Verbundmarketing) sowie perspektivisch die Übernahme des Kundenmanagements für die Fahrgäste in der Region (Fahrgast- und Kundenmanagements).

Die GVEJ entwickelt und fördert nachhaltige, sozialverträgliche und kundenorientierte Verkehrsangebote, sie plant, initiiert und fördert neue vernetzte Mobilitätsangebote als Ergänzung zum ÖPNV.

Zu den Aufgaben des Mobilitätsmanagements gehören insbesondere folgende Themenfelder:

- **Multimodalität:** Förderung einer verbundeinheitlichen Integration und Vernetzung verschiedener Verkehrsformen und Verkehrsträger
- **Digitalisierung:** Anwendung digitaler Medien zur Beauskunftung, Buchung, Bezahlung und Vernetzung von Mobilitätsdienstleistungen und mobilitätsnahen Dienstleistungen
- **Mobilitätsdatenmanagement:** Erhebung und Verwendung von Daten zur Steuerung der Mobilität
- **Automatisierung:** Unterstützung des automatisierten und vernetzten Fahrens
- **Dekarbonisierung:** Unterstützung des Einsatzes klimaneutraler einschließlich der hierfür jeweils notwendigen Infrastruktur durch Koordination und Standardisierung.

Die GVEJ stimmt Verkehrsangebote mit angrenzenden Verkehrsräumen ab. Zudem soll sie ein Leitbild entwickeln, welches die Weiterentwicklung des Tarifverbundes zu einem Umwelt- und Mobilitätsverbund aufzeigt.

1.4.3 Verkehrsunternehmen

In den Landkreisen Aurich, Friesland, Leer und Wittmund sind folgende Verkehrsunternehmen im ÖPNV tätig:

- Ahi Hamdi
- AG Reederei Norden-Frisia
- Arendt Busbetrieb GmbH
- Blaue Bus-Reisen GmbH
- Borkumer Kleinbahn und Dampfschiffahrtsgesellschaft mbH
- Bruns Omnibusverkehr GmbH
- Ert Wissmann Omnibusbetrieb GmbH
- Fahrschule Wilken GmbH
- Fass-Reisen, Inhaber Bernd Faß e.K.
- Hermann Edzards GmbH
- Jacobs-Reisedienst Johannes Jacobs, Südharle
- Kreisbahn Aurich GmbH
- Omnibusbetrieb Andreesen GmbH & Co. KG
- Omnibusverkehr Fischer (Norderney)
- Omnibusbetrieb Hinrich Uffen, Inhaber Folkmar Uffen e.K.
- Peter Tjaden Nahverkehrs GmbH
- Reederei Baltrum-Linie GmbH
- Thomas Gerdes Reisen, Inhaber Thomas Gerdes e.K.

- VVL-Reisen Verkehrsbetriebe des Landkreises Leer GmbH, Anrufsbus GmbH
- Weser-Ems Busverkehr GmbH

Die Betreiber der Stadtverkehre lauten wie folgt:

- Stadt Emden: Stadtverkehr Emden GmbH
- Stadt Leer: Jacobs Reisedienst
- Stadt Wilhelmshaven: Stadtwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH

1.4.4 Organisation der Verkehrsunternehmen

Der Großteil der Verkehrsunternehmen hat sich zum Verkehrsverbund Ems-Jade (VEJ) zusammengeschlossen. Der Verbund beinhaltet 14 Busunternehmen. Im Verkehrsverbund gibt es einheitliche Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen. Es findet zudem eine gemeinsame Vermarktung statt.

2 Mobilität in der Verkehrsregion

2.1 ÖPNV als Teil integrierter Mobilität

ÖPNV-Planung ist dann erfolgreich, wenn sie als Teil einer integrierten Mobilitätsplanung betrachtet wird. Im Folgenden werden wichtige Elemente mit Bezug zum ÖPNV dargestellt:

Im **Buslinienverkehr** besteht eine Differenzierung nach verschiedenen Produkten, um den verschiedenen Fahrgastanforderungen gerecht zu werden: Es gibt Stadtbusangebote zur Erschließung der Städte, Linien, die auf die Bedienung des Schülerverkehrs ausgerichtet sind und Regionalbuslinien, die eine möglichst schnelle Verbindung zwischen Orten herstellen. Ein Beispiel für ein qualitativ hochwertiges Regionalbusangebot ist der PlusBus. Mit dem Bus-Schiene-Grundnetz wurde ein Konzept schneller Regionalbusverkehre entwickelt.

Neben den regulären Linienverkehren kommen auch **bedarfsorientierte Angebote** zum Einsatz. Ein Beispiel dafür ist der AnrufBus im Landkreis Leer, welcher nach vorheriger telefonischer Anmeldung ohne festen Fahrplan und fester Fahrroute zwischen allen Haltestellen der Gemeinde verkehrt. Im Landkreis Friesland und der Stadt Wilhelmshaven wird momentan die Einrichtung von On-Demand-Services geprüft. Bei diesem Angebot können Fahrgäste in einer App flexible Fahrten zwischen ihren Wunschzielen buchen.

Eine Ergänzung des ÖPNV-Angebots erfolgt durch die **Bürgerbusse**. Diese verkehren in Niedersachsen und damit auch in der Verkehrsregion VEJ im Rahmen des PBefG nach einem festen, möglichst vertakteten, Fahrplan; Anruffahrten sind nur in einem kleinen Umfang möglich. Bürgerbusse werden von einem Verein ehrenamtlich betrieben und von den Vereinsmitgliedern ehrenamtlich gefahren. Im Landkreis Aurich verkehrt der BürgerBus Hage und im Landkreis Friesland der BürgerBus Wangerland.

Auch Sharing-Angebote stellen eine wichtige Ergänzung zum ÖPNV im Rahmen nachhaltiger Mobilität dar. **Carsharing** ermöglicht es ÖPNV-Kunden Wege und Fahrtzwecke zu erledigen, die mit dem ÖPNV nur schwer zu bewältigen sind, ohne ein Auto besitzen zu müssen. In der Verkehrsregion gibt es beispielsweise Carsharing-Angebote in den kreisfreien Städten Wilhelmshaven und Emden, in der Stadt Leer und in einzelnen Gemeinden wie Spiekeroog (am Fähranleger Neuahrlingersiel) und Aurich (Verein mit ca. 3 Fahrzeugen). In den Städten Leer und Emden gibt es zudem E-Roller-Sharing.

Bikesharing erhöht die Flexibilität auf der letzten Meile, ohne dass man sein Fahrrad im Bus oder Zug mitführen muss. Es gibt momentan kein Bikesharing Angebot in der Verkehrsregion. Es gibt jedoch auf Touristen ausgelegte Verleihangebote, beispielsweise in Aurich, Leer, Emden und Wilhelmshaven.

In der Verkehrsregion befinden sich Inseln, die durch **Fährverkehr** erreichbar sind. Folgende Fährverbindungen sind relevant:

- Emden – Borkum sowie Katamaran
- Emden – Delfzijl
- Ditzum – Petkum
- Norddeich – Juist (tideabhängig) sowie Schnellfähre
- Norddeich – Norderney sowie Schnellfähre

- Neßmersiel – Baltrum (tideabhängig) sowie Schnellfähre an bestimmten Tagen
- Bengersiel – Langeoog
- Neuharlingersiel – Spiekeroog (tideabhängig)
- Harlesiel – Wangerooge sowie Schnellfähre
- Wilhelmshaven – Helgoland
- Wilhelmshaven – Eckwarderhörne

Insbesondere an Bahnhöfen und in einigen Innenstädten gibt es in der Verkehrsregion Möglichkeiten für **überdachtes Fahrradparken**. In Emden und Wilhelmshaven gibt es jeweils eine Fahrradstation am Bahnhof. Die Fahrradstation am Bahnhof Leer befindet sich gerade im Bau.

Park and Ride-Anlagen sind in der Verkehrsregion insbesondere an Bahnhöfen relevant, beispielsweise in Emden, Norden, Sande und Jever. Zudem gibt es große Parkplätze an den Fährhäfen.

Mobilitätsstationen sind ein Ansatz, verschiedene Mobilitätsangebote attraktiv zu verknüpfen. Der ÖPNV ist dabei das zentrale Angebot, um welches verschiedene weitere Angebote wie Car- und Bikesharing, B+R-Anlage, Ladestation für E-Autos, Taxi und On-Demand-Angebote gruppiert werden. Die einheitlich aufgebauten Mobilitätsstationen sind zudem architektonisch attraktive bauliche Einrichtungen mit digitalen Informationsangeboten, hoher Aufenthaltsqualität, WLAN sowie komplementärer Serviceangebote wie bspw. Paketstation, Verkaufsautomat, Fahrradreparaturstation und öffentlicher WC. In der Verkehrsregion planen momentan die Stadt Wilhelmshaven und der Landkreis Friesland die Einrichtung von Mobilitätsstationen.

2.2 Bestandsaufnahme im straßengebundenen ÖPNV

Im nachfolgenden Kapitel werden Merkmale beschrieben, welche im straßengebundenen ÖPNV über die gesamte Verkehrsregion bzw. große Teile dieser einheitlich geregelt sind.

2.2.1 Tarif

Es gilt der Tarif des Verkehrsverbunds Ems-Jade (VEJ). Die Aufgabenträger legen die Anwendung des VEJ-Tarifs durch Allgemeine Vorschriften oder Öffentliche Dienstleistungsaufträge fest.

Im VEJ werden einige klassische Tarifprodukte wie Einzelkarten, Mehrfachkarten, Dauerkarten und Abonnements angeboten. Es bestehen Ermäßigungen für Familien, Schüler, Auszubildende und Senioren wie das Jugendticket, das Familienticket und die Senioren-Card (Details siehe Tabelle 2). Hinzu kommen spezifische Tickets für die Stadtverkehre Emden und Wilhelmshaven sowie den AnrufBus Leer. Der Stadtbus Leer hat ein eigenes Ticketsortiment, welches nicht Bestandteil des VEJ-Tarifs ist. Auch für die Insel Norderney gilt ein gesonderter Haustarif.

Das Urlauberbus-Ticket richtet sich an Touristen. Diese erhalten eine Nordsee-Service-Card, Kurkarten oder Gästekarten, welche zu einer ermäßigten ÖPNV-Nutzung berechtigt.

Anerkannt werden das Deutschlandticket, das Niedersachsen-Ticket sowie die Anschlussmobilität im Zu- und Nachlauf der relationsbezogenen Fahrscheine des Niedersachsentarifs (zu den derzeitigen Konditionen 03/25).

Einige Tarifangebote der DB AG werden auf bestimmten Linien ebenfalls anerkannt. Hervorzuheben ist dabei die Rabattierung des Fahrpreises bei Vorlage einer BahnCard.

Produkt	Zielgruppe	Beschreibung
Einzelkarte	Erwachsene	Fahrt zwischen Start- und Zielhaltestelle mit beliebig vielen Umstiegen
Einzelkarte ermäßigt	Kinder von 4 bis einschließlich 11 Jahren (im Stadtverkehr Emden von 6 bis einschließlich 13 Jahren, im Stadtverkehr Wilhelmshaven von 6 bis einschließlich 14 Jahren); Gruppen ab 10 Personen	Ermäßigung auf Einzelkarten
Mehrfahrtenkarte (5er-Ticket)	Jedermann	Fünf Fahrten zu einem ermäßigten Preis, nur gültig in den Landkreisen Leer und Aurich
Tagesrückfahrkarte	Jedermann	Hin- und Rückfahrt zwischen zwei Zonen ggf. mit Umstiegen. Sie gelten ganztägig und sind übertragbar.
Familienticket	bis zu zwei Erwachsenen, bis zu drei Kinder bis 14 Jahre	Hin- und Rückfahrt an einem Tag
Wochen- und Monatskarte	Jedermann	Gültigkeit im aufgedruckten Zeitraum und Haltestellen
Schülerwochen und -monatskarte, Schülersammelzeitkarte	Schüler	Gültigkeit in aufgedrucktem Zeitraum und Zonen
Regionales Jugendticket	Schüler ab der 1. oder 5. Klasse und Auszubildende (spezifische Bedingungen bei den einzelnen Landkreisen und Städten)	Gültig im gesamten VEJ
Schülerkarte „Plus“	Schüler	Gültig im gesamten VEJ, als Ergänzung zur Schülerkarte
Mobil65Karte	Ab 65 Jahren	Gültigkeit im aufgedruckten Kalendermonat. Beliebig viele Fahrten
Senioren-Card	Ab 65 Jahren	Gültig für 12 Monate. Berechtigt zum Kauf ermäßigter Fahrkarten.

Tabelle 2: Übersicht Tarifangebote VEJ

2.2.2 Haltestellen

Haltestellen sind das Aushängeschild des ÖPNV und spielen eine entscheidende Rolle für dessen positive Wahrnehmung. Sie sorgen sie für die ständige Repräsentation des ÖPNV und haben die primäre Aufgabe Wartezeiten attraktiv zu gestalten.

Um den ÖPNV für alle Menschen zugänglich zu machen, ist eine barrierefreie Gestaltung der Haltestellen in Abstimmung auf die eingesetzten Fahrzeuge erforderlich. Ein einheitliches Erscheinungsbild und eine standardisierte Ausstattung der Haltestellen tragen zur Stärkung des Images einer zusammengehörigen ÖPNV-Region bei und gewährleisten eine gesicherte Qualität.

Das „Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen“ der Verkehrsregion Ems-Jade (zuletzt aktualisiert im Jahr 2017) beschreibt die Zuständigkeiten und rechtlichen Grundlagen, stellt ein Konzept zur Kategorisierung von Haltestellen vor und schlägt Mindeststandards für die Ausstattung von Haltestellen differenziert nach Kategorien vor. Das Konzept sollte vor dem Hintergrund der Entwicklung der VEJ zu einem Mobilitätsverbund und der daraus resultierenden neuen Markenbildung an die sich verändernden Rahmenbedingungen hinsichtlich moderner Designsprachen überarbeitet werden.

Dieses Konzept soll bei der Planung von Haltestellenneu- und -umbauten in der Verkehrsregion Ems-Jade berücksichtigt werden. Die Ausstattung der Haltestellen soll aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel schrittweise umgesetzt werden. Dabei werden Haltestellen priorisiert, welche aufgrund ihrer Bedeutung für das Liniennetz oder durch eine überdurchschnittliche Anzahl von Nutzern eine hohe Verkehrsbedeutung haben. Neben Vorgaben für bauliche und verkehrliche Einrichtungen werden auch Vorschläge zur Gestaltung von Fahrgastinformationen gemacht.

Die Anhebung der Haltestellenqualität soll die folgenden Ziele verfolgen:

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

Die Vorgaben zur empfohlenen Ausstattung unterscheiden sich je nach Haltestellenkategorie, welche sich vom Fahrgastaufkommen und der verkehrlichen Funktion der Haltestelle ableiten lässt. Es werden folgende drei Kategorien unterschieden:

- Mindestausstattung: Unterwegshaltestellen, primär für die Schülerbeförderung
- Standardausstattung: Bushaltestelle mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung
- Maximalausstattung: Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung, z.B. überdurchschnittlich viele Ein- und Aussteiger und wichtige Verknüpfungspunkte

Für jede Kategorie wurden Mindestanforderungen als Zielausstattung festgelegt, wobei im Einzelfall zu prüfen ist, ob zusätzliche Ausstattungselemente sinnvoll sind. Das Konzept trifft unter anderem Aussagen zu folgenden Ausstattungsmerkmalen:

Fahrgastinformation

Die Ausstattung von Haltestellen mit Fahrgastinformationen variiert je nach Fahrgastaufkommen und verkehrlicher Funktion der Haltestelle. Vorgaben sind im „Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen“ vom VEJ und der Verkehrsregion aus dem Jahr 2017 beschrieben (siehe oben und Anlage 2). An

Jeder Haltestelle müssen ein Haltestellenschild mit Haltestellenname, Linien und Linienzielen sowie ein Fahrplan mit Abfahrtszeiten vorhanden sein. Zusätzlich können Informationen zum Tarifangebot, zum Liniennetz, Umgebungspläne der Haltestelle oder Ortspläne sowie weitere Informationen angebracht werden.

Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen, welche über die nächsten Abfahrten in Echtzeit informieren, sind an zentralen Umsteigepunkten sowie an stark frequentierten Haltestellen ein wichtiges Qualitätskriterium und befinden sich aktuell durch die Aufgabenträger in der Umsetzungsphase.

Eine einheitliche Benennung von Haltestellen wurde in den letzten Jahren vorangetrieben.

Aushangfahrpläne

Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen müssen aktuell, übersichtlich und gut lesbar sein. Durch ein einheitliches Design im der gesamten Verkehrsregion wird die Verständlichkeit der Informationen gesteigert und der einheitliche Auftritt gestärkt.

An wichtigen und zentralen Haltestellen sind über die Aushangfahrpläne hinaus weitere Informationen, wie ein Umgebungs- oder Stadtplan auszuhängen.

Wartehallen

Fahrgastunterstände sind bedarfsgerecht aufzustellen. An Haltestellen in zentralen Bereichen und an wichtigen Umsteigehaltestellen sind sie jedoch unverzichtbarer Bestandteil der Haltestellenausstattung. Aus Gründen der Sicherheit und um Sichtkontakt zwischen Fahrer und Fahrgast herzustellen, soll transparenten und beleuchteten Fahrgastunterständen der Vorzug eingeräumt werden. In Einzelfällen, z. B. aus Gründen des Denkmalschutzes, ist in Abstimmung mit dem Aufgabenträger eine abweichende Gestaltung möglich. Weiterhin sollten Abfallbehälter vorhanden sein.

Sitzplätze

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

Fahrradabstellanlagen

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

2.2.3 Fahrgastinformation

In den Mobilitätszentralen in Aurich, Jever, Leer, Emden und Wilhelmshaven können Fahrgäste vor Ort Beratung einholen, Fahrplanauskünfte erhalten und Tickets erwerben. Auch eine telefonische Beratung ist möglich. Die Öffnungszeiten sind je nach Standort unterschiedlich.

Digitale Anlaufstelle für Fahrgastinformationen sind die Website des Verkehrsverbunds VEJ (www.vej-bus.de) und die Websites der Landkreise und kreisfreien Städte. Auf der Website des VEJ finden sich Informationen zum Fahrplanangebot und Tarif, sowie Meldungen zu aktuellen Änderungen. Verbindungsauskünfte können über eine Eingabemaske abgefragt werden. Zudem besteht der Webauftritt der Verkehrsregion (www.vej-info.de)

Auf mobilen Endgeräten können Fahrtauskünfte und Echtzeitinformationen des VEJ zusätzlich über die Fahrplaner-App abgerufen werden.

Interaktiver Liniennetzplan

Die Verkehrsregion Ems-Jade und die Landkreise stellen für die Region einen interaktiven Liniennetzplan zur Verfügung. Dieser bietet neben der Fahrplanauskunft und Echtzeitdaten auch die Möglichkeit, Points of Interest (POIs) wie touristische Ziele, E-Ladesäulen, Parkmöglichkeiten und mehr anzuzeigen. Der Liniennetzplan wird durch die VEJ kontinuierlich aktualisiert und weiterentwickelt. Die Verkehrsunternehmen stellen der VEJ die notwendigen Informationen zur Pflege des Interaktiven Liniennetzplanes unaufgefordert und unmittelbar nach Bekanntwerden der Information zur Verfügung. Hierunter fallen alle tagesaktuellen und fahrgastrelevanten Informationen und insbesondere Informationen zu Abweichungen im Angebot oder von Linienwegen, beispielsweise durch Bauarbeiten.

Mobilitätszentralen

Die Mobilitätszentralen des VEJ sind:

1. für den Landkreis Aurich:
Mobilitätszentrale Aurich, Norderstr. 23, 26607 Aurich
Öffnungszeiten:
Mo. – Fr. 08:00 – 18:00 Uhr
Sa. teilweise von 09:00 – 13:00 Uhr
2. für die Landkreise Friesland und Wittmund:
Mobilitätszentrale Jever, Schlosserstraße 45, 26441 Jever
Öffnungszeiten:
Mo. – Do. 08:00 - 12:15 Uhr und 13:00 - 17:00 Uhr
Fr. 08:00 - 12:15 Uhr und 13:00 - 16:00 Uhr
3. für den Landkreis Leer:
Mobilitätszentrale Leer, Bahnhofsring 8, 26789 Leer
Öffnungszeiten:
Mo. – Fr. 8:00 – 18:00 Uhr

Eine Abstimmung mit den Auskunftsstellen der Stadtverkehre Emden und Wilhelmshaven erfolgt.

Die Leistungen der Mobilitätszentralen umfassen:

- persönliche, per E-Mail und telefonische Beratung zu Fahrplan und Tarifen des Verkehrsverbundes Ems-Jade
- Fahrkartenverkauf für alle ÖPNV-Linien aller Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet sowie teilweise auch für Angebote der Niedersachsentarif GmbH sowie DB Fernverkehr/Fernbus
- Ausgabe von Fahrplänen
- Beratung über die Beförderung von Reisegruppen in den Bussen des ÖPNV und Koordination der Anfragen in Absprache mit dem betroffenen Verkehrsunternehmen
- Beratung über die Mitnahme von Fahrrädern in den Bussen des ÖPNV
- Beratung zur Nutzung des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen
- Marketing und Information über touristische Angebote im Linienverkehr (z. B. Urlauberbus), das regionale Jugendticket, bestehende On-Demand-Services sowie das Bildungsangebot „Einsteigerbus“ für Schulen und Senioren
- zentraler Ansprechpartner für Fundsachen aus dem zuständigen ÖPNV-Gebiet und Koordination der Anfragen für eine kundenfreundliche Regelung

2.2.4 ÖPNV-Angebote und Projekte

In der Verkehrsregion wird laufend daran gearbeitet, den ÖPNV attraktiv zu gestalten. Dazu gibt es folgende Projekte:

Urlauberbus

Der Urlauberbus ist ein Tarifangebot für Übernachtungsgäste in den Landkreisen Aurich, Friesland, Leer und Wittmund sowie im benachbarten Landkreis Ammerland und in den Städten Emden und Wilhelmshaven. Gäste mit einer Kur- oder Gästekarte oder Nordsee-Service-Card können ab 9 Uhr für einen Euro pro Person und Fahrt den ÖPNV im Verkehrsverbund Ems-Jade und im Landkreis Ammerland nutzen. Hiermit soll der Bedeutung des Tourismus für die Region Rechnung getragen werden und die Nutzung des ÖPNV für den Besuch von touristischen Zielen und Sehenswürdigkeiten gefördert werden.

Einsteigerbus

Der Einsteigerbus, ein gemeinsames Projekt des Verkehrsverbundes und der Verkehrsregion Ems-Jade, vermittelt Schülern und Kindern in den Landkreisen Aurich, Friesland, Leer und Wittmund das sichere und verantwortungsvolle Verhalten im Bus und ÖPNV in Theorie und Praxis.

Darüber hinaus ist der Einsteigerbus als Informationsmobil an präsenten Orten und Veranstaltungen in der Region unterwegs, um der interessierten Bevölkerung und auch Urlaubern Fragen zum Busverkehr zu beantworten.

Weiter bietet der Einsteigerbus für Schüler von weiterführenden Schulen die Schulung zu Busbegleitern an. Hintergrund sind in der Schülerbeförderung auftretende Probleme, wie beispielsweise Drängeleien oder an-

dere Streitigkeiten. Ziel der Ausbildung ist es, ein höheres Sicherheitsgefühl in der täglichen Schülerbeförderung zu erreichen und durch die Ausbildung zu Busbegleitern das Selbstbewusstsein und die Zivilcourage der Heranwachsenden zu fördern. Die Ausbildung wird eng mit der örtlichen Polizei zusammen durchgeführt.

Neben dem großen Bereich der Sicherheitsschulungen für Kinder und Jugendliche bietet der Einsteigerbus auch für den Erwachsenen- und Seniorenbereich Informationsveranstaltungen an. Vielen ist das Liniennetz der Region häufig nicht bekannt oder aber es bestehen Hemmschwellen, weil verlernt worden ist, wie Busfahren funktioniert. Hier bietet der Einsteigerbus Informationen zum Fahrplanangebot und den Tarifen, aber auch zu den (Sicherheits)Einrichtungen im Bus an.

Alternative Antriebe

Der Einsatz von alternativen Antrieben im Busverkehr ist gemäß Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz zukünftig verpflichtend. In der Verkehrsregion kommen Fahrzeuge mit emissionsarmem Antrieb bislang wie folgt zum Einsatz:

- Landkreis Aurich: im Linienbündel ab Sommer 2025 zwei Elektrobusse (Batterieantrieb); in Bündeln Aurich & Krummhörn sowie Städteachse Nord-Ost je zwei Elektrobusse voraussichtlich in 2026
- Landkreis Friesland: sechs Elektrobusse (Batterieantrieb) im Einsatz der Fa. Bruns Omnibusverkehr sowie fünf Wasserstoffbusse im Einsatz der Fa. Weser-Ems Busverkehr
- Landkreis Leer: fünf Wasserstoffbusse im Einsatz der Fa. Weser-Ems Busverkehr
- Landkreis Wittmund: je ein Fahrzeug mit emissionsarmem Antrieb in Linienbündeln Nord und Süd

PlusBus

Der PlusBus ist ein, ursprünglich vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) entwickeltes, Premium-Busangebot, welches den Anspruch hat, deutschlandweit auf relevanten ÖPNV-Achsen ohne Schienenverkehr ein attraktives ÖPNV-Angebot zu schaffen. Folgende Mindeststandards gelten:

- stündliche Taktung
- fährt Mo – Fr von 6 bis 20 Uhr
- fährt am Wochenende
- fährt immer zur gleichen Abfahrtsminute
- unabhängig von Schul- und Ferienzeiten
- direkter, konstanter Linienweg
- Anschluss an Schienenverkehr und andere Buslinien

Seit dem 1. August 2024 verkehren die ersten zwei Linien des „PlusBus OstFriesland“:

- PlusBus 450 Aurich – Riepe – Emden
- PlusBus 451 Aurich – Ihlow – Simonswolde

Mit Start zum 1. Mai 2025 verkehren zudem die folgenden vier Linien:

- PlusBus 480 Aurich – Wittmund – Jever
- PlusBus 410 Aurich – Georgsheil – Emden
- PlusBus 421 Emden – Hinte -Pewsum – Greetsiel
- PlusBus 422 Emden – Loquard – Pewsum – Wirdum

Weitere Linien könnten gegebenenfalls als „TaktBus“ eingerichtet werden, welcher ebenfalls Bestandteil des oben genannten Konzeptes ist, aber nicht ganz so hohen Anforderungen unterliegt:

- zweistündliche Taktung
- fährt Mo – Fr mindestens 7 Fahrtenpaare
- fährt samstags mindestens 4 Fahrtenpaare
- fährt immer zur gleichen Abfahrtsminute
- unabhängig von Schul- und Ferienzeiten
- direkter, konstanter Linienweg
- Anschluss an Schienenverkehr und andere Buslinien

2.3 Bestandsaufnahme im schienengebundenen Verkehr

2.3.1 Schienenpersonenfernverkehr

Im Fernverkehr werden die Bahnhöfe in Norddeich, Norden, Emden und Leer mit je zwei Intercity-Linien (IC) bedient; der Bahnhof Marienhafen mit einer Intercity-Linie:

- IC-Linie 35 Norddeich – Emden – Münster (W) – Köln
- IC-Linie 56 Norddeich – Bremen – Hannover – Magdeburg – Leipzig / Berlin - Cottbus: im 2-Stunden-Takt.

Die IC-Linie 56 hält auch am Bahnhof Augustfehn, welcher mit Bus und Bahn gut aus der Verkehrsregion erreichbar sind.

2.3.2 Schienenpersonennahverkehr

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bestehen in der Verkehrsregion folgende Angebote von Regionalbahn- (RB) und Regionalexpress-Linien (RE):

- RE 1 und RE 56 Norddeich Mole - Bremen zusammen im Stundentakt: Zwischen Bremen und Norddeich Mole erfolgt eine Anerkennung der Nahverkehrstarife im IC. Folgende Bahnhöfe werden angebunden: Norddeich Mole, Norddeich, Norden, Marienhaf, Emden, Leer und Augustfehn. In Umsetzung: Neermoor.
- RE 15 Emden Außenhafen – Münster. Folgende Bahnhöfe werden angebunden: Emden Außenhafen, Emden und Leer. In Umsetzung: Neermoor und Ihrhove.
- RE 18 Wilhelmshaven – Osnabrück im Stundentakt und mit Halt in Sande, Varel und Wilhelmshaven
- RS3 Wilhelmshaven – Bremen. Verkehrt mehrmals täglich (außer an Sonn- und Feiertagen) als Ergänzungslinie und Taktverdichtung zur RE 18 (Streckenabschnitt Oldenburg – Wilhelmshaven) mit Halt in Sande, Varel und Wilhelmshaven
- RB 57 Leer – Groningen im Stundentakt mit Halt in Weener und Leer; in Umsetzung befindliche Halte in Bunde und Ihrhove
- RB 59 Esens – Wilhelmshaven im Stundentakt mit Halt in Esens, Burhufe, Wittmund, Jever, Schortens-Heidmühle, Sande und Wilhelmshaven

2.3.3 Schiene-Bus-Grundnetz

Die Landkreise und kreisfreien Städte der Region Weser-Ems haben in ihrem 2019 erstellten Masterplan „Innovation in der Daseinsvorsorge in der Region Weser-Ems“ die Vision eines Schiene-Bus-Grundnetzes skizziert. Die Verkehrsregion-Nahverkehr Ems-Jade ist Teil der Region Weser-Ems. Das skizzierte Netz soll landkreisübergreifend die Mobilität der Region weiterentwickeln und mögliche Synergien zwischen den Aufgabenträgern heben. Es dient zudem für die weitergehende verkehrliche Planung als Grundlage.

Im Rahmen einer 2023 vorgelegten Studie wurden die bisherigen Überlegungen zur Gestaltung dieses Schiene-Bus-Grundnetzes weiterentwickelt und vertieft und eine Strategie zur schrittweisen Umsetzung des Schiene-Bus-Grundnetzes entwickelt.

Ziel des Schiene-Bus-Grundnetzes ist es, die Erreichbarkeit relevanter Ziele in der Region sicherzustellen. Diese Ziele sind zentrale Ziele der Raumordnung, SPNV-Stationen, Orte mit hohem Aufkommen an Pendlern oder Touristen sowie Orte zur Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit. Das Angebot auf den Achsen zwischen diesen Orten soll dabei einheitlichen Mindeststandards entsprechen. Linien des Schiene-Bus-Grundnetzes sollen stündlich vertaktete Fahrmöglichkeiten bieten in folgenden Betriebszeiten:

- Montag – Freitag 6 bis 23 Uhr
- Samstag 7 bis 22 Uhr
- Sonn- und Feiertag 8 bis 22 Uhr

Für Linien, für welche eine geringe Nachfrage erwartet wird, existiert ein reduzierter Bedienstandard. Das früheste Betriebsende dieser Linien ist für alle Verkehrstage auf 20 Uhr festgesetzt. Am Wochenende ist eine Bedienung im Zwei-Stunden-Takt zulässig.

Den im Ergebnis der Studie entstandenen Liniennetzplan des Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems ist in Anlage 1 zu sehen. Es besteht aus den bestehenden und zu reaktivierenden Linien des Schienenpersonennahverkehrs, aus Bestandslinien des regionalen Busverkehrs sowie neu einzurichtenden Regionalbusverbindungen. Im Bereich der Verkehrsregion Ems-Jade besteht das Schiene-Bus-Grundnetz zum Großteil aus Bestandslinien.

2.3.4 Deutschland-Takt

Der Deutschland-Takt beschreibt ein Zielkonzept für den Fern- und Regionalverkehr in Deutschland. Ziele sind ein dichtes Taktangebot im Fernverkehr, schnelle Reisezeiten und optimale Umsteigeverbindungen. Für Niedersachsen insgesamt ergeben sich insbesondere verkürzte Fahrzeiten nach Nordrhein-Westfalen und nach Süddeutschland.

Für die Verkehrsregion ergeben sich vor allem in Wilhelmshaven Änderungen im Vergleich zu heute:

- Wilhelmshaven – Oldenburg: Halbstundentakt im Regionalverkehr. Weiterführung der Züge nach Bremen und/oder Osnabrück optional
- Wilhelmshaven – Bremen – (Hannover - Leipzig – Dresden): Fernverkehrslinie im Zweistundentakt, dann jedoch als Ersatz einer Regionalverkehrsfahrt

2.3.5 Bahnplan Ost-Friesland

Innerhalb der Verkehrsregion wurden mögliche Reaktivierungen von derzeit stillgelegten Schienenstrecken für den Schienenpersonennahverkehr untersucht. Folgende Strecken haben sich dabei als erfolgsversprechend herausgestellt:

- Aurich – Abelitz, um Aurich in Richtung Emden an den Schienenverkehr anzubinden
- (Norden –) Dornum – Esens (inkl. Anbindung Fähranleger Bensorsiel)
- Zetel – Varel

Für diese Strecken soll die Machbarkeit und Förderfähigkeit weiter untersucht werden. Für die Strecke (Norden) – Dornum – Esens / Bensorsiel wird bereits eine Machbarkeitsstudie erstellt.

2.3.6 Reaktivierungsprogramm des Landes Niedersachsen

Im Jahr 2023 wurde durch die LNVG ein vierstufiges Verfahren zur Auswahl von Bahnstrecken, die eine Reaktivierung lohnen, angestoßen. Ziel ist es, nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz förderfähige Bahnstrecken zu identifizieren und zur Antragsreife zu bringen sowie die Finanzierung der Betriebskosten sicherzustellen. In der Verkehrsregion ist die Strecke Abelitz – Aurich im laufenden Verfahren (Stand 03/2025) weiter in Betrachtung.

Neben den auf den Reaktivierungsstrecken befindlichen Haltepunkten gibt es auch ein Programm des Landes Niedersachsen zur Reaktivierung von Haltepunkten auf Bestandsstrecken. Hierbei ist in der Verkehrsregion die Reaktivierung des Haltepunktes Neermoor geplant.

2.3.7 Wunderline

Als Wunderline wird das Ausbauprojekt der Bahnstrecke Bremen – Groningen bezeichnet. Durch umfangreiche Infrastrukturausbauten, wie z. B. neue Begegnungsabschnitte sowie zusätzliche Gleise an einigen Bahnhöfen soll sich die Fahrzeit auf 2 h und 11 min verkürzen. Als Realisierungshorizont für das Projekt werden die 2030-er Jahre avisiert.

2.3.8 Emslandstrecke

Der Landkreis Emsland hat in Kooperation mit der Stadt Emden, dem Landkreis Leer und dem Landkreis Steinfurt ein Gutachten erstellen lassen, welches Angebotsverbesserungen auf der Strecke Emden – Münster untersucht hat. Wesentliches Ergebnis ist, dass ein Halbstundentakt zwischen Rheine und Emden ohne zusätzliche infrastrukturelle Maßnahmen umsetzbar ist.

3 Ziele für den ÖPNV in der Verkehrsregion

3.1 Grundsätzliche Ziele

- Den Einwohnerinnen und Einwohnern der Verkehrsregion Ems-Jade sowie den Besuchern und Besucherinnen der Region soll ein attraktives und zuverlässiges ÖPNV-Angebot zur Verfügung stehen. Ziel ist es den Umweltverbund zu stärken und den öffentlichen Nahverkehr als Alternative zum privaten PKW zu etablieren.
- Um das zu erreichen, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den Landkreisen und Städten mit den Verkehrsunternehmen von entscheidender Bedeutung. Diese Zusammenarbeit soll gezielt weiter ausgebaut und gefördert werden.
- Der ÖPNV wird als ganzheitliches System aus Bahn-, Bus und Bedarfsverkehren betrachtet. Der Schienenverkehr bildet das Rückgrat des ÖPNV und dient der großräumigen Verbindung. Daher unterstützt die Verkehrsregion Vorhaben zur Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken für den Personenverkehr.
- Die hierarchische Struktur des ÖPNV-Angebotes spiegelt sich im Konzept des Schiene-Bus-Grundnetzes wider, welches für die Region Weser-Ems entwickelt wurde. Dieses Konzept dient als Grundlage für die landkreisübergreifende Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes. Durch die Implementierung vertakter und verknüpfter Angebote wird die Attraktivität des ÖPNV-Systems gesteigert.
- Das ÖPNV-Angebot leistet einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, trägt zur Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilregionen bei und wird als Standortfaktor für Wirtschaft und Tourismus begriffen.
- Der ÖPNV trägt zur Verwirklichung der Ziele der Raumordnung sowie der Funktion der Zentralen Orte bei. Neue oder wachsende Potenzialstandorte sind rechtzeitig, entsprechend der erwarteten Nachfrage an das ÖPNV-Netz anzubinden. Hierzu zählen Wohnbauvorhaben, Industrie- und Gewerbestandorte, Einzelhandelsstandorte, Freizeit- und Tourismusstandorte sowie Gesundheits- und Sozialeinrichtungen.
- Ein wesentlicher Baustein für die Einhaltung der Ziele des Pariser Klimaabkommens ist die Reduktion der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor. Der ÖPNV-Sektor kann einen erheblichen Beitrag dazu leisten, indem er einerseits die Mobilitätswende vorantreibt und andererseits eine Antriebswende durchläuft. Eine Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split sowie der Ausbau emissionsarmer Fahrzeugflotten stellen geeignete Maßnahmen dar, um eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs zu fördern.
- Bei der Planung und Gestaltung von Infrastrukturanlagen sind die Belange aller Menschen zu berücksichtigen. Ein wesentliches Ziel besteht in der vollständigen Barrierefreiheit der Fahrzeuge und Haltestellen.
- Die Angebotsgestaltung erfolgt unter Berücksichtigung aktueller technischer Möglichkeiten sowie sich wandelnder gesetzlicher Rahmenbedingungen und berücksichtigt dabei auch Chancen, die sich durch die Digitalisierung und Automatisierung eröffnen.
- Es wird daraufhin gearbeitet, für den Kunden ein einheitliches Erscheinungsbild des ÖPNV innerhalb der Verkehrsregion herzustellen. Dies umfasst neben der Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen auch die Fahrgastinformation und -kommunikation sowie Echtzeitverbindungsauskünfte.

- Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Aufgabenträger ist bei der Planung und Bereitstellung der ÖPNV-Angebote zu beachten. Insbesondere schränken die gegenwärtigen Kostensteigerungen im Bereich Personal und Energie sowie durch auf Bundesebene beschlossene Tarifiermäßigungen (Stichwort Deutschlandticket) die finanziellen Spielräume der kommunalen Aufgabenträger zunehmend ein.

3.2 Ziele für die Ausgestaltung des ÖPNV

3.2.1 Weiterentwicklung der Verkehrsregion Ems-Jade zu einem Umwelt- und Mobilitätsverbund

Um den ÖPNV schrittweise im Sinne der Kunden weiterzuentwickeln, soll die GVEJ Aufgaben des sog. Mobilitätsmanagements erfüllen.

Hierzu gehören namentlich:

- die Förderung einer verbundeinheitlichen Integration und Vernetzung verschiedener Verkehrsformen und Verkehrsträger (Multimodalität);
- die Anwendung digitaler Medien zur Beauskunftung, Buchung, Bezahlung und Vernetzung von Mobilitäts- und Mobilitätsdatendienstleistungen (Digitalisierung);
- die Erhebung und Verwendung von Daten zur Steuerung der Mobilität (Mobilitätsdatenmanagement);
- die Unterstützung des automatisierten und vernetzten Fahrens (Automatisierung);
- die Unterstützung des Einsatzes klimaneutraler Fahrzeuge (Dekarbonisierung) einschließlich der hierfür jeweils notwendigen Infrastruktur durch Koordination und Standardisierung.

Insgesamt soll sich die GVEJ ein Leitbild für die Weiterentwicklung des Verbundes geben, in dem auch die schrittweise Weiterentwicklung zu einem Umwelt- und Mobilitätsverbund zu skizzieren ist.

3.2.2 Tarif

Die Verkehrsunternehmen wenden im Gebiet der Landkreise Aurich, Friesland, Leer und Wittmund und der Städte Emden und Wilhelmshaven einen einheitlichen Tarif an. Legt der Aufgabenträger im Rahmen einer Allgemeinen Vorschrift den Höchsttarif fest, so verpflichtet er sich entsprechend der in der Allgemeinen Vorschrift genannten Regelungen Ausgleichs an die Verkehrsunternehmer zu zahlen.

Dieser Tarif soll für den Nutzer auf der VEJ-Homepage für alle Relationen und alle Fahrkartenarten beauskunftbar sein.

Auf Verkehrsrelationen mit mehreren Reisemöglichkeiten gelten – unabhängig von der benutzten Strecke – einheitliche Preise. Die Fahrkarten sollen gegenseitig anerkannt werden.

Die tarifliche Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen und Kooperationen benachbarter Verkehrsräume ist anzustreben.

3.2.3 Verkehrsangebot

Bedienebenen

Das ÖPNV-Angebot in der Verkehrsregion wird zu einem mehrstufig aufgebauten Verkehrssystem mit mehreren Bedienebenen, die sich hinsichtlich Bedienzeiten und Bedienungshäufigkeit unterscheiden, weiterentwickelt. Die konkrete Ausgestaltung der jeweiligen Bestimmungen ist in den regionalen Teilen der einzelnen Aufgabenträger formuliert.

PlusBus

Als neuer Qualitätsstandard im regionalen Busverkehr werden seit August 2024 (im Landkreis Aurich im Zuge der Vergabe des Linienbündels Ihlow) besonders attraktive Linienangebote in der Verkehrsregion unter der Marke PlusBus beworben. Linien mit diesem Produktmerkmal zeichnen sich durch schnelle Verbindungen im Stundentakt – auch außerhalb der Spitzenzeiten und in den Ferien, leicht merkbare Taktzeiten, sowie Anschlüsse zur Bahn und anderen Bussen. aus. Mit dem PlusBus setzt die Verkehrsregion bewusst auf eine in Deutschland bereits etablierte Marke. Diese ist vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund markenrechtlich geschützt; andere Regionen dürfen den Markennamen für ihre Qualitätsprodukte nutzen, sofern bestimmte Qualitätsstandards erfüllt werden.

Einheitliche Regelung zum Fahrtenangebot an Feiertagen

An allen gesetzlichen Feiertagen in Niedersachsen gilt der Sonntagsfahrplan.

An Heiligabend (24.12.) sowie Silvester (31.12.) gilt jeweils der Samstagsfahrplan bis ca. 19:00 Uhr (Betriebsende). Wenn diese Tage auf einen Sonntag fallen, gilt der Sonntagsfahrplan.

3.2.4 Fahrzeuge

Für die Ausstattung der Busse bestehen Mindestanforderungen entsprechend den Bedienebenen (siehe Tabelle 3).

Bedienebene	Mindestanforderungen an die Ausstattung
Bedienebene 1	<ul style="list-style-type: none">• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8, Abs. 3 PBefG• Überlandbestuhlung• Echtzeitdaten• Haltestellenansage• Klimaanlage• Fahrgastmonitore
Bedienebene 2	<ul style="list-style-type: none">• Gewährleistung der Barrierefreiheit gem. § 8, Abs. 3 PBefG• Echtzeitdaten• Haltestellenansage• Fahrgastmonitore
Bedienebene 3	angepasst an die Bedürfnisse der Schülerbeförderung

Tabelle 3: Mindestanforderungen an die Fahrzeugausstattung entsprechend den Bedienebenen

Fahrgastmonitore/Fahrgastinformationssystem

Fahrzeuge im Einsatz auf Linien der Bedienebenen 1 und 2 sind mit einem Fahrgastmonitor auszustatten. Dies dient dem Zweck, den Fahrgästen neben akustischen Ansagen auch visuell Fahrtinformationen zur Verfügung zu stellen. Diese Maßnahme verbessert daher auch maßgeblich die Barrierefreiheit. Grundlegende Standards hinsichtlich der Positionierung und der Ausgestaltung der Fahrgastinformation in den Linienbussen werden in den VDV-Schriften 713 und 735 behandelt. Über die Fahrgastmonitore sind mindestens folgende Informationen bereitzustellen:

- Datum und Uhrzeit
- Liniennummer und Zielhaltestelle
- jeweils nächste Haltestelle
- visuelle Bestätigung des Haltewunsches
- Informationen zum Fahrtverlauf bzw. folgende zwei bis drei Haltestellen
- Informationen über mögliche Anschlüsse an der nächsten Haltestelle
- Informationen zu aktuellen oder geplanten Fahrplanänderungen

Das Fahrgastinformationssystem ist die entscheidende Informationsquelle für Fahrgäste während ihrer Fahrt im Linienbus. Aufgrund der Vielzahl der dargestellten Informationen und des häufigen Wechsels der Anzeigen, verbunden mit kurzen Darstellungszeiten, trägt eine einheitliche Gestaltung, insbesondere hinsichtlich der Anordnung der einzelnen Informationselemente, somit zur spürbaren Verbesserung der Informationsqualität der Fahrgäste bei. Fahrgastmonitore sind so zu bemessen, dass die Informationen von mindestens 80% der Sitzplätze aus gut erkennbar sind. In Gelenkfahrzeugen sind in den Nachläufern zusätzliche Fahrgastmonitore anzubringen. Werbeeinblendungen dürfen die Fahrgastinformation nur geringfügig beeinträchtigen.

Einheitliche Fahrzeuggestaltung

Für Fahrzeuge, die überwiegend in der Verkehrsregion Ems-Jade eingesetzt werden, ist eine einheitliche Gestaltung der Busse vorzunehmen.

Neu angeschaffte Busse, Neuwagen, als auch gebraucht beschaffte Omnibusse werden folgenderweise gestaltet:

- Frontseite der Busse in der Farbe verkehrsblau (RAL 5017)
- VEJ-Aufkleber auf Heck und Einstiegsseite mit einer Größe gemäß den Gegebenheiten
- VEJ-Frontaufkleber: Fahrtrichtung rechts und maximale Größe gemäß den Gegebenheiten
- Auf der Frontseite ist ebenfalls ein Firmenlogo zulässig; die Größe des Firmenlogos darf höchstens 1/3 des VEJ-Frontaufklebers entsprechen.

Bestandsfahrzeuge werden nur mit den VEJ-Logo-Aufklebern, wie zuvor beschrieben beklebt.

Beispiele für die Gestaltung zeigt Abbildung 1.



Abbildung 1: Farbgebung Anbringung der VEJ-Aufkleber auf den Fahrzeugen

3.2.5 Haltestellen

Die Neu- und Umgestaltung sowie die Pflege der Haltestellen in der Verkehrsregion erfolgen entsprechend dem in Kapitel 2.2.2 beschriebenen Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen (siehe auch Anlage 2).

Aushangfahrpläne

Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen müssen aktuell, übersichtlich und gut lesbar sein. Um diese Anforderungen sicherzustellen, sind in der gesamten Verkehrsregion Ems-Jade einheitliche linienübergreifende Gesamtfahrpläne der jeweiligen Haltestelle auszuhängen. Individuelle Ausgestaltungen der folgenden Kriterien, welche darüber hinaus gehen, legen die einzelnen Aufgabenträger fest.

Folgende Kriterien müssen dabei berücksichtigt werden:

- Design und Informationen in den Fahrplänen sollten so weit wie möglich vereinheitlicht werden. Dies steigert die Lesbarkeit der Fahrpläne und verstärkt den einheitlichen Auftritt in der Öffentlichkeit. Insbesondere für die Taktlinien wird auch ein alternatives Layout zugelassen.
- Für jeden Aushangfahrplan soll ein größtmögliches Schriftbild erreicht werden. Dieses ist abhängig vom jeweils möglichen/nötigen Format. Der Mindeststandard für die Aushangfahrpläne ist DIN-A3 im Hochformat mit maximal 3 Spalten (vgl. z. B. IVU.Plan-Ausgabe).
- An Haltestellen mit einem großen Fahrtenangebot, an denen das DIN-A3-Format nicht ausreicht, sind weitere Aushangmöglichkeiten zu schaffen, sofern diese nicht bestehen.
- Die Aushangfahrpläne sind je Richtung zu gestalten und auszuhängen. Zum einen sind die Fahrpläne für den Kunden einfacher zu lesen und zum anderen lässt sich eine zu kleine Schrift vermeiden, da der Umfang der Informationen reduziert wird.
- Die Aktualisierung aller Fahrpläne muss mindestens einmal jährlich stattfinden. Darüber hinaus müssen selbstverständlich bei Fahrplanänderungen die Aushangfahrpläne an den betroffenen Haltestellen ausgetauscht werden.
- An wichtigen und zentralen Haltestellen sind über die Aushangfahrpläne hinaus weitere Informationen auszuhängen.
- Der Aushangkasten ist in einer mittleren Sichthöhe von 1,3 m anzubringen. Bei mehreren Kästen kann davon abgewichen werden bzw. die Anbringung drehbaren Aushangkastens vorgenommen werden.

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

3.2.6 Vertrieb, Mobilitätszentralen & Fahrgastinformation

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten einen leichten Zugang zu Fahrplan- und Tarifinformationen sowie Möglichkeiten zum Kauf von Fahrscheinen.

Vertrieb

Der Verkauf aller möglichen Fahrkarten wird in den Verkaufsstellen der Verkehrsunternehmen, den Mobilitätszentralen und auch beim Fahrpersonal im Bus gewährleistet. Neben der Barzahlung werden in den stationären Verkaufsstellen und Mobilitätszentralen bargeldlose Zahlungsmittel anerkannt.

Fahrgastinformation

Die Verkehrsunternehmen erstellen mindestens einmal jährlich – entweder zum Schuljahresbeginn oder zum Bahnfahrplanwechsel – sowie zusätzlich umgehend bei Fahrplanänderungen einheitliche, leicht lesbare Aushangfahrpläne (siehe Kapitel 3.2.5) und gedruckte Fahrplaninformationen zum Mitnehmen.

Das Fahrgastinformationssystem informiert die Fahrgäste in Echtzeit über die tatsächliche Ankunft und Abfahrt der Busse sowie über mögliche Verspätungen oder Störungen. Mit mobilen Endgeräten, insbesondere mit dem Smartphone, können die Fahrzeiten jederzeit von unterwegs aus über eine spezielle App, den „Fahrplaner“, abgerufen und so der weitere Weg (Umstiege, Anschlussverbindungen) besser geplant werden. Zudem gibt es an den zentralen und größeren Haltestellen ein dynamisches Informationssystem, das in Echtzeit über elektronische Fahrtenanzeiger die Ankünfte und Abfahrtszeiten der Busse anzeigt. Hierüber können auch weitere Informationen (z. B. Betriebsstörungen) unmittelbar an den Fahrgast weitergegeben werden.

Mobilitätszentralen

Die Verkehrsregion sorgt zukünftig zentral, mit Unterstützung der Verkehrsunternehmen, für eine multimodale Mobilitätsberatung. Das Konzept der physischen Mobilitätszentralen soll weitergeführt werden, jedoch nicht in der aktuellen Form. Fortan sollen die Mobilitätszentralen bei der Verkehrsregion institutionell sowie personell angesiedelt werden. Die genaue Ausgestaltung ist mit den Verkehrsunternehmen sowie den Aufgabenträgern zu klären.

Interaktiver Liniennetzplan

Die Verkehrsregion Ems-Jade und die Landkreise stellen für die Region einen interaktiven Liniennetzplan zur Verfügung, wie in Kapitel 2.2.3 beschrieben.

3.2.7 Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen sind für die Fahrgäste auch Ansprechpartner für Beschwerden, Lob und Kritik. Alle Beschwerden und weitere Rückmeldungen gehen in ein EDV-gestütztes Beschwerdemanagement ein. Eine

Rückmeldung an den Fahrgast innerhalb von max. 14 Tagen wird gewährleistet. Auf Wunsch kann ein Aufgabenträger Einblick in das Beschwerdemanagement erhalten.

3.2.8 Anschlussicherung

Damit der ÖPNV eine attraktive Alternative zum Pkw-Verkehr bilden kann, muss bei Umsteigeverbindungen der Übergang zwischen zwei oder mehr Verkehrsmitteln gesichert sein. Dies gilt insbesondere in ländlichen Räumen, die im Vergleich zu urbanen Gebieten durch höhere Zeitabstände zwischen den Fahrplanfahrten geprägt sind. Ein verpasster Anschluss, z. B. beim Umstieg von der Schiene auf den Bus oder umgekehrt, führt hier häufig zu langen Wartezeiten und gefährdet die Akzeptanz des ÖPNV insgesamt erheblich.

Um eine Anschlussicherung zu ermöglichen, braucht es für definierte Umstiegspunkte eine Regelung für einzuhaltende Wartezeiten des abbringenden Verkehrsmittels im Verspätungsfall des zubringenden Verkehrsmittels. Allerdings muss das abbringende Verkehrsmittel über den Verspätungsfall des zubringenden Verkehrsmittels informiert sein. Hierzu ist eine Vereinbarung über die Pflicht zu dieser Information, z. B. seitens der Leitstelle des Verkehrsunternehmens des zubringenden Verkehrsmittels erforderlich. Alternativ kann ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) bzw. ein Intermodal Transport Control System (ITCS) anhand von Echtzeitdaten Verspätungen ermitteln und diese dem abbringenden Fahrzeug übermitteln.

3.2.9 Marketing, Außendarstellung

Zukünftig soll auch das Verbundmarketing von der Verkehrsregion wahrgenommen werden. Inhalte sind unter anderem, die Etablierung einer Dachmarke, die als primäre Kommunikationsgrundlage in Form, Schrift und Farbe dient, sodass flächendeckend ein Corporate Design in der Innen- und Außendarstellung genutzt wird. Hierzu zählen auch einheitliche Busdesigns, die sich am besten nach dem aktuellen Design des Plusbusses richten sollten, um bestehendes aufzugreifen. Unterstützt werden soll dies durch eine Applikation, die ebenfalls bei der Verkehrsregion angesiedelt sein soll und vorhandene Lösungen verbindet bzw. darauf aufbaut. Damit auch die Kommunen und Teilregionen Spielräume zur Verfügung haben, soll es, ausgehend von dem Corporate Design, auch Möglichkeiten für individualisierte Kampagnen geben. Dies soll sicherstellen, dass trotz einer gewissen Zentralisierung mit zentral aufgebauten Kompetenzen nicht die Identität der Standorte oder Verkehrsunternehmen verloren bzw. untergeht. Sowohl die Kommunen als auch die Unternehmen sollen die Möglichkeit haben, über die Dachmarke Marketingaktivitäten zu betreiben.

Verbundbericht

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

3.2.10 Auskunftspflicht der Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen stellen den Aufgabenträgern des ÖPNV vorhandene Daten über Besetzungszahlen, Beschwerden und Fahrzeuge sowie Verkaufszahlen zu den zielgruppenorientierten Tarifen unentgeltlich zur Verfügung. Die Verkehrsunternehmen unterstützen die Aufgabenträger bei der Erstellung der vom Land geforderten Qualitätsberichte und liefern notwendige Daten.

In regelmäßigen Abständen sollen Fahrgasterhebungen in Abstimmung mit dem betroffenen Aufgabenträger durch die Verkehrsunternehmen durchgeführt werden, welche als Grundlage zur Weiterentwicklung des ÖPNV dienen. Die Daten werden dem Aufgabenträger zur Verfügung gestellt.

4 Bestandsaufnahme und Bewertung

4.1 Raumstruktur

Der Landkreis Aurich umfasst eine Fläche von 1.287 km². Im Norden und Westen grenzt das Landkreisgebiet mit seinen vorgelagerten Inseln Juist, Norderney und Baltrum an die Nordsee. Im Osten liegt der Landkreis Wittmund, im Süden die kreisfreie Stadt Emden sowie der Landkreis Leer. Die Lage und die Verwaltungsgrenzen der 15 Gemeinden bzw. Samtgemeinden sind in Abbildung 2 dargestellt.

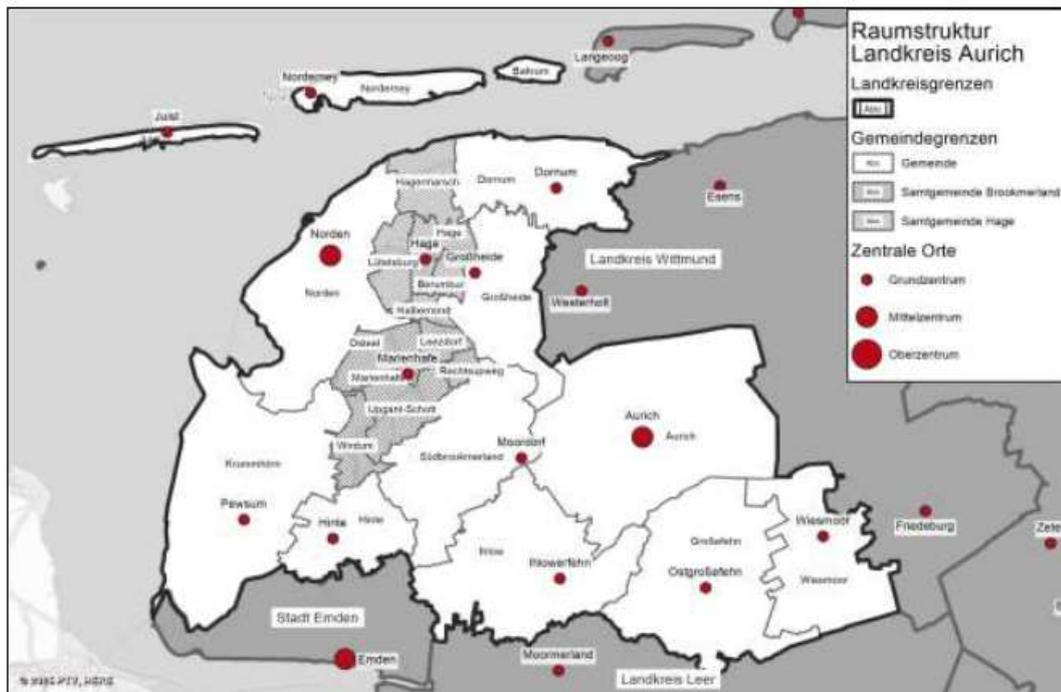


Abbildung 2: Raumstruktur und Zentrale Orte Landkreis Aurich

Laut Landesraumordnungsprogramm und Regionalem Raumordnungsprogramm (RROP) sind die Städte Norden und Aurich als Mittelzentren innerhalb des Landkreises definiert. Grundzentren im Landkreis sind Wiesmoor, Baltrum, Marienhaf, Dornum, Hage, Hinte, Ihlowerfehn, Pewsum, Ostgroßefehn, Großheide, Norderney, Juist und Moordorf.

Die Stadt Emden hat für den Landkreis Aurich eine Bedeutung als Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen. Die nächstgelegenen Oberzentren sind die Städte Oldenburg und Wilhelmshaven.

Die Tourismuswirtschaft ist für den Landkreis Aurich von zentraler Bedeutung. Gemeinden wie die Inseln Norderney, Juist und Baltrum sowie weitere Gemeinden innerhalb des Nationalparks „Niedersächsisches Wattenmeer“ und im weiteren Landkreis sind gemäß RROP als Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Tourismus ausgewiesen.

4.2 Bevölkerungsstruktur

Im Landkreis Aurich leben etwa 189.000 Menschen (Stand 03/2025). Die größte Kommune innerhalb des Landkreises ist die Stadt Aurich mit etwa 42.500 Einwohnern. Darauf folgen die Stadt Norden (ca. 25.000 Einwohner), die Gemeinde Südbrookmerland (ca. 18.500 Einwohner), die Gemeinde Großefehn (ca. 14.000 Einwohner) und die Samtgemeinde Brookmerland (ca. 13.000 Einwohner).

Die kleinsten Gemeinden des Landkreises sind die Gemeinde Dornum (ca. 4.500 Einwohner) sowie die Inselgemeinden Juist (ca. 1.000 Einwohner) und Baltrum (ca. 500 Einwohner).

Gemeinde	Einwohner	Fläche	Einwohner pro km ²
Aurich	42.560	197,3	216
Brookmerland (Samtgemeinde)	13.402	77,3	173
Baltrum	492	6,5	76
Dornum	4.333	76,8	56
Großefehn	14.064	127,3	110
Großheide	8.303	69,3	120
Hage (Samtgemeinde)	11.309	68,6	165
Hinte	7.253	48	151
Ihlow	12.374	123,1	101
Juist	1.155	16,4	70
Krummhörn	11.346	159,2	71
Norden	25.092	106,3	236
Norderney	6.201	26,3	236
Südbrookmerland	18.376	96,8	190
Wiesmoor	13.951	83	168

Tabelle 4: Tabelle mit Grunddaten der Gemeinden im Landkreis Aurich (Stand 03/2025)

Für den Landkreis ergibt sich eine Bevölkerungsdichte von 150 Einwohnern pro km². Ein Vergleich mit dem Landesdurchschnitt von 171 Einwohnern pro km² und dem Bundesdurchschnitt von 238 Einwohnern pro km² verdeutlicht die eher ländliche Struktur des Landkreises Aurich.

Es gibt jedoch deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Gemeinden im Landkreis. Die Städte Norden und Aurich sowie die Inselgemeinde Norderney sind mit einer Bevölkerungsdichte von über 200 Einwohnern pro km² relativ dicht besiedelt. Die Gemeinden Dornum (56 Einwohner pro km²) und Krummhörn (71 Einwohner pro km²) weisen mit ihrer ländlichen Struktur eine eher geringe Bevölkerungsdichte auf.

In Abbildung 3 ist die Einwohnerverteilung im Landkreis dargestellt. Vor allem die Mittelzentren weisen eine vergleichsweise hohe Besiedlungsdichte auf. Außerhalb dieser Zentren tritt die ländliche Prägung des Landkreises deutlich hervor.

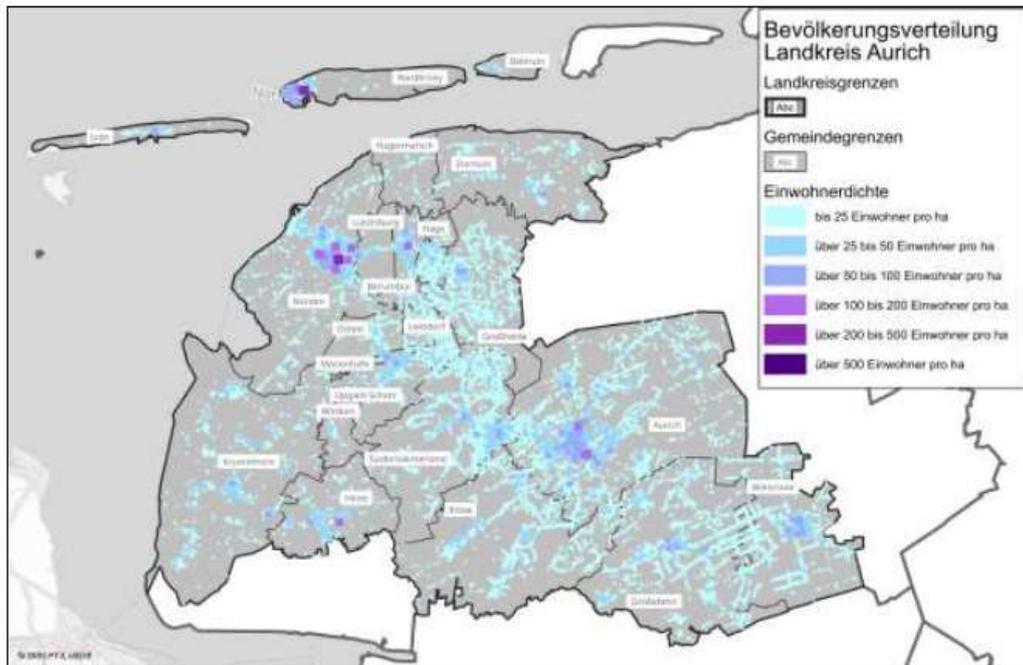


Abbildung 3: Einwohnerdichte im Landkreis Aurich

Die Bevölkerungszahl blieb in den letzten Jahren relativ stabil, bis auf einen kleinen Anstieg von 2.000 Einwohnern im Jahr 2022.



Abbildung 4: Altersstruktur des Landkreis Aurich über die Jahre 2017 bis 2024

Neben den Herausforderungen der dispersen Struktur steht der Landkreis Aurich auch vor den Herausforderungen einer alternden Gesellschaft. In den letzten zehn Jahren ist der Anteil der über 65-Jährigen um mehr als drei Prozent gestiegen, während der Anteil der 15- bis 65-Jährigen eine sinkende Tendenz aufweist. Der Anteil der unter 15-Jährigen ist weitgehend stabil.

Laut 4. Regionalisierter Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamtes für Statistik Niedersachsen, wird die Bevölkerung des Landkreises Aurich bis 2027 auf etwa 195.000 Einwohner anwachsen, bevor dieser Trend sich umkehrt und bis 2041 unter die aktuelle Bevölkerungszahl von etwa 192.000 Einwohner sinken wird. Auch in Zukunft wird der Anteil älterer Menschen ansteigen. Liegt der Anteil über 65-Jähriger aktuell bei etwa 24,5 Prozent, wird er bis 2040 auf 33,5 Prozent ansteigen. Die Zahl der 15 bis 65-Jährigen wird im gleichen Zeitraum deutlich sinken, während der Anteil der unter 15-Jährigen minimal sinken wird.

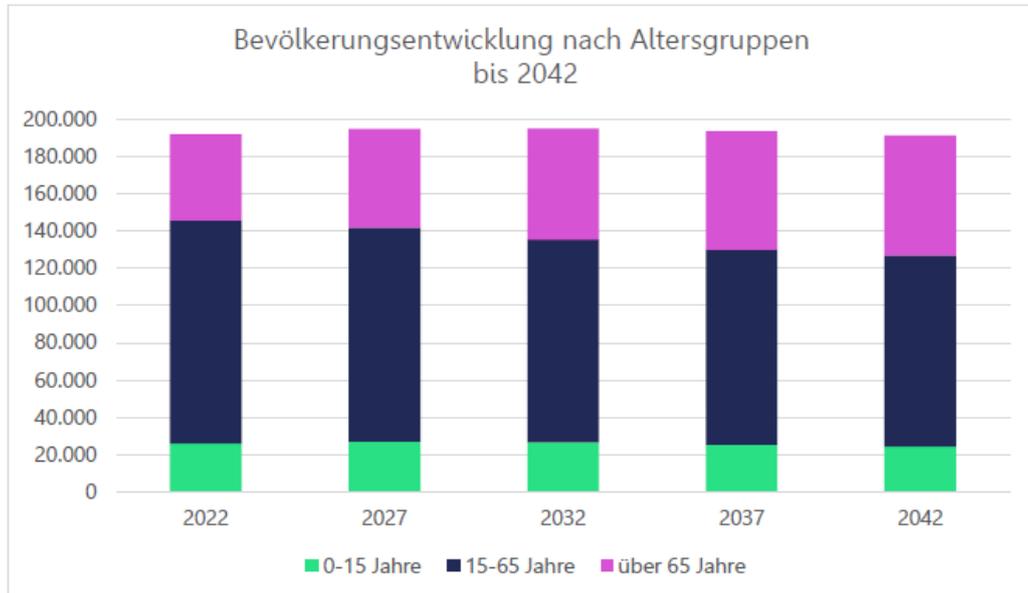


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung bis 2042

Aus dieser Bevölkerungsentwicklung ergibt sich Handlungsbedarf für den ÖPNV. So müssen die Linienangebote, Haltestellen und Fahrzeuge dem Mobilitätsverhalten und den Bedürfnissen von Senioren Rechnung tragen.

4.3 Bildungseinrichtungen

In ländlich strukturierten Räumen wird das ÖPNV-Angebot häufig durch die Schülerbeförderung bestimmt. Diese stellt zusätzlich die wichtigste Säule der Finanzierung und des Fahrgastaufkommens dar. Auch im Landkreis Aurich macht das Aufkommen im Schülerverkehr einen erheblichen Anteil der Fahrgäste aus. Die Anforderungen an die Schülerbeförderung und den ÖPNV ergeben sich dabei aus der Schullandschaft mit den Schulstandorten, der Entwicklung der Schülerzahlen sowie den entsprechenden Schülerströmen. Das Fahrplanangebot auf fast allen Linien ist auf die Schulstandorte ausgerichtet. Teilweise werden in den Morgenstunden zusätzliche Fahrten angeboten, um Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken. In den Nachmittagsstunden ist die Nachfragespitze weniger ausgeprägt, da sich die Schülerinnen und Schüler auf mehrere Unterrichtsendzeiten verteilen.

Insgesamt lernen an den Schulen im Landkreis Aurich über 19.800 Schülerinnen und Schüler (Stand 08/2024). Wie in Abbildung 6 erkennbar, sind die Grundschulen flächig über den ganzen Landkreis verteilt.

Pro Gemeinde existieren mehrere Grundschulen. Die weiterführenden Schulen befinden sich in den zentralen Orten des Landkreises. Berufsbildende Schulen befinden sich in Aurich und Norden. Die nächsten Hochschulen sind die Hochschule Emden/Leer und die Jade Hochschule in Wilhelmshaven. Die nächste Universität ist die Carl von Ossietzky Universität in Oldenburg.

Schulart	Anzahl Schulen	Anzahl Schülerinnen und Schüler
Grundschulen	52	7.320
Oberschulen	3	272
Gesamtschulen	8	6.682
Gymnasien	2	2.950
Berufsbildende Schulen	3	~ 5.400
Förderschulen	6	587

Tabelle 5: Anzahl der Schülerinnen und Schüler, Schulen nach Schulart (Stand 08/2024)

Die Schülerbeförderung gehört zu den Aufgaben der Landkreise. Die finanzielle Verantwortung und Angebotsausgestaltung liegen somit beim Landkreis Aurich. In der aktuellen Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Aurich vom 28. Juni 2017 sind die Regelungen zu Mindestentfernungen hinsichtlich des Beförderungsanspruchs, maximalen Reisezeiten, zu den zu nutzenden Verkehrsmitteln und zur Erstattung der notwendigen Aufwendungen für den Schulweg festgelegt. Für das Schuljahr 2024/25 wurden 20.956 Schülerfahrkarten in Form des 2022 eingeführten Jugendtickets ausgegeben. Dieses erhält jeder Schüler und jede Schülerin. Schülerinnen und Schüler der Klassenstufe 1 sowie der Sekundarstufe II erhalten das Jugendticket nur auf Antrag.

Die Schülerbeförderung im Landkreis Aurich erfolgt überwiegend im regulären Linienverkehr des Busnetzes, welcher jedoch vielen Fällen auf die Bedürfnisse der Schülerinnen und Schüler ausgerichtet ist. Viele Abfahrtszeiten orientieren sich an den Schulanfangs- und -endzeiten. Während der Ferien verkehren viele Linien seltener oder gar nicht, teilweise unterscheiden sich die Linienrouten.

Der Schulentwicklungsplan aus dem Jahr 2014 sagte für alle Schulformen einen Rückgang der Schülerzahlen voraus. Dieser Trend hat sich insbesondere durch die Zuwanderungen im Rahmen internationaler Fluchtbewegungen (Syrien 2015, Ukraine 2022) umgekehrt. Der Schulentwicklungsplan 2023 prognostiziert für die kommenden Jahre eine leicht steigende Zahl der Schülerinnen und Schüler.

Insbesondere für Grundschulen lässt sich die Zahl der Schülerinnen und Schüler anhand der Geburtenzahlen der letzten Jahre abschätzen. Da diese sich in den letzten Jahren nicht signifikant geändert haben, ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der Schülerzahlen in Grundschulen keine Auswirkungen auf die Kapazitäten im ÖPNV hat. Zur Entwicklung der Schülerzahlen an weiterführenden Schulen liegen keine aktuellen Prognosen vor. Es ist davon auszugehen, dass der leicht positive Trend auch an den weiterführenden Schulen zu beobachten sein wird. Problematisch für die Planung des ÖPNV ist die steigende Zahl an Schülerinnen und Schülern, welche Schulformen wählen, die mit dem bestehenden ÖPNV nicht erreicht werden können.

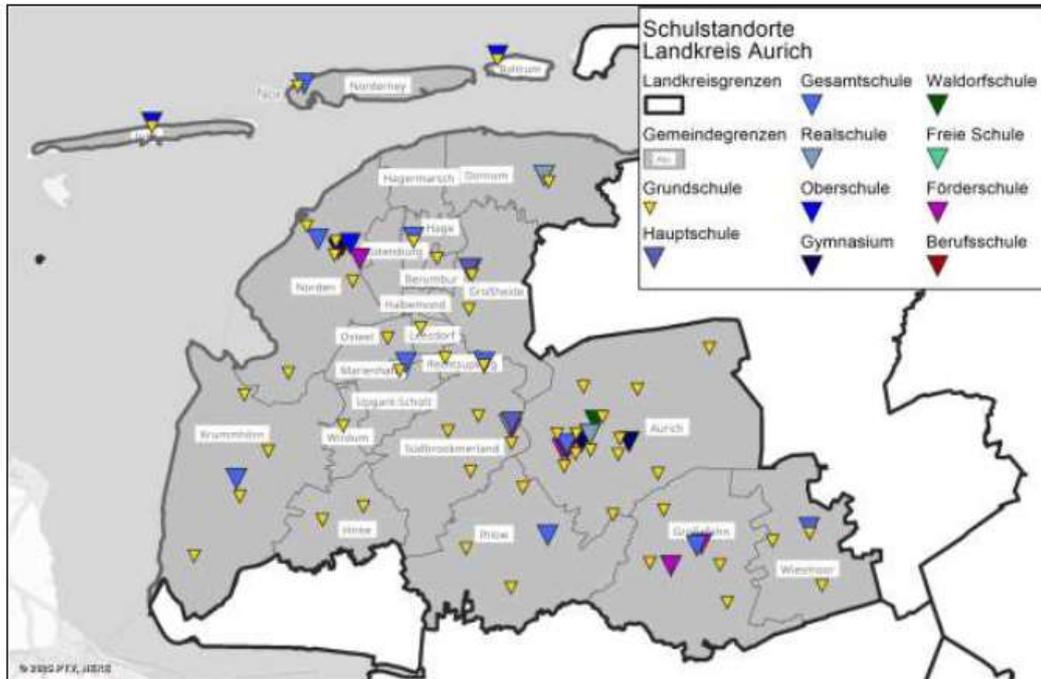


Abbildung 6: Schulen im Landkreis Aurich

Um die Erreichbarkeit der Schulen mit dem ÖPNV zu bewerten, wurde geprüft, ob sie im Haltestelleneinzugsbereich einer Haltestelle liegen. Dieser wurde mit einem Radius von 600 Metern angenommen. Lediglich die Grund- und Oberschulen der Inseln Borkum und Juist sowie die Finkenburggrundschule in Aurich sind nicht von einer Haltestelle erschlossen. Bei den Inseln wird kein Handlungsbedarf gesehen, da diese sich im Ortskern befinden und der Einzugsbereich der Schülerinnen und Schüler sich aus den Einwohnern der Insel speist. Eine Anbindung an den ÖPNV ist hier nicht notwendig. Die Finkenburggrundschule liegt in einem Wohngebiet im nördlichen Aurich. Auch hier ist davon auszugehen, dass die Schülerinnen und Schüler im fußläufigen Umfeld wohnen. Zudem ist durch die engen Straßen eine Erschließung im Busverkehr nur schwer möglich.

4.4 Wirtschaft

Die größten Arbeitgeber im Landkreis Aurich sind die Unternehmen Enercon und Rolf Janssen. Mit diesen bedeutenden Industrieunternehmen hat sich die Stadt Aurich zu einem wichtigen Standort für Elektrotechnik und Windenergie entwickelt.

Neben diesen Branchenführern gibt es im Landkreis eine Vielzahl weiterer Unternehmen, die in unterschiedlichsten Wirtschaftsbereichen tätig sind. Darüber hinaus verfügt der Landkreis über eine breite Basis an mittelständischen Betrieben, die die lokale Wirtschaft maßgeblich prägen. Ergänzt wird das wirtschaftliche Profil durch eine florierende Tourismusbranche, die insbesondere durch die Nähe zur Nordsee und den Nationalpark „Niedersächsisches Wattenmeer“ gestärkt wird.

Im RROP des Landkreises Aurich werden folgende Vorranggebiete für industrielle Anlagen und Gewerbe genannt:

- Gewerbegebiet Aurich-Nord
- Gewerbegebiet Aurich-Süd
- Gewerbe- und Dienstleistungspark Leegemoor (Norden)
- Gewerbegebiet Riepe-Leegemoor
- Gewerbegebiet Georgsheil

Die Gewerbegebiete in Norden und Aurich sind mindestens teilweise über Haltestelleneinzugsbereiche erschlossen. Das Gewerbegebiet in Riepe befindet sich südlich des Ortskerns und ist bis zu 1,5 Kilometer Luftlinie von der nächsten Haltestelle entfernt. Und auch das Gewerbegebiet Georgsheil befindet sich teilweise über einen Kilometer von der nächsten Haltestelle des ÖPNV entfernt.

Die im RROP festgelegten Versorgungskerne, welche eine erhöhte Dichte an Einzelhandelsstandorten aufweisen, sind durch Haltestelleneinzugsbereiche vollständig abgedeckt. Lediglich auf der Insel Juist ist dies nicht der Fall. Da der Versorgungskern und der bewohnte Bereich der Insel nahezu deckungsgleich sind und auf der Insel kein ÖPNV existiert, ergibt sich hier kein Handlungsbedarf.

Außerhalb des Landkreises ist das VW-Werk in der benachbarten kreisfreien Stadt Emden einer der größten Arbeitgeber der Region.

Von den 189.000 Einwohnern des Landkreises Aurich sind etwa 74.000 in sozialversicherungspflichtigen Berufen tätig (Abbildung 7). In den vergangenen fünf Jahren wurde im Landkreis Aurich ein Anstieg der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten verzeichnet, was auf eine positive Entwicklung des Arbeitsmarktes hindeutet. Lediglich im letzten Jahr gingen die Zahlen wieder minimal zurück. Zwischen 2019 und 2024 hat sich die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten um vier Prozent gesteigert. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Arbeitsort im Landkreis Aurich ist über die letzten Jahre ebenfalls leicht gewachsen. 2024 lag sie bei etwa 63.400 Personen, die im Landkreis arbeiteten. Das entspricht einer Steigerung gegenüber 2019 von etwa 3,7 Prozent.

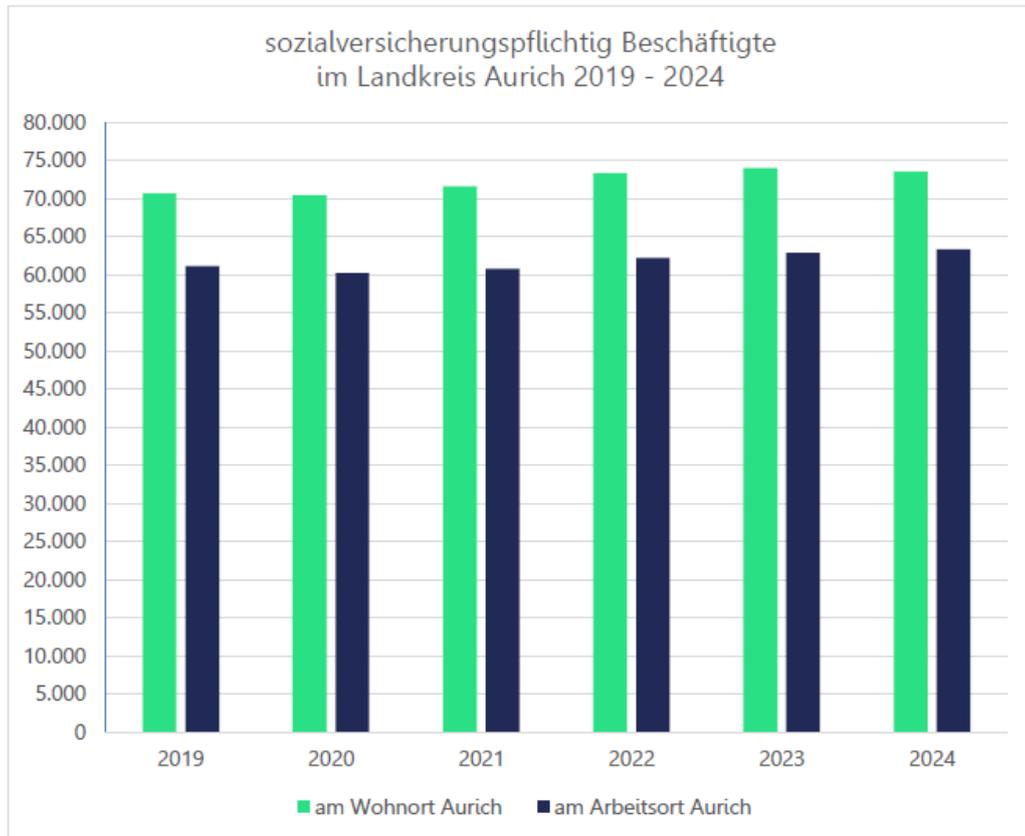


Abbildung 7: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Aurich (2019-2024)

Ein Vergleich der zugelassenen Fahrzeuge im Landkreis Aurich (Tabelle 6) zeigt im Zeitraum von 2014 bis 2024 eine kontinuierliche Steigerung. Die Anzahl der zugelassenen Personenkraftwagen (Pkw) stieg in diesem Zeitraum um etwa 15,1 Prozent. Damit fiel der Anstieg im Zehnjahresvergleich niedriger aus als im Zeitraum von 2008 bis 2019.

Aktive Zulassungen	2014	2024
Pkw	105.216	121.071
Motorräder	11.099	13.237

Tabelle 6: 10-Jahresvergleich der aktiv zugelassenen Kraftfahrzeuge im Landkreis Aurich

Durch den kontinuierlichen Anstieg der zugelassenen Fahrzeuge lag der Motorisierungsgrad im Landkreis Aurich 2024 bei 630 Pkw je 1.000 Einwohner. Damit ist der Motorisierungsgrad im Landkreis seit 2018 um ein Prozent gestiegen und liegt etwas über dem bundesweiten Durchschnitt von 580 Pkw je 1.000 Einwohner.

Die Auswertung der regionalen Pendlerstatistik (Abbildung 8) zeigt, dass Aurich ein negatives Pendlersaldo aufweist. Entsprechend spielen überregionale Pendlerbeziehungen eine zentrale Rolle für die Region. Die größten Pendlerströme führen mit 12.420 Personen in die Stadt Emden, gefolgt von 2.410 Pendlern, die im

Landkreis Leer arbeiten. Darüber hinaus pendeln regelmäßig 2.050 Menschen aus dem Landkreis Aurich nach Wittmund.

Gleichzeitig gibt es auch zahlreiche Einpendler, die aus den benachbarten Landkreisen in den Landkreis Aurich kommen, um hier zu arbeiten. So pendeln regelmäßig 3.250 Beschäftigte aus dem Landkreis Wittmund und 3.280 Beschäftigte aus dem Landkreis Leer in den Landkreis Aurich, um ihrer Arbeit nachzugehen.

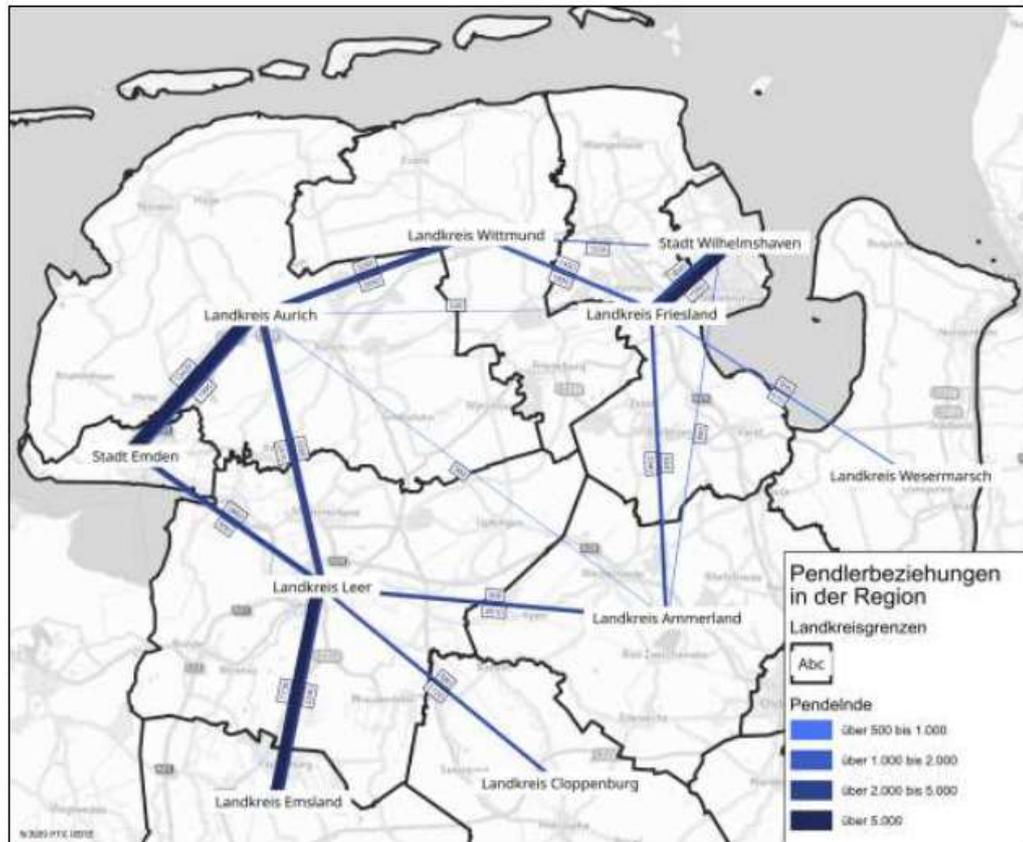


Abbildung 8: regionale Pendlerbeziehungen

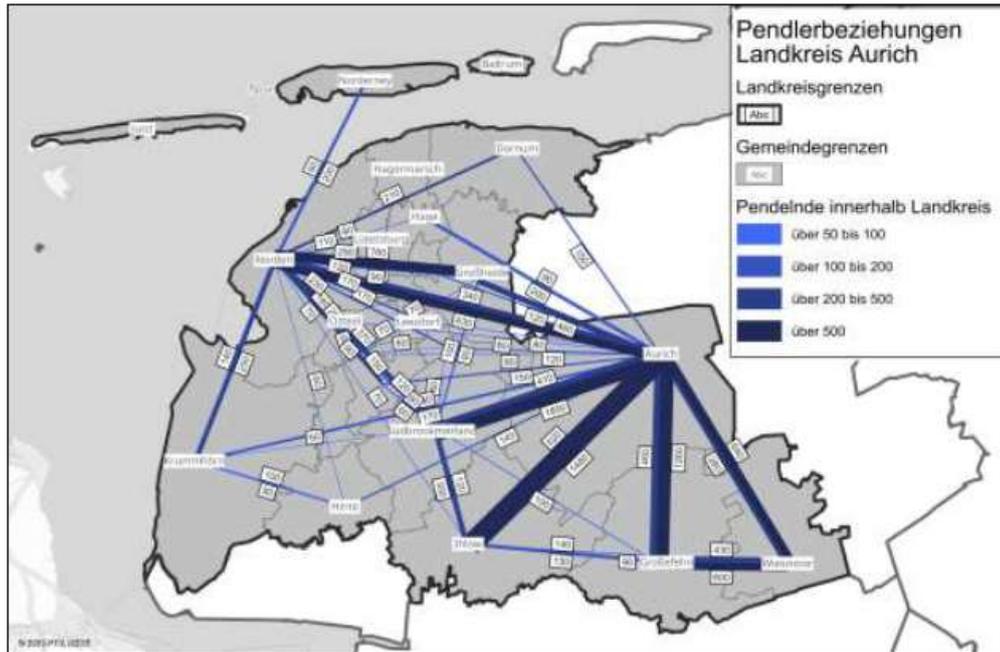


Abbildung 9: Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises (ab 50 Pendelnden)

Die Anzahl der Binnenpendler innerhalb des Landkreises Aurich ist insgesamt geringer als die Zahl der Pendler, die den Landkreis verlassen. Dennoch liegen Wohn- und Arbeitsort häufig in unterschiedlichen Gemeinden. Die meisten innerregionalen Pendlerbewegungen konzentrieren sich auf die Städte Aurich und Norden (Abbildung 9).

4.5 Freizeit und Tourismus

Durch den direkten Zugang zur Nordsee mit den vorgelagerten Inseln Norderney, Baltrum und Juist kommt dem Tourismus im Landkreis Aurich eine besondere Bedeutung zu. Der Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer, welcher auch die Küstenabschnitte des Landkreises Aurich und die Inseln Baltrum, Juist und Norderney umfasst, ist ein beliebtes Ziel für Natur-, Aktiv- und Erholungsurlaub. Spezielle Angebote wie das Urlauberbus-Ticket (siehe Kapitel 2.2.1) und die Küstenlinien sollen die Attraktivität des ÖPNV für Besucher steigern.

Nach dem Einbruch infolge der Covid-19-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 steigt die Anzahl der Gästeankünfte und Gästeübernachtungen seit 2022 wieder an. Im Jahr 2023 hat die Zahl der Gästeübernachtungen das Niveau des Jahres 2019 sogar übertroffen.

Jahr	Gästeankünfte	Gästeübernachtungen	Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen	Durchschnittliche Bettenauslastung in %
2019	881.989	4.351.969	4,9	39,8
2020	600.359	3.188.629	5,3	38,0
2021	615.380	3.389.197	5,5	39,2

Jahr	Gästeankünfte	Gäste- übernachtungen	Durchschnittliche Aufent- haltungsdauer in Tagen	Durchschnittliche Bettenauslastung in %
2022	826.819	4.240.340	5,1	38,3
2023	890.038	4.349.952	4,9	37,7
2024	925.322	4.420.590	4,8	37,5

Tabelle 7: Gästeübernachtungen, durchschnittliche Aufenthaltsdauer sowie Bettenauslastung

4.6 Sonstige verkehrlich relevante Ziele

Aufgrund der älter werdenden Bevölkerung des Landkreises muss auch in Zukunft ein besonderer Fokus auf die Anbindung der Bevölkerung an medizinische Standorte, Alters- und Pflegeheime gelegt werden.

Die Ubbo-Emmius-Klinik in Aurich verfügt über etwa 280 Betten und beschäftigt etwa 550 Personen. Über die Haltestelle „Aurich Krankenhaus“, welche sich direkt vor dem Eingang der Klinik befindet, besteht Anschluss an das ÖPNV-Netz.

Im Regionalen Gesundheitszentrum in Norden stehen 250 Betten zur Verfügung und es werden etwa 270 Angestellte beschäftigt. Die Haltestelle „Norden Krankenhaus“ ist etwa 150 Meter von der Klinik entfernt und bindet sie an das Regionalbusnetz an.

Zudem befindet sich in der nahegelegenen kreisfreien Stadt Emden ein weiteres großes Klinikum mit etwa 350 Betten und 340 Beschäftigten. Es ist über die Haltestelle „Emden Klinik“ an den dortigen Stadtverkehr angebunden. Etwa 500 Meter vom Klinikum entfernt befindet sich die Haltestelle „Emden Eggenstraße“, von welcher aus das Klinikum über die Linie 410 an den Regionalverkehr in Richtung Landkreis Aurich angebunden ist.

Im Krankenhaus auf Norderney stehen ca. 60 Betten zur Verfügung. Es werden etwa 75 Angestellte beschäftigt. Das Krankenhaus ist über die nahegelegene Haltestelle „Krankenhaus“ über die Linien 3 und 7 an den ÖPNV angeschlossen.

Seit 2024 befindet sich in der Gemeinde Südbrookmerland ein gemeinsames Klinikum des Landkreises Aurich und der kreisfreien Stadt Emden im Bau. Die Klinik soll über insgesamt 800 Betten verfügen. Die Fertigstellung ist für 2029 geplant.

4.7 Verkehrsinfrastruktur

Schienennetz

Durch den Landkreis Aurich führt die Bahnstrecke *Norddeich Mole – Rheine*. Sie beginnt im Norden in Norddeich Mole und führt in Richtung Süden über die Zwischenhalte Norddeich, Norden und Marienhaf und weiter in die kreisfreie Stadt Emden. Die Strecke ist innerhalb des Landkreises Aurich eingleisig und elektrifiziert. Ausweichmöglichkeiten bestehen an den Bahnhöfen sowie in Abelitz an der Abzweigung nach Aurich, die aktuell ausschließlich für den Güterverkehr genutzt wird. Die Gesamtlänge der Strecke zwischen Emden und Norddeich beträgt etwa 35 Kilometer, von denen rund 30 Kilometer innerhalb des Kreisgebiets Aurich

verlaufen. Auf ihr verkehren der *RE 1 (Norddeich Mole – Bremen – Hannover)* sowie der *IC 56 (Norddeich Mole – Bremen – Magdeburg – Leipzig)* und der *IC 35 (Norddeich Mole – Leer – Münster – Köln)*.

Die Kreisstadt Aurich ist nicht an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angebunden. Zwar existiert eine Trasse, die das Industriegebiet Nord erschließt, diese wird jedoch ausschließlich für den Güterverkehr genutzt. Betrieben wird die Strecke von der Eisenbahninfrastrukturgesellschaft Aurich-Emden mbH.

Eine weitere Schienenstrecke besteht zwischen Norden und Dornum. Hier verkehrt eine touristische Museumseisenbahn, die ausschließlich in den Sommermonaten und nur an Wochenenden betrieben wird. Die weiterführende Strecke von Dornum nach Esens wurde 1986 abgebaut, es bestehen jedoch Bestrebungen zur Reaktivierung der Strecke.

Straßennetz

Im Gebiet des Landkreises Aurich verläuft die Autobahn A 31, die von Emden nach Bottrop führt. Diese Autobahn bindet lediglich den südlichen Teil des Landkreises an. Die wichtigsten Verkehrsadern der Region sind daher die Bundesstraßen.

Die Bundesstraße B 72 erstreckt sich vom Hafen in Norddeich über Norden und Aurich bis nach Cloppenburg und verbindet somit zentrale Orte des Landkreises. Die B 210, die von Emden über Aurich nach Wittmund und Wilhelmshaven führt, stellt die wichtigste West-Ost-Verkehrsachse des Landkreises dar. Zusätzlich tangiert die B 436 den Landkreis Aurich. Sie verbindet die niederländische Grenze sowie den Landkreis Friesland und die Autobahn A 29.

Zusätzlich zu den Autobahnen und Bundesstraßen durchziehen mehrere Landesstraßen den Landkreis Aurich. Dazu zählen die Landesstraßen 1 bis 8, 12, 14 sowie 25 bis 27 und 34, die zusammen eine Gesamtlänge von 179,4 Kilometern erreichen. Ergänzt wird dieses Verkehrsnetz durch etwa 400 Kilometer Kreisstraßen, die eine wichtige Rolle in der regionalen Erschließung spielen.



Abbildung 10: Das Straßennetz in der Region VEJ

Eine besondere Bedeutung kommt auch den zahlreichen Radwegen in der Region zu, die größtenteils getrennt vom Straßenverkehr verlaufen. Das gesamte Radwegenetz des Landkreises umfasst 230 Kilometer entlang der Kreisstraßen. Darüber hinaus stehen viele Wanderwege, die ebenfalls mit dem Fahrrad genutzt werden können, zur Verfügung. Auf der Insel Norderney allein befinden sich über 28 Kilometer ausgebaute Rad- und Wanderwege außerhalb des Stadtgebiets, die sowohl Touristen als auch Einheimischen vielseitige Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung bieten.

Fährverkehr

Für den Fährverkehr im Landkreis Aurich sind zwei Häfen von besonderer Bedeutung: der Hafen Norddeich und der Hafen Neßmersiel.

Vom Hafen Norddeich aus werden die Inseln Norderney und Juist angefahren. Die Überfahrt nach Norderney ist tideunabhängig, sodass die Fahrten täglich zur selben Zeit stattfinden können. Es existiert ein Winter- und ein Sommerfahrplan, um der saisonal schwankenden Nachfrage gerecht zu werden. Die Überfahrt zur Insel Juist ist tideabhängig, weshalb die Schiffe täglich zu wechselnden Zeiten abfahren. Es werden zwischen drei und fünf Abfahrten je Tag und Richtung angeboten.

Der Hafen Neßmersiel dient als Ausgangspunkt für Fahrten zur Insel Baltrum. Auch hier ist die Überfahrt tideabhängig. Es werden je nach Tide und Tageszeit zwischen zwei und drei Fahrtenpaare pro Tag angeboten. Um die Anreise ohne eigenes Auto zu erleichtern, wird mit der so genannten Baltrum-Linie ein Shuttle-Service zwischen dem Bahnhof Norden und dem Fähranleger angeboten, welcher auf die wechselnden Abfahrtszeiten der Fähre abgestimmt ist.

Luftverkehr

Die nächstgelegenen internationalen Flughäfen für den Landkreis Aurich befinden sich in Bremen, Hannover, Hamburg, Münster/Osnabrück und Groningen.

In Norden/Norddeich liegt der Flugplatz Norden-Norddeich, von dem aus Linienflüge zu den Inseln Juist und Wangerooge angeboten werden. Darüber hinaus stehen Bedarfsfluglinien zu einigen der ostfriesischen Inseln zur Verfügung. Zusätzlich können Flüge zu oder zwischen den Inseln individuell gechartert werden.

Da die Fährverbindungen zu einigen Inseln tideabhängig sind, erleichtern die Flugverbindungen die Anreise für Touristen erheblich und bieten eine flexible Alternative zu den Fährverbindungen.

5 Bestandsanalyse des Nahverkehrs

5.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bildet eine wichtige Grundlage für die Anbindung des Landkreises Aurich an die Städte Emden und Leer sowie an das Fernverkehrsnetz. Zuständig für die Organisation und Durchführung des SPNV ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), eine 100-prozentige Tochter des Landes Niedersachsen. Auf der nachfolgenden Karte ist das bestehende Liniennetz mit allen Haltepunkten im Bereich der Verkehrsregion Ems- Jade dargestellt.



Abbildung 11: aktuelles Schienennetz in der VEJ-Region (Stand 2025) (Quelle: Ausschnitt aus dem Liniennetzplan der LNVG)

Im Landkreis Aurich gibt es vier vom SPNV bediente Verkehrsstationen:

- Norddeich Mole
- Norddeich
- Norden
- Marienhaf

Über diese Stationen ist der Landkreis an den Nah- und Fernverkehr angebunden. Der RE 1 (Norddeich Mole – Hannover) fährt zweistündlich von Norddeich über Oldenburg nach Hannover. Er wird von DB Regio Nord betrieben. Ergänzt wird dieses Angebot durch den IC56 (Norddeich Mole – Leipzig), betrieben von DB Fernverkehr, welcher ebenfalls alle zwei Stunden über Oldenburg nach Bremen fährt. Nahverkehrstickets sind auf diesem Abschnitt freigegeben. Somit besteht eine stündliche Anbindung an die Oberzentren Oldenburg und Bremen für den Landkreis.

Über den IC 35 (Norddeich Mole/Emden Außenhafen – Köln), betrieben von DB Fernverkehr, ergänzt das Angebot und verkehrt im Zweistundentakt auf der Strecke Norddeich – Leer. Für diesen Abschnitt besteht eine Nahverkehrsfreigabe.

Die vier Verkehrsstationen im Landkreis Aurich erfüllen bereits die modernen Standards der Barrierefreiheit. Die Bahnsteige und Zugangswege wurden mit neuen Bodenbelägen ausgestattet, die taktile Leitelemente beinhalten, und sind vollständig barrierefrei zugänglich. Zur Verbesserung der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln wurden zudem Abstellanlagen für Fahrräder sowie Park&Ride-Plätze eingerichtet.

In Norden zweigt von der Hauptstrecke die Strecke Norden – Hage – Dornum ab. Sie ist eingleisig ausgebaut und nicht elektrifiziert. Auf ihr wird ein saisonales Personenverkehrsangebot durch die Museumseisenbahn betrieben. Diese Strecke dient touristischen Fahrten des Museums und verkehrt in den Sommermonaten an Wochenenden.

Eine weitere Strecke ohne regulären Personenverkehr zweigt in Abelitz ab und führt nach Aurich. Diese Strecke ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Sie gehört der Firma Enercon und wird von dieser für den Güterverkehr genutzt. Es bestehen Pläne zur Wiederaufnahme des Personenverkehrs.

5.2 Verkehrsangebot im Regionalverkehr

Der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis Aurich wird in der Regel als allgemeiner Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) durchgeführt. Der Linienbusverkehr im Landkreis Aurich wird aktuell teilweise eigenwirtschaftlich und teilweise gemeinwirtschaftlich betrieben. Insgesamt neun Verkehrsunternehmen sind Inhaber von Linienkonzessionen auf dem Festland, hinzu kommen drei Konzessionäre für den Inselverkehr Norderney.

Insgesamt verkehren im Landkreis Aurich 62 regionale Buslinien. Das Verkehrsangebot weist auf verschiedenen Linien unterschiedliche Qualitäten auf und beeinflusst damit die jeweilige Attraktivität des Angebotes für die Fahrgäste. Durch die besondere Bedeutung des Schülerverkehrs richten sich große Teile des Regionalbusverkehrs an den Bedürfnissen der Schüler aus. Darüber hinaus spiegelt sich die starke Tourismuswirtschaft des Landkreises auch im Verkehrsangebot wider. Spezielle Linien wie die „Küstenlinien“ bedienen verstärkt die Küstenorte und angrenzenden Urlaubsregionen und verbinden verschiedene Tourismus-Hotspots der Region miteinander.

In Anlage 4 befindet sich eine Auflistung aller im Landkreis Aurich verkehrenden Linien mit dem Fahrplanangebot an den verschiedenen Verkehrstagen (Stand: 08/2025).

Seit 1. August 2024 verkehren die Linien 450 (Aurich – Riepe – Emden) und 451 (Aurich – Simonswolde) als PlusBus-Linien. PlusBus-Linien stellen ein qualitativ hochwertiges Angebot sicher, welches vom Schulverkehr unabhängig ist und steigern so die Attraktivität des ÖPNV und die Konkurrenzfähigkeit zum privaten Pkw. Die PlusBus-Linien erfüllen folgende Mindeststandards:

- einheitlicher und direkter Linienweg
- täglicher Bedienzeitraum von 6 bis 22 Uhr
- montags bis samstags mindestens stündliche Fahrten
- sonntags mindestens zweistündliche Fahrten
- keine Unterscheidung im Angebot zwischen Schul- und Ferienzeiten
- Anschlüsse zum SPNV und anderen vertakteten Buslinien
- WLAN im Fahrzeug

Die Linie 450 schließt in Emden auf die Züge des Regional- und Fernverkehrs in Richtung Rheine und Münster an.

Zum 01. Mai 2025 wurden des Weiteren folgende Linien zu PlusBus-Linien aufgewertet:

- Linie 410: Aurich – Georgsheil – Emden mit Anschluss von/zu RE1 Richtung Bremen/Hannover
- Linie 421: Emden – Hinte – Pewsum – Greetsiel mit Anschluss von/zum Fernverkehr Richtung Münster/Köln
- Linie 422: Emden - Wybelsum - Loquard - Pewsum - Eilsum – Wirdum mit Anschluss von/zu RE 1 Richtung Bremen/Hannover
- Linie 480: Aurich – Wittmund – Jever mit Anschluss an RB59 in beide Richtungen

Die im Landkreis Aurich verkehrenden Linien sind in drei sogenannte Bedienungsebenen (BE) eingeteilt. Diese beschreiben die Hauptaufgabe und die charakteristischen Merkmale der Linie. Je Bedienungsebene werden Qualitätsstandards gesetzt.

Die Linien der Bedienungsebene 1 bilden neben dem SPNV das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis und können daher auch als Hauptlinien bezeichnet werden. Sie verbinden zentrale Orte und verkehren auf Achsen mit hohem Fahrgastpotenzial. Sie verkehren auf einheitlichen Linienwegen und sind vertaktet. Werktags wird mindestens ein Stundentakt angeboten. Auch in Zeiten schwacher Nachfrage, wie am Abend oder am Wochenende werden vertaktete Verbindungen angeboten. So ist es möglich die Linien der Bedienungsebene 1 untereinander zu vernetzen. Bisher wurden die Linien 410, 411, 460 und 481 der Bedienungsebene 1 zugeordnet. Die Linie 481 wird aufgrund ihrer Verbindungsfunktion der BE 1 zugeordnet, weist jedoch am Wochenende ein zu geringes Angebot auf. Mit der Aufwertung zu PlusBus-Linien werden nun auch die Linien 421, 422, 450, 451 und 480 zur BE 1 gezählt. Folgende Linien weisen das Bedienungsniveau der BE 1 auf, wurden im vorhergehenden Nahverkehrsplan aufgrund ihrer Verbindungsfunktion bisher der BE 2 zugewiesen: K 1, 412, 467.

Die Linien der Bedienungsebene 2 ergänzen das Hauptliniennetz der Bedienungsebene 1. Sie erschließen weitere wichtige Orte im Landkreis und binden sie an die Zentren an und weisen ebenfalls ein hohes Nachfragepotenzial auf. Linien der Bedienungsebene 2 verkehren werktäglich mindestens zweistündlich. Auch

am Wochenende und abends müssen Verbindungen angeboten werden, diese dürfen jedoch in Form eines Rufbusangebotes bestehen. Zur BE 2 zählen folgende Linien: 111, 378, 417, 433, 440, 462, 470 und 490. Die Linien 378, 440, 462 und 470 haben an Sonn- und Feiertagen kein Angebot und erfüllen die Mindestbedienstandards daher noch nicht vollständig.

Die Bedienungsebene 3 umfasst alle Linien, die zu großen Teilen auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs angepasst sind. Aus diesem Grund ist eine Vertaktung nicht möglich. Auch ein einheitlicher Linienweg steht der für den Schulverkehr notwendigen Flexibilität entgegen. Die Linien der BE 3 weisen an Schultagen häufig ein höheres Angebot auf als an Ferientagen. Am Wochenende verkehren viele Linien der BE 3 nicht. Obwohl diese Linien auf die Bedürfnisse des Schulverkehrs angepasst sind, steht die Nutzung jeder Person frei. Zur BE 3 gehören alle bisher nicht aufgeführten Linien des Regionalbusverkehrs.

Nicht in die drei Bedienungsebenen eingeordnet werden der Inselverkehr auf Norderney und die Nachtlinien.

Damit ist für das Liniennetz im Landkreis Aurich folgende Struktur vorgesehen:

Bedienungsebene 1				
Linie	Ausgangs- und Endpunkt	Angebot Montag - Freitag	Angebot Samstag	Angebot Sonntag
111 ¹	Wilhelmshaven – Wiesmoor	8 Fahrtenpaare + Schulverkehr	5 Fahrtenpaare	keine Fahrten im LK Aurich
K1 (360) ²	Norden – Harlesiel	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
410	Aurich – Emden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
411	Georgsheil – Norden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt (ab Mittag)
412	Norden – Norddeich	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	6 Fahrtenpaare
421	Greetsiel – Emden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
422	Emden – Wirdum	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt
450	Aurich – Emden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt
451	Aurich – Simonswolde	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt
460	Aurich – Leer	1h-Takt	1h-Takt	1h-Takt
467	Wiesmoor – Leer	1h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt

¹ Zuständigkeit beim Landkreis Friesland

² Zuständigkeit beim Landkreis Wittmund

480	Aurich – Jever	1h-Takt	1h-Takt	1h-Takt
481	Aurich – Leer	1h-Takt + Schulverkehr	3 Fahrtenpaare	-
Bedienungsebene 2				
Linie	Ausgangs- und Endpunkt	Angebot Montag - Freitag	Angebot Samstag	Angebot Sonntag
378 ³	Aurich – Esens	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	-
417	Pewsum – Norden	2h-Takt + Schulverkehr	3 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare
433	Aurich – Forlitz-Blaukirchen	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt
440	Aurich – Norden	2h-Takt	4 Fahrtenpaare	-
462	Aurich – Wiesmoor	8 Fahrtenpaare + Schulverkehr	2h-Takt (Rufbus)	-
470	Wiesmoor – Augustfehn	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	-
490	Aurich – Esens	2h-Takt	2h-Takt	2h-Takt
Bedienungsebene 3				
Linie	Ausgangs- und Endpunkt	Angebot Montag - Freitag	Angebot Samstag	Angebot Sonntag
alle oben nicht aufgeführten Linien		nach Bedarf, vorrangig Schülerverkehr		

Tabelle 8: ÖPNV-Angebot im Landkreis Aurich mit Bedienungsebenen

Nachteulen

Im Gesamtgebiet der Verkehrsregion Ems-Jade werden Nachtverkehre in den Nächten von Samstag auf Sonntag angeboten. Diese werden als Nachteulen vermarktet. Im Landkreis Aurich stehen dafür die Linie N 10 zwischen Aurich und Wittmund sowie die Linie N 20 zwischen Aurich und Norden zur Verfügung. Beide Linien verkehren zwischen 22:00 und 05:00 Uhr und bieten jeweils vier Fahrtenpaare an.

Inselverkehre

Auf der Insel Norderney wird ein Busverkehr mit insgesamt acht Linien betrieben. Die Linien 1 bis 3 dienen vorrangig der Verknüpfung der verschiedenen Stadtteile mit dem Fährhafen und stellen somit die zentrale Achse des Inselverkehrs dar.

Durch den Charakter der Insel Norderney als bedeutendes Tourismusziel werden überwiegend Fahrgäste mit touristischem Interesse befördert. Die Linien 4, 5, 6 und 8 sind überwiegend auf die Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Badestränden ausgerichtet und bedienen insbesondere saisonale Verkehrsbedürfnisse.

³ Zuständigkeit beim Landkreis Wittmund

Die Linie 7 ist ein Stadtbusverkehr zwischen den einzelnen Ortsteilen und ergänzt das Liniennetz im Binnenverkehr.

Die Stadt Norderney erstellt aktuell im Rahmen eines Lebensraumkonzeptes für die Insel Norderney unter anderem ein Mobilitätskonzept, welches auch die Bedienzeiten der Linien berücksichtigen wird.

Nachfrage

Wie bereits in Abbildung 9 dargestellt, sind die regionalen Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises stark auf Aurich ausgerichtet. Daraus ergibt sich ein hohes Fahrgastpotenzial für den sogenannten „Jedermannverkehr“. Zusätzlich entsteht in den Sommermonaten durch das erhöhte Fahrgastaufkommen im touristischen Bereich ein zusätzlicher Bedarf für den ÖPNV.

Aufgrund der geografischen Lage des Landkreises liegen die meisten touristischen Schwerpunkte im Westen und Norden entlang der Küste. Mit dem Bäderverkehr der Linie K 1 werden die touristischen Angebote im Norden von Aurich sowie in den benachbarten Landkreisen erschlossen. Allein auf der Linie 412 (Norden – Norddeich) wurde das Urlauberbus-Ticket im Jahr 2023 fast 59.000 mal verwendet. Damit wurde jede dritte Urlauberbusfahrt mit dieser Linie getätigt. Auf der Linie 361 (Esens – Norden) wurden weitere 21.000 Einsätze des Urlauberbus-Tickets verzeichnet.

5.3 Fahrzeugbestand

Der Fahrzeugbestand im Landkreis Aurich entspricht dem Fahrzeugbestand der Linienbetreiber. Diese setzen eigenverantwortlich Busse ein, welche den Bedarf der Linien decken. Vom Landkreis als Aufgabenträger werden Vorgaben zu Ausstattungsmerkmalen in den Leistungsbeschreibungen bzw. den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemacht.

Im Rahmen des bis Dezember 2025 gültigen VEJ-VEJ-Vertrages wurde festgelegt, dass alle Fahrzeuge mit dem Logo des Verkehrsverbundes auf der Vorder-, Heck und Einstiegsseite zu bekleben sind. Bei neu anzuschaffenden Bussen muss die Front des Busses in verkehrsblau gestaltet sein.

Auf eine Ausstattung mit WLAN sollte hingearbeitet werden. Die Unternehmen verpflichteten sich zudem, soweit wirtschaftlich vertretbar, Initiativen für alternative, ökologische Antriebskonzepte positiv zu begleiten und beihilfekonform umzusetzen.

Laut Verbund sind im Jahr 2023 von den 175 im Landkreis Aurich eingesetzten Bussen 160 barrierefrei ausgestattet. Das entspricht einem Anteil von über 90 Prozent. Das Durchschnittsalter über alle Fahrzeuge lag 2023 bei 7,6 Jahren.

Für den Landkreis Aurich waren in den letzten Jahren über den Nahverkehrsplan folgende Ausnahmen vom Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen definiert, sofern kein nachweislicher Bedarf von mobilitätseingeschränkten Personen besteht:

- Fahrzeuge, welche auf Linien der Netzkategorie BE 3 eingesetzt werden
- Kleinfahrzeuge, welche auf Linien schwacher Nachfrage eingesetzt werden

5.4 Infrastruktur des ÖPNV

Haltestellen

Eine der Herausforderungen für einen attraktiven ÖPNV sind die Wartezeiten an Haltestellen beim Ein- oder Umstieg. Attraktive Haltestellen helfen deswegen nicht nur dabei, Wartezeiten angenehm zu gestalten, sondern sie sind auch das Aushänge- und Werbeschild für den ÖPNV mit seinem Angebot. Aus diesem Grund wurde 2017 ein Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen vom Verkehrsverbund und der VEJ-Region entwickelt, um den gemeinsamen Auftritt innerhalb der Region zu stärken (siehe Kapitel 2.2.2 sowie Anlage 2)

Barrierefreiheit

Um den ÖPNV für alle Menschen zugänglich zu machen, sind bestimmte Ausstattungsmerkmale barrierefrei zu gestalten. Als vollständig barrierefrei gelten Haltestellen, bei denen alle Steige folgende Merkmale aufweisen:

- barrierefreie Zuwegung
- Bordhöhe, die einen barrierefreien Zustieg zum Fahrzeug ermöglicht
- taktile Bodenelemente

Haltestellen, welche nur einen Teil dieser Merkmale erfüllen oder bei denen nicht alle Steige die genannten Merkmale erfüllen, gelten als teilweise barrierefrei.

Von den 912 Haltestellen im Landkreis Aurich sind 189 bereits vollständig barrierefrei ausgebaut. Das entspricht einem Anteil von 21 Prozent. Weitere 78 Prozent sind teilweise barrierefrei ausgebaut. Lediglich elf Haltestellen weisen keine der oben genannten Merkmale auf.

Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Aurich, die wichtigste Umsteigehaltestelle des Landkreises, ist bislang noch nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. Ein Neu- bzw. Ausbau wird aktuell diskutiert.

Die Anhebung der Haltestellenqualität, etwa in Bezug auf Barrierefreiheit oder andere Ausstattungsmerkmale, kann aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel nur schrittweise erfolgen. Aus diesem Grund findet das Haltestellenkonzept vor allem im Rahmen laufender und zukünftiger Planungen Anwendung, beispielsweise bei Sanierungen oder Neubeschaffungen (siehe Anlage 2)

Digitale Fahrgastinformationssysteme

Digitale Fahrgastinformationssysteme (DFI), welche über Abfahrten an Haltestellen in Echtzeit anzeigen, gibt es an 29 Haltestellen und insgesamt 68 Steigen. Alle zentralen Omnibusbahnhöfe (Aurich, Georgsheil, Marienhafen, Norden, Pewsum und Ostgroßefehn) sind mit DFI-Anzeigen ausgestattet. Wichtige Umsteigepunkte und touristisch relevante Punkte, wie der Fähranleger auf Norderney verfügen ebenfalls über ein solches Auskunftssystem.

Verknüpfungspunkte Bus – Bahn

Im Landkreis Aurich existieren vier vom SPNV bediente Verkehrsstationen, welche alle auch über den straßengebundenen ÖPNV angebunden sind.

Der zentrale Omnibus-Bahnhof (ZOB) Norden befindet sich direkt am Bahnhof. Die Abfahrtszeiten der Küstenlinie K 1 sind auf die Bahnlinien des Nah- und Fernverkehrs abgestimmt. Dadurch wird eine bessere Anbindung der Touristen an die Fährhäfen der Region sichergestellt. Ergänzend verfügt der Bahnhof Norden über eine Park-and-Ride-Anlage (P+R), die intermodale Reiseketten fördert.

Der ZOB Marienhafte befindet sich etwa 350 Meter vom Bahnhof entfernt. Von dort ist ein Umstieg zum zu den Zügen des Nah- und Fernverkehrs möglich. Ergänzend zu den bereits bestehenden Parkplätzen wurde im Bereich des Bahnhofs eine Park-and-Ride-Anlage (P+R) eingerichtet.

Darüber hinaus bestehen Verknüpfungen zwischen Bus- und Bahnverkehren außerhalb des Landkreises Aurich:

- **Bahnhof Emden:** Die Buslinien 410, 421, 422 und 450 fahren den Bahnhof Emden an und bieten dort eine Verknüpfung mit dem Nah- und Fernverkehr.
- **Bahnhof Leer:** Die Buslinien 460 und 481 verbinden den Landkreis Aurich mit dem Bahnhof Leer und ermöglichen dort den Übergang zu Nah- und Fernverkehrszügen.
- **Bahnhof Esens:** Die Buslinien 378 und 490 steuern den Bahnhof Esens an, wo Anschlüsse zur RB 59 nach Wilhelmshaven sowie zur Küstenlinie K 1 bestehen.

Verknüpfungspunkte Bus – Bus

Verknüpfungspunkte spielen eine zentrale Rolle in Liniennetzen, da sie als Hauptumsteigepunkte zwischen zwei oder mehreren Linien dienen. Sie sind darauf ausgelegt, einen reibungslosen Umstieg zwischen verschiedenen Linien oder Verkehrssystemen zu ermöglichen und Wartezeiten dabei so gering wie möglich zu halten.

Gerade bei geringen Taktichten ist eine sorgfältige Abstimmung der Fahrpläne von größter Bedeutung. Darüber hinaus sollten Verknüpfungspunkte – soweit es die finanziellen Mittel erlauben – so gestaltet werden, dass sie für Fahrgäste möglichst komfortabel und nutzerfreundlich sind.

Die ZOB der Städte Aurich, Norden, Marienhafte, Georgheil, Pewsum und Ostgroßefehn dienen als Umsteigepunkte zwischen diversen Linien. In Aurich gibt es viele Ankünfte und Abfahrten von Regionalbussen zur halben und vollen Stunde. Hier besteht ein Taktknoten, welcher kurze Wartezeiten bei Umstiegen garantiert. Zudem gibt es Fahrplanverknüpfungen an der Haltestelle Bagband B 72 (Linien 460 und 467) und in Westerende/Kirchloog Am Ringkanal (Linien 450 und 451).

Aufgrund der Abstimmung der Buslinien auf die Schulanfangs- und -endzeiten entstehen auch an Haltestellen in Schulinähe häufig gute Anschlussbeziehungen zwischen verschiedenen Linien, wie beispielsweise in Wiesmoor am Schulzentrum.

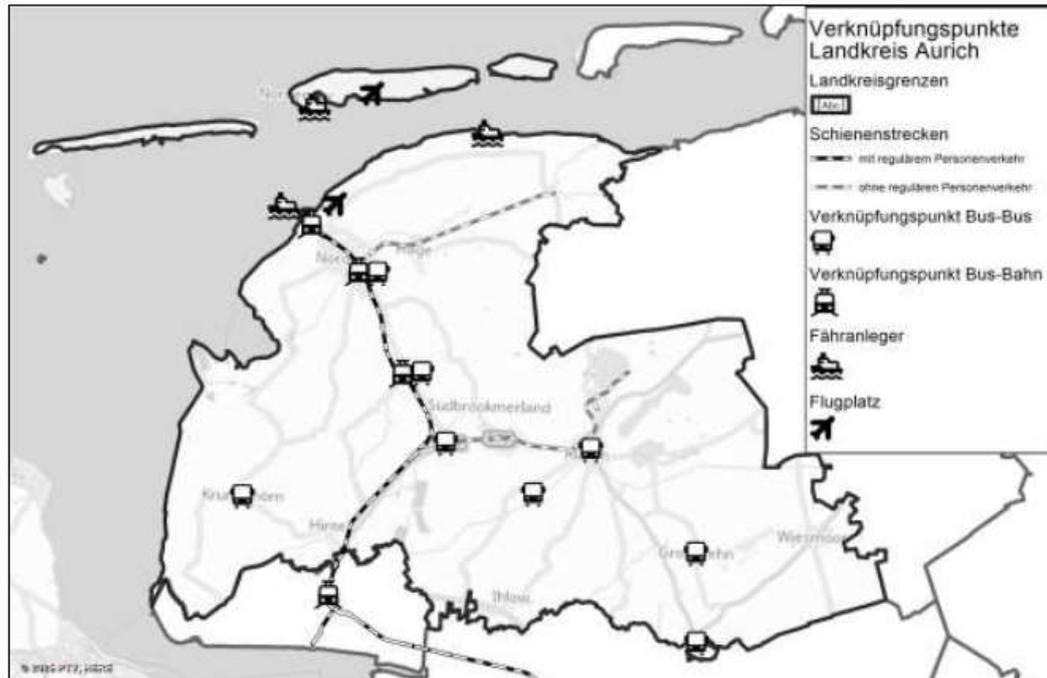


Abbildung 12: Verknüpfungspunkte im Landkreis Aurich

Verknüpfungspunkte zu Fähren

Die Anbindung der Fährhäfen an den Nah- und Fernverkehr spielt eine zentrale Rolle für den Tourismus der Region. Besonders die Verbindungen zu den Inseln Norderney, Juist und Baltrum sind bedeutende Wirtschaftsfaktoren, weshalb ihre Integration in den ÖPNV von großer Bedeutung ist.

Vom Fähranleger Norddeich aus verkehren Fähren zu den Inseln Norderney und Juist. Der Haltepunkt Norddeich Mole bietet eine direkte Verknüpfung zu den Bahnlinien RE 1, IC 35 und IC 56, die speziell auf die Abfahrtszeiten der Fähren nach Norderney abgestimmt sind. Da zur Insel Juist täglich nur eine tideabhängige Fähre fährt, ist eine exakte Fahrplanverknüpfung nicht möglich. Dennoch ermöglicht der abwechselnde Zweistundentakt von RE 1 und IC 56 eine ausreichende Anbindung. Zusätzlich stehen am Bahnhof Norddeich Mole mehrere P+R-Parkplätze sowie große kommerzielle Parkflächen zur Verfügung, die den Umstieg zwischen Individualverkehr, ÖPNV und Fährbetrieb erleichtern.

Der Fähranleger Neßmersiel, Ausgangspunkt für Fahrten zur Insel Baltrum, wird durch die sogenannte Baltrum-Linie angebunden, die direkt vom Bahnhof/ZOB Norden zum Fähranleger fährt. Die Fahrzeiten sind so abgestimmt, dass ein reibungsloser Umstieg zur Fähre gewährleistet ist.

Verknüpfungspunkte zu Flugplätzen

Eine direkte Anbindung an den Flugplatz Norden-Norddeich, der für den Inselverkehr von Bedeutung ist, besteht nicht. Potenzielle Fahrgäste müssen in Norden oder Norddeich ein Taxi nutzen, um den Flugplatz zu erreichen.

5.5 Information und Service

Mobilitätszentralen

Die Mobilitätszentralen ermöglichen es den Fahrgästen der VEJ Beratung in persönlicher, telefonischer oder in Form von Emails, zu den Angeboten und Tarifen des VEJ zu erhalten. Der Erwerb von Fahrkarten, die Übergabe von Fahrplänen sowie die Anmeldung von Gruppen, Fahrrädern oder mobilitätseingeschränkten Personen werden hier ebenfalls angenommen, um die bestmöglichen Verbindungen zu gewährleisten.

Die Mobilitätszentrale des Landkreises Aurich befindet sich in Aurich am ZOB. Die Öffnungszeiten der Mobilitätszentrale sind wie folgt:

- Montag bis Freitag: 08:00 bis 18:00 Uhr
- Samstag: 09:00 bis 13:00 Uhr

5.6 Tarif

Seit 1. Januar 2017 besteht im Verkehrsverbund Ems-Jade ein Zonentarif (siehe Kapitel 2.2.1). Die Fahrausweise werden von dem Verkehrsunternehmen verkauft, das den Fahrgast befördert. Umstiege zwischen Linien des regionalen Busverkehrs sind innerhalb der zeitlichen und räumlichen Gültigkeit erlaubt. Die verfügbaren Produktkategorien sind in Kapitel 2.2.1 aufgelistet. Die Angebote des Niedersächsentarifs sowie das Deutschlandticket werden auf den Linien des VEJ anerkannt.

Die Nachtbusse haben einen gesonderten Tarif. Sie können für 5 € pro Fahrt genutzt werden.

Für den Linienverkehr auf der Insel Norderney gilt ebenfalls ein gesonderter Haustarif mit 3 Tarifzonen.

5.7 Finanzierung

Bei der Finanzierung von Verkehrsangeboten ist zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehren zu unterscheiden (siehe Kapitel 1.3).

Im Landkreis Aurich wird ein Teil der ÖPNV-Leistungen durch die Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich erbracht. Die Verkehrsunternehmen erhalten vom Landkreis einen Ausgleich für die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (z. B. die Anwendung des VEJ-Tarifs, die Anerkennung des Deutschlandtickets) über eine allgemeine Vorschrift. Zudem erhalten sie Ausgleichszahlungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten. Die Summe der Ausgleichleistungen für das Jahr 2024 betragen fast 6,5 Millionen Euro. Die übrigen Kosten müssen die Unternehmen über Fahrgeldeinnahmen decken.

Für die Finanzierung des ÖPNV und der regionalen Schüler- und Ausbildungstickets wurden im Jahr 2024 über neun Millionen Euro benötigt. Zusätzlich wurden für die Schülerbeförderung außerhalb des ÖPNV etwa 6,5 Millionen Euro benötigt.

Die Kosten für den ÖPNV beliefen sich somit auf insgesamt 22,5 Millionen Euro.

Dem gegenüber stehen folgende Einnahmen aus dem Niedersächsischen Nahverkehrsgesetz:

Finanzierung	Betrag Planung 2025
Zuwendungen nach §7 Abs. 4 NNVG	255.000 €
Zuwendungen nach §7 Abs. 5 NNVG	1.000.000 €
Zuwendungen nach §7a NNVG	2.600.000 €
Zuwendungen nach §7b NNVG	447.000 €
Zuwendungen nach §7e NNVG	330.000 €
Summe	4.632.000€

Tabelle 9: geplante Finanzierung des ÖPNV im Landkreis für das Jahr 2025

Daraus ergibt sich eine Finanzierungslücke von 17,8 Millionen Euro, welche der Landkreis über Eigenmittel schließt.

5.8 Umsetzungsstand Maßnahmen Nahverkehrsplan 2018-2025

Folgende Tabelle zeigt die Maßnahmen, welche für den letzten Nahverkehrsplan festgesetzt wurden und deren aktuellen Umsetzungsstand. Die nicht oder nur teilweise umgesetzten Maßnahmen werden erneut in den Nahverkehrsplan aufgenommen.

Maßnahme	Status	Erläuterung
Startkonzept		
Steigerung der Fahrgastnachfrage mit Erweiterung der Produktpalette	teilweise umgesetzt	Vergabe Linienbündel Ihlow, Aurich & Krummhörn, Städteachse Nord-Ost; PlusBus-Linien 410, 420, 421, 450, 451 und 480 (BE 1) eingeführt
Optimierung und Ausbau des Taktnetzes im LK Aurich (Sicherung und Weiterentwicklung BE 1 und 2)	teilweise umgesetzt	Vergabe Linienbündel Ihlow, Aurich & Krummhörn, Städteachse Nord-Ost; PlusBus-Linien 410, 420, 421, 450, 451 und 480 (BE 1) eingeführt
Aus-/Neubau ZOB Aurich	nicht umgesetzt	Neuer Standort in Klärung, Gespräche mit der Stadt Aurich laufend, Umsetzung abhängig von Banreaktivierung und Finanzierung
Sicherung der Spätverkehre (Erweiterung BE 1 und 2 durch Spätverkehr ab Aurich, Norden und Emden als Ersatz für Nachteule)	teilweise umgesetzt	Einführung Nachteulen-Linien in Middels und Moorhusen
Bei Bedarf: Entwicklung und Planung von Orts- und Stadtverkehren	nicht umgesetzt	Planungen wurden gemacht, allerdings Finanzierung nicht geklärt
Ergänzung bzw. Erweiterung des Linienverkehrs durch Einführung bedarfsorientierter, flexibler Angebote (z. B. Rufbus)	nicht umgesetzt	Planungen wurden gemacht, allerdings Finanzierung nicht geklärt
Sicherung der Regionalbuslinien der BE 3 mit ihrem heutigen Fahrplanangebot bzw. Anpassung an die sich verändernde Schullandschaft	vollständig umgesetzt	---

Maßnahme	Status	Erläuterung
Sicherung des Taktknotens mit Umsteigemöglichkeiten zentral in Aurich	teilweise umgesetzt	Vorgaben werden mit jeder Ausschreibung umgesetzt
Anpassung der Linienbezeichnung (BE 1 auf 10er auf- oder abrunden, BE 2 nach räumlicher Zugehörigkeit durchnummeriert)	teilweise umgesetzt	451 in 450 umbenannt Einführung 480 und 490 mit Direktvergabe des LB Städteachse Nordost
Weiterentwicklung einzelner Linien zu Landesbuslinien (Prüfung Linien 410, 417/421, 460, 480, 490)	teilweise umgesetzt	Förderung Landesbus für Linien 410, 421 und 480 beantragt
Geplante neue ÖPNV-ÖPNV-Verknüpfung (an Haltestellen Moorsdorf Schultrift, Harsweg Friedensweg, Greetsiel Grundschule, Pewsum ZOB, Hage Raiffeisenbank, Westerende Fahner Steek)	teilweise umgesetzt	Verknüpfungen Westerende (Linien 450 und 451) und Pewsum (Linien 421 und 422) in Planung umgesetzt
Zusätzliche Haltestellen (insbesondere in Aurich, Norden, Marienhafte und Moordorf)	teilweise umgesetzt	Aurich, Hannelore-Wolf-Straße für Linien 450 und 451 Aurich, Lazarettweg für Linien 410 und 433
Linienwegänderungen (einheitliche Linienführung im Taktverkehr, neue Linienführung zur Erschließung Aurich Dreekamp, Oldesumer Str. und Emdener Str., Erschließung von Wohngebieten in Hinte und Pewsum, Tannenhausen, Marienhafte)	teilweise umgesetzt	Änderungen Linien 450/451 seit 2024, Änderung Linien 410, 421, 422 in Pewsum zum 01.05.2025 Einführung 480 zum 01.05.2025
Anpassung des Linienverlaufs (Zusammenschluss Linien 442, 445 und 446 zu neuer Linie 446, Zusammenschluss von Linien 451 und 455 zu neuer Linie 451)	teilweise umgesetzt	wird 2023 in Linienbündel "Großefehn & Wiesmoor" ausgeschrieben
Norderney Stadtbusverkehr (Ausbau Linie 7 auf Halbstundentakt von 9 bis 19 Uhr, restliche Linien außer Linie 6 im Stundentakt, in Zwischen- und Nebensaison mind. 5 Fahrtenpaare)	nicht umgesetzt	Vergabe der Linie 7 durch die Stadt Norderney nach bisherigem Fahrplan Angebotsausweitung kann nicht wirtschaftlich dargestellt werden
Zielkonzept		
Anpassung der Linien-Zugehörigkeit zu den einzelnen Bedienungsebenen	teilweise umgesetzt	Umsetzung erfolgt in Linienbündeln Ihlow, Aurich und Krummhörn, Städteachse Nord-Ost
Geplante neue ÖPNV-ÖPNV-Verknüpfung (Haltestelle Mittegroßefehn)	nicht umgesetzt	---
Linienwegänderung (Prüfung Verlängerung Linie 462 über Spetzerfehn nach Wiesmoor)	nicht umgesetzt	---
Norderney Stadtbusverkehr	teilweise umgesetzt	Änderung der Prioritäten bei der Stadt Norderney
Sonstige		
Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Fahrzeuge	teilweise umgesetzt	wird jährlich sukzessive umgesetzt
Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Haltestellen	teilweise umgesetzt	wird jährlich sukzessive umgesetzt
Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Fahrgastinformation	teilweise umgesetzt	wird jährlich sukzessive umgesetzt

Maßnahme	Status	Erläuterung
Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Bereich Betrieb und Unterhaltung	teilweise umgesetzt	wird jährlich sukzessive umgesetzt
Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Aurich	nicht umgesetzt	Zuständigkeit liegt bei der VEJ GmbH
Einführung von Echtzeitinformationen	teilweise umgesetzt	auf eigenwirtschaftlichen Linien nur durch Mitwirkung der Verkehrsunternehmen umsetzbar
Einführung von Dynamischen Fahrgastinformationen (DFI)	teilweise umgesetzt	DFI-Projekt in Umsetzung
Weiterentwicklung des Zonentarifs und der Tarifangebote	nicht umgesetzt	Vereinfachung über Deutschlandticket erfolgt
Durchführung einer Fahrgasterhebung im LK Aurich auf wichtigen Buslinien der BE 1 und BE 2	nicht umgesetzt	alle neuen Fahrzeuge in den Linienbündeln sind mit Fahrgastzählssystemen ausgestattet

Tabelle 10: Übersicht über die umgesetzten Maßnahmen und Ziele des Nahverkehrsplans 2018

6 Ziele und Rahmenvorgaben für die Gestaltung des ÖPNV

Der Nahverkehrsplan stellt die Rahmenplanung des ÖPNV des Landkreis Aurich für die kommenden fünf Jahre dar. Er legt klare Richtlinien und Ziele für die zukünftige Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs fest. Durch ausgearbeitete Zielszenarien und Rahmenkonzepte soll ein moderner und zukunftsfähiger Nahverkehr gestaltet werden.

6.1 Grundsätzliche Ziele

Die Sicherstellung der Mobilität der Bevölkerung ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Der Landkreis ist daher verpflichtet, eine ausreichende Bedienung im ÖPNV sicherzustellen. Vor allem disperse Strukturen in ländlichen Regionen machen diese Aufgabe zu einer Herausforderung. Doch insbesondere vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft und einem wachsenden ökologischen Bewusstsein ist die Aufrechterhaltung und der Ausbau eines guten ÖPNV-Angebotes mehr als eine Pflichtaufgabe.

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Aurich soll daher unter Beachtung der finanziellen Möglichkeiten weiterentwickelt und an sich ändernde Rahmenbedingungen angepasst werden. Ziel ist es den Anteil des Umweltverbundes aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen. Ein gutes ÖPNV-Angebot leistet dazu einen erheblichen Beitrag und sorgt so für verbesserte Umweltbedingungen und höhere Verkehrssicherheit.

Die zentralen Orte mit ihren Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen sind für alle Teile der Bevölkerung essenziell und sollen daher mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein. Die Achsen zwischen den zentralen Orten bilden daher das Grundgerüst des ÖPNV im Landkreis Aurich. Über die Linien der Bedienungsebene 1 wird auf Achsen ohne SPNV ein hochwertiger öffentlicher Verkehr angeboten. Da aufgrund der dispersen Strukturen nicht alle Bereiche des Landkreises mit Linien des BE 1 abgedeckt werden können, übernehmen die Linien der BE 2 und 3 im übrigen Kreisgebiet die Erschließungsfunktion. Die Weiterentwicklung des bestehenden Bedienungsnetzes ist eine der Hauptaufgaben des ÖPNV im Landkreis. Zudem ist die Verbesserung der Barrierefreiheit ein wichtiges Ziel.

Weitere Ziele aus dem Nahverkehrsplan 2018 (Novellierung 2020) welche noch nicht erfüllt (siehe Kapitel 5.8) worden sind oder der kontinuierlichen Prüfung bedürfen, wurden erneut in den Nahverkehrsplan aufgenommen.

6.2 Linienbündelungskonzept

Aktuell wird ein Teil der Verkehrsangebote im Landkreis Aurich eigenwirtschaftlich erbracht. Nach §9 Abs. 2 PBefG kann eine Genehmigung für eine einzelne Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.

Um das Konzept zum Integralen Taktfahrplan (ITF-Konzept) wirtschaftlich umsetzen zu können und das ÖPNV-Angebot attraktiv und effizient planen zu können, wurden bereits im Nahverkehrsplan 2018 (Novellierung 2020) Linienbündel definiert, welche nach Auslaufen der Einzelkonzessionen umzusetzen sind. Die Laufzeiten wurden dazu synchronisiert, die Linienbündel sind bis spätestens 2030 umzusetzen. Die Bildung

der Linienbündel sowie die Zuordnung der Zuständigkeit erfolgte in Absprache mit den benachbarten Aufgabenträgern.

Zur Bildung der Linienbündel wurden folgende Kriterien herangezogen:

- Raumordnung
- Verkehrliche Verflechtungen (Nachfragebeziehungen)
- Wirtschaftliche Verflechtungen (Ausgewogenes Verhältnis aus wirtschaftlich guten und schlechten Linien, Vermeidung von Rosinenpickerei)
- Optimierungspotenzial betrieblicher Rahmenbedingungen

Der Landkreis Aurich legt für die Linien in seiner Aufgabenträgerschaft folgende Linienbündel fest:

Linienbündel „Brookmerland“ (ab vsl. 01.03.2030, Harmonisierungsdatum 28.02.2030)		
Linie	Laufweg	Ende aktuelle Konzession
419	Aurich – Walle – Georgsfield – Sandhorst – Aurich	31.12.2027
427	Marienhafte – Osteel/Leezdorf – Rechtsupweg – Marienhafte	28.02.2030
428	Marienhafte – Wirdum – Schoonorth – Marienhafte	28.02.2030
431	Moorhusen – Engerhafte - Georgsheil	28.02.2030
432	Moordorf – Victorbur – Moordorf	28.02.2030
440	Norden - Münkeboe - Moordorf - Aurich	28.02.2030
442	Aurich – Moordorf - Marienhafte - Norden	28.02.2030
Linienbündel „Großefehn & Wiesmoor“ (ab vsl. 06.05.2030, Harmonisierungsdatum 05.05.2030)		
Linie	Laufweg	Ende aktuelle Konzession
460	Leer - Hesel - Bagband - Mittegrosfehn - Aurich	05.05.2030
462	Aurich – Ostgrosfehn – Wiesmoor	05.05.2030
463	Aurich – Akelsberg – Hinrichsfehn – Wiesmoor	05.05.2030
464	Aurich – Brockzetel – Wiesmoor	05.05.2030
466	Aurich – Bagband – Strackholt – Wiesmoor	05.05.2030
467	Wiesmoor-Ostgrosfehn-Strackholt-Bagband-Leer	05.05.2030
468	Mullberg – Hinrichsfehn – Wiesmoor	05.05.2030
469	Ostgrosfehn – Holtrop – Bietzefeld – Aurich	05.05.2030
470	Wiesmoor – Remels - Augustfehn	13.04.2030
477	Ostersander – Schirumer Leegmoor – Egels	04.05.2030
486	Aurich – Westgrosfehn – Timmel – Ostgrosfehn	05.05.2030
Linienbündel „Hage & Großheide“ (ab vsl. 01.02.2027, Harmonisierungsdatum 31.01.2027)		
Linie	Laufweg	Ende aktuelle Konzession
414	Junkersrott – Hagermarsch – Hage – Norden	31.01.2027
445	Aurich - Großheide - Hage - Norden	31.01.2027

446	Norden – Hage – Halbmond – Großheide – Südarle	31.01.2027
447	Großheide – Berumerfehn – Südarle – Großheide	29.08.2026
448	Bürgerbus: Lütetsburg – Hage – Hagermarsch – Hilgenriedersiel – Junkersrott	31.01.2027
449	Bürgerbus: Lütetsburg – Hage – Halbmond – Berumbur – Blandorf – Hage – Lütetsburg	31.01.2027

Linienbündel „Ihlow“ (seit 01.08.2024, vsl. neu ab 01.08.2034)

Linie	Laufweg	Ende aktuelle Kon- zession
450	Aurich – Westerende – Bangstede – Riepe – Emden	31.07.2034
451	(Tannenhausen –) Aurich – Westerende – Ihlow – Simonswolde	31.07.2034
452	Aurich – Kirchdorf – Ihlow – Simonswalde	31.07.2034
455	Riepe/Barstede – Bangstede/Westerende – Ihlow	31.07.2034
457	Aurich – Extum – Rahe – Haxtum – Aurich	31.07.2034
483	Aurich – Lübbertsfehn – Ihlow – Aurich	31.07.2034

Linienbündel „Städtedreieck & Krummhörn“ (ab vsl. 01.08.2028, Harmonisierungsdatum 31.07.2028)

Linie	Laufweg	Ende aktuelle Kon- zession
410	Aurich - Georgsheil - Emden	31.07.2028
411	Georgsheil – Norden	31.07.2028
412	Norden- Norddeich	31.07.2028
413	Norden – Norddeich – Neßmersiel – Dornumersiel	31.07.2028
415	Norden – Süderneuland – Norden	31.07.2028
416	Norden – Westermarsch	31.07.2028
417	Pewsum - Eilsum - Greetsiel - Norden	31.07.2028
418	Norden – Grimersum – Pewsum	31.07.2028
421	Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden	31.07.2028
422	Emden – Wybelsum – Loquard – Pewsum – Eilsum	31.07.2028
423	Pewsum – Hinte	31.07.2028
424	Leybucht polder – Neuwesteel – Westermarsch	31.07.2028
426	Pewsum – Jennelt – Hinte – Haskamp – Emden	31.07.2028
433	Forlitz-Blaukirchen – Moordorf – Aurich	31.07.2028

Linienbündel „Städteachse Nord-Ost“ (seit 01.05.2025, neu ab vsl. 01.05.2035)

Linie	Laufweg	Ende aktuelle Kon- zession
471 (ex 474)	Middels-Westerloog – Langefeld – Dietrichsfeld – Tannenhausen – Spekendorf – Aurich	30.04.2035
472 (ex 474)	Middels-Westerloog – Spekendorf – Pfalzdorf – Wallinghausen – Aurich	30.04.2035
480 (ex 474)	Aurich – Wittmund – Jever	30.04.2030

490 (ex 473)	Esens - Blomberg - Tannenhausen - Aurich	30.04.2035
--------------	--	------------

Tabelle 11: Linienbündelung Landkreis Aurich

Zudem wurde ein Linienbündel „Aurich & Krummhörn“ direkt an die Kreisbahn Aurich GmbH vergeben (beinhaltet Linien 410, 421, 422, 423, 426, 433), welches seit 01.05.2025 besteht und ab 01.08.2028 im größeren Linienbündel „Städtedreieck & Krummhörn“ aufgehen soll.

Die Linien „Nordsee-Express“ (touristisches Angebot im Bereich Norden – Norddeich) und 10004 (Norden Bahnhof – Fähre Neßmersiel) werden keinem Linienbündel zugeordnet. Eine Integration mit anderen Linien innerhalb eines Linienbündels wird aufgrund der betrieblichen und tariflichen Besonderheiten für nicht sinnvoll erachtet. Ebenso wird der Linienverkehr auf der Insel Norderney nicht in Linienbündel gefasst.

Im Landkreis Aurich verkehren zudem die Linien 111, 360, 378 und 481, welche in der Aufgabenträgerschaft anderer Landkreise liegen und den folgenden Linienbündeln zugeordnet sind:

Linie	Linienverlauf	Ende aktuelle Konzession	Aufgabenträger	zukünftiges Linienbündel
111	Wilhelmshaven – Wiesmoor	30.06.2027	LK Friesland	Mitte
360	Norden – Esens – Harlesiel	---	LK Wittmund	Nord
378	Aurich – Westerholt – Esens	14.09.2026	LK Wittmund	Nord
481	Aurich – Moormerland – Leer	15.09.2026	LK Leer	Moormerland/Hesel

Tabelle 12: Linien anderer Aufgabenträger mit Anteilen im Landkreis Aurich

6.3 Ziele Verkehrsangebot

Das im Jahr 2019 erstellte „ITF-Konzept für den Landkreis Aurich“ hat weiterhin Gültigkeit. Das darin beschriebene Zielkonzept ist noch nicht vollständig umgesetzt. Die Umsetzung erfolgt schrittweise bei neuen Vergaben oder Ausschreibungen. Eine aktualisierte Version des ITF-Zielkonzeptes findet sich in Anlage 6.

Rückgrat des ÖPNV bilden die Buslinie der BE 1. Sie sollen ein hochwertiges ÖPNV-Angebot zur Verbindung zentraler Orte abseits der Schienenstrecken und auf Achsen mit hohem Nachfragepotenzial sicherstellen. Folgende Mindeststandards werden für Linien der BE 1 definiert:

- einheitlicher Linienweg
- werktags stündlich vertaktetes Angebot
- vertaktetes Angebot auch am Wochenende und im Spätverkehr (Mindestvorgaben zum Angebot siehe Tabelle 13)
- folgende Linien werden der BE 1 zugeordnet: 410, 411, 412, 421, 422, 440, 450, 451, 460, 467, 480, 111⁴, 481⁵ und 360⁶ (K 1).

⁴ Zuständigkeit Landkreis Friesland

⁵ Zuständigkeit Landkreis Leer

⁶ Zuständigkeit Landkreis Wittmund

Die Linien der BE 2 erschließen weitere Hauptachsen im Landkreis abseits der BE 1. Sie verbinden die Grundzentren mit den Mittelzentren im Landkreis und erschließen weitere Orte mit hohem Fahrgastpotenzial. Folgende Mindeststandards werden für die BE 2 definiert:

- werktags mindestens zweistündlich vertaktete Angebote
- Abweichungen von bis zu 15 Minuten nach hinten sind zugunsten eines integrierten Schulverkehrs zulässig
- vertaktetes Angebot auch am Wochenende und im Spätverkehr (als Rufbus möglich; Mindestvorgaben zum Angebot siehe Tabelle 13)

Folgende Linien werden der BE 2 zugeordnet: 378, 417, 433, 445, 446, 462, 470 und 490.

Die Liniensteckbriefe der Linien der Bedienungsebenen 1 und 2 befinden sich in Anlage 7.

Für die Linie 462 soll eine Verlängerung über Spetzerfehn nach Wiesmoor geprüft werden.

Die Linien der BE 3 dienen der Schülerbeförderung und sind auf die besonderen Anforderungen des Schulverkehrs abgestimmt. Sie erschließen die Fläche im ländlichen Raum. Es werden keine Mindestbedienstandards festgelegt. Zur BE 3 gehören alle oben nicht aufgeführten Linien, welche im Landkreis Aurich verkehren. Nicht zugeordnet werden die Linien auf Norderney und des Nachtangebotes.

Durch die geplanten Angebotserweiterungen im Busverkehr werden die Kosten für den ÖPNV in den kommenden Jahren steigen. Durch die Aufwertung von Buslinien, die auf wichtigen Relationen verkehren, die nicht über den SPNV abgedeckt werden können, kann ggf. eine Förderung vom Land beantragt werden. Bewilligte Förderungen von so genannten Landesbuslinien können helfen die zusätzlich notwendigen Fahrplanfahrten zu finanzieren. Für die Linien 410, 421 und 480 wurden bereits Anträge gestellt⁷. Der Landkreis möchte die zur Verfügung stehenden Fördermöglichkeiten in den zukünftig noch intensiver nutzen.

Das ITF-Zielkonzept (siehe Anlage 6) sieht für Aurich einen Taktknoten zur Minute 30 vor. Die Linien 433, 440, 450, 460, 462 und 480 komme jeweils kurz vor der halben Stunde am ZOB an und fahren kurz danach vom ZOB los. Dadurch können Umstiege zwischen den genannten Linien mit kurzer Wartezeit realisiert werden. Ein zusätzlicher „kleiner Taktknoten“ zur Minute 00 soll Umstiege zwischen den Linien 378, 445, 451 und 490 ermöglichen. An den Taktknoten in Aurich und Norden besteht die Möglichkeit weitere Nahverkehrsangebote mit dem Regionalbusverkehr sinnvoll zu verknüpfen und so in den ITF einzubinden.

⁷ Ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn wurde zum Betriebsstart am 01.05.2025 erteilt. Die Förderbescheide stehen noch aus.

		Montag – Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag		Anmerkungen
		Stundentakt	Zweistundentakt	Stundentakt	Zweistundentakt	Stundentakt	Zweistundentakt	
Bedienungsebene 1	111	06-20 Uhr	--	--	08-15 Uhr	---	10-15 Uhr	LK Friesland
	360 (K)	06-22 Uhr	---	06-22 Uhr	---	06-22 Uhr	---	LK Wittmund
	410	05-23 Uhr	---	06-23 Uhr	---	07-23 Uhr	---	LBL
	411	05-23 Uhr	---	06-23 Uhr	---	07-23 Uhr	---	LBL
	412	06-21 Uhr	---	06-23 Uhr	---	08-21 Uhr	---	---
	421	05-23 Uhr	---	06-23 Uhr	---	07-23 Uhr	---	LBL
	422	06-20 Uhr	20-22 Uhr	08-19 Uhr	06-08 Uhr & 19-23 Uhr	---	08-21 Uhr	---
	440	07-20 Uhr	---	---	08-16 Uhr	---	09-14 Uhr	---
	450	06-20 Uhr	20-23 Uhr	06-20 Uhr	20-23 Uhr	---	07-23 Uhr	---
	451	06-20 Uhr	20-22 Uhr	06-20 Uhr	20-22 Uhr	--	08-20 Uhr	---
	460	05-23 Uhr	---	06-22 Uhr	---	07-22 Uhr	---	LBL
	467	06-20 Uhr	---	---	07-18 Uhr	---	07-18 Uhr	---
	480	05-22 Uhr	---	06-22 Uhr	---	07-22 Uhr	---	LBL
481	06-20 Uhr	---	---	08-20 Uhr	---	08-15 Uhr	LK Leer	
Bedienungsebene 2	378	---	06-22 Uhr	---	07-22 Uhr	---	07-22 Uhr	LK Wittmund
	417	---	07-18 Uhr	---	09-18 Uhr	---	09-18 Uhr	ggf. Sa & So Rufbus
	433	---	07-21 Uhr	---	07-21 Uhr	---	09-21 Uhr	ggf. Sa & So Rufbus
	445	---	06-20 Uhr	---	08-18 Uhr	---	08-18 Uhr	
	446	---	06-21 Uhr	---	08-19 Uhr	---	08-19 Uhr	
	462	---	06-20 Uhr	---	07-18 Uhr	---	09-19 Uhr	ggf. Sa & So Rufbus
	470	---	06-19 Uhr	---	06-19 Uhr	---	08-17 Uhr	ggf. So Rufbus
	490	---	05-22 Uhr	---	05-22 Uhr	---	07-22 Uhr	---
Bedienungsebene 3 (übrige Liniennummern)		nach Bedarf, vorrangig Schülerverkehr						

Tabelle 13: Betriebszeiten und Bedienungshäufigkeiten

Die Linienverkehre auf Norderney wird von der Stadt geplant und finanziert. Er soll nach den Plänen der Stadt in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden.

Der Linienverkehr im gesamten Landkreis kann durch bedarfsorientierte, flexible Angebote, wie Rufbusse oder On-Demand-Verkehre nach §44 PBefG ohne Fahrplan- und Routenbindung, sinnvoll ergänzt werden.

Sie müssen dem Zielkonzept entsprechen und in das ITF-Konzept integriert werden. Linienbedarfsverkehre sollen mit den bestehenden Linienbündeln harmonisiert werden.

Folgende Vorgaben werden für Linienbedarfsverkehre gemacht:

- Im Gebiet des Landkreis Aurich wird grundsätzlich der VEJ-Tarif angewendet (Abweichungen für Linienverkehr auf Norderney: Haustarife der zuständigen Verkehrsunternehmen mit 3 Tarifstufen)
- Der Richtpreis orientiert sich an den jeweils anzuwendenden Tarifen. Für Verkehre innerhalb des Verkehrsbereichs der VEJ wird ein Zuschlag von bis zu 100 Prozent auf die betreffende Einzelkarte der jeweiligen Tarifstufe erhoben. (Abweichungen für Insel Norderney: Nutzung der Tarifstufen 1 und 2 von Norderney)
- Die Beförderung erfolgt nur innerhalb der definierten Potenzialgebiete (siehe Abbildung 13) sowie zu den nächstgelegenen Knotenpunkten des Taktverkehrs, sodass Parallelverkehre und Konkurrenz zu bestehenden Linienverkehren ausgeschlossen sind.
- Für Fahrer und Kundenservice gelten die Qualitätsmindeststandards der jeweiligen Vorabbekanntmachung bzw. Vergabe.
- Mindestens 25 Prozent der Fahrzeugflotte, mindestens jedoch ein Fahrzeug, muss barrierefrei ausgestattet sein. Der Zugriff auf Linienbedarfsverkehre muss generell auch telefonisch möglich sein.
- Es gilt die verbindliche Betriebspflicht, die auch die Qualitäts- und Umweltstandards des ÖPNV, einschließlich der Einhaltung der Emissionsstandards, umfasst.

Eine Einrichtung von Ortsverkehren ist über Bürgerbusse möglich. Dabei ist in der Regel die Initiative durch Ehrenamtliche oder von einem Bürgerbusverein notwendig. Bürgerbusverkehre sind über die Städte und Gemeinden zu organisieren, wobei der Landkreis Aurich bei der Planung und Genehmigung Unterstützung anbietet.

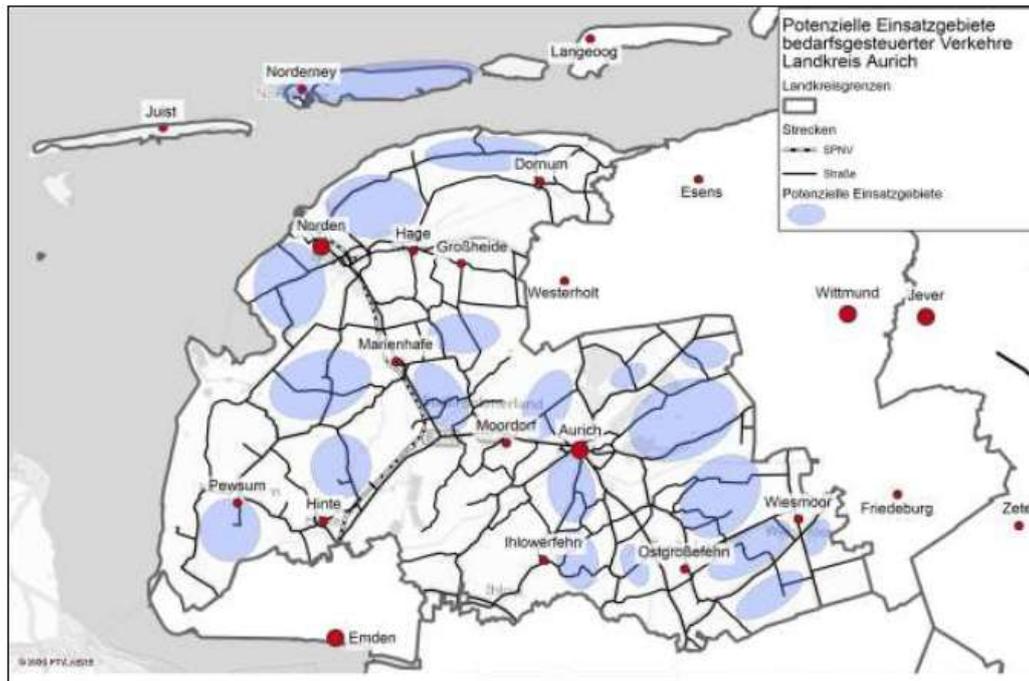


Abbildung 13: Potenzielle Einsatzgebiete bedarfsgesteuerter Verkehre im Landkreis Aurich

6.4 Ziele Tarif

Der Tarif soll in Einklang mit den Maßnahmen der VEJ und in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen in Kooperation mit den benachbarten Verkehrsräumen weiterentwickelt werden. Ziel ist es, die Verständlichkeit des Tarifsystems zu erhöhen und so zusätzliche Fahrgäste gewinnen zu können. Die besondere Rolle des Linienverkehrs auf der Insel Norderney soll dabei berücksichtigt werden.

6.5 Ziele Infrastruktur

Verknüpfungspunkte

Um die in Kapitel 6.3 beschriebenen Verknüpfungen verschiedener Linien umsetzen zu können, müssen die Verknüpfungspunkte entsprechend gestaltet sein. Der zentrale Umsteigepunkt des Landkreises, der ZOB Aurich, ist noch nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. Die Stadt plant aktuell den Aus- bzw. Neubau. Dabei sind die für den Taktverkehr notwendigen Voraussetzungen zu berücksichtigen. Die Inbetriebnahme der neuen Taktverkehre in den Linienbündeln Ihlow, Aurich & Krummhörn und der Städtachse Nord-Ost hat gezeigt, dass der aktuelle ZOB Aurich nicht leistungsfähig genug ist. Zudem wird die Haltestelle gantztägig vom motorisierten Individualverkehr befahren, was eine zusätzliche Belastung darstellt. Ein neuer Standort für den ZOB könnte im Bereich der Sparkassen-Arena liegen. Der bisherige ZOB muss dennoch seine Rolle als Verknüpfungshaltestelle zwischen den Linien aus Richtung Süden und Osten (insbesondere die Linien 460, 462, 481) und Nordosten (vor allem die Linien 378, 480, 490) behalten.

Weitere für das ITF-Konzept wichtige Verknüpfungspunkte befinden sich Mittegrobefehn, Moordorf, Greet-siel, Pewsum und Hage. In Westerende stehen als geeignete Verknüpfungspunkte die Haltestellen Grund-schule und Fahnster Streek zur Verfügung. Die genannten Verknüpfungspunkte sind so zu gestalten, dass Umstiege sicher und komfortabel erfolgen können.

Haltestellen

Um die Fahrzeiten auf den Linien des Taktverkehrs kurz zu halten und so eine attraktive Alternative zur Fahrt im eigenen Pkw zu bieten sind an einigen Haltestellen mit Wendehaltestellen zusätzliche Haltepositio-nen am Fahrbahnrand, für die Bedienung außerhalb der schulrelevanten Zeiten, einzurichten.

Insgesamt ist darauf zu achten, dass Haltestellen gut anfahrbar sind. Die dafür vorrangig geeigneten Baufor-men sind Haltestellen in Fahrbahnrandlage oder als Buskap ausgestaltete Haltepositionen, da sie ohne zu-sätzliche Kurven angesteuert werden können. Beim Aus- und Neubau von Haltestellen werden die Vorga-ben des „Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen“ des VEJ (siehe Kapitel 2.2.2 und An-lage 2) berücksichtigt.

In den größeren Orten ist zu prüfen, ob durch Einrichtung zusätzlicher Haltestellen Erschließungslücken be-seitigt werden können. Besonderes Augenmerk sollte auf die Städte Aurich und Norden gelegt werden.

Barrierefreiheit

Barrierefreiheit ist für die selbstbestimmte Teilhabe aller Menschen essenziell. Dabei kommt eine barriere-freie Gestaltung des ÖPNV nicht nur Menschen mit Behinderung zugute, sondern beispielsweise auch älte-ren Menschen, Menschen mit Kinderwagen oder großem Gepäck sowie temporär mobilitätseingeschränk-ten Menschen. Barrierefreiheit muss in den Bereichen Fahrzeug, Haltestelle, Fahrgastinformation sowie Be-trieb und Unterhaltung berücksichtigt werden.

Der ausschließliche Einsatz von Low-Entry- oder Niederflurfahrzeugen wird angestrebt. Barrierefreie Fahr-zeuge müssen zudem folgende Eigenschaften aufweisen:

- ausreichend große Sondernutzungsfläche für Rollstuhlnutzer, Personen mit Kinderwagen oder Rollator, die über eine Rampe zugänglich ist
- seitliche Absenkefunktion („Kneeling“) oder Gesamtabenkung
- ausreichende Anzahl Haltewunschtaster
- kontrastreiche und taktile Gestaltung des Fahrzeuginnenraums (insbesondere sicherheitsrelevante Ele-mente wie Haltegriffe und -stangen sowie Türen und Bodenschwellen)
- optische und akustische Information über die nachfolgenden Haltestellen

Auf Linien der BE 3 sind nicht-barrierefreie Fahrzeuge zulässig, sofern kein gesicherter Bedarf seitens mobili-tätseingeschränkter Personen besteht. Auch für Kleinbusse, welche auf Linien mit geringer Nachfrage zum Einsatz kommen, sind die oben genannten Ausstattungsmerkmale nicht verpflichtend.

Auf den vollständig barrierefreien Ausbau der Haltestellen im Landkreis Aurich wird hingearbeitet. Zustän-dig dafür sind die Straßenbaulastträger, in den meisten Fällen die Städte und Gemeinden, auf deren Gebiet

die jeweilige Haltestelle liegt. Aufgrund der begrenzten finanziellen Mittel der Kommunen kann der barrierefreie Ausbau der Haltestellen nur schrittweise vorgenommen werden. Dabei wird nach verschiedenen Gesichtspunkten priorisiert. Diese Priorisierung erfolgt nach den Vorgaben aus dem „Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen“ des VEJ (siehe Anlage 2). Dort werden auch Ausstattungsmerkmale für verschiedene Kategorien von Haltestellen vorgeschlagen. Folgende Aspekte müssen barrierefreie Haltestellen erfüllen:

- ausreichende Haltestellenlänge und Bewegungsflächen für Rollstuhlnutzer
- Hochborde
- visuell/taktile Bodenelemente
- Sitzgelegenheiten
- barrierefreie Zuwegung zur Haltestelle
- ausreichende Beleuchtung (auch indirekt über Straßenbeleuchtung möglich)
- Räumung von Schnee und Eis im Winter

Die Nutzung von barrierefreien Fahrzeugen und Haltestellen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist nur dann möglich, wenn sich diese in einem einwandfreien Zustand befinden. Aus diesem Grund ist eine regelmäßige Wartung und Reinigung vorzunehmen.

6.6 Ziele Fahrgastinformation und Marketing

Auch in der Fahrgastinformation sind Aspekte der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Dabei sind möglichst vielfältige Informationsmöglichkeiten Voraussetzung für barrierefreien ÖPNV. Für folgende Informationskanäle werden Ausstattungsmerkmale zur Erhöhung der Barrierefreiheit festgelegt:

- Druckerzeugnisse: kontrastreiche Gestaltung mit ausreichend großer Schrift zur Gewährleistung der Lesbarkeit, in Fahrplänen sind barrierefreie Haltestellen und Fahrten zu kennzeichnen
- Fahrplanauskünfte im Internet und in Apps: Aufbereitung für sehbehinderte und blinde Menschen
- Fahrzeugbeschilderung: ausreichend groß und kontrastreich

An zentralen Haltestellen und wichtigen Verknüpfungspunkten sollen sprachbasierte Fahrplaninformationen abrufbar sein.

Auch Personal, welches regelmäßigen Kundenkontakt hat, sollte im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen geschult werden. So ist die korrekte Anfahrt an barrierefreie Haltestellen wichtig, um den Spalt zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu minimieren. Die Bedeutung des Einstiegsfeldes für blinde und sehbehinderte Menschen sollte dem Fahrpersonal bewusst gemacht werden.

Für die Wahrnehmung des ÖPNV als attraktive Alternative zum privaten Pkw ist die Vermarktung ebenso wichtig wie ein gutes Angebot. Die Mobilitätszentralen tragen deutlich zur Wahrnehmung des ÖPNV im VEJ bei und sind zentrale Anlaufstelle bei Fragen. Aus diesem Grund soll die Mobilitätszentrale Aurich weiterentwickelt werden und die Wahrnehmung des ÖPNV im Landkreis stärken. Insbesondere die individuelle Beratung zum Thema CO₂-sparende Mobilität soll ausgebaut werden.

Durch die mit Smartphones gegebene Möglichkeit, Informationen stetig über das Internet abrufen zu können, ist die Erwartung nach aktuellen Auskünften gestiegen. Insbesondere im Störfall oder bei Verspätungen sind aktuelle Informationen wichtig. Durch Echtzeitdaten wird Fahrgästen die Möglichkeit gegeben, sich auf Änderungen einzustellen und Alternativen zu suchen. Ziel ist es, flächendeckend und stetig Echtzeitinformationen abrufbar zu machen.

Mit der Einführung von Echtzeitdaten sind auch die Voraussetzungen für dynamische Fahrgastinformationsanzeigen geschaffen. Diese sollen an weiteren Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen und wichtigen Knotenpunkten aufgestellt werden.

6.7 Ziele SPNV

Der Schienenpersonenverkehr bildet das Rückgrat des ÖPNV. Ihm kommt dabei als schnelle Verbindung innerhalb der Region ebenso eine große Bedeutung zu wie bei der Einbindung in das überregionale Nahverkehrsangebot und in das bundesweite Fernverkehrsnetz. Die verkehrliche Erschließung der Region im Ganzen wie auch die Qualität des ÖPNV-Angebotes im Besonderen hängt demnach wesentlich von der Qualität des SPNV ab, wobei die Aufgabenträgerschaft im SPNV in der VEJ-Region, wie im Großteil Niedersachsens, in der Hand der LNVG liegt.

Der Landkreis Aurich ist im Rahmen seiner Möglichkeiten bemüht, durch Abstimmung mit der LNVG und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen Einfluss auf die Planung des SPNV-Angebots zu nehmen.

Um das SPNV-Angebot im Landkreis zu verdichten, kommt der Reaktivierung derzeit im SPNV stillgelegter Bahnstrecken eine wichtige Rolle zu. Entsprechend wird eine Reaktivierung der stillgelegten Strecke Norden – Dornum – Esens/Bensersiel angestrebt. Dazu wird derzeit eine Machbarkeitsstudie durchgeführt.

Der Landkreis strebt auch die SPNV-Reaktivierung der Strecke Abelitz – Aurich, die aktuell nur im Güterverkehr betrieben wird, an. Eine Machbarkeitsstudie wurde 2023 vom Landkreis in Auftrag gegeben.

7 Maßnahmenkonzeption

Nachfolgend werden die Maßnahmen zur Erreichung der in Kapitel 6 formulierten Ziele zusammengefasst, die im Zeitraum der Gültigkeit des Nahverkehrsplans umgesetzt werden sollen, sowie eine Priorität festgelegt. Aufgrund sich ändernder Rahmenbedingungen und nicht absehbarer Entwicklung können weitere Maßnahmen erforderlich werden.

Nr.	Maßnahme	Priorität	finanzieller Aufwand	Zuständigkeit
1	Fortwährender barrierefreier Ausbau der Haltestellen	1	hoch	Baulastträger
2	Steigerung des Anteils barrierefreier Fahrzeuge	1	moderat	Verkehrsunternehmen
3	Umsetzung des ITF-Konzeptes - Sicherung und Weiterentwicklung BE 1 und 2, Erfüllung der Mindeststandards - Herstellung einheitlicher Linienwege - Weiterentwicklung des Taktknoten Aurich - Sicherung und Ausbau von Verknüpfungspunkten - Einrichtung eines Angebotes im Spätverkehr am Wochenende	1	hoch	Landkreis Aurich, Verkehrsunternehmen
4	Sicherung der Verfügbarkeit von flächendeckenden Echtzeitinformationen	1	moderat	Verkehrsunternehmen, Landkreis Aurich
5	Einrichtung dynamischen Fahrgastinformationssystemen an weiteren Haltestellen	2	hoch	Verkehrsunternehmen, Landkreis Aurich
6	Synchronisierung der Konzessionen der Linienbündel	2	gering	Landkreis Aurich
7	Weiterentwicklung der Mobilitätszentrale Aurich	2	moderat	Landkreis Aurich, VEJ-Region, Verkehrsunternehmen
8	Steigerung der Barrierefreiheit im Bereich Fahrgastinformation und Service (Druckerzeugnisse, Website, Informationen an Haltestellen)	2	moderat	Landkreis Aurich, VEJ-Region, Verkehrsunternehmen
9	bedarfsorientierte Entwicklung und Einführung von Linienbedarfsverkehren insbesondere in Tagesrandlage und für Bereiche mit geringer ÖPNV-Erschließung	2	hoch	Landkreis Aurich, Verkehrsunternehmen
10	Prüfung der Einrichtung zusätzlicher Haltestellen in größeren Orten zur besseren Erschließung im ÖPNV	3	gering	Landkreis Aurich, Kommunen
11	Prüfung Verlängerung Linie 462 über Spetzerfehn nach Wiesmoor	3	gering	Landkreis Aurich
12	Prüfung der Erschließungsmöglichkeiten von Gewerbegebieten bei Bedarf mit den jeweiligen Kommunen (Umsetzung in Abhängig von der Finanzierung)	2	moderat	Landkreis Aurich, Kommunen

Tabelle 14: Maßnahmenkatalog

8 Anlagen

Anlage 1: Liniennetzplan Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems

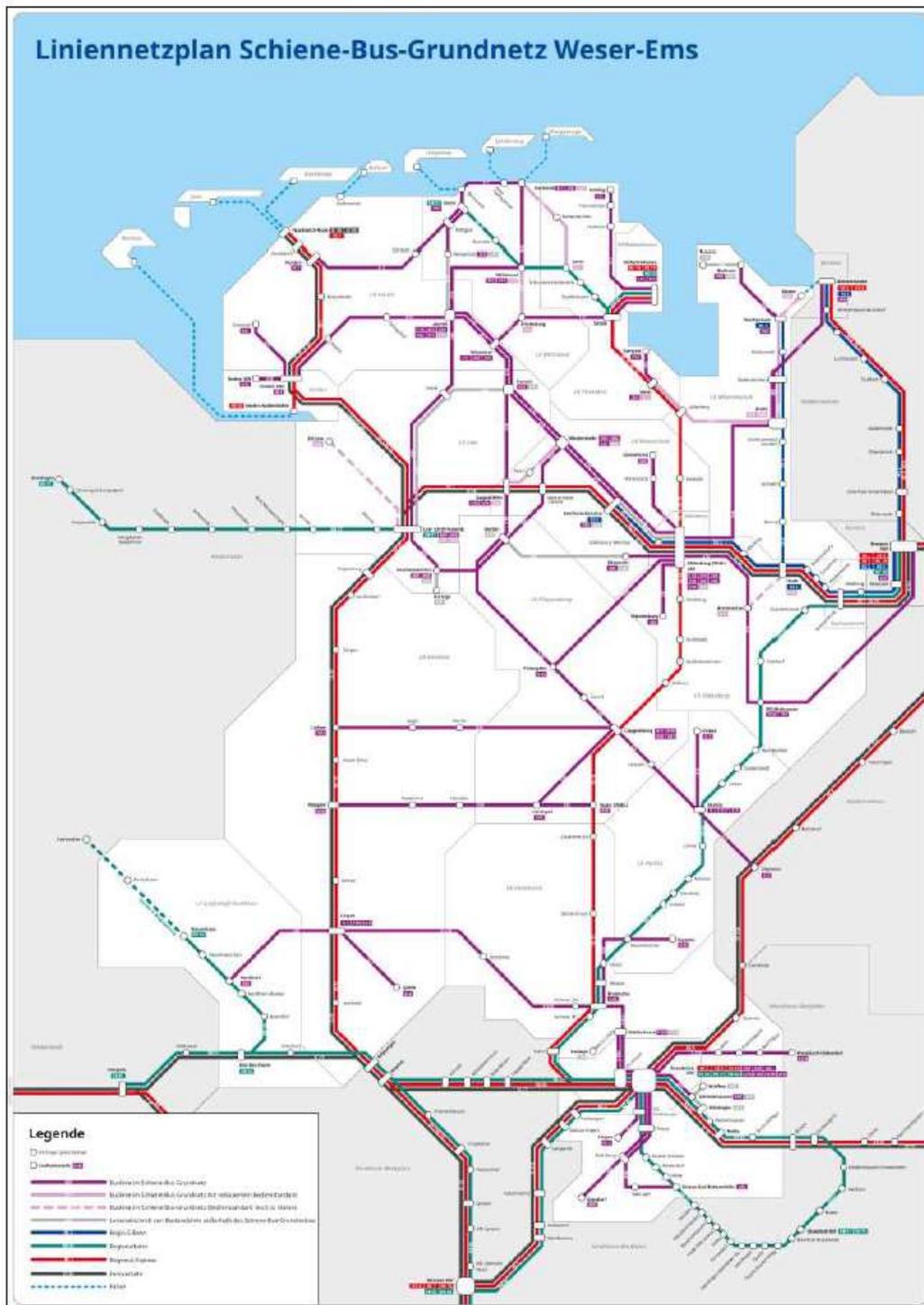


Abbildung 14: Liniennetzplan Schiene-Bus-Grundnetz Weser-Ems

Anlage 2: Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen



**Konzept zur Gestaltung
bestehender und neuer Haltestellen**

Stand: Dezember 2017



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

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

Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade

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

Verkehrsverbund Ems-Jade

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

Inhaltsverzeichnis

1. Zielsetzung	4
2. Ausgangslage	4
3. Anforderungskatalog für Haltestellen	5
Anordnung und Gestaltung	5
Wartehallen	6
Beleuchtung	6
Sitzplätze	6
Fahrradabstellanlagen	7
4. Haltestellenkategorisierung	7
5. Musterhaltestelle VEJ	9
6. Fahrgastinformationen an Haltestellen	10
7. Haltestellenschilder	11
8. Aushangfahrpläne	12
9. Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit	13

1. Zielsetzung

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

Als wesentliche Ziele gelten:

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

2. Ausgangslage

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

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

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

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

- ✓ Fahrplan - mindestens mit Angabe der Abfahrtszeiten (PBefG §40 Abs. 4)
- ✓ Liniennummer und Name des Unternehmers, bzw. bei Gemeinschaften deren Bezeichnung (BOKraft §32 Abs. 1)
- ✓ Im Orts- und Nachbarortslinienverkehr die Haltestellenbezeichnung (BOKraft §32 Abs. 1)
- ✓ An verkehrsreichen Haltestellen im Ortslinienverkehr ein Behälter zum Abwerfen benutzter Fahrscheine (BOKraft §32 Abs. 1)

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

3. Anforderungskatalog für Haltestellen

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

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

Sicherheit

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

Ausstattung/Komfort

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

Anordnung und Gestaltung

- Haltestellen müssen leicht und sicher erreichbar sein, dazu gehören vom Fahrweg getrennte und ausreichend breite Gehwege. Unmittelbare Nähe zu bewohnten Gebäuden und ausreichende Beleuchtung gewährleisten soziale Sicherheit. Bei der Planung ist die vollständige Barrierefreiheit zu berücksichtigen, sofern der Nahverkehrsplan keine Ausnahme regelt.

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

Wartehallen

Fahrgastunterstände sind möglichst an allen Haltestellen mit täglich durchschnittlich mehr als 10 Einsteigern aufzustellen. An Haltestellen in zentralen Bereichen und an wichtigen Umsteigehaltestellen sind sie jedoch unverzichtbarer Bestandteil der Haltestellenausstattung. Aus Gründen der Sicherheit und um Sichtkontakt zwischen Fahrer und Fahrgast herzustellen, sollen Fahrgastunterstände durchsichtig und beleuchtet gestaltet werden.

Beleuchtung

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

Sitzplätze

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

Fahrradabstellanlagen

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

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

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

4. Haltestellenkategorisierung

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

1. **Mindestausstattung:** Unterwegshaltestellen, primär für die Schülerbeförderung
2. **Standardausstattung:** Bushaltestelle mit mittlerer oder geringer Verkehrsbedeutung
3. **Maximalausstattung:** Haltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung, z.B. überdurchschnittlich viele Ein- und Aussteiger und wichtige Verknüpfungspunkte

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

Kategorie 1 - Mindestausstattung

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

Kategorie 2 - Standardausstattung

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

Kategorie 3 - Maximalausstattung

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

5. Musterhaltestelle VEJ

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

Musterhaltestelle VEJ (Wartehalle)

Form :	<ul style="list-style-type: none">• Ständerform ohne Glasabschlussleisten im Standardraster (1 Feld entspricht dabei etwa 1,5 m); in Ausnahmefällen Haltestellen mit Kragarmen (z.B. im innerstädtischen Bereich),• auf mitgelieferter Bodenplatte• im Baukastensystem• mit rechteckige Glasflächen• mit Rundumwetterschutz (wenn nicht anders gewünscht)• Fahrradständer auf Wunsch integrierbar
Material :	<ul style="list-style-type: none">• Seewasserbeständiges Aluminium, eloxiert• alternativ pulverbeschichtet nach RAL (wenn Färbung gewünscht)
Dachform:	<ul style="list-style-type: none">• Satteldach• nur in innerstädtischen Bereichen auch Pultdach (siehe oben)• traufständig mit integriertem Regenabfluss• mit innen liegender Beleuchtung und• hinterleuchtetem Haltestellennamen, alternativ reflektierend• sofern kein Stromanschluss vorhanden ist, muss Stromversorgung durch Solarbetrieb möglich sein• Haltestellenschild integriert, eventuell beleuchtet• Dachmaterial: Alu oder Stahl, wahlweise Glaseindeckung
Sitzbank :	<ul style="list-style-type: none">• Einzelsitze aus Drahtgeflecht ohne Rückenlehne, an Pfosten befestigt
Schaukasten:	<ul style="list-style-type: none">• DIN A 1, Magnettafel, nur an besonders frequentierten Plätzen noch mit eigener Beleuchtung
Papierkorb :	<ul style="list-style-type: none">• außerhalb an Wartehalle angebracht => passend zum jeweiligen Entsorgungssystem der Kommune
Haltestellenschild :	<ul style="list-style-type: none">• integriert auf / an Wartehalle (s.u.);
Glas :	<ul style="list-style-type: none">• Einscheibensicherheitsglas, mindestens 8 mm• eingebrannte Sichtzeichen nach kommunaler Vorgabe bzw. VEJ

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

6. Fahrgastinformationen an Haltestellen

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

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

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

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

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

1. Bushaltestelle:

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

2. Haltestelleninformationen:

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

3. Umgebungsinformationen:

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

7. Haltestellenschilder

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

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

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



8. Aushangfahrpläne (siehe auch Anlage 10)

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

Folgende Kriterien müssen dabei berücksichtigt werden:

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

9. Mindestanforderungen zur Gewährleistung der Barrierefreiheit

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

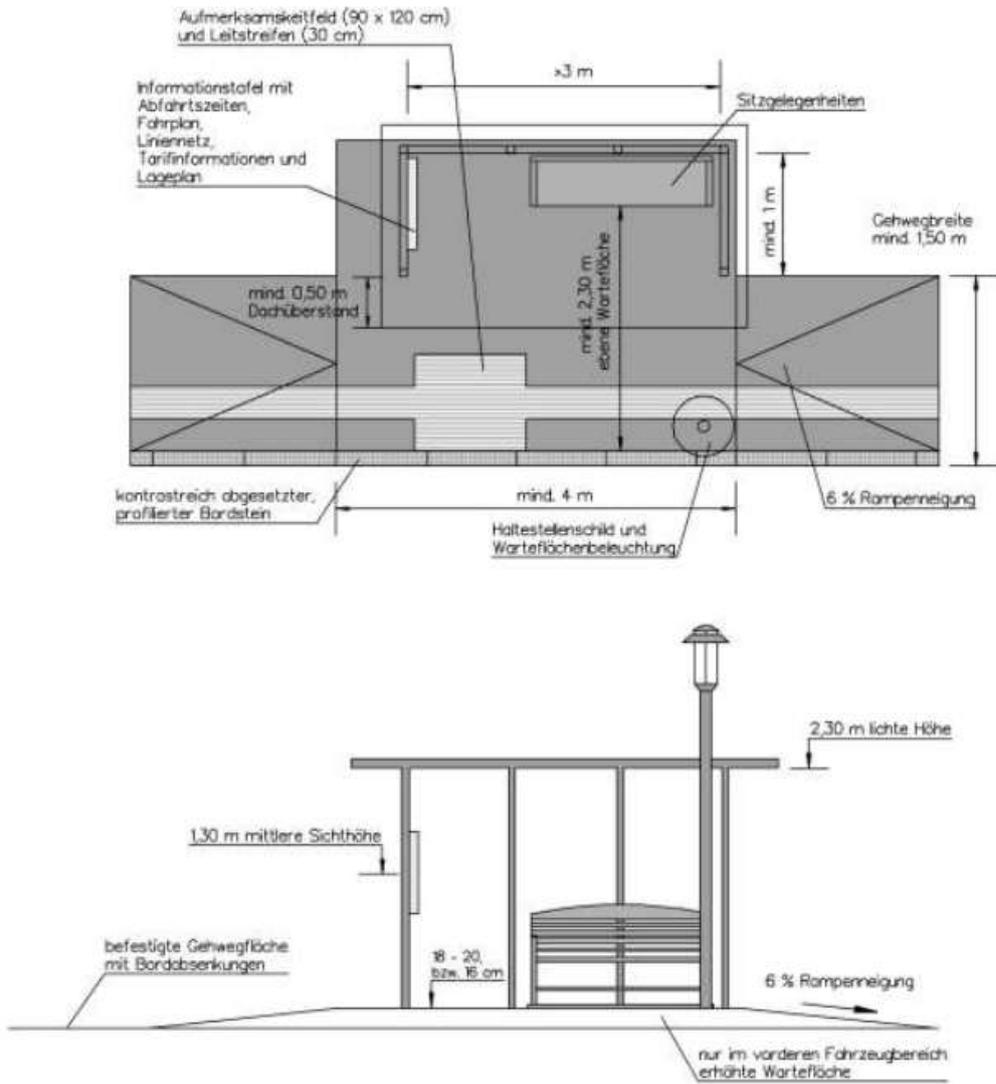
Der Gesetzgeber hat mit der Zielbestimmung eines barrierefreien ÖPNV bis 2022 keine neuen technischen Anforderungen definiert. Die Definition von örtlichen Standards zur Barrierefreiheit auf der Basis der allgemein anerkannten Regeln der Technik obliegt den Aufgabenträgern in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen,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

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

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

	<ul style="list-style-type: none">• Abstand des Leitstreifens zur Fahrbahnkante 60 cm bis 90 cm- Abstand des Einstiegsfeldes zur Fahrbahnkante 30cm• Einstiegsfeld in Höhe des vorderen Buseinstiegs, mindestens 90 cm x 120 cm• Rippenverlauf des Leitstreifens und des Einstiegsfeldes parallel zur Fahrbahn• Niveauunterschied zwischen Rippenberg und Rippental ca. 4-5 mm• Rippenabstand 30-50 mm• Farbliche Kontrastierung des Leitsystems zur Wartefläche
Wartehalle	<ul style="list-style-type: none">• Mindestmaß der überdachten Fläche 3 m x 1 m• Dreiseitig geschlossen, Seitenwände sollten bis auf Bodenniveau herunterreichen bzw. einen max. Abstand von 15cm zum Boden aufweisen• Transparenz der Außenwände• Sitzgelegenheiten
Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none">• Haltestellenbereich muss ausreichend beleuchtet sein

Nachfolgend ist ein Gestaltungsbeispiel einer Standardhaltestelle mit Grundausstattung aufgeführt:

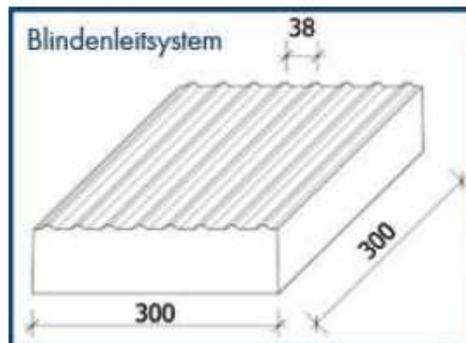


Bei den angegebenen Maßen der Bewegungsflächen handelt es sich um Mindestmaße. Bei höherem Fahrgastaufkommen sind die Bewegungsflächen entsprechend großzügiger zu bemessen.

Bodenindikator für Blindenleitsysteme

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

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



Anlage 3: Anzahl der Schülerinnen und Schüler je Schule (Stand: 08/2024)

Name der Schule	Schulart	Standort	Schülerzahlen
GS Egels, Aurich	Grundschule	Aurich	161
GS Finkenburg, Aurich	Grundschule	Aurich	183
GS Lamberti, Aurich	Grundschule	Aurich	220
GS Middels, Aurich	Grundschule	Aurich	79
GS Pfälzerschule Plaggenburg, Aurich	Grundschule	Aurich	87
GS Reilschule Aurich	Grundschule	Aurich	130
GS Sandhorst, Aurich	Grundschule	Aurich	177
GS Tannenhausen, Aurich	Grundschule	Aurich	115
GS Upstalsboom, Aurich	Grundschule	Aurich	199
GS Walle, Aurich	Grundschule	Aurich	137
GS Wallinghausen, Aurich	Grundschule	Aurich	173
GS Wiesens, Aurich	Grundschule	Aurich	68
GS An der Leybucht Norden	Grundschule	Norden	45
GS Im Spiet Norden I	Grundschule	Norden	307
GS Linteler Schule, Norden	Grundschule	Norden	361
GS Norddeich, Norden	Grundschule	Norden	53
GS Süderneuland, Norden	Grundschule	Norden	137
GS Norderney	Grundschule	Norderney	155
GS Am Ottermeer Wiesmoor	Grundschule	Wiesmoor	148
GS Wiesmoor-Mitte, Wiesmoor	Grundschule	Wiesmoor	238
GS am Fehnkanaal, Wiesmoor	Grundschule	Wiesmoor	115
GOBS Baltrum - Grundschule	Grundschule	Baltrum	11
GS Dornum	Grundschule	Dornum	132
GS Holtrop, Großefehn	Grundschule	Großefehn	123
GS Mittegrosbefehn, Großefehn	Grundschule	Großefehn	102
GS Spetzerfehn, Großefehn	Grundschule	Großefehn	143
GS Strackholt, Großefehn	Grundschule	Großefehn	120
GS Berumerfehn, Großheide	Grundschule	Großheide	114
GS Frya Fresena Großheide	Grundschule	Großheide	257
GS Hinte	Grundschule	Hinte	135
GS Loppersum, Hinte	Grundschule	Hinte	163
GS Riepe, Ihlow	Grundschule	Ihlow	122
GS Simonswolde, Ihlow	Grundschule	Ihlow	149

Name der Schule	Schulart	Standort	Schülerzahlen
GS Weene, Ihlow	Grundschule	Ihlow	130
GS Westerende-Kirchloog, Ihlow	Grundschule	Ihlow	138
GOBS Inselschule Juist- Grundschule	Grundschule	Juist	22
GS im Gulfhof Loquard, Krummhörn	Grundschule	Krummhörn	61
GS Jennelt, Krummhörn	Grundschule	Krummhörn	113
GS Pewsum, Krummhörn	Grundschule	Krummhörn	181
GS Ubbo Emmius Greetsiel, Krummhörn	Grundschule	Krummhörn	53
GS Tom-Brook Georgsheil, Südbrookmerland	Grundschule	Südbrookmerland	115
GS Moordorf, Südbrookmerland	Grundschule	Südbrookmerland	308
GS Moorhusen, Südbrookmerland	Grundschule	Südbrookmerland	125
GS Victorbur, Südbrookmerland	Grundschule	Südbrookmerland	139
GS Wiegboldsbur, Südbrookmerland	Grundschule	Südbrookmerland	100
GS Leezdorf (Leezder Dörpschool)	Grundschule	Brookmerland	56
GS Osteel	Grundschule	Brookmerland	171
GS Rechtsupweg	Grundschule	Brookmerland	120
GS Upgant-Schott	Grundschule	Brookmerland	201
GS Wirdum	Grundschule	Brookmerland	46
GS Berumbur	Grundschule	Hage	141
GS Hage	Grundschule	Hage	241

Tabelle 15: Grundschulen im Landkreis Aurich

Name der Schule	Schulart	Standort	Schülerzahlen
HRS Großheide - Hauptschule	Hauptschule	Großheide	177
RS Aurich	Realschule	Aurich	934
RS Dornum	Realschule	Dornum	236
HRS Großheide - Realschule	Realschule	Großheide	318
Oberschule Norden	Oberschule	Norden	208
GOBS Baltrum - Oberschule	Oberschule	Baltrum	22
GOBS Inselschule Juist - Oberschule	Oberschule	Juist	42
Gymnasium Ulricianum	Gymnasium	Aurich	1.757
Ulrichsgymnasium Norden	Gymnasium	Norden	1.193
FÖS-GE am Moortief, Norden	Förderschule	Norden	136
FÖS-GE Astrid Lindgren Moordorf, Südbrookmerland	Förderschule	Südbrookmerland	124

Name der Schule	Schulart	Standort	Schülerzahlen
Fös-KM am Extumer Weg, Aurich	Förderschule	Aurich	79
Fös-LE am Extumer Weg, Aurich	Förderschule	Aurich	79
Fös-GE Großefehn David-Fabricius-Schule	Förderschule	Großefehn	43
Joh.-H.-Leiner-Schule, Fös EE, Großefehn	Förderschule	Großefehn	126
IGS Aurich	Gesamtschule	Aurich	1.018
IGS Krummhörn-Hinte	Gesamtschule	Krummhörn	730
KGS Norderney	Gesamtschule	Norderney	237
KGS Wiesmoor	Gesamtschule	Wiesmoor	1.099
KGS Großefehn	Gesamtschule	Großefehn	808
Hermann-Tempel-Gesamtschule	Gesamtschule	Ihlow	569
IGS Marienhafte-Moorhusen	Gesamtschule	Brookmerland	997
KGS Hage- Norden	Gesamtschule	Hage	1.224
Freie Waldorfschule Ostfriesland	Sonstige	Aurich	166
Christliche Schule Veenhusen -Außenstelle Moordorf-	Sonstige	Moormerland	113

Tabelle 16: Weiterführende Schulen im Landkreis Aurich

Anlage 4: Fahrtenangebot je Linie und Verkehrstag (Stand: August 2025)

Linie	Linienweg	Montags - Freitags	Samstags	Sonntags
K 1 (360)	Harlesiel – Esens – Westerholt/Dornum – Norden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
111	Wilhelmshaven -Sande- Friedeburg-Wiesmoor	8 Fahrtenpaare + Schulverkehr	5 Fahrtenpaare	keine Fahrten im LK Aurich
312	Esens – Dornum – Hage – Norden (entfällt zum 15.09.2026)	Schulverkehr (3 Fahrten)	-	-
313	Jever – Wittmund	Schulverkehr (7 Fahrtenpaare)	-	-
314	Westerholt – Neßmersiel/Dornumersiel - Dornum	Schulverkehr (7 Fahrtenpaare)	-	-
341	Wittmund – Leerhufe – Wiesedermeer – Rispel/Friedeburg	Schulverkehr (8 bzw. 5 Fahrten)	-	-
361	Norden – Hage – Westerholt – Esens	Schulverkehr (6 Fahrten)	-	-
362	Roggenstede/Damsum – Holtgast – Esens	Schulverkehr (6 bzw. 7 Fahrten)	-	-
368	Roggenstede – Dornumersiel – Dornum	Schulverkehr (2 Fahrtenpaare)	-	-
378	Aurich - Westerholt - Esens	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	-
410	Aurich - Georgsheil - Emden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
411	Georgsheil – Norden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt (ab Mittag)
412	Norden- Norddeich	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	6 Fahrtenpaare
413	Norden – Norddeich – Neßmersiel – Dornumersiel	Schulverkehr (7 bzw. 5 Fahrten)	Rufbus (2 Fahrtenpaare)	-
414	Junkersrott – Hagermarsch – Hage – Norden	Schulverkehr (3 Fahrtenpaare)	-	-
415	Norden – Süderneuland – Norden	Schulverkehr (10 Fahrten)	-	-
416	Norden – Westermarsch	Schulverkehr (6 Fahrten)	-	-
417	Pewsum - Eilsum - Greetsiel - Norden	2h-Takt + Schulverkehr	3 Fahrtenpaare	2 Fahrtenpaare
418	Norden – Grimersum – Pewsum	Schulverkehr (6 bzw. 9 Fahrten)	1 Fahrtenpaar	-

Linie	Linienweg	Montags - Freitags	Samstags	Sonntags
419	Aurich – Walle – Georgsfeld – Sandhorst – Aurich	Schulverkehr (10 Fahrten)	-	-
421	Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	1h-Takt
422	Emden – Wybelsum – Loquard – Pewsum – Eilsum	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt
423	Pewsum – Hinte	Schulverkehr + Rufbus	Rufbus (2 Fahrtenpaare)	-
424	Leybucht polder – Neuwesteel – Westermarsch	Schulverkehr (2 bzw. 4 Fahrten)	-	-
426	Pewsum – Jennelt – Hinte – Haskamp – Emden	6 Fahrtenpaare + Schulverkehr	2 Fahrtenpaare	-
427	Marienhaf e – Osteel/Leezdorf – Rechtsupweg – Marienhaf e	Schulverkehr (8 bzw. 5 Fahrten)	-	-
428	Marienhaf e – Wirdum – Schoonorth – Marienhaf e	Schulverkehr (9 bzw. 7 Fahrten)	-	-
432	Moorhusen – Victorbur – Moordorf	Schulverkehr (16 Fahrten)	-	-
433	Forlitz-Blaukirchen – Moordorf – Aurich	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt
440	Aurich - Moordorf - Münkeboe - Norden	2h-Takt (Schulferien) + 3 Fahrtenpaare (Schulzeit)	4 Fahrtenpaare	-
442	Aurich – Moordorf – Marienhaf e – Norden	Schulverkehr (14 Fahrtenpaare)	-	-
445	Aurich - Großheide - Hage - Norden	2 Fahrtenpaare + Schulverkehr	1 bzw. 2 Fahrten	-
446	Norden – Hage – Halbmond – Großheide – Südarle	6 Fahrtenpaare + Schulverkehr	2 Fahrtenpaare	-
447	Großheide – Berumerfehn – Südarle – Großheide	Schulverkehr (9 Fahrten)	-	-
448	Lütetsburg – Hage – Hagermarsch – Hilgenriedersiel – Junkersrott	4 Fahrtenpaare	-	-
449	Lütetsburg – Hage – Halbmond – Berumbur – Blandorf – Hage – Lütetsburg	4 Fahrten	-	-
450	Aurich – Westerende – Bangstede – Riepe – Emden	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt
451	(Tannenhausen –) Aurich – Westerende – Ihlow – Simonswolde	1h-Takt + Schulverkehr	1h-Takt	2h-Takt

Linie	Linienweg	Montags - Freitags	Samstags	Sonntags
452	Aurich – Kirchdorf – Ihlow – Simonswalde	Schulverkehr (8 Fahrtenpaare)	-	-
455	Riepe/Barstede – Bangstede/westerende – Ihlow	Schulverkehr (8 bzw. 10 Fahrten)	-	-
457	Aurich – Extum – Rahe – Haxtum – Aurich	Schulverkehr (2 bzw. 5 Fahrten)	-	-
460	Leer - Hesel - Bagband - Mittegrobefehn - Aurich	1h-Takt	1h-Takt	1h-Takt
462	Aurich – Ostgrobefehn – Wiesmoor	2h-Takt + Schulverkehr	Rufbus (2h-Takt)	-
463	Aurich – Akelsbarg – Hinrichsfehn – Wiesmoor	Schulverkehr (17 bzw. 14 Fahrten)	-	-
464	Aurich – Brockzetel – Wiesmoor	Schulverkehr (7 bzw. 9 Fahrten)	-	-
466	Aurich – Bagband – Strackholt – Wiesmoor	Schulverkehr (8 bzw. 17 Fahrten)	-	-
467	Wiesmoor-Ostgrobefehn-Strackholt-Bagband-Leer	1h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	2h-Takt
468	Mullberg – Hinrichsfehn – Wiesmoor	Schulverkehr (5 bzw. 3 Fahrten)	-	-
469	Ostgrobefehn – Holtrop – Bietzefeld – Aurich	5 Fahrten	-	-
470	Wiesmoor – Remels - Augustfehn	2h-Takt + Schulverkehr	2h-Takt	-
471	Middels – Langefeld – Dietrichsfeld – Tannenhäusen – Spekendorf – Aurich	Schulverkehr (5 bzw. 8 Fahrten)	-	-
472	Middels – Spekendorf – Pfalzdorf – Wallinghausen – Aurich	Schulverkehr (9 bzw. 7 Fahrten)	-	-
476	Grobefehn – Hesel – Jheringsfehn	Schulverkehr (3 Fahrten)	-	-
477	Ostersander – Schirumer Leegmoor – Egels	Schulverkehr (1 bzw. 2 Fahrten)		
480	Jever – Wittmund – Aurich	1h-Takt	1h-Takt	1h-Takt
481	Aurich – Moormerland – Leer	1h-Takt + Schulverkehr	3 Fahrtenpaare	-
483	Aurich – Lübbertsfehn – Ihlow – Aurich	Schulverkehr (12 bzw. 7 Fahrten)	-	-
484	Holtrup - Veenhusen	Schulverkehr (1 Fahrtenpaar)	-	-
485	Ochtersum – Blomberg – Neuschoo – Utarp - Westerholt	Schulverkehr (3 bzw. 15 Fahrten)	-	-

Linie	Linienweg	Montags - Freitags	Samstags	Sonntags
486	Aurich – Westgroßefehn – Timmel – Ostgroßefehn	Schulverkehr (6 Fahrten)	-	-
490	Aurich – Tannenhausen – Dietrichsfeld – Blomberg – Esens	2h-Takt	2h-Takt	2h-Takt
692	Detern – Filsum – Leer – Veenhusen – Aurich	Schulverkehr (1 bzw. 2 Fahrten)	-	-
10004	Norden – Neßmersiel	1 bis 3 Fahrten	1 bis 3 Fahrten	1 bis 3 Fahrten
1	Norderney Weststrand – Fähranleger	7 Fahrtenpaare	7 Fahrtenpaare	7 Fahrtenpaare
2	Norderney Busbahnhof – Fähranleger	7 Fahrtenpaare	7 Fahrtenpaare	7 Fahrtenpaare
3	Norderney Haus Klipper - Fähranleger	7 Fahrtenpaare	7 Fahrtenpaare	7 Fahrtenpaare
4	Norderney Busbahnhof – Oase	Winter: 4 Fahrtenpaare Sommer: 9 Fahrtenpaare	Winter: 4 Fahrtenpaare Sommer: 9 Fahrtenpaare	Winter: 4 Fahrtenpaare Sommer: 9 Fahrtenpaare
5	Norderney Rosengarten – Weiße Düne	4 Fahrtenpaare	4 Fahrtenpaare	4 Fahrtenpaare
6	Norderney Rosengarten – Weiße Düne	saisonaler Fahrplan	saisonaler Fahrplan	saisonaler Fahrplan
7	Norderney Südstraße - Busbahnhof	6 Fahrtenpaare	6 Fahrtenpaare	6 Fahrtenpaare
8	Norderney Rosengarten – Fähranleger (Sightseeing-Linie)	saisonaler Fahrplan	saisonaler Fahrplan	saisonaler Fahrplan

Tabelle 17: Fahrplanangebot je Linie und Verkehrstag

Anlage 5: Zuordnung Bedienungsebenen

Linien Bedienungsebene 1	
Linie	Laufweg
111	Wilhelmshaven – Sande – Friedeburg – Wiesmoor
K 1 (360)	Norden – Hage – Dornum/Westerholt – Esens – Bengersiel – Neuharlingersiel – Carolinensiel – Harlesiel
410	Aurich – Georgsheil – Emden
411	Georgsheil – Norden
412	Norden – Norddeich
421	Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden
422	Emden – Wybelsum – Loquard – Pewsum – Eilsum – Wirdum
440	Aurich - Moordorf – Münkeboe – Norden
450	Aurich – Westerende – Bangstede – Riepe – Emden
451	Aurich – Westerende – Ihlow – Simonswolde
460	Leer – Hesel – Bagband – Mittegroßefehn – Aurich
467	Wiesmoor – Ostgroßefehn – Strackholt – Bagband – Leer
480	Aurich – Wittmund – Jever
481	Aurich - Moormerland – Leer
Linien Bedienungsebene 2	
Linie	Laufweg
378	Aurich – Tannenhausen – Westerholt – Esens
417	Pewsum – Eilsum – Greetsiel – Norden
433	Forlitz-Blaukirchen – Moordorf – Aurich
445	Aurich - Großheide - Hage - Norden
446	Norden – Hage – Halbmond – Großheide – Südarle
462	Aurich – Ostgroßefehn – Wiesmoor
470	Wiesmoor – Remels – Augustfehn
490	Aurich – Tannenhausen – Blomberg – Esens

Tabelle 18: Zuordnung Bedienungsebenen 1 und 2 Landkreis Aurich

Anlage 7: Liniensteckbriefe Bedienungsebene 1 und 2



Linie 410 Aurich – Moordorf – Georgsheil – Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Direkte Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich und dem Mittelzentrum mit oberzentralen Aufgaben Emden über die Bundesstraße B72/B210	Aurich, ZOB Verknüpfung mit Regionalverkehr: Einbindung in den Taktknoten zur Minute 00 Georgsheil, Bahnhof Verknüpfung mit der Linie 411, Taktknoten zur Minute 30	Anschluss an Linie 440 in Moordorf für die Relation Victorbur – Emden halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 450 in der Relation Aurich – Emden halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 440 in der Relation Aurich – Moordorf (– Norden) Emden, Hbf/ZOB: Verknüpfung mit dem Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1, IC), dem Fernverkehr Ri. Münster und dem Stadtverkehr Emden	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 410

Linie 411 Georgsheil – Marienhaf – Norden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Norden und dem Mittelzentrum Aurich bzw. dem Mittelzentrum mit oberzentralen Aufgaben Emden über die Bundesstraßen 72	Georgsheil, Bahnhof Verknüpfung mit Linie 410, Taktknoten zur Minute 30 Marienhaf, ZOB/Alter Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Norden, Mittelmarkt Verknüpfung bzw. Durchbindung mit Linie 412 n. Norddeich Mole halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 440 in der Relation Aurich – Norden	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 411

Linie 412 Norden – Norddeich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Norden und dem Grundzentrum Norddeich, das als wichtiger Fährhafen für die Inseln Juist (tideabhängig) und Norderney dem Tourismus dient		<p>Norddeich, Mole Verknüpfung mit dem Fährverkehr der Frisia AG zu den Inseln Juist (tideabhängig) und Norderney</p> <p>Norden, Mittelmarkt Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie 411 bzw. Durchbindung nach Georgsheil (– Aurich/ – Emden)</p> <p>Norden, Mittelmarkt Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Küstenlinie K1 nach Esens – Benersiel</p>	BE1

Tabelle: Liniesteckbrief BE1 Linie 412

 **Linie 421 Greetsiel – Pewsum – Hinte – Emden**

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung von Greetsiel über die Grundzentren Pewsum und Hinte nach Emden		<p>Emden, Hbf/ZOB Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr Verknüpfung mit dem SPNV (RE15, IC) Ri. Münster und dem Fernverkehr Ri. Rheinland</p> <p>Ergänzung mit Linie 422 zum halbstündlichen Angebot zwischen Pewsum und Emden</p>	BE1

Tabelle: Liniesteckbrief BE1 Linie 421



Linie 422 Wirdum – Eilsum - Pewsum – Loquard – Wybelsum - Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen Wirdum, dem Grundzentrum Pewsum und der Stadt Emden		Emden, Hbf/ZOB Verknüpfung Stadt- und Regionalverkehr Verknüpfung mit dem SPNV (RE1) Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover Ergänzung mit Linie 421 zum halbstündlichen Angebot zwischen Pewsum und Emden	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 422

Linie 440 Aurich – Moordorf – Westvictorbur – Marienhaf – Norden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Grundzentren Marienhaf und Moordorf (über Rechtsupweg und Westvictorbur) mit den Mittelzentren Aurich und Norden	Aurich, ZOB Verknüpfung mit Regionalverkehr: Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30 Marienhaf, ZOB/Alter Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	Anschluss an Linie 410 in Moordorf für die Relation Victorbur – Emden Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Überlagerung mit den Linien 410 und 433 zum halbstündlichen Angebot Aurich – Moordorf halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 410/411 in der Relation Aurich – Norden	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 440



Linie 450 Aurich - Westerende – Bangstede – Riepe – Emden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung für das nördliche Ihlow mit dem Mittelzentrum Aurich und der Stadt Emden	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30	Emden, Hbf/ZOB: Verknüpfung mit dem SPNV und Fernverkehr Ri. Münster (RE15, IC) und dem Stadtverkehr Emden Anschluss an Linie 451 in Westerende (Fahnster Streek) für die Relation Emden – Ihlowerfehn - Simonswolde halbstündlich versetzte Überlagerung mit der Linie 410 in der Relation Aurich – Emden	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 450



Linie 451 Aurich – Westerende-Kirchloog – Ihlow – Simonswolde

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung für das südliche Ihlow mit dem Mittelzentrum Aurich und der Stadt Emden (mit Umstieg)	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00	Anschluss an Linie 450 in Westerende (Fahnster Streek) für die Relation Simonswolde Ihlowerfehn – Emden	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 451

Linie 460 Aurich – Mittegrossefehn – Bagband – Leer

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Direkte Verbindung zwischen den Mittelzentren und Kreisstädten Aurich und Leer über die Bundesstraße 72	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30 Bagband, Mühle Taktknoten zur Minute 00 mit Linie 467 nach Wiesmoor	Leer, Hbf/ZOB: Anschluss an Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1, IC), Verknüpfung mit dem Busverkehr	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie 460

Linie 467 Wiesmoor – Ostgroßefehn – Strackholt - Bagband

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Anbindung des Grundzentrums (mit mittelzentraler Teilfunktion „Einzelhandel“) Wiesmoor an die Mittelzentren und Kreisstädte Aurich und Leer	Bagband, Mühle Taktknoten zur Minute 00 mit Linie 460 nach Aurich und Leer		BE1

Tabelle: Liniesteckbrief BE1 Linie 467

 **Linie 480 Aurich – Middels – Wittmund – Jever Markt**

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Kreisstädten und Mittelzentren Aurich, Wittmund und Jever „3-Städte-Linie“ Anbindung Grundzentrum Middels	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in den Taktknoten zur Minute 30 Jever ZOB Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) in Richtung Sande (– Oldenburg) Einbindung in den Taktknoten zur Minute 30		BE1

Tabelle: Liniesteckbrief BE1 Linie 480

Linie 481 Leer – Veenhusen – Warsingsfehn – Timmel – Aurich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Mittelzentren und Kreisstädten Aurich und Leer über Timmel, Veenhusen und Warsingsfehn	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Leer, Hbf/ZOB: Verknüpfung mit dem Busverkehr im Taktknoten zur Minute 30		BE1

Tabelle: Liniesteckbrief BE1 Linie 481

Linie K1 (360) Harlesiel – Esens – Westerholt/Dornum – Norden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Küstenbadeorten der LK Friesland und Wittmund und Anbindung an das Mittelzentrum Norden; alternierende Streckenführung über Dornum oder Westerholt	Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) und dem Busverkehr Einbindung den Taktknoten zur Minute 00	Norden, ZOB/Bahnhof Anschluss an Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1/ IC), Verknüpfung mit dem Busverkehr	BE1

Tabelle: Liniensteckbrief BE1 Linie K1

Linie 111 Wiesmoor – Friedeburg – Sande - Wilhelmshaven

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen der Stadt Wiesmoor, dem Grundzentrum und Bahnknoten Sande über Friedeburg bis Wilhelmshaven			BE2

Tabelle: Liniensteckbrief BE2 Linie 111

Linie 378 Aurich – Tannenhausen – Westerholt – Esens

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich und dem Grundzentrum Esens des LK Wittmund über Westerholt (LK Wittmund)	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00 Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) und dem Busverkehr Einbindung den Taktknoten zur Minute 00	Überlagerung mit der Linie 490 zum stündlichen Angebot Aurich – Esens Überlagerung mit der Linie K1 zum stündlichen Angebot Esens – Westerholt (LK Wittmund)	BE2

Tabelle: Liniensteckbrief BE2 Linie 378

Linie 417 Greetsiel – Leybucht polder – Norden

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Grundzentrum Greetsiel und dem Mittelzentrum Norden		Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Greetsiel Schule Verknüpfung mit dem Taktverkehr der Linie 421 nach Pewsum – Emden	BE2

Tabelle: Liniensteckbrief BE2 Linie 417

Linie 433 Aurich – Moordorf – Wiegboldsbur

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Anbindung von Wiegboldsbur an das Grundzentrum Moordorf und die Kreisstadt Aurich		Anschluss an Linie 410 in Moordorf für die Relation Wiegboldsbur – Emden Überlagerung mit den Linien 410 und 440 zum halbstündlichen Angebot Aurich – Moordorf	BE2

Tabelle: Liniensteckbrief BE2 Linie 433

Linie 445 Norden – Hage – Großheide – Aurich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Grundzentren Großheide und Hage mit dem Mittelzentrum Norden und dem Mittelzentrum Aurich	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	BE2

Tabelle: Liniensteckbrief BE2 Linie 445

Linie 446 Norden – Hage – Großheide – Westerholt – Dornum – Dornumersiel

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung mit dem Mittelzentrum Norden und den Grundzentren Hage und Großheide über Westerholt, Dornum bis Dornumersiel	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit Linie 411 für die Relation Hage – Georgsheil (nach Emden und Aurich) Dornum, Rathaus Verknüpfung mit Linie K1 nach Norden Westerholt, Schulzentrum Verknüpfung mit Linie 378 nach Aurich	Norden, ZOB/Bahnhof Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	BE2

Tabelle: Liniesteckbrief BE2 Linie 446

Linie 462 Wiesmoor – Ostgroßefehn – Aurich

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen den Grundzentren Ostgroßefehn, Wiesmoor und der Stadt Aurich	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 30	Wiesmoor, Markt Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	BE2

Tabelle: Liniesteckbrief BE2 Linie 462

Linie 470 Wiesmoor – Remels - Augustfehn

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen der Stadt Wiesmoor und den Grundzentren Remels und Augustfehn	Wiesmoor, Markt Verknüpfung mit dem Regionalverkehr	Augustfehn, Bahnhof Anschluss an Bahnverkehr Ri. Oldenburg, Bremen, Hannover (RE1/ IC), Anschluss an Buslinie 366 nach Westerstede	BE2

Tabelle: Liniesteckbrief BE2 Linie 470

Linie 490 Aurich – Tannenhausen – Dietrichsfeld – Blomberg – Esens

Strecke	Knoteneinbindung	weitere Erschließung	BE
Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Aurich, Tannenhausen, den Ortsteilen Dietrichsfeld, Langefeld und Blomberg mit dem Grundzentrum Esens des LK Wittmund	Aurich, ZOB Verknüpfung mit dem Regionalverkehr Einbindung in einen Taktknoten zur Minute 00 Esens, Bahnhof Verknüpfung mit dem SPNV (RB59) und dem Busverkehr Einbindung in den Taktknoten zur Minute 00	Überlagerung mit der Linie 378 zum stündlichen Angebot Aurich – Tannenhausen - Esens	BE2

Tabelle: Liniesteckbrief BE2 Linie 490

Rückmeldung zum Nahverkehrsplan							
Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
Weser-Ems Bus	1	1.4.2	18	Schärfung Profi GVE: Es kann nicht Ziel der GVE sein eine Einnahmeaufbringungsverfahren einzuführen - Verbundverantwortungsbereich - bei anderer Bedeutung müsste dies auch richtig beschrieben werden. Ein EAV lehnen die VU ab	6	Teilberücksichtigung	Entscheidung wurde außerhalb des NVP Aurich getroffen/ Klarstellung dass sich EAV nur auf gemeinschaftliche Verkehre bezieht
	2	1.4.2	18	Wording: Es gibt bereits einen gemeinsamen Tarif. Weiter oben steht auch, dass dieser weiter entwickelt werden	7	Berücksichtigung	Formulierung wird angepasst; Weiterentwicklung des Tarifs wird weiterhin angestrebt
	3	1.4.2	19	Sinngemäß bedeutet dies, dass Weiterentwicklung des Tarifs und die Übernahme des Marketing/Servicezentren schon beschlossen ist und eine Finanzierungsgrundlage (der GVE) besteht. Ist das so? Betrieb Mobilitätszentrale ist Verbundaufgabe.	1	Kenntnisnahme	Entscheidung wurde außerhalb des NVP Aurich getroffen
	4	2.2.2	24	Einheitlichkeit bei den Aushangfahrplänen für den gesamten Verkehrsraum nicht gegeben, da es für die VE) verschiedene Ansätze gibt (bspw. Flow/Ausschreibungsverkehr) Vieles ungeklärt, da Aushang weiterer Infos nicht Aufgabe der VU ist: Wer hängt diese umgebungsfahrpläne aus? Ist das Ausgabe der Verkehrsregion? Wie wird das finanziert? Wer stellt die Zusatzmaterialien? Wie soll das umgesetzt werden?	3f	Kenntnisnahme	Klärung außerhalb des NVP Aurich
	5	2.2.2	24	Eine Beleuchtung der Haltestellen sollte nicht nur Vorrang einräumt werden, sondern verbindlich festgelegt werden, da es hier sonst zu keiner Verbesserung kommt. Weiterhin sollte Mülleimer ebenfalls grundlegender Bestandteil eine Haltestelle sein, der festgeschrieben ist.	4	Kenntnisnahme	Der Landkreis Aurich ist für den Ausbau und Wartung der Haltestellen zuständig, die Anbindung an das Stromnetz ist allerdings abhängig von der kommunalen Straßenbeleuchtung. Deshalb werden im Nahverkehrsplan keine Vorgaben gemacht, Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen gibt Empfehlungen zu einigen Ausstattungselementen
	6	2.2.3	25	Interaktiver Liniennetzplan: Es ist nicht beschrieben, wie die Lieferung erfolgt, Aktualisierung über die tagesaktuelle Fahrplanänderungen angedacht und möglich. Inhaltlich auch überdenkenswert, dass Thema Datenlieferung zu thematisieren.	3	Kenntnisnahme	Befassung außerhalb des NVP Aurich

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	7	2.2.4	27	Alternative Antriebe: 1. Korrektur Anzahl der H2-KOM für Leer notwendig 2. der Verweis auf CVD ist irreführend, da keine weiterreichende Erläuterung stattfindet. Die Anwendung der CVD findet im VE) nicht statt, da zum einen die Grenzwerte pauschal über das Land Nds gezogen werden und die CVD als erfüllt angesehen wird. Weiterhin müsste eine Finanzierungsgrundlage geschaffen werden, um diese seitens der VU auch vollständig umsetzen zu können. => Formulierung des 1 Satzes müsste in "Der Einsatz von alternativen Antrieben im Busverkehr regelt sich nach dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz, geändert werden, so dass die Verpflichtung nicht bestand hat bzw. ein Anspruch	1f	Kenntnisnahme	1. Es wird der Flottenbestand zum Datum der Berichterstellung zugrundegelegt. 2. Formulierung ist allgemein gehalten und steht nicht im Widerspruch zu den Regelungen im Land Niedersachsen.
	8	2.2.4	27	Plusbus: 1. Das Konzept sollte komplett dargestellt werden. Taktbus nicht genannt, mit dem noch weitere Linien einem Branding unterzogen werden können, ohne das die Verkehrsleistung und damit Inhergehende Kosten stark steigen. Das Branding ist nur eine Seite. Weiterführende Werbemaßnahmen wie in Friesland fehlen noch und sollten die Attraktivität des bestehenden	6f	Kenntnisnahme	Keine Notwendigkeit, das bislang keine Bestrebungen das Produkt "Taktbus" einzuführen
	9	3.1	31	Ausbau emissionsarmer Flotten mit Blick auf die Lage getrübt (Finanzen, Förderprogramme, politischer Ziele) Im Folgenden sollte über die Finanzierung eingegangen werden. Ebenfalls vgl) auch Punkt 7 Anwendung CVD.	7	Kenntnisnahme	Finanzielle Rahmenbedingungen sind hohen zeitlichen Schwankungen unterworfen, so dass die Darstellung einer Momentaufnahme nicht sachgerecht wäre.
	10	3.2	32	Die Aufgaben der Verkehrsregion sind teilweise schon in der Umsetzung. Es gibt in allen VEK) LKS bereits Konzepte und Projekte gibt, die nicht mehr neu aufgesetzt werden müssen und in der "Schublade" liegen. Diese wurden bereits mit den VUs erarbeitet (Bspw. Einsatz von alternativen Antriebe, Konzepte für die automatisierten Fahreink Integration von Vertrieb, digitalisierte Vertrieb der Jugendtickets, etc.). Diese Zusammenarbeit sollte auch auf dieser Eben fortgeführt und genutzt werden.	2ff	Kenntnisnahme	-

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	11	3.2.2	32	Wording ändern: Tarif ist bereits vollständig beauskunftbar über den Fahrplaner und als Ziel obsolet. Gegenseitige Fahrkartenerkennung auch bereits praxi. Fahrtrationen auch bereits gleich.	10f	Kenntnisnahme	Es handelt sich um eine Aufführung grundlegender Ziele in der Verkehrsregion unabhängig vom gegenwärtigen Stand der Umsetzung.
	12	3.2.2	32	Stadtverkehre müssten Ausgleich für Anpassungen tragen, die durch Änderungen des Regionaltarifs zutragen kommen. Wenn noch Abweichungen beabsichtigt sind, sind diese zu prüfen.	11	Kenntnisnahme	—
	13	3.2.2	33	Bedienebenen: Konzept muss gleich im Sinne der Einheitlichkeit im Verkehrsraum VE) bei allen AT bzw. im VE) sein, Verbindlichkeit und Gleichheit fehlt in der Formulierung, da über den Verkehrsraum verschiedene Anforderungen vorhanden sind (Anforderungen Bestandsverkehre vs Ausschreibungsverkehre).	1	Kenntnisnahme	Bewusste Formulierung, um individuellen Gegebenheiten der einzelnen AT gerecht zu werden
	14	3.2.3	33	Plusbus: komplette Übernahme des Plusbuskonzepts zzgl weiterer Werbemaßnahmen nötig (siehe auch oben Nr 8).	2	Ergänzung	Möglichkeit zur Einrichtung von Taktbussen sowie deren Mindeststandards wurde ergänzt
	15	3.2.3	33	Regelung zu Feiertagen. Zu späterer Uhrzeit fahren kaum noch Menschen. 18 Uhr nicht auch. 2.Satz vom Sinn unpassend. Deshalb Satz streichen: Wenn diese Tage auf einen Sonntag fallen, gilt der Sonntagsfahrplan.	3f	Kenntnisnahme	Bewusste Regelung in Abstimmung aller AT. Klärstellung zum Sonntagsfahrplan bewusst gewählt.
	16	3.2.4	34	FGI: Wie soll eine einheitliche Darstellung umgesetzt werden, da verschiedene Systeme nebeneinander laufen? Wie sind da die Anforderungen? Weiterbildungen sind in Ausschreibungsverkehren nicht selbstständig erlaubt - sollte man diese auch vereinheitlichen? Einheitliche Fahrzeuggestaltung laut Status Quo soll beibehalten werden, also auch rot und weiß (VE)-Farben).	1f	Kenntnisnahme	Befassung außerhalb des NVP Aurich
	17	3.2.5		Beispielfotos entsprechen nicht den beschriebenen Anforderungen		Kenntnisnahme	Beispielfotos werden als hinreichend erachtet.
	18	3.2.5	35	Fahrzeuganforderungen sollen VE)weit gleich sein und in Ausschreibungsverkehren nicht abweichen, ansonsten müsste hier auch die Sonderlösung genannt sein		Kenntnisnahme	Kein Anpassungsbedarf

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	19	3.2.5	35	Aushangfahrpläne: einheitliche Linienübergreifenden im gesamten VE) nicht möglich, da in den Ausschreibungsverkehren andere Bedingungen gelten (Bsp. Plusbus Thlow Aushänge, bei den Zusatzinformationen - nicht geklärt, wer übernimmt den Aushang? Weiteres Layout notwendig, wenn Aushängen mehrer Seiten lang sind - Stadtbustayout - um		Kenntnisnahme	Befassung außerhalb des NVP Aurich
	20	3.2.6	36	Fahrgastinformation: Detaillierung und Klärung als Anlage erforderlich, da der Inhalt nicht genau definiert ist (für		Kenntnisnahme	Formulierungen inhaltlich hinreichend
	21	3.2.6	36	Mobilitätszentralen: Skizzierung wage da nicht absehbar ist, ob eine ausreichende Finanzierung des neuen Konzepts dauerhaft gesichert ist. Ist ein dauerhafter Betrieb überhaupt garantiert, wenn keine Förderung mehr möglich ist? Ist die Lösung zu groß mit Blick auf die heutigen Rahmenbedingungen. Vor allem: Betrieb der Auskunftsstellen ist Aufgabe des Verbunds/der VU)-Änderung des Texts, dass der Verbund für die Mobilitätszentralen verantwortlich ist. Siehe auch Anmerkung oben	2	Kenntnisnahme	Befassung außerhalb des NVP Aurich, auf Notwendigkeit der Abstimmung mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bei Ausgestaltung wird hingewiesen
	22	3.2.7	36	Was ist beim Beschwerdemanagement mit "EDV gestützt" gemeint. Weiterhin sollte der Ablauf klar skizziert sein, wenn es Überschneidungen bei Zuständigkeiten zukünftig geben soll. Informationen mit Blick auf		Kenntnisnahme	Formulierungen inhaltlich hinreichend, konkrete Ausgestaltung wird im Zusammenhang mit Ausgestaltung der Mobilitätszentralen geklärt
	23	3.2.7	36	Einschub: Eine Rückmeldung innerhalb von max. 14 Tagen an den Fahrgast wird gewährleistet.		Anpassung	—
	24	3.2.8	37	Anschlusssicherung 1. Definierte Umsteigepunkte sind bereits vorhanden und werden ausgegeben 2. Regelung für Wartezeiten birgt bei der Umsetzung Herausforderungen, die vorher gelöst werden müssen und hier auch definiert werden müssten, da die Auswirkungen auf die VU groß: 1. bestehende vertragliche Regelungen stehen nicht in Einklang mit der Formulierung und müssen eingehalten werden (Pönale, Berichtswesen) 2. Änderungen haben möglicherweise auch finanzielle Auswirkungen, die den VU kompensiert werden müssen.		Kenntnisnahme	Es handelt sich um eine Aufführung grundlegender Ziele in der Verkehrsregion; Details sind im Rahmen der Verkehrsverträge zu regeln.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	25	3.2.8	37	Anschlussicherung 2: Was ist mit Optimierung der Betriebsabläufe gemeint? Betriebsabläufe im Sinn von Fahrtenplanung und Umläufen ist im Verantwortungsbereich der VJ. Absatz muss gestrichen werden. Ebenfalls Finanzierung unklar und zu nennen.		Kenntnisnahme	Es handelt sich um eine Aufführung grundlegender Ziele in der Verkehrsregion; Details sind im Rahmen der Verkehrsverträge zu regeln.
	26	3.2.9	37	Verbundbericht wird erstellt, ist aber kein Bestandteil des NVP an sich und wäre zu entfernen.		Kenntnisnahme	Nennung im NVP unschädlich
	27	3.2.10	38	Datenlieferung ist nicht geklärt und muss abgestimmt werden. Ebenfalls Finanzierung unklar und zu nennen.		Kenntnisnahme	Es handelt sich um eine Aufführung grundlegender Ziele in der Verkehrsregion; Details sind im Rahmen der Verkehrsverträge zu regeln.
	28	4.3	43	Aufzunehmen im Abschnitt Bildungseinrichtungen. Der LK verpflichtet sich, den Zugang für Anspruchsberechtigte zu den Jugendtickets einfach zu halten, da Schülerkarten weiterhin Säule der ÖPNV-Finanzierung sind. Besonderer Fokus gilt dabei den Grundschulen.		Kenntnisnahme	Aufnahme im Kapitel Bestandsaufnahme nicht sachgerecht
	29	5.4	58	Digitale Fahrgastinformationssysteme: inhaltliche Korrektur, da die Systeme noch nicht an allen Standorten aufgebaut sind bzw. laufen		Kenntnisnahme	Abstimmung der Daten u.a. vorab mit den Kommunen erfolgt. Datenlage wird fortlaufend geprüft und angepasst
	30	7	76	Für die Bewertung des finanziellen Aufwands sollte noch erläutert sein, ob sich die Maßnahme gleichermaßen auf eigenwirtschaftliche und gemeinwirtschaftliche Verkehre beziehen. Beispiel barrierefreie Fahrzeuge. Im gemeinwirtschaftlichen Verkehr gibt es mehr Förderung und bereits Vorgaben. Vermutlich wird es in den eigenwirtschaftliche Verkehren mehr Fahrzeuge geben, die nicht barrierefrei sind		Kenntnisnahme	Aussage hinreichend
	31	7	76	Weiterentwicklung Mobilitätszentralen. Ist Aufgabe des VEJ und nicht der VEJ. Insofern sind hier auch die VJ		Anpassung	—
	32	7	76	Auch bei dem Punkt barrierefreie Fahrgastinformation sind die VJ aufzunehmen		Anpassung	—
Gemeinde Ihlow, Dipl.Ing. Arch. Annette Lang	33	4.4	45	Hier werden korrekt die Industrie- und Gewerbegebiete genannt, die verstärkt an den ÖPNV anzuschließen sind zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Im Kapitel 7, Maßnahmenkonzeption werden jedoch keinerlei Maßnahmen dazu benannt. Allein im Gewerbegebiet		Ergänzung	Aufnahme in Maßnahmenkonzeption

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	34	7	76	Der Punkt 1, nennt die Kommunen als Bausträger. Der Bausträger ist der Landkreis Aurich		Teilberücksichtigung	Bausträger der Gemeindestraßen sind die Städte und Gemeinden, Der Landkreis Aurich ist Bausträger für die Kreisstraßen.
	35	7	76	Der Punkt 9, nennt hier die bedarfsorientierte Entwicklung und Einführung von Linienbedarfsverkehren. Hier könnte der Anschluss der Gewerbegebiete abgedeckt werden, dies wird nicht explizit erwähnt, sollte jedoch berücksichtigt werden auf Grund des hohen Bedarfs.		Anpassung	Spezifizierung des Ziels
	36	7	76	Punkt 10 nennt die Prüfung der Einrichtung weiterer Haltestellen mit einer Priorität 3. Gewerbegebiete mit solch hohen Nutzerzahlen benötigen eigene Haltestellen.		Kenntnisnahme	Prüfung außerhalb der vorliegenden Fortschreibung
	37	verschiedene Stellen		Milivverständliche Begrifflichkeit: an verschiedenen Stellen wird bei Routenbeschreibungen Ihlow genannt, z.B. Emden Riepe - Ihlow, oder Aurich - Ihlow - Simonswolde. Hier ist mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht die Gemeinde Ihlow gemeint, sondern der Ortsteil Ihlowerfehr, Riepe und Simonswolde sind ebenfalls Ortsteile der Gemeinde Ihlow. Dies ist für Ortsfremde verwirrend und sollte		Kenntnisnahme	Beschreibung der Routenführung orientiert sich an den Fahrplanunterlagen
	38	5.2.	53 ff	Hier wird deutlich, dass die Verkehrsverbindung zwischen den Landkreisen Leer und Aurich nur rudimentär vorhanden ist. In der Zusammenarbeit der beiden Gemeinden Ihlow und Moorland wird deutlich, dass sich dies ändern muss. Im Zuge der Dorfentwicklung der beiden Gemeinden fordern die Bürger nachdrücklich ÖPNV Verbindungen von Moorland nach Aurich, aber auch nach Ihlow insbesondere zum Gewerbegebiet in Riepe (Pendlerverkehr). Die Bürger auf Ihlower Seite wünschen sich ÖPNV Verbindungen nach Moorland, insbesondere zu den geplanten Bahnhaltspunkten. Dieser Bedarf sollte im Konzept dargestellt und Maßnahmen zur Verbesserung benannt werden.		Kenntnisnahme	Prüfung außerhalb der vorliegenden Fortschreibung. Bei kreisübergreifenden Verbindungen erfolgen Abstimmungen der beteiligten Aufgabenträger

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
Stadt Aurich Bgm.-Hippen- Platz 1 26603 Aurich	39	2.3.6	30	Die Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke zwischen Aurich und Emden im Schienenpersonnenahverkehr (SPNV) ist weit mehr als eine rein verkehrstechnische Maßnahme für unsere Region. Gerade in Anbetracht der aktuellen Herausforderungen bietet dieses Projekt aus zahlreichen Perspektiven einen entscheidenden Mehrwert: Es stärkt nachhaltig die umliegenden Kommunen, steigert die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit des ostfriesischen Wirtschaftsraums und eröffnet den Bürgerinnen und Bürgern eine zusätzliche, umweltfreundliche Mobilitätsalternative. Besonders im Kontext der geplanten „Zentralklinik Ostfriesische Meere“ in Uthwerdum und des zu erwartenden Besucheraufkommens erweist sich die Reaktivierung der Bahnstrecke für den SPNV als ein notwendiges und zukunftsweisendes Vorhaben.		Kenntnisnahme	Der Landkreis unterstützt die Auffassung, dass der ÖPNV als Standortfaktor wirkt und eine Reaktivierung der Strecke zur Förderung des ÖPNV und der Region beiträgt. Für den SPNV ist jedoch der Landkreis nicht Aufgabenträger und hat daher nur bedingt Einfluss auf die Planungen.
	40	3.1	31	Entgegen der Sichtweise, dass ÖPNV bestehend aus Bahn-, Bus- und Bedarfverkehren besteht, sieht die Stadt Aurich dies weiter gefasst. Im Sinne der Multimodalität sind auch Angebote wie Sharingdienste, angefangen bei Pkw, über Fahrräder bis hin zu Elektrokleinstfahrzeugen, mit zu denken. Das Angebot sollte so attraktiv gestaltet werden, dass das Ziel, Privat-Pkw zu ersetzen, in denkbare Nähe rückt. Ohne ein multimodales Angebot, wird dies nicht möglich sein, nicht alle potentiellen Nutzergruppen werden erreicht. Aus diesem Grund spricht sich die Stadt Aurich dafür aus, in Zukunft den öffentlichen Personennahverkehr umfassend und bestehend aus allen gegebenen Mobilitätsangeboten, zu betrachten und in die Gestaltung eines nachhaltigen und attraktiven Mobilitätssystems mit		Kenntnisnahme	Stellungnahme deckt sich mit den Ausführungen in Kapitel 2.1 ÖPNV als Teil integrierter Mobilität.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	41	3.2.1	32	Die Stadt Aurich spricht sich hier in Bezug auf die Digitalisierung der Mobilitätsdienstleistungen für die Entwicklung einer übergreifenden Mobility-as-a-Service (MaaS) Lösung aus. Wichtig ist es hier einen nutzerzentrierten und bedarfsgerechten Ansatz zu verfolgen, der die Integration verschiedener Mobilitätsdienste ermöglicht, um flexible und individuelle Mobilität zu bieten. Dadurch sollen die Ziele der digitalen Verkehrswende erreicht werden. Die Stadt Aurich strebt eine zukunftsfähige Mobilität an, bei der automatisiertes Fahren im ÖPNV eine zentrale Rolle spielen kann. Durch den Einsatz autonomer Busse und Shuttles können zentrale Infrastrukturengpässe kompensiert, der Service auch in Randgebieten verbessert und die Fahrgastbindung erhöht werden. Die Stadt Aurich sieht sich hier als wichtiger Stakeholder in der Entwicklung entsprechender Services.		Kenntnisnahme	Kein Anpassungsbedarf

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	42	5.8	62	Die Stadt Aurich bedauert sehr, dass seitens des Landkreises während des vergangenen Geltungszeitraumes des Nahverkehrsplanes keine Initiative zur Einrichtung von Orts- und Stadtverkehren oder bedarfsorientierter, flexibler Angebote, zumindest nicht im Bereich der Stadt Aurich, gezeigt wurde. Das Stadtgebiet Aurich weist aufgrund der Struktur erhebliche Lücken in der Erschließung durch den Regionalbusverkehr auf. Dies zeigen zuletzt Untersuchungen der Stadt Aurich aus dem Jahr 2023, wonach allein in der Kernstadt mit etwa 13.700 EinwohnerInnen rd. 8.300 EinwohnerInnen nicht vom ÖPNV erschlossen sind. Das Anruf-Bus-Angebot, welches allein durch die Stadt Aurich finanziert wurde, musste im Mai 2025 eingestellt werden. Ein potentes Nachfolgesystem wurde noch nicht identifiziert, wobei hier generell die Frage der kostendeckenden Finanzierung ein wesentlicher Faktor für die Zukunft eines städtischen Angebotes ist.		Kenntnisnahme	Prüfung außerhalb der vorliegenden Fortschreibung
	43	6.3	70ff	Im Hinblick auf die Einrichtung von bedarfsorientierten, flexiblen Angeboten, wie Rufbusse oder On-Demand-Verkehre bzw. auch Ortverkehren in s.g. Potentialgebieten fordert die Stadt Aurich Initiative des Landkreises in konzeptioneller wie auch finanzieller Hinsicht.		Kenntnisnahme	Prüfung außerhalb der vorliegenden Fortschreibung

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	44	7	76	Der dargestellte Maßnahmenkatalog greift aus Sicht der Stadt Aurich zu kurz um ein nachhaltiges, bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot für die BürgerInnen im Landkreis zu schaffen. Das Verständnis eines nachhaltigen ÖPNV wie auch das neue Verständnis des VEJ bzw. zukünftig des GVEJ, den ÖPNV als Teil einer integrierten Mobilität zu betrachten, spiegeln sich im Maßnahmenkatalog aus unserer Sicht zu wenig wider. Um dem entgegenzuwirken und um den Anforderungen an ein zukünftiges integriertes und nachhaltiges Mobilitätssystem für die BürgerInnen im Landkreis nachzukommen, geben wir nachstehende Anregungen:		Kenntnisnahme	Kein Anpassungsbedarf
	45	7	76	<p>– Integration von Carsharing als zentraler Baustein des Nahverkehrsplanes (sofern nicht bereits durch die Stadt Aurich lokal initiiert)</p> <p><u>Zielsetzung:</u> Carsharing als ergänzendes, flexibles Mobilitätsangebot fest verankern, um Lücken im ÖPNV zu schließen, die Erreichbarkeit in Randgebieten zu verbessern und die Verkehrsbelastung sowie die Klimaziele zu unterstützen.</p> <p><u>Angebotsintegration:</u> Carsharing als integrativer Baustein in die Nahverkehrsplanung, inklusive Verknüpfung mit ÖPNV-Haltestellen, Rad- und Fußverkehr sowie barrierearme Buchungs- und Abholpunkte.</p> <p><u>Zentrale Koordination:</u> Errichtung einer Koordinationsstelle im Landkreis, die Stadt Aurich, lokale Anbieter und BürgerInnen/Bürger in regelmäßigen Abstimmungskreisen zusammenführt, klare Verantwortlichkeiten, Verträge und Schnittstellen definieren.</p> <p><u>Infrastruktur:</u> Ausreichend reservierte Stellflächen, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, Klare</p>		Kenntnisnahme	Carsharing stellt einen relevanten Baustein im Rahmen multimodaler Wegeketten im Umweltverbund dar. Da es sich hierbei allerdings um ein überwiegend privatwirtschaftlich erbrachtes Angebot außerhalb des gesetzlich bestimmten ÖPNV handelt, gehen die Forderungen der Stellungnahme über den Regelungsinhalt eines Nahverkehrsplans hinaus.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	46	7	76	<p>– Integration von Bikesharing als zentraler Baustein des Nahverkehrsplanes (Zusammenarbeit mit der Stadt Aurich und Gemeinden vorausgesetzt)</p> <p><u>Zielsetzung:</u> Bikesharing als flexibles, klimafreundliches Ergänzungsangebot fest verankern, um Radverkehrsbindung, ÖPNV-Verknüpfungen und Erreichbarkeit in Randgebieten zu verbessern.</p> <p><u>Angebotsintegration:</u> Verknüpfung mit ÖPNV-Haltestellen, Radabstellanlagen an Knotenpunkten, sowie einfache, barrierearme Nutzungs- und Buchungsmöglichkeiten (eine gemeinsame App, klare Tarifverknüpfung mit ÖPNV).</p> <p><u>Koordination:</u> Einrichtung einer Koordinationsstelle für die Abstimmung mit teilnehmenden Kommunen und Betreibern.</p> <p><u>Infrastruktur:</u> Ausreichende, sichere Fahrradabstellplätze an Nahverkehrs-Haltestellen; Einführung von Pedelec nach Bedarfsanalyse; gute Beleuchtung; klare Beschilderung und Navigation.</p> <p>Teil- und Einzelkupper-Taxifahrer-Verknüpfung mit ÖPNV</p>		Kenntnisnahme	Bikesharing stellt einen relevanten Baustein im Rahmen multimodaler Wegeketten im Umweltverbund dar. Da es sich hierbei allerdings um ein überwiegend privatwirtschaftlich erbrachtes Angebot außerhalb des gesetzlich bestimmten ÖPNV handelt, gehen die Forderungen der Stellungnahme über den Regelungsinhalt eines Nahverkehrsplans hinaus.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	47	7	76	<p>– Integration von Mobilitätsstationen als zentraler Baustein des Nahverkehrsplanes (Zusammenarbeit mit der Stadt Aurich und Gemeinden vorausgesetzt)</p> <p><u>Zielsetzung:</u> Mobilitätsstationen als vernetzte Knotenpunkte etablieren, die ÖPNV, Carsharing, Bikesharing, Fuß- und Radverkehr, ggf. Taxi-/Ridesharing-Optionen, und Anlaufstellen für Informationen bündeln. Ziel ist eine nahtlose, barrierearme und klimafreundliche Mobilität insbesondere für Randgebiete und Pendler.</p> <p><u>Angebotsintegration:</u> Strategische Platzierung von Mobilitätsstationen an wichtigen Haltestellen, Bahnhöfen, Knotenpunkten und wohnortnahen Zentren. Verknüpfung mit Linien- und Taktplanung, Tarifverknüpfung über eine gemeinsame App, sowie Verknüpfung mit Lade- und Abstellinfrastruktur.</p> <p><u>Koordination:</u> Einrichtung einer gemeinsamen Koordinationsstelle der Landkreisverwaltung mit der Stadt Aurich und weiteren Gemeinden. Regelmäßige Abstimmungskreisen, klare Verantwortlichkeiten, definierte</p>		Kenntnisnahme	Mobilitätsstationen stellen einen relevanten Baustein im Rahmen multimodaler Wegeketten im Umweltverbund dar. Die Forderungen der Stellungnahme gehen allerdings über den Regelungsinhalt eines Nahverkehrsplans hinaus.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	48	7	76	<p>-- Integration eines On-Demand-Angebots bzw. eines Stadtbusses für die Stadt Aurich als zentraler Baustein des Nahverkehrsplanes</p> <p>Zielsetzung: Flexible, bedarfsgerechte Mobilität in Randgebieten und zu verkehrsschwachen Zeiten schaffen; nahtlose Anbindung an ÖPNV-Haltestellen; Mobilitätsstationen und Mobilitätsangebote der Stadt. Fokus auf Barrierefreiheit, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit.</p> <p>Angebotstruktur: Klare Definition von Einsatzfeldern, Fahrtenkilometern und Abhol-/Zielregelungen.</p> <p>Optionen: bedarfsgesteuertes On-Demand-Service-Modell (z. B. App-Steuerung mit telephonischer Buchung) oder Stadtbuss mit angepasstem Liniennetz (Night- und Übergangsverkehre).</p> <p>Verknüpfung mit ÖPNV-Taktung, Linien- und Verbindungsplanung sowie Fahrradabstellanlagen an Haltestellen.</p> <p>Koordination: Einrichtung einer gemeinsamen Koordinationsstelle Landkreis-Stadt Aurich für diesen</p>		Kenntnisnahme	Prüfung außerhalb der vorliegenden Fortschreibung
	40	7	76	<p>Sollte der Landkreis keine Initiative zeigen, Lösungen wie Carsharing, Stadtbussysteme oder Mobilitätspunkte zu implementieren, bitte die Stadt Aurich eine klare Finanzierungsgarantie bzw. Zuweisung von Mitteln, damit eine attraktive, vernetzte und barrierearme Mobilität für alle BürgerInnen aufgebaut werden kann und die Finanzierung gewährleistet ist.</p>		Kenntnisnahme	Befassung außerhalb des NVP Aurich
VE (Verkehrsverbund)	50	1.4.2	18	<p>Die Formulierung legt nahe, dass die Umwandlung bereits endgültig beschlossen sei. Tatsächlich sollte klargestellt werden, dass es sich um eine noch offene Frage handelt. Beispiel: Die Finanzierung der Mobilitätszentralen ist im neuen Modell derzeit nicht gesichert.</p>	3	Kenntnisnahme	Die Umwandlung ist bereits beschlossen, aber noch nicht vollzogen, sodass die Formulierung so bestehen bleiben muss.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	51	1.4.2	18	<p>Die Aufgabenbeschreibung der GVEJ darf nicht so interpretiert werden, dass sie ein Einnahmeaufteilungsverfahren einführen soll. Das liegt klar im Verantwortungsbereich des Verbundes. Eine solche Regelung wäre fehl am Platz, die Verkehrsunternehmen lehnen ein EAV ausdrücklich ab.</p>	6	Teilberücksichtigung	Entscheidung wurde außerhalb des NVP Aurich getroffen. Klärstellung dass sich EAV nur auf gewinnwirtschaftliche Verkehre bezieht.
	52	1.4.2	18	<p>An dieser Stelle wird ein gemeinsamer Tarif erwähnt. Dieser besteht jedoch bereits, ergänzend wird in einem anderen Absatz die Weiterentwicklung angesprochen.</p>	7	Kenntnisnahme	Die Weiterentwicklung des Tarifs wird weiterhin angestrebt
	53	1.4.2	19	<p>Aus dem Text ergibt sich, dass Weiterentwicklung des Tarifs sowie die Übernahme von Marketing und Servicezentren bereits beschlossen seien. Hier sollte mindestens ein Finanzierungsvorbehalt aufgenommen werden, da dieser noch nicht beschlossen ist. Zudem bleibt der Betrieb der Mobilitätszentralen eine Aufgabe</p>	1	Kenntnisnahme	Entscheidung wurde außerhalb des NVP Aurich getroffen
	54	2.2.2	24	<p>Eine einheitliche Gestaltung von Aushangfahrplänen im gesamten VEJ-Gebiet ist derzeit nicht gegeben, da unterschiedliche Ansätze bestehen (z. B. PlusBus). Viele Fragen sind ungeklärt: Wer hängt zusätzliche Pläne aus? Wer trägt die Kosten? Wer erstellt die</p>	3f	Kenntnisnahme	Die Einheitlichkeit der Aushangfahrpläne bleibt als grundsätzliches Ziel bestehen.
	55	2.2.3	25	<p>Zum interaktiven Liniennetzplan ist nicht erläutert, wie die Datenbereitstellung erfolgen soll. Es sollte klargestellt werden, dass regelmäßige Updates im Zuge der zumusmäßigen Fahrplanwechsel möglich sind.</p>	3	Kenntnisnahme	—
	56	2.2.2	24	<p>Beleuchtung von Wartehallen sollte nicht nur als Empfehlung, sondern als verpflichtender Standard festgelegt werden. Ebenso sollten Abfallbehälter verpflichtender Bestandteil jeder Haltestelle sein.</p>	4	Kenntnisnahme	Für die Ausgestaltung der Haltestelleninfrastruktur sind die Gemeinden zuständig, daher werden im Nahverkehrsplan keine Vorgaben gemacht, "Konzept zur Gestaltung bestehender und neuer Haltestellen" gibt Empfehlungen zu einigen
	57	3.2.2	32	<p>Der Tarif ist bereits heute vollständig im Fahrplan abrufbar. Als Zielbeschreibung ist dies daher entbehrlich. Auch die gegenseitige Anerkennung der Fahrscheine und gleiche Fahrrelaxationen sind längst gelebte Praxis.</p>	10f	Kenntnisnahme	—

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	58	3.2.6.	36	Die Darstellung zu den Mobilitätszentralen bleibt sehr vage. Angesichts der unklaren Finanzierung ist fraglich, ob ein dauerhafter Betrieb ohne Förderung möglich ist. Zudem erscheint das Modell angesichts der aktuellen Rahmenbedingungen zu groß dimensioniert. Grundsätzlich gilt: Der Betrieb von Auskunfts- und Servicezentren ist Aufgabe des Verbundes.	2	Kenntrissnahme	Auf Notwendigkeit der Abstimmung mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bei Ausgestaltung wird hingewiesen
	59	3.2.7.	36	Der Begriff „EDV-gestützt“ beim Beschwerdemanagement ist nicht eindeutig. Der Ablauf sollte klar beschrieben werden, insbesondere im Hinblick auf mögliche Überschneidungen bei Verantwortlichkeiten. Auch in Bezug auf Mobilitätszentralen ist die Zuständigkeit nachzutragen. Ergänzend sollte festgelegt werden: Fahrgäste erhalten eine Rückmeldung innerhalb von	8	Kenntrissnahme	Konkrete Ausgestaltung wird im Zusammenhang mit Ausgestaltung der Mobilitätszentralen geklärt Ergänzung zu Fahrgästen umformuliert.
	60	3.2.8.	37	Bei der Anschlussicherung bestehen erhebliche Herausforderungen: Definierte Umsteigepunkte gibt es bereits. Regelungen zu Wartezeiten sind mit bestehenden vertraglichen Verpflichtungen (z. B. Pönale, Berichtswesen) schwer vereinbar. Zudem können zusätzliche finanzielle Belastungen entstehen, die den Verkehrsunternehmen auszugleichen wären.	3	Kenntrissnahme	Anmerkungen werden bei der Umsetzung entsprechend berücksichtigt
	61	3.2.9.	37	Der Verbundbericht wird bereits regelmäßig erstellt, gehört aber nicht zum NVP selbst und sollte daher gestrichen werden.	5	Kenntrissnahme	Nennung im NVP unschädlich.
	62	3.2.10.	38	Die Anforderungen zur Datenerlieferung sind bislang nicht konkretisiert. Hier besteht Klärungsbedarf, insbesondere auch zur Finanzierung.	2	Kenntrissnahme	Umsetzung in Abstimmung mit Aufgabenträger
	63	6.3	70-72	Um den Plänen der Stadt Auroch zur Einführung eines on-Demand Verkehrs für das Stadtgebiet Auroch gerecht zu werden, empfehlen wir die Aufnahme des Stadtgebietes Auroch als potenzielles Einsatzgebiet sowohl als Testpassage als auch in der Abbildung 13.		Kenntrissnahme	On-Demand-Verkehre sind durch ihre hohe Flexibilität und geringe Kapazität insbesondere für die Erschließung von Räumen mit geringer Potenzialdichte geeignet, in welchen eine Nachfragebündelung durch Linienverkehre nicht möglich ist. Diese Potenzialgebiete sind in der
	6	6.3	72	In der Abbildung 13 ist der LK Leer im Titel genannt.		Anpassung	---

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	65	7	26	Weiterentwicklung Mobilitätszentralen: Ist Aufgabe des VEJ und nicht der VEJ. Insofern sind hier auch die VU aufzunehmen.		Anpassung	---
LNVG	66	Dekblatt		Alt-Gültigkeitszeitraum ist 2026 – 2030 genannt. Es ist notwendig, dass der Gültigkeitszeitraum konkret benannt wird, Beispiel 01.01.2026 – 31.12.2030.		Anpassung	---
	67			Einheitliche Schreibweise: JugendTicket / Jugendticket Urlauberbus-Ticket / Urlauber-Bus-Ticket		Anpassung	---
	68			Korrekte einheitliche Schreibweise Verkehrsverbunds Ems-Jade (VEJ) → Verkehrsverbunds Ems-Jade (VEJ) (richtig) Niedersachsenticket → Niedersachsen-Ticket (richtig) Deutschland-Ticket → Deutschlandticket (richtig) Fahrplaner → FahrPläner (richtig)		Anpassung	---
	69	1.1.3	12	Erstnennung der LNVG in Langform mit nachgestellter Abkürzung: Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH		Anpassung	---
	70	1.1.3	13	Korrekte Schreibweise der LNVG. Niedersächsische Landesnahverkehrsgesellschaft mbH (sic) Entweder Kurzform „Landesnahverkehrsgesellschaft“ bzw. Abkürzung „LNVG“ oder richtige Langform „Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH“		Anpassung	---
	71	1.3	17	EFRE-Förderung – Empfehlung Es wird unter dem Punkt „Weitere Fördermöglichkeiten“ die Förderung von flexiblen Bedienformen sowie saubere Antriebe vorgestellt. Diese werden vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert. Ein		Anpassung	---

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	72	1.4.2	18/19	<p>Empfehlung zur Ergänzung des Themas <u>Mobilitätsmanagement in der GVZ</u>.</p> <p>Dieser Absatz sollte auch im NVP Aurich ergänzt werden (Textbaustein aus den aktuellen NVPs der LK und Städte in der VEJ (z.B. LK Leer, Wilhelmshaven, LK Friesland).</p> <p><i>„Die GVZ entwickelt und fördert nachhaltige, sozialverträgliche und kundenorientierte Verkehrsangebote, sie plant, initiiert und fördert neue vernetzte Mobilitätsangebote als Ergänzung zum ÖPNV. Zu den Aufgaben des Mobilitätsmanagements gehören insbesondere folgende Themenfelder:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Multimodalität: Förderung einer verbundheitlichen Integration und Vernetzung verschiedener Verkehrsformen und Verkehrsträger</i> • <i>Digitalisierung: Anwendung digitaler Medien zur Bewusstmachung, Buchung, Bezahlung und Vernetzung von Mobilitätsdienstleistungen und mobilitätsnahen Dienstleistungen.</i> 		Anpassung	—
	73	1.4.3	19	<p><u>Empfehlung:</u> Eine Zuordnung der Verkehrsunternehmen zu dem jeweiligen Landkreis in einer tabellarischen Übersicht.</p>		Kenntnisnahme	Aufgrund der Vielzahl kreisübergreifend tätigen Verkehrsunternehmen wird auf die Zuordnung verzichtet.
	74	2.2.1	22	<p><u>Kinderaltersgrenze:</u> Empfehlung den Tarif „Einzelkarte ermäßigt“ im VEJ-Tarif zu harmonisieren, d.h. im VEJ-Tarif die Kinderaltersgrenzen gemäß der VDV-Schrift 950 anzupassen. Nach dieser Empfehlung fahren Kinder unter 6 Jahren mit Begleitperson unentgeltlich, Kinder von 6 bis 14 Jahren zahlen den ermäßigten Tarif. Dies wurde auch bereits in weiteren Nahverkehrsplänen der VEJ, z.B. im Nahverkehrsplan der Stadt Emden (2023) angemerkt und bislang nicht angepasst.</p>		Kenntnisnahme	—

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	75	2.2.2/3 3.2.5/6	23/24/35/3 6	<p>Wiederholung von Kapitelüberschriften sowie Dopplung von Unterpunkten ohne Nummer. Beispiel: <u>Fahrgastinformation:</u> Kapitel 2.2.2 Unterpunkt von Haltestellen; Kapitel 3.2.6 Unterpunkt von Vertrieb, Mobilitätszentralen & Fahrgastinformation; eigenes Kapitel 2.2.3 Fahrgastinformation. <u>Haltestellen:</u> Kapitel 2.2.2 sowie Kapitel 3.2.5</p>		Kenntnisnahme	Es handelt sich nicht um Doppelungen, sondern um unterschiedliche Gesichtspunkte. In Kapitel 2 erfolgt eine Bestandsaufnahme über regional einheitlicher Merkmale, in Kapitel 3 werden überregionale Ziele festgesetzt und in Kapitel 5 erfolgt die landkreispezifische Bestandsaufnahme. Eine Behandlung der Unterpunkte Fahrgastinformation und Haltestellen unter diesen Gesichtspunkten ist daher sinnvoll und wird beibehalten.
	76	2.3.2	28	<p><u>1. Spiegelstrich:</u> Hier wäre zur Vollständigkeit Augustlehn zu ergänzen, zumal dieser Haltepunkt explizit unter 2.3.1. erwähnt wird</p>		Anpassung	—
	77	2.3.2	28	<p><u>3. Spiegelstrich:</u> Diese Linie verkehrt aktuell nur bis Wiener bzw. Bad Nieuweschans wegen des Neubaus der Friesenbrücke. Die Friesenbrücke wurde im Dez. 2015 zerstört. Die Buslinie 620 von Leer über Wiener nach Bad Nieuweschans fährt als Ersatzverkehr. Ebenso verkehrt eine Direktbuslinie von Leer nach Groningen im 2-Stunden-Takt als Ersatzverkehr.</p>		Kenntnisnahme	Aufgrund der Laufzeit des NVP und der zeitnahen Fertigstellung der Bahnstrecke wurde das SPNV-Angebot mit aufgenommen
	78	2.3.2	28	<p>Die drei neuen Stationen Neermoor, Bunde und Ihrhove sind aktuell in Umsetzung und werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2026 in Betrieb gehen.</p>		Anpassung	—
	79	2.3.5	29	<p><u>Hinweis:</u> Gemäß der Reaktivierungsuntersuchung des Landes Niedersachsen/LNVG ist nur die Strecke Aurich - Abeltz (-</p>		Kenntnisnahme	Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖPNV. Der Landkreis ist überzeugt, dass eine Reaktivierung der Strecke zur Stärkung des ÖPNV beiträgt
	80	2.3.5/ 6.7	30/ 75	<p>Die Reaktivierung des Streckenabschnittes zwischen Esens und Dornum wird in der aktuellen Reaktivierungsuntersuchung des Landes Niedersachsen nicht betrachtet, da dieser Abschnitt stillgelegt wurde und in der Örtlichkeit auch bereits überbaut worden ist.</p>		Kenntnisnahme	Der SPNV bildet das Rückgrat des ÖPNV. Der Landkreis ist überzeugt, dass eine Reaktivierung der Strecke zur Stärkung des ÖPNV beiträgt
	81	2.3.5	30	<p>Die drei neuen Stationen Neermoor, Bunde und Ihrhove sind aktuell in Umsetzung und werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 2026 in Betrieb gehen.</p>		Kenntnisnahme	—

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	82	2.3.7	30	Die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen sind sehr umfangreich, dies sollte im Text deutlich werden. Vorschlag „Arbeiten am Fahrweg ...“ ersetzen durch „umfangreiche Infrastrukturausbauten, wie z. B. neue Begegnungsabschnitte...“		Anpassung	---
	83	4.4	46	<u>Tabelle</u> Zur besseren Lesbarkeit empfiehlt es sich in der Beschriftung der Achse weitere Zwischenschritte einzufügen (z.B. 5.000er Schritte) sowie ggf. die Obergrenze von 100.000 auf 70.000 zu senken. Der im Text beschriebene Anstieg der Sozialversicherungsbeiträge ist der Tabelle kaum zu entnehmen.		Anpassung	---
	84	4.6	49	<u>Empfehlung</u> Im Kapitel 4.6 "Sonstige verkehrlich relevante Ziele" empfiehlt es sich ebenfalls die Anbindung des ÖPNV an weitere Pflegeeinrichtungen, wie Seniorenheime oder Pflegeheime, zu prüfen.		Kenntnisnahme	Aufgrund fehlender Datengrundlagen konnte ein solcher Abgleich nicht erfolgen.
	85	5.4	60	In der Abbildung 12 kommt es zu Überlagerungen von Verknüpfungspunkte Bus-Bus durch Verknüpfungspunkte Bus-Bahn. Bitte die Grafik auf		Anpassung	---
	86	5.8	62f	Umsetzung Maßnahmen NVP 2018-2025. Ergänzende Ausführung zu den Gründen, warum Maßnahmen nicht umgesetzt werden konnten (z.B. Zuständigkeiten) oder ob eine Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt geplant ist.		Ergänzung	---
	87	7	76	Eine Definition des finanziellen Aufwandes fehlt. Was bedeutet "hoch" im Vergleich zu "mäßig". Empfehlung: Nach Möglichkeit Angaben in Zahlen (Vergleich NVP LK Friesland 2025-2029) angeben.		Kenntnisnahme	Da die Höhe der Kosten von vielfältigen Einflussfaktoren abhängt und die genaue Ausgestaltung im Rahmen des NVP nicht erfolgen kann, ist nur eine qualitative Kostenabschätzung möglich.
LNVG	88	1.4.1	18	Die Stadt Emden fehlt in der Auflistung der		Anpassung	---
Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
(Stellungnahme der Genehmigungsbehörde nach dem PBefG)	89	1.4.3	19	Warum sind folgende Firmen nicht in der Auflistung enthalten? ANI Hamdi Blaue Bus-Reisen GmbH Münsteraner Stadtrundfahrten GmbH AG Reederei Norden-Frisia Spiekerroog-Garagen Karl Janssen GmbH Staatshad Nordemey GmbH Fahrschule Wilken GmbH AGT Bus- & Eventlogistik GmbH		teilweise Anpassung	Auflistung sollte nur Busunternehmen im ÖPNV auflisten, Formulierung würde entsprechend angepasst
				Firmenbezeichnung laut Handelsregister sollte übernommen werden, damit gleichlautend mit Genehmigungsinhaber: ERT Wissmann Omnibus-Betrieb GmbH VLL-Reisen Verkehrsbetriebe des Landkreises Leer GmbH Hinrich Uffen, Inhaber Folkmar Uffen e.K. Stadwerke-Verkehrsgesellschaft Wilhelmshaven GmbH Jacobs-Reisedienst Johannes Jacobs, Südarle Fass - Reisen, Inhaber Bernd Fass e.K. Thomas Gerdes Reisen, Inh. Thomas Gerdes e.K. Schreibfehler, Benennung nicht nachvollziehbar:		Anpassung	---
	90	2.2.1	21	Die Aufgabenträger legen die Anwendung des VB-Tarifs in der AV bzw. im ÖDA fest. Nicht den Tarif selbst.		Anpassung	---
Aktiengesellschaft Reederei Norden-Frisia	91	2.2.1. 5.6	21. 61	Auf der Insel Nordemey gilt ein eigener Haustarif. Dieser Haustarif ist aufgrund der besonderen Betriebsbedingungen (kein Schüler- und kein Berufsverkehr) auf der Insel weiterhin notwendig und gerechtfertigt. Wir bitten daher um Aufnahme des		Ergänzung	---

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	92	5.2	56	Klarstellung Inselverkehre - Wir bitten daher um Änderung im Nahverkehrsplan durch folgende Formulierung: Auf der Insel Norderey wird ein Busverkehr mit insgesamt acht Linien betrieben. Die Linien 1 bis 3 dienen vorrangig der Verknüpfung der verschiedenen Stadtteile mit dem Fährhafen und stellen somit die zentrale Achse des Inselverkehrs dar. Durch den Charakter der Insel Norderey als bedeutendes Tourismusziel werden überwiegend Fahrgäste mit touristischen Interesse befördert. Die Linien 4, 5, 6 und 8 sind überwiegend auf die Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Badestränden ausgerichtet und bedienen insbesondere saisonale Verkehrsbedürfnisse. Die Linie 7 ist ein Stadtbusverkehr zwischen den einzelnen		Ergänzung	—
	93	5.8	63	Startkonzept Norderey Stadtbusverkehr: Die aufgeführte Maßnahme zum Ausbau des Norderey Stadtbusverkehrs ist bis heute nicht umgesetzt und kann somit gestrichen werden. (Ausbau Linie 7 auf Halbstundentakt von 9 bis 19 Uhr, restliche Linien außer Linie 6 im Stundentakt, in Zwischen- und Nebensaison mind. 5 Fahrtenpaare) und Norderey Stadtbusverkehr: Die geplante Ausweitung des Angebotes ist aus Sicht des Fahrgastes weder sinnvoll noch notwendig und auch wirtschaftlich nicht tragbar.		Kenntnisnahme	In Kapitel 5.8 sind die Maßnahmen des letzten NVP und ihr Umsetzungsstand dargestellt. Die Nichtumsetzung der Maßnahme ist hier dokumentiert.
	94	5.8	63	Zielkonzept Norderey Stadtbusverkehr: Die aufgeführte Maßnahme zum Ausbau des Norderey Stadtbusverkehrs ist nicht eindeutig bzw. kann aus dieser keine Handlung abgeleitet werden und kann somit gestrichen werden.		Kenntnisnahme	In Kapitel 5.8 sind die Maßnahmen des letzten NVP und ihr Umsetzungsstand dargestellt. Die Nichtumsetzung der Maßnahme ist hier dokumentiert.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	95	6.3	72	Abbildung 13: Wir empfehlen das Potenzialgebiet auf den gesamten Landkreis Aurich auszuweiten. Die Bildung von kleineren Potenzialgebieten (Inseln) macht aus unserer Erfahrung und vor dem Hintergrund des technologischen Fortschrittes wie z.B. autonomes Fahren wenig Sinn. Auch die zum Einsatz kommende Software bietet mehr Optimierungspotenzial und Nutzen für den Fahrgast, wenn das gesamte Kreisgebiet (und über den Kreisgrenzen hinaus) betrachtet wird.		Kenntnisnahme	On-Demand-Verkehre sind durch ihre hohe Flexibilität und geringe Kapazität insbesondere für die Erschließung von Räumen mit geringer Potenzialdichte geeignet, in welchen eine Nachfragebündelung durch Linienverkehre nicht möglich ist. Diese Potenzialgebiete sind in der Abbildung dargestellt.
	96	6.3	72	In der Abbildung 13 ist der UK Leer im Titel genannt.		Anpassung	—
	97	6.4	71/72	Auf der Insel Norderey gilt ein eigener Haustarif. Dieser Haustarif ist aufgrund der besonderen Betriebsbedingungen (kein Schüler- und kein Berufsverkehr) auf der Insel weiterhin notwendig und gerechtfertigt. Wir bitten daher um Aufnahme des		Anpassung	—
	98	Anlage 4		Tabelle 17: Für die Linien 1-8 empfehlen wir, entsprechend unserer Eingabe Nr. 3, sowie die besondere Bedienung ankommender Fähre die Reduzierung der Fahrtenpaare, wie folgt: Linie 1, Linie 2 und Linie 3 = 7 Fahrtpaare, Linie 5 = 4 Fahrtenpaare, Linie 7 = 5 Fahrtenpaare, Linie 8 = saisonaler Fahrplan [jeweils		Anpassung	—
Peter Tjaden Nahverkehrs GmbH	99	2.2.1. 5.6	21 61	Auf der Insel Norderey gilt ein eigener Haustarif. Dieser Haustarif ist aufgrund der besonderen Betriebsbedingungen (kein Schüler- und kein Berufsverkehr) auf der Insel weiterhin notwendig und gerechtfertigt. Wir bitten daher um Aufnahme des		Ergänzung	—

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	100	5.2	56	Klarstellung Inselverkehre - Wir bitten daher um Änderung im Nahverkehrsplan durch folgende Formulierung: Auf der Insel Norderey wird ein Busverkehr mit insgesamt acht Linien betrieben. Die Linien 1 bis 3 dienen vorrangig der Verknüpfung der verschiedenen Stadtteile mit dem Fährhafen und stellen somit die zentrale Achse des Inselverkehrs dar. Durch den Charakter der Insel Norderey als bedeutendes Tourismusziel werden überwiegend Fahrgäste mit touristischem Interesse befördert. Die Linien 4, 5, 6 und 8 sind überwiegend auf die Erreichbarkeit von Ausflugszielen und Badestränden ausgerichtet und bedienen insbesondere saisonale Verkehrsbedürfnisse. Die Linie 7 ist ein Stadtbusverkehr zwischen den einzelnen		Ergänzung	—
	101	5.8	63	Startkonzept Norderey Stadtbusverkehr: Die aufgeführte Maßnahme zum Ausbau des Norderey Stadtbusverkehrs ist bis heute nicht umgesetzt und kann somit gestrichen werden. (Ausbau Linie 7 auf Halbstundentakt von 9 bis 19 Uhr, restliche Linien außer Linie 6 im Stundentakt, in Zwischen- und Nebensaison mind. 5 Fahrtenpaare) und Norderey Stadtbusverkehr: Die geplante Ausweitung des Angebotes ist aus Sicht des Fahrgastes weder sinnvoll noch notwendig und auch wirtschaftlich nicht tragbar.		Kenntnisnahme	In Kapitel 5.8 sind die Maßnahmen des letzten NVP und ihr Umsetzungsstand dargestellt. Die Nichtumsetzung der Maßnahme ist hier dokumentiert.
	102	5.8	63	Zielkonzept Norderey Stadtbusverkehr: Die aufgeführte Maßnahme zum Ausbau des Norderey Stadtbusverkehrs ist nicht eindeutig bzw. kann aus dieser keine Handlung abgeleitet werden und kann somit gestrichen werden.		Kenntnisnahme	In Kapitel 5.8 sind die Maßnahmen des letzten NVP und ihr Umsetzungsstand dargestellt. Die Nichtumsetzung der Maßnahme ist hier dokumentiert.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	103	6.3	72	Abbildung 13: Wir empfehlen das Potenzialgebiet auf den gesamten Landkreis Aurich auszuweiten. Die Bildung von kleineren Potenzialgebieten (Inseln) macht aus unserer Erfahrung und vor dem Hintergrund des technologischen Fortschrittes wie z.B. autonomes Fahren wenig Sinn. Auch die zum Einsatz kommende Software bietet mehr Optimierungspotenzial und Nutzen für den Fahrgast, wenn das gesamte Kreisgebiet (und über den Kreisgrenzen hinaus) betrachtet wird.		Kenntnisnahme	On-Demand-Verkehr sind durch ihre hohe Flexibilität und geringe Kapazität insbesondere für die Erschließung von Räumen mit geringer Potenzialdichte geeignet, in welchen eine Nachfragebündelung durch Linienverkehre nicht möglich ist. Diese Potenzialgebiete sind in der Abbildung dargestellt.
	104	6.3	72	In der Abbildung 13 ist der LK Leer im Titel genannt.		Anpassung	---
	105	6.4	71/72	Auf der Insel Norderney gilt ein eigener Haustarif. Dieser Haustarif ist aufgrund der besonderen Betriebsbedingungen (kein Schüler- und kein Berufsverkehr) auf der Insel weiterhin notwendig und gerechtfertigt. Wir bitten daher um Aufnahme des		Anpassung	---
	106	Anlage 4		Tabelle 17: Für die Linien 1-8 empfehlen wir, entsprechend unserer Eingabe Nr. 3, sowie die besondere Bedienung ankommender Fähre die Reduzierung der Fahrtenpaare, wie folgt: Linie 1, Linie 2 und Linie 3 = 7 Fahrtenpaare, Linie 5 = 4 Fahrtenpaare, Linie 7 = 5 Fahrtenpaare, Linie 8 = saisonaler Fahrplan [gewiss]		Anpassung	---
Omnibusverkehr Fischer	107	1.4.2	18	Die Stadt und die Insel Norderney gehören nicht zur GVB. Es werden eigenständige Haustarife angewendet.		Kenntnisnahme	Auf die Anwendung des Haustarifs auf der Insel Norderney wird an mehreren Textstellen hingewiesen, kein Änderungsbedarf
	108	3.2.2	33	Die Fahrpläne für die Insel Norderney werden auf die Bedürfnisse des Tourismus und der Inselbewohner ausgerichtet.		Kenntnisnahme	---
	109	3.2.4	33	Mindestanforderungen: Überlandbestuhlung (bei Linien bis 7,5 Km Länge ist eine Linienbestuhlung ausreichend		Kenntnisnahme	Überlandbestuhlung ist nur für Linien der Bedienungsebene 1 vorausgesetzt. Die Linien auf Norderney sind keiner Bedienungsebene zugewiesen. Es wird daher keine Überlandbestuhlung für die Busse auf Norderney gefordert.
	110	3.2.5	35	Auf Norderney werden die Fahrpläne im DIN-A3-Querformat ausgehängt, ergänzt durch zusätzliche Informationen wie Linienführungen und Tarife.		Kenntnisnahme	DIN-A3-Format ist mit Zielsetzungen konform.

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
	111	4.2	40	Die Insel Norderney hat 6.201 Einwohner, was einer Bevölkerungsdichte von 236 Einwohnern pro km ² entspricht		Anpassung	Es wurden die zum Zeitpunkt der Bearbeitung aktuellen Zahlen aus der offiziellen Statistik des Landesamtes für Statistik Niedersachsen verwendet.
	112	4.5	48	Aus welcher Quelle sind die Zahlen? Norderney hatte lt. Staatsbad Norderney 3,8 Mio. Übernachtungen 580.000 Gäste		Kenntnisnahme	Es wurden die zum Zeitpunkt der Bearbeitung aktuellen Zahlen aus der offiziellen Statistik des Landesamtes für Statistik Niedersachsen verwendet.
	113	4.6	48	Das Krankenhaus Norderney ist über die Linien 3 und 7 erreichbar (HSt „Rheinstraße“ Krankenhaus“, 130 m Fußweg)		Ergänzung	---
	114	5.2	53	... miteinander, wie auch die Linie 7(NC-Bus) auf Norderney, die die Siedlung Nordheim mit dem		Kenntnisnahme	Der Inselverkehr auf Norderney wird in einem separaten Unterpunkt dargestellt.
	115	5.2	56	Die Linien 4 bis 8 sind auf den Tourismus ausgerichtet; Berufsverkehr findet auf diesen Linien nicht statt.		Kenntnisnahme	Der touristische Charakter der Linien 4 bis 8 wird im Abschnitt „Inselverkehr“ dargestellt
	116	5.4	58	Barrierefreiheit: alle Linienbusse auf Norderney sind barrierefrei, 8 HSt sind teilweise und 19 HSt sind nicht barrierefrei		Kenntnisnahme	In der ausgewiesenen Statistik sind die Haltestellen der Insel Norderney mit erfasst
	117	5.4	60	Die Verknüpfungspunkte auf Norderney Fähre/Bus (5 Linien) und Flugplatz/Bus (2 Linien) fehlen		Anpassung	---
	118	5.8	62	Das Ridepooling auf Norderney musste aus Kostengründen 2024 aufgrund der verpflichtenden Akzeptanz von D-Tickets eingestellt werden.		Kenntnisnahme	---
	119	6.3	70	Der Linienverkehr auf Norderney wird von der Stadt Norderney geplant. Linienbündel sind nicht vorgesehen.		Kenntnisnahme	Ausnahme des Linienverkehrs auf Norderney von der Linienbündelung bereits textlich beschrieben
	120	6.3	70	Die Linie 7 (NC-Bus) wird von der Stadt sowohl geplant als auch finanziert.		Kenntnisnahme	---
	121	6.3	70	Lauf den Plänen (siehe Lebensraumkonzept) sollen die Linien in den kommenden Jahren weiterentwickelt		Kenntnisnahme	Weiterentwicklung des Linienverkehrs auf Norderney bereits als Ziel aufgenommen
	122	6.3	71	Abweichungen für die Insel Norderney: Nutzung des Haustarifs mit den Tarifstufen 1 - 3 (Stadt- Mittel- Diststrecken)		Anpassung	Änderung der Ausnahmeformulierung
	123	6.5	73	Je nach Hersteller wird eine seitliche Absenkdunktion (Kneeling) oder eine Gesamtabenkung (bauartbedingt) genutzt.		Ergänzung	---
	124	Anlage 4	4	Linie 4: Winter 4 Fahrtenpaare Frühjahr/Herbst 7-8 Fahrtenpaare Sommer 9 Fahrtenpaare		Anpassung	---
	125	Anlage 4	4	Linie 8: touristische Hop-on-Hop-off-Linie Sightseeing		Ergänzung	---

Einsender	Nr.	Kapitel	Seitenzahl	Beschreibung der Stellungnahme	Absatz	Berücksichtigung	Begründung
NLBSTV	126			Wunsch nach rechtzeitiger Beteiligung der Dienststelle bei barrierefreiem Aus- und Umbau von Haltestellen sowie Beachtung der gültigen Regelwerke und Vorgaben		Kenntnisnahme	---
Stadt Norderney	127		70	Stadtverkehr“ unter der Tabelle 13 soll geändert werden in „die Linienverkehre auf Norderney“		Anpassung	---
	128		71	Die Bezeichnung „Linienbündel Norderney“ muss geändert werde in singemäß „ÖPNV-Linien auf		Anpassung	---

Satzung

Allgemeine Vorschrift vom 18.12.2025 im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹

des Landkreises Aurich

über die Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr im Kalenderjahr 2026

Präambel

Bund und Länder haben sich darauf geeinigt, das im Jahr 2023 erfolgreich eingeführte Deutschlandticket als digitales und deutschlandweit gültiges Angebot für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) über das Jahr 2023 hinaus fortzuführen. Das bundesweit gültige Deutschlandticket ermöglicht den Fahrgästen mit einem einfachen und günstigen Angebot die Nutzung des ÖPNV und stellt einen Baustein für einen attraktiven ÖPNV dar.

Das bundesweit gültige Deutschlandticket ermöglicht den Fahrgästen mit einem einfachen und günstigen Angebot die Nutzung von Nahverkehrsmitteln im gesamten Bundesgebiet und stellt einen Baustein für einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr dar. Daneben soll mit dem von Bund und Ländern noch zu erarbeitenden Ausbau- und Modernisierungspakt auch das verkehrliche Angebot weiterentwickelt werden.

Die Einführung des Deutschlandtickets ist zum 1. Mai 2023 erfolgt. Hierzu hat der Bund das Regionalisierungsgesetz (RegG)² angepasst. Die Finanzierung von nicht gedeckten Ausgaben bei Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger im ÖPNV aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets soll ausschließlich durch Bundes- und Landesmittel erfolgen. Hierzu haben Bund und Länder im Rahmen von Muster-Richtlinien Maßstäbe zur einheitlichen Ermittlung des mit der Einführung des Deutschlandtickets verbundenen Ausgleichs abgestimmt. Die Muster-Richtlinien regeln die Ausreichung dieser Finanzmittel durch die Länder an die Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Muster-Richtlinien wurden von den Ländern jeweils auf die konkreten Verhältnisse vor Ort angepasst und umgesetzt.

Für das Kalenderjahr 2026 hat der durch die Verkehrsministerkonferenz eingerichtete Koordinierungsrat am 6. November 2025 entsprechende Muster-Richtlinien verabschiedet (im Folgenden: Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, Anlage 1). Die wesentlichen Teile dieser bundesweit abgestimmten Muster-Richtlinien sind verbindlich und bundesweit

¹ VERORDNUNG (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315/1) in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/2338 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354/22).

² Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378 ,2395), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 441).

einheitlich umzusetzen. Diese Umsetzung erfolgte für das Land Niedersachsen durch die Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 in Niedersachsen vom 09.12.2025³ (im Folgenden: Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026, Anlage 2).

Den Aufgabenträgern obliegt es, auf dieser Basis den Ausgleich der Auswirkungen des Deutschlandtickets im Verhältnis zu den Unternehmen des SPNV (Eisenbahnverkehrsunternehmen) und des ÖPNV (Verkehrsunternehmen) nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften zu regeln.

Der Landkreis Aurich erlässt vor diesem Hintergrund eine allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Form einer Satzung. Die allgemeine Vorschrift regelt rechtsverbindlich die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der im Zuständigkeitsgebiet des Landkreises Aurich tätigen Verkehrsunternehmen im ÖPNV zur Anerkennung des Deutschlandtickets sowie im Gegenzug die Gewährung eines Ausgleichs für die hierdurch entstehenden finanziellen Nachteile unter Bezugnahme auf die Deutschlandticket 2026Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 sowie die Richtlinie Niedersachsen Deutschlandticket 2026. Hierdurch werden für die Umsetzung des Deutschlandtickets im Jahr 2026 die Vorgaben des Rechts der Europäischen Union nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch transparente und diskriminierungsfreie Ausreichung der Mittel an die Verkehrsunternehmen umgesetzt. Die Ausgleichsleistungen sind auf den finanziellen Nettoeffekt aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Anerkennung des Deutschlandtickets beschränkt.

1. Rechtsgrundlagen

Auf Grundlage von § 8 Abs. 3 und § 8a Abs. 1 Sätze 2 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)⁴, § 4 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 4 Nr. 2 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG)⁵, § 10 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG)⁶ sowie Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchstabe I) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlässt der Landkreis Aurich die nachfolgende allgemeine Vorschrift zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im ÖPNV nach § 1 Abs. 2 NNVG und zur Gewährung von Ausgleichsleistungen für finanzielle Nachteile im Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrgästen mit einem Deutschlandticket.

³ Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 in Niedersachsen (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026) (Nds. MBl. Nr. 600 vom 09.12.2025).

⁴ Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Art. 7 Abs. 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119).

⁵ Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz, verkündet als Art. 1 des Niedersächsischen Gesetzes zur Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs vom 28. Juni 1995 (Nds. GVBl. 1995, S. 180), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Juni 2023 (Nds. GVBl. S. 106).

⁶ Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3)

2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

- 2.1 Alle Verkehrsunternehmen, die im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift (dazu Ziffer 2.5) öffentliche Personenverkehrsdienste im ÖPNV erbringen, sind verpflichtet, während der Laufzeit dieser allgemeinen Vorschrift (dazu Ziffer 9) das Deutschlandticket im Sinne des § 9 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) als Höchsttarif im Sinne des Art. 3 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß den Vorgaben dieser allgemeinen Vorschrift entsprechend den folgenden Ziffern 2.3 und 2.4 anzuerkennen (im Folgenden „Tarifanerkennung“ bzw. „Tarifanerkennungspflicht“) und zu kontrollieren. Die Anerkennung des Deutschlandtickets verpflichtet nicht zum Vertrieb; soweit vorhanden gelten diesbezüglich die entsprechenden Regelungen des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zwischen Verkehrsunternehmen und der jeweils zuständigen Behörde (gemeinwirtschaftliche Verkehre, dazu Nr. 3).
- 2.2 Die Tarifanerkennung im Sinne von Nr. 2.1 beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket, das den vom Koordinierungsrat beschlossenen Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets entsprechen (https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/deutschlandticket/gremienbeschlusse_deutschlandticket/index.php, siehe auch Anlage 3) und zusätzlich von Teilnehmern am bundesweiten „Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“ (EAV-Vertrag) oder von Verkehrsunternehmen ausgegeben werden, die durch Teilnehmer am EAV-Vertrag vertreten werden, ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen. Im Falle des eigenen Verkaufs ist das Deutschlandticket unter dieser Bezeichnung zu vertreiben.
- 2.3 Die Verkehrsunternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets zudem berechtigt und verpflichtet, an der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen und ggf. diese Ansprüche überschießende Einnahmen abzugeben gemäß dem Beschluss für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuscheidung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ in der jeweils geltenden Fassung (https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/deutschlandticket/gremienbeschlusse_deutschlandticket/index.php sowie Anlage 4) und die vertrieblichen Ausgabestandards des Deutschlandtickets anzuwenden. Soweit ein Verkehrsunternehmen Verkehrsleistungen auch in den Bezirken anderer Aufgabenträger erbringt, gilt die Verpflichtung nach dem vorstehenden Satz für das Verkehrsunternehmen, wenn das Unternehmen im Verhältnis zu diesen anderen Aufgabenträgern ebenfalls einen Ausgleichsanspruch erwirbt, der dem Anspruch nach dieser allgemeinen Vorschrift und den Vorgaben der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 (Anlage 2) entspricht, und wenn der Aufgabenträger eine entsprechende Verpflichtung bzgl. der bundesweit abgestimmten Einnahmeaufteilung auch für alle anderen in seinem Zuständigkeitsbereich tätigen Verkehrsunternehmen schafft, die Ausgleichszahlungen nach der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 (Anlage 2) erhalten.
- 2.4 Die Verkehrsunternehmen sind zudem verpflichtet, Beförderungsbedingungen des Deutschlandtickets aufzustellen und zu veröffentlichen und, wenn und soweit im Zusammenhang mit der Tarifanerkennung erforderlich, Tarifgenehmigungsanträge für das Deutschlandticket selbst zu stellen und/oder bei entsprechenden Tarifanträgen Dritter mitzuwirken und keine Einwände hiergegen vorzubringen. Sie haben in dem

ihnen möglichen, erforderlichen und zumutbaren Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken.

- 2.5 Die Umsetzung des Deutschlandtickets entsprechend den bundesweit abgestimmten Kontrollmerkmalen ist technisch unter Einsatz entsprechender Kontrollgeräte zu gewährleisten; die bundesweit abgestimmten Eckpunkte zur Kontrolle des Deutschlandtickets sind einzuhalten.
- 2.6 Der Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift erstreckt sich geografisch auf das gesamte Gebiet, für das der Landkreis Aurich – unter Berücksichtigung von bestehenden Regelungen zur Übertragung von Zuständigkeiten mit benachbarten zuständigen Behörden – die Befugnis als zuständige Einrichtung im Sinne des Art. 2 Buchstabe b) a.E. der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den ÖPNV innehat.

3. Vorrangige Regelungen öffentlicher Dienstleistungsaufträge und allgemeiner Vorschriften⁷

Soweit öffentliche Personenverkehrsdienste im allgemeinen öffentlichen Personenverkehr auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge (gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste) oder einer allgemeinen Vorschrift (eigenwirtschaftlicher Verkehr) erbracht werden, gelten die Regelungen dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags/der allgemeinen Vorschrift einschließlich etwaiger Ergänzungen und/oder Nachträge im Grundsatz vorrangig vor den Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift. Dies gilt in Bezug auf die Pflicht zur Tarifanerkennung und die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen nur insoweit, wie der jeweilige öffentliche Dienstleistungsauftrag /die allgemeine Vorschrift eine entsprechende Pflicht zur Anerkennung des Deutschlandtickets und die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen enthält; im Übrigen ergibt sich die Tarifanerkennungspflicht einschließlich der hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen aus dieser allgemeinen Vorschrift. Das Gleiche gilt für alle weiteren Pflichten im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket (die Datenbereitstellungspflicht, die Pflicht bestehende Einnahmeansprüche vollumfänglich geltend zu machen und ggf. die Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmearteilung abzugeben).

4. Ex ante-Ausgleich

- 4.1 Den Verkehrsunternehmen wird nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift ein pauschaler Ausgleich für die ihnen durch die Anerkennung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile gewährt. Die finanziellen Nachteile ergeben sich dabei aus einer Gegenüberstellung der Situation mit Anerkennung des Deutschlandtickets („Mit-Fall“) und der Situation mit Anwendung der bis dahin geltenden Tarife („Ohne-Fall“) unter Berücksichtigung sämtlicher hiermit jeweils verbundenen positiven und negativen Effekte. Bei der Gegenüberstellung sind die nachfolgenden Grundsätze zu beachten; die Einzelheiten sind bei Bedarf im Rahmen des jeweils zugrundeliegenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder einer Umsetzungsvereinbarung, die vom Landkreis Aurich mit den dieser allgemeinen Vorschrift unterworfenen Verkehrsunternehmen abgeschlossen werden können, nach diesen Grundsätzen zu regeln.

⁷ Zum Zeitpunkt des Erlasses dieser allgemeinen Vorschrift besteht als allgemeine Vorschrift im Landkreis Aurich die Satzung zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen im Ausbildungsverkehr im Gebiet des Landkreises Aurich, in Kraft getreten am 01.01.2017.

- 4.2 Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen vollständigen Ausgleich in Höhe von 100 % der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.
- 4.3 In Bezug auf die Ermittlung der Höhe des ex ante-Ausgleichs gelten die Nrn. 5.4 bis 5.4.4 der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 (Anlage 2).
- 4.4 Der pauschalierte Ausgleich kann reduziert werden, sofern eine erhebliche Konkurrenzierung des Deutschlandtickets vorliegt. Eine erhebliche Konkurrenzierung kann nur in der Absenkung des Preises bestehender Tarifangebote gegenüber dem Jahr 2025 liegen oder in der Neueinführung von Zeitfahrausweisen oder anderen zielgruppenspezifischen Tarifangeboten, sofern diese im unangemessenen Verhältnis zu Geltungsbereich und Preis des Deutschlandtickets stehen. Über das Vorliegen einer erheblichen Konkurrenzierung sowie die daraus resultierende Verringerung des pauschalierten Ausgleichs anhand der nachweisbaren Wanderungseffekte aus dem Deutschlandticket in das konkurrenzierende Tarifangebot für die betroffenen Empfänger entscheidet das MW.

Die für die Tarifentscheidung zuständigen Stellen können geplante Tarifmaßnahmen dem MW im Vorfeld zur Prüfung vorlegen. Sofern das MW von einer erheblichen Konkurrenzierung ausgeht, muss es dies innerhalb von zwei Monaten schriftlich begründen. Erfolgt dies nicht, gilt die Maßnahme als förderunschädlich. Voraussetzung für eine Kürzung des pauschalierten Ausgleichs ist in jedem Fall, dass sich die nach der Einnahmeaufteilung dem jeweiligen Tarifgebiet zugewiesenen Stückzahlen des Deutschlandtickets in den ersten 12 Monaten nach Einführung des neuen Tarifangebotes mindestens um 5 % reduzieren.

ist

- 4.5 Bestehende Ausgleichsregelungen für sonstige Tarifmaßnahmen bleiben unberührt. Dies gilt insbesondere für den gesetzlichen Ausgleichsanspruch nach den §§ 228 ff. SGB IX. Dies gilt gleichermaßen auch für weitere bestehende Tarifvorgaben und darauf bezogene Ausgleichsregelungen des Landkreises Aurich oder Dritter, die für das Verkehrsunternehmen Geltung beanspruchen.
- 4.6 Bestehen mehrere Ausgleichsregelungen nebeneinander, insbesondere bei Tarifvorgaben, ist sicherzustellen, dass ein ex ante-Ausgleich für dieselbe Tarifvorgabe nicht mehrfach gewährt wird. Der ex-ante-Ausgleich für alle Höchsttarife soll sequenziell gemäß den folgenden Erlöspositionen erfolgen:
1. Ermittlung der Fahrkartenerlöse (ggf. aufgrund eines Einnahmeaufteilungsverfahrens)
 2. Ausgleichsleistungen aus gesetzlichen Tarifvorgaben (z.B. § 228 SGB IX)
 3. Ausgleichszahlung für den allgemeinen Tarif einschließlich des Ausbildungstarifs auf Grundlage einer entsprechenden allgemeinen Vorschrift
 4. Ausgleichsbetrag aus allgemeiner Vorschrift Deutschlandticket
- 4.7 Zudem müssen die Verkehrsunternehmen, die bedarfsabhängige Verkehre anbieten, angesichts der zu erwartenden höheren Nachfrage durch die Einführung des Deutschlandtickets mit einem höheren Defizit durch nicht kostendeckende Fahrgelderträge rechnen. Dieses Defizit kann wegen der begrenzten Ausgleichsleistungen auf Grundlage des öffentlichen Dienstleistungsauftrags möglicherweise nicht entsprechend der tatsächlichen Mindererträge ausgeglichen werden.

4.8 Der Landkreis Aurich kann künftig auch zusätzliche Tarifvorgaben und Ausgleichsregelungen zur Anwendung des Deutschlandticket treffen.

5. Vermeidung einer Überkompensation (ex post-Kontrolle)

5.1 Für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bzw. Nr. 6.1 der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 (Anlage 2) ist eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen vorzunehmen und der Ausgleich auf den Wert des finanziellen Nettoeffektes zu begrenzen.

5.1.1 In Bezug auf die Kosten gilt: Kosten im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets können nach Maßgabe der Deutschlandticket 2026Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 berücksichtigt werden. Bestehende Regelungen in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bleiben unberührt.

5.1.2 In Bezug auf die Ermittlung der Erträge gilt: Das Verkehrsunternehmen ist zur Anwendung des bundesweiten Clearingverfahrens zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes in der jeweils geltenden Fassung (siehe https://www.stmb.bayern.de/vum/handlungsfelder/deutschlandticket/gremie_nbeschluesse_deutschlandticket/index.php sowie Anlage 4 verpflichtet. Zugleich erkennen die Verkehrsunternehmen, die den VEJ-Tarif anwenden, etwaige Regelungen der Einnahmenaufteilung des Verkehrsverbundes Ems-Jade in der jeweils gültigen Fassung an.

5.1.3 Ungeachtet der Geltung dieser allgemeinen Vorschrift für das gesamte Gebiet des Landkreises Aurich richtet sich die ex post-Kontrolle jeweils nach den unterschiedlichen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und allgemeinen Vorschriften, die innerhalb des Landkreises bestehen; das bedeutet, dass die Erlöse aus dem Verkauf des Deutschlandtickets in dem jeweiligen Gebiet des Landkreises Aurich in dessen Trennungsrechnung zu berücksichtigen sind.

5.2 Die Ausgleichsleistungen nach dieser allgemeinen Vorschrift dürfen nicht zu einer Überkompensation im Sinne des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 führen.

Die ex post-Kontrolle wird wie folgt gewährleistet:

5.2.1 Im Falle wettbewerblich oder direktvergebenen vergebenen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zur Erbringung von Leistungen des ÖPNV nach dem Nettoprinzip erfolgt die ex-post-Kontrolle zumindest einmal während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags.

5.2.2 Im Falle eigenwirtschaftlicher Verkehre erfolgt die ex post-Kontrolle jährlich im Rahmen der ex post-Kontrolle aufgrund der bereits bestehenden allgemeinen Vorschrift zur Festsetzung eines Höchsttarifs (allgemeine Vorschrift Regionalbus). Dies gilt auch für Unternehmen, die nicht dem Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift Regionalbus unterliegen. Die Ausgleichsleistung aus der Tarifanerkennung des Deutschlandtickets darf den ex ante-Ausgleich nach Ziffer 4 und den finanziellen Nettoeffekt nach Ziffer 5.1 nicht übersteigen. Die Richtigkeit der Ergebnisrechnung und die Angemessenheit des Gewinns im Sinne der Ziffer 6 des Anhangs der

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann durch einen Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater oder vom Rechnungsprüfungsamt bescheinigt werden.

- 5.2.3 Die aufgrund der Verweisung nach Ziffer 5.2.2 durchgeführte ex post-Kontrolle bildet zugleich den Nachweis der Überkompensationskontrolle nach dieser allgemeinen Vorschrift. Im Falle einer Überkompensation (gem. finanziellem Nettoeffekt nach Ziffer 5.1) führt die Rückerstattung des im Rahmen der Überkompensation festgestellten Betrages zur Befreiung der Rückerstattungspflicht in entsprechender Höhe des festgestellten Überkompensationsbetrages aus der weiteren allgemeinen Vorschrift (Beispiel: Führt die Überkompensationsprüfung aus dieser allgemeinen Vorschrift zu einer Überkompensation in Höhe von X Euro, mindert sich der Wert der Überkompensation aus der allgemeinen Vorschrift Regionalbus, um den gleichen Betrag, v.v.) Eine Überkompensation in einer allgemeinen Vorschrift kann nicht mit einer etwaigen Unterkompensation aus der anderen allgemeinen Vorschrift verrechnet werden.
- 5.2.4 Sollte im Einzelfall dennoch eine Überkompensation festgestellt werden, hat das Verkehrsunternehmen den überkompensierenden Betrag zur Vermeidung einer unzulässigen Beihilfe einschließlich Zinsen ab dem Eintritt der Überkompensation nach Maßgabe des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags bzw. der allgemeinen Vorschrift zurückzuzahlen. Hilfsweise hat die Verzinsung entsprechend der Bekanntmachung der EU-Kommission über die Rückforderung rechtswidriger und mit dem Binnenmarkt unvereinbarer staatlicher Beihilfen (2019/C 247/01)⁸ zu erfolgen. Im Fall der Rücknahme oder des Widerrufs für die Vergangenheit entsteht der Erstattungsanspruch in dem im Rücknahme- oder Widerrufsbescheid anzugebenden Zeitpunkt. Das ist regelmäßig der Tag, an dem die zur Rücknahme oder zum Widerruf führende Umstände eingetreten sind. Bei Eintritt einer auflösenden Bedingung entsteht der Rückzahlungsanspruch im Zeitpunkt der Auszahlung der Zuwendung.

6. Darlegungs- und Nachweispflichten

- 6.1 Das Verkehrsunternehmen trägt die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des ex ante-Ausgleichs. Es ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser allgemeinen Vorschrift erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen. Dies gilt insbesondere auch für die Erstellung der Prognoserechnung im Rahmen der Antragstellung gemäß Ziffer 7.1.
- 6.2 Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, sicherzustellen, dass gemäß dem bundesweit abgestimmten Verfahren der Einnahmeverteilung (vgl. Anlage 4) die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmeverteilung an die D-Tix GmbH & Co. KG (Clearingstelle) gemeldet werden. Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats. Die Meldung der vorläufigen Soll-Einnahmen inkl. tariflicher Fortschreibung gemäß Musterrichtlinie erfolgt einmalig monatsschief für das

⁸ Abl. C 247/1 vom 23.7.2019, Bekanntmachung der Kommission über die Rückforderung rechtswidriger und mit dem Binnenmarkt unvereinbarer staatlicher Beihilfen (2019/C 247/01).

gesamte Jahr 2025 bis zum 20. Februar 2026; sie sind erforderlichenfalls unverzüglich zu korrigieren oder zu aktualisieren.

6.3 Die Verkehrsunternehmen, bis zum 28.02.2028 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nr. 5.4 Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 (Anlage 2) genannten Berechnungsmethode nachzuweisen. Vorzulegen sind insbesondere:

- vollständige Angaben über die durch das Verkehrsunternehmen verkauften oder dem Verkehrsunternehmen zugeschiedenen Tarife und Tickets (kassentechnische Einnahmen) jeweils differenziert nach Kalendermonaten und Kalenderjahr und allen Tarifsorten einschließlich der Höhe der Tarife und der Stückzahlen jeweils für die Tarife, die das Verkehrsunternehmen anwendet.
- vollständige Angaben über die durch das Verkehrsunternehmen erzielten Tarifeinnahmen differenziert nach Kalendermonaten und Kalenderjahr und allen Tarifsorten einschließlich der Höhe der Tarife und der Stückzahlen jeweils für die Tarife, die das Verkehrsunternehmen anwendet oder anerkennt; maßgeblich sind bei Gemeinschaftstarifen, vorbehaltlich der nachfolgenden Regelung, die endgültigen Ansprüche des Verkehrsunternehmens nach Maßgabe der Einnahmenaufteilungen.
- soweit das endgültige Ergebnis der jeweiligen Einnahmenaufteilung bis zum 10.03. des dem abzurechnenden zweiten Jahr folgenden Kalenderjahres nicht vorliegt, wird der zu diesem Zeitpunkt letztverfügbare Stand der Einnahmenaufteilung zugrunde gelegt; eine spätere Korrektur findet nicht statt.
- die jeweils maßgeblichen Regelungen und/oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die Tarife, die das Verkehrsunternehmen anwendet oder anerkennt.
- Nachweis über die fiktive Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket nach Nr. 5.4.2 Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 (Anlage 2).
- Nachweise über die weiteren erzielten Einnahmen sowie zur Einnahmenaufteilung bei Gemeinschaftstarifen.
- Nachweis über weitere Tarifvorgaben und deren tarifliche Auswirkungen (Mindereinnahmen) einschließlich des hierfür gewährten ex ante-Ausgleichs; diese sind von den tariflichen Auswirkungen (Mindereinnahmen) des Deutschlandtickets und des hierfür gewährten ex ante-Ausgleichs nachvollziehbar abzugrenzen, sodass ein doppelter Ausgleich ausgeschlossen ist.
- Nachweis der nicht vorhandenen Überkompensation gemäß Ziffer 5.2 einschließlich Bestätigung der Einhaltung der im Rahmen dieser allgemeinen Vorschrift geregelten Anforderungen sowie der korrekten Ermittlung und sachlichen Richtigkeit der Daten.

6.4 Der Landkreis Aurich kann vom Verkehrsunternehmen die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies zur Erfüllung der Nachweispflichten nach der Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 (Anlage 2) oder insbesondere aufgrund von bestandskräftigen Entscheidungen der EU-Kommission oder des Rechnungshofes erforderlich ist. Werden die unter Ziffer 6.3 genannten sowie ggf. darüber hinaus die gemäß Satz 1 geforderten Unterlagen und Nachweise nicht fristgerecht vorgelegt, kann der ex ante-Ausgleich für das jeweils abzurechnende

Jahr ganz oder teilweise versagt werden. Bereits geleistete Abschlagszahlungen sind insoweit zurückzuzahlen.

- 6.5 Der Landkreis Aurich kann die von dem Verkehrsunternehmen nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift beizubringenden Daten, Nachweise, Kalkulationen, Testate oder ähnliches selbst oder durch einen von ihm bestimmten, zur Verschwiegenheit verpflichteten Dritten prüfen lassen. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, auf entsprechendes Verlangen, Einblick in die hierfür notwendigen Unterlagen zu gewähren.
- 6.6 Im Hinblick auf die Übermittlung und Verarbeitung von Betriebs-, Geschäfts- sowie ggf. personenbezogenen Daten werden die jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben beachtet. Sofern die Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 (Anlage 2) diesbezüglich weitergehende Vorgaben trifft, werden diese ebenfalls umgesetzt. Bei Bedarf werden hierzu entsprechende Vereinbarungen zwischen Verkehrsunternehmen und dem Landkreis Aurich getroffen. Gleiches gilt in Bezug auf die Aufbewahrung der zugrunde liegenden Unterlagen und Daten sowie für die hierfür geltenden Fristen.
- 6.7 Es handelt sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 StGB. Nach dieser Vorschrift ist Subventionsbetrug strafbar.
- 6.8 Der nach dieser allgemeinen Vorschrift gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn das Verkehrsunternehmen seine Pflichten nach den Nummern 2.2 bis 2.4 und 6.1 bis 6.7 nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

7. Abwicklung des ex ante-Ausgleichs, Abschlagszahlungen, Antragsverfahren

- 7.1 Soweit in dem jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Umsetzungsvereinbarung keine entsprechende Regelung getroffen wird, gewährt der Landkreis Aurich den Verkehrsunternehmen auf Antrag monatliche Abschlagszahlungen für die aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets zu erwartenden Mindereinnahmen. Ein erster Antrag auf Vorauszahlung ist bis zum 09.01.2026 zu stellen. Bis zum 31.01.2026 ist ein konkretisierender Antrag auf Vorauszahlungen zu stellen. Diesem Antrag ist eine Prognose der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nr. 5.4 Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026 (Anlage 2) genannten Berechnungsmethode beizufügen. Verspätete Anträge können zugelassen werden. Sofern noch nicht alle aufschiebenden Bedingungen des bundesweiten EAV-Vertrages erfüllt sind, dadurch Einnahmen nicht dem Einnahmeverfahren zugeführt werden und dies zu einem Rückgang der prognostizierten Einnahmen von mehr als 5 % führt, können auf Antrag angepasst erhöhte Vorauszahlungen geleistet werden. Die Vorauszahlungen betragen jeweils 7 % des gewährten vorläufigen Ausgleichs für das Jahr 2025 und nach Entscheidung über den konkretisierenden Antrag 7 % des danach festgestellten fiktiven Ausgleichsbetrags für 2025. Die Mittelauszahlung gegenüber den Verkehrsunternehmen erfolgt unter dem Vorbehalt und maximal in dem Umfang der vorherigen Mittelbereitstellung des Landes gegenüber dem Landkreis Aurich
- 7.2 Ist aufgrund wiederholter nicht ordnungsgemäßer Meldung entsprechend der Verpflichtung nach Ziffer 6.2 keine Teilnahme an der bundesweiten Einnahmeverteilung möglich, so kann die Vorauszahlung so lange ausgesetzt oder reduziert werden, bis eine ordnungsgemäße Teilnahme an der Einnahmeverteilung erfolgt.

7.3 Die endgültige Ermittlung des ex ante-Ausgleichs nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift erfolgt unter Berücksichtigung der Abschlagszahlungen nach Ziffer 7.1. Dies beinhaltet auch eine Regelung zu Nachzahlungen bzw. zum Umgang mit Überzahlungen (Rückerstattung oder Verrechnung) einschließlich etwaiger Verzinsungen.

8. Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

8.1 Der Landkreis Aurich ist über den auf Grundlage dieser allgemeinen Vorschrift gewährten ex ante-Ausgleich berichtspflichtig gemäß Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Soweit ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht, ist der ex ante-Ausgleich nach Maßgabe dieser allgemeinen Vorschrift Bestandteil des ex ante-Ausgleichs auf Grundlage des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags; sie werden somit gesamthaft zusammen mit dem ex ante-Ausgleich dieses öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Rahmen des Berichts nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargestellt.

8.2 Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Art. 7 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich ist, können Daten, die im Zusammenhang mit dieser allgemeinen Vorschrift stehen, auch nachträglich von den Verkehrsunternehmen eingefordert werden. Verkehrsunternehmen, denen ein ex ante-Ausgleich aufgrund dieser allgemeinen Vorschrift gewährt wird, können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit bzw. die Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.

9. Inkrafttreten und Geltungsdauer; Außerkrafttreten

9.1 Diese allgemeine Vorschrift wird nach ihrer Verabschiedung durch den Kreistag nach Maßgabe der geltenden Hauptsatzung bekannt gemacht. Darüber hinaus wird die allgemeine Vorschrift auf der Internetseite des Landkreises Aurich eingestellt.

9.2 Diese allgemeine Vorschrift gilt nach Maßgabe der bundes- und landesrechtlichen Vorgaben ab dem 01.01.2026 und entsprechend der hier definierten Standards.

9.3 Diese allgemeine Vorschrift tritt am 31.12.2026 außer Kraft. Die Abwicklung des Verfahrens über die Gewährung von Ausgleichsleistungen für das Kalenderjahr 2026 wird auch nach dem Außerkrafttreten gemäß Satz 1 nach den Regelungen dieser allgemeinen Vorschrift zu Ende geführt (insbesondere Erfüllung sämtlicher Nachweispflichten durch die Verkehrsunternehmen und Durchführung der Schlussabrechnung). Die allgemeine Vorschrift kann durch Änderungssatzung verlängert, geändert oder aufgehoben werden.

9.4 Der Landkreis Aurich kann diese allgemeine Vorschrift und die damit verbundene Pflicht zur Anerkennung des Deutschlandtickets außer Kraft setzen, insbesondere wenn der Bund oder das Land Niedersachsen keine ausreichende Unterstützung des Deutschlandtickets mehr sicherstellt, um die auf Basis der allgemeinen Vorschrift bestehenden Ausgleichsansprüche vollumfänglich zu befriedigen.

Anlagen

- Anlage 1:** Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln vom 6. November 2025
- Anlage 2:** Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 in Niedersachsen (Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026)
- Anlage 3:** Tarifbestimmungen Deutschlandticket
- Anlage 4:** Beschluss für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes vom 20.03.2023 (Regelungen zur Einnahmeaufteilung) samt Beschluss Koordinierungsrat (Umlaufbeschluss vom 06.04.2023) nebst Verfahrensbeschreibung Datenmeldung

Anlage 1

Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln

vom 6. November 2025

I. Hinweise und Erläuterungen

Die nachfolgenden Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 basieren zwar auf den Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 insoweit, als der Ausgleich auf der Grundlage des für das Jahr 2025 gewährten Ausgleichs ermittelt wird. Im Gegensatz zur bisherigen Rettungsschirmsystematik wird der Ausgleich jedoch nunmehr pauschaliert gewährt. Das Jahr 2024 wird nicht als Berechnungsgrundlage für den Ausgleich herangezogen, weil hierfür keine sachgerechten Daten für die Ausgleichsberechnung vorliegen.

Für den Ausgleich liegt die nachfolgende Berechnungsmethode den Musterrichtlinien zu Grunde, die strukturelle Veränderungen bei der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets und der übrigen Tarife berücksichtigt:

1. Für jeden Aufgabenträger wird der Deutschlandticketausgleich für das Jahr 2025 unter Anwendung des Rettungsschirmverfahrens festgestellt. Dieser Ausgleich gründet auf der Einnahmenaufteilung der Stufe 2 für das Deutschlandticket.
2. Im zweiten Schritt wird der Ausgleich für das Jahr 2025 so berechnet, als hätten im Jahr 2025 bei strukturellen Anpassungen die Einnahmenaufteilungsregelungen für das Deutschlandticket und der übrigen Tarife des Jahres gegolten, für das der pauschale Ausgleich gelten soll (2026 für 2026, 2027 für 2027, usw.). Auf diese Weise werden Zwischenstufen und auch der Übergang zur Stufe 3 der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket und auch strukturelle Anpassungen der Einnahmenaufteilung bei den übrigen Tarifen berücksichtigt. Bei der Einordnung einer Veränderung der Einnahmenaufteilung als strukturelle Veränderung ist die Auslegungshilfe in der Anlage zu beachten.
3. Der so ermittelte Ausgleichsbetrag je Aufgabenträger wird in das Verhältnis zum bundesweiten Gesamtausgleich für das Jahr 2025 gesetzt und daraus der prozentuale Anteil des jeweiligen Aufgabenträgers am bundesweiten „Gesamtausgleich ermittelt.
4. Jeder Aufgabenträger erhält vom durch Bund und Länder bereitgestellten Gesamtausgleichsbetrag den prozentualen Anteil, den er aufgrund des unter 3. ermittelten Anteils hat.
5. Die sich aus Gesamtfinanzierungsbetrag des Ausgleichs und jeweiligem prozentualen Anteil ergebenden Finanzierungsbeträge je Aufgabenträger werden als Pauschalbeträge gewährt. Die Gewährung ist unabhängig von der tatsächlichen Einnahmenentwicklung. Auch verändern in der Folge Veränderungen bei den Betriebsleistungen die Höhe des Ausgleichs nicht.
6. Der Gesamtausgleichsbetrag in Höhe von 3 Milliarden Euro (abzüglich Sonderfinanzierungen für das Einnahmenclearing, die Begleitung des Einnahmenaufteilungsverfahrens und die Erarbeitung der Grundlagen für die

Nutzungsdatenerfassung) reicht zur Finanzierung des Deutschlandtickets aus, weil zur Sicherung der Finanzierung der Preis des Deutschlandtickets für das Jahr 2026 zusätzlich auf 63 Euro erhöht wurde. Die aus der zusätzlich erhöhten Preisanpassung beim Deutschlandticket resultierenden Zusatzeinnahmen erhöhen für die Ausgleichsberechnung fiktiv die Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket des Jahres 2025. Über diesen Weg werden die Einnahmen so an die Aufgabenträger und folgend Erlösverantwortlichen verteilt, dass sie im Ergebnis die fehlende Dynamisierung der Finanzierungsbeträge auffüllen.

Nach derselben Methode verteilt der jeweilige Aufgabenträger die Mittel auf die Liniennetze in seinem Gebiet und leitet die Mittel an die Erlösverantwortlichen (Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen) weiter. Die auf das jeweilige Liniennetz bezogenen Anteile der Erlösverantwortlichen verändern sich auch in der Zukunft grundsätzlich nicht. Bei der Weiterleitung des pauschalen Ausgleichs auf erlösverantwortliche Verkehrsunternehmen haben die Empfänger über entsprechende Korrekturfaktoren jedoch Veränderungen zu berücksichtigen, die sich z. B. durch größere Veränderungen der Betriebsleistungen, einen Betreiberwechsel oder einen Wechsel von Brutto- zu Nettoverkehrsvertrag ergeben. Die Korrekturfaktoren können die gesamte Ermittlung des Ausgleichs nach Nr. 5.4 bis einschließlich Nr. 5.4.4 umfassen, die der Pauschalierung zu Grunde gelegt wurden.

Durch die Berechnung des Anteils am Gesamtausgleich des jeweiligen Jahres unter Berücksichtigung der bei strukturellen Veränderungen angepassten Einnahmenaufteilungsregelungen für das Deutschlandticket ist sichergestellt, dass Härten im Zusammenhang mit der Anpassung der Einnahmenaufteilung und insbesondere im Übergang von der Stufe 2 zur Stufe 3 nicht entstehen. Denn die jeweilige Kalibrierung gleicht damit zum Zeitpunkt der Umstellung die Veränderungen aus, die sich bei der Umstellung der Einnahmenaufteilung insbesondere von Stufe 2 auf Stufe 3 ergeben können. Die jeweilige Kalibrierung ist dann auch im Verhältnis vom Aufgabenträger zu den Erlösverantwortlichen in gleicher Weise umzusetzen.

Die Pauschalierung bewirkt, dass erzielte Mehreinnahmen beim Deutschlandticket den Finanzierungsbetrag nicht mindern, geringere Einnahmen ihn dafür aber auch nicht erhöhen. Damit wird ein notwendiger Zusatzanreiz zur weiteren Verbreitung des Deutschlandtickets gesetzt.

Einer Fortschreibung des Anteils der Aufgabenträger an der Gesamtfinanzierung auf der Grundlage der Entwicklung der Betriebsleistungen bedarf es nicht. Denn erhöhte Betriebsleistungen führen in der Regel zu erhöhten Fahrgeldeinnahmen und können daraus mitfinanziert werden, geringere Betriebsleistungen zu geringeren Fahrgeldeinnahmen. Aufgrund der notwendigen bundesweiten Festlegung des Gesamtfinanzierungsbedarfs unabhängig von der tatsächlichen Defizitentwicklung würden Erhöhungen des Finanzierungsbetrages einzelner Aufgabenträger unweigerlich zu Verringerungen bei allen übrigen Aufgabenträgern führen. Dadurch bestünde bei keinem Aufgabenträger die notwendige Finanzierungssicherheit für die Weitergabe der Mittel an die Verkehrsunternehmen.

Der Vertriebsanreiz für jedes verkaufte Deutschlandticket wird wie im Jahr 2025 über einen Einbehalt vom Verkaufspreis im Rahmen der Einnahmenaufteilung ausgestaltet. Dieser steht dem Verkehrsunternehmen zu, das das Deutschlandticket verkauft. Vermiedene oder ersparte Aufwendungen aus dem bisherigen Vertriebssortiment sind

im Rahmen der Pauschalierung berücksichtigt. Empfänger, die für Verkehrsleistungen erlösverantwortlich sind, haben im Verhältnis zu dem Verkehrsunternehmen, das das Deutschlandticket verkauft hat, grundsätzlich eine Regelung zu treffen, dass diesem Verkehrsunternehmen der Vertriebsanreiz zusteht.

Für die zwischen den Ländern vereinbarte einheitliche Bemessung des Ausgleichs ist weiterhin eine einheitliche Definition der ausgleichsfähigen Kostenunterdeckung erforderlich. Dafür müssen auch in 2026 unabhängig von der konkreten verfahrensmäßigen Gestaltung durch die Länder die die Erstattungsfähigkeit regelnden Passagen durch alle Länder übernommen werden. Darüber hinaus bedarf es im Hinblick auf die Transparenz des Mittelbedarfs einheitlicher Antragsfristen, die wie auch schon für 2023 bis 2025 in den Muster-Richtlinien auch für 2026 obligatorisch sind.

Die Muster-Richtlinien sind entsprechend dem Gliderungsschema von Förderrichtlinien als Richtlinien für Billigkeitsleistungen abgefasst. Die Umsetzung muss durch die Länder noch mit jeweils eigenen Länderrichtlinien und/oder -erlassen erfolgen. In Abhängigkeit von der im jeweiligen Land zu treffenden Entscheidung über die verfahrensmäßige Abwicklung des Ausgleichs auf der Grundlage einer gesetzlichen Regelung, einer Zuwendungsregelung (mit Zuwendungsbescheiden oder -verträgen) oder einer Billigkeitsleistungsregelung sind insbesondere die verfahrensmäßigen Regelungen aus den Muster-Richtlinien mit Ausnahme der Antragsfristen anzupassen. Dies gilt auch in Bezug auf die im jeweiligen Land zu treffende Zuständigkeitsregelung für die Ausgleichsgewährung.

In den nachfolgenden Muster-Richtlinien sind auf der Grundlage dieser Hinweise hinter der Gliederungsnummer der Regelung Hinweise ausgebracht, ob die Regelungen

- obligatorisch wegen der Einheitlichkeit
- fakultativ

von allen Ländern zu beachten sind.

II. Musterrichtlinien

Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 in Land XXX (Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2026)

Runderlass des Ministeriums für
vom XX. XXX 2025

1 (fakultativ)

Rechtsgrundlage

Zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets gewährt das Land nach Maßgabe dieser Richtlinien und § 53 der Landeshaushaltsordnung (LHO) Billigkeitsleistungen.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Leistung. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens diskriminierungsfrei im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2 (obligatorisch)

Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein pauschaler finanzieller Ausgleich an die Empfänger in Land XXX, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2026 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und anderweitigen Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) (VO 1370) oder aus allgemeinen Vorschriften im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 der VO 1370 gedeckt werden können.

3

Empfänger der Billigkeitsleistung

Empfänger sind

3.1 (obligatorisch)

Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes XXX,

3.2 (fakultativ)

öffentlich-rechtliche Körperschaften (insbesondere Zweckverbände, Anstalten öffentlichen Rechts) als Sammelantragsteller für die Empfänger gemäß Nummer 3.1.

3.3 (obligatorisch bei landesrechtlicher Tarifanordnung)

Nur soweit das Land eine Tarifvorgabe nach Landesrecht getroffen hat und Aufgabenträger oder Aufgabenträgerorganisationen bislang keine Regelung nach Nummer 4.2 getroffen haben, sind für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. März 2026 Empfänger auch öffentliche und private Verkehrsunternehmen, soweit sie als Genehmigungsinhaber oder Betriebsführer nach dem Personenbeförderungsgesetz oder der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 ÖPNV auf dem Gebiet des Landes und/oder aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages Beförderungsleistungen im ÖPNV bzw. im

Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen. Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist eine getrennte Antragstellung und Bewilligung für die jeweiligen Regionalbereiche zulässig.

3.4 (nur NRW)

der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg zur Weiterleitung an die Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, die D-TIX GmbH & Co. KG sowie die NVBW GmbH.

4 (obligatorisch)

Voraussetzungen

4.1 (obligatorisch)

Der pauschalierte Ausgleich kann reduziert werden, sofern eine erhebliche Konkurrenzierung des Deutschlandtickets vorliegt. Eine erhebliche Konkurrenzierung kann nur in der Absenkung des Preises bestehender Tarifangebote gegenüber dem Jahr 2025 liegen oder in der Neueinführung von Zeitfahrausweisen oder anderen zielgruppenspezifischen Tarifangeboten, sofern diese im unangemessenen Verhältnis zu Geltungsbereich und Preis des Deutschlandtickets stehen. Über das Vorliegen einer erheblichen Konkurrenzierung sowie die daraus resultierende Verringerung des pauschalierten Ausgleichs anhand der nachweisbaren Wanderungseffekte aus dem Deutschlandticket in das konkurrenzierende Tarifangebot für die betroffenen Empfänger entscheidet das Ministerium [Bezeichnung einfügen]. Die für die Tarifentscheidung zuständigen Stellen können geplante Tarifmaßnahmen dem Ministerium [Bezeichnung einfügen] im Vorfeld zur Prüfung vorlegen. Sofern das Ministerium [Bezeichnung einfügen] von einer erheblichen Konkurrenzierung ausgeht, muss es dies innerhalb von zwei Monaten schriftlich begründen. Erfolgt dies nicht, gilt die Maßnahme als förderungsschädlich. Voraussetzung für eine Kürzung des pauschalierten Ausgleichs ist in jedem Fall, dass sich die nach der Einnahmeverteilung dem jeweiligen Tarifgebiet zugewiesenen Stückzahlen des Deutschlandtickets in den ersten 12 Monaten nach Einführung des neuen Tarifangebotes mindestens um 5 Prozent reduzieren.

4.2 (obligatorisch)

Soweit die Empfänger für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Billigkeitsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Nummer 5.4 und nach den Vorgaben der VO 1370 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter. Die Erlösverantwortlichen sind dabei zu verpflichten, an der Einnahmeverteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmensprüche vollumfänglich geltend zu machen, gegebenenfalls diese Ansprüche überschüssige Einnahmen im Rahmen der Einnahmeverteilung abzugeben und die vertrieblischen Ausgabestandards des Deutschlandtickets anzuwenden. Die Empfänger haben darüber hinaus sicherzustellen, dass die Anerkennung des Deutschlandtickets nur für die Deutschlandtickets auferlegt wird, die den vom „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ beschlossenen Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung (veröffentlicht unter (<https://www.bauen.bayern.de/min/verkehrsministerkonferenz/index.php>)) entsprechen und zusätzlich von Teilnehmenden am bundesweiten Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 oder von Teilnehmern am Vertrag vertretenen Verkehrsunternehmen ausgegeben werden.

5

Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

5.1 (fakultativ)

Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung gemäß § 53 LHO

5.2 (obligatorisch)

Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen vollständigen Ausgleich in Höhe von 100 Prozent der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.

5.3 (fakultativ)

Die Billigkeitsleistung wird in Form einer Zuweisung bzw. eines Zuschusses gewährt.

5.4 (obligatorisch wegen Einheitlichkeit)

Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:

Der von Bund und Ländern bundesweit gewährte Gesamtausgleichsbetrag beträgt 3 Milliarden Euro abzüglich der innerhalb des vom Koordinierungsrat zum

Deutschlandticket festgelegten Finanzrahmens tatsächlich geleisteten Ausgaben für die Einrichtung und Durchführung des EAV-Clearings in Höhe von bis zu 4 Millionen Euro an die D-TIX GmbH & Co. KG, die durch die NVBW GmbH geleisteten

Ausgaben in einer Höhe von bis zu 450 000 Euro für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens, sowie die durch den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg finanzierten Ausgaben in Höhe von bis zu 3 Millionen Euro für die Entwicklung und Umsetzung eines Modells zur Nutzungsdatenerfassung. Als pauschaler Ausgleich erhält der Empfänger den prozentualen Anteil am bundesweiten Gesamtausgleichsbetrag, den der Empfänger als Anteil am Gesamtausgleich gemäß der Nummern 5.4.1 bis 5.4.3 und 5.4.5 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 für das Jahr 2025 unter Anwendung der folgenden Maßgaben der Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 erhalten würde.

5.4.1

Als Soll-Fahrgeldeinnahmen gelten die nach Nummer 5.4.1.1 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind.

5.4.2

Als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket gelten die bundesweit mit einem einheitlichen Faktor fortgeschriebenen tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2025 aus dem Deutschlandticket einschließlich der Deutschland-Jobtickets und der Deutschland-Semestertickets (Stand 31. Dezember 2027), die sich aus einer fiktiven Einnahmenaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen unter Berücksichtigung der strukturellen Veränderung der Einnahmenaufteilungsregelungen für das Deutschlandticket im Jahr 2026 gegenüber 2025 ergeben würden. Dabei wird der Faktor auf Bundesebene wie folgt berechnet:

$$\frac{[\text{Schaden 2025}]^1 \times 1,026 - [\text{Ausgleich 2026}]^2 + [D - \text{Ticket 2025}]^3 \times 1,026}{[D - \text{Ticket 2025}]^3}$$

Als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Restsortiment gelten die nach Nummer 5.4.1.2 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025

¹ Bundesweit aggregierter Schaden, welcher sich aus den finalen Anträgen 2025 ergibt

² Gesamtausgleichsbetrag gemäß Ziffer 5.4 dieser Richtlinie

³ Tatsächliche Einnahmen aus dem Deutschlandticket im Jahr 2025 nach Abzug des Vertriebsanreizes (Stand 31.12.2027)

der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind.

Sollte es strukturelle Veränderungen der Einnahmenaufteilung für die übrigen Tarife (Restsortiment) im Verhältnis zum Jahr 2025 geben, sind abweichend die nach den Sätzen 1 und 3 berechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen 2025 für das Deutschlandticket und aus dem Restsortiment anzusetzen, die sich durch die fiktive Einnahmenaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen gemäß den für das jeweilige Jahr geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben.

Die D-TIX GmbH & Co. KG und die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern.

5.4.3

Als Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 3 Absatz 6 des Gesetzes vom 9. Oktober 2020 (BGBl. I S. 2075) geändert worden ist, sowie als vermiedene oder ersparte Aufwendungen gelten die nach den Nummern 5.4.2 und 5.4.5 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge.

5.4.4

Als Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften gelten die nach Nummer 5.4.3 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge. Soweit ein Empfänger Ausgleich für die Minderung von Ausgleichsleistungen nach der allgemeinen Vorschrift des § 45a PBefG gemäß Nummer 5.4.3 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 für das Jahr 2025 geltend gemacht hat, ist dieser Anteil nicht Teil des für die Anteilsermittlung maßgeblichen Ausgleichs und damit des bundesweiten Gesamtausgleichsbetrages nach Nummer 5.4.1 und vom jeweiligen Land gesondert zu finanzieren.

5.4.5

[nur Thüringen] Ist der Anteil eines Empfängers auf Ausgleich für die Minderung von Ausgleichsleistungen nach allgemeinen Vorschriften nicht Teil des Gesamtausgleichs nach Nummer 5.4.1, erhält er als pauschalen Ausgleich für das Ausgleichsjahr den Betrag, der ihm insoweit gemäß Nummer 5.4.3 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 für das Jahr 2025 zustehen würde. Verringert sich im Ausgleichsjahr die Minderung von Ausgleichsleistungen für die allgemeine Vorschrift deswegen, weil für das Jahr 2025 zugrunde gelegte Beförderungsfälle wieder über andere Tickets als dem Deutschlandticket abgewickelt werden, ist diese Veränderung bei der Ermittlung des pauschalen Ausgleichs zu berücksichtigen. Dazu ist der festgesetzte Ausgleich gemäß Nummer 5.4.3 der Richtlinien Deutschlandticket-Billigkeitsleistungen ÖPNV 2025 um die Veränderung bei den Beförderungsfällen zu bereinigen,

5.4.6

[nur NRW] Weiterhin kann der Empfänger innerhalb des vom Koordinierungsrat zum Deutschlandticket festgelegten Finanzrahmens die geleisteten Ausgaben für die Einrichtung und Durchführung des EAV-Clearings in Höhe von bis zu 4 Millionen Euro an die D-TIX GmbH & Co. KG, die durch die NVBW GmbH geleisteten Ausgaben in einer Höhe von bis zu 450 000 Euro für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmenaufteilungsverfahrens, sowie die durch den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg finanzierten Ausgaben in

Höhe von bis zu 3 Millionen Euro für die Entwicklung und Umsetzung eines Modells zur Nutzungsdatenerfassung geltend machen.

6 (obligatorisch)

Sonstige Bestimmungen

6.1

Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen nach Nummer 4.2 an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist. Soweit die beihilferechtliche Rechtfertigung aus der VO 1370 erfolgt, dürfen bei der Überkompensationsprüfung aus Gründen der Gleichbehandlung als Maßstab auch nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der VO 1370 zur Anwendung kommen. Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten, soweit sie sich durch diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung verändern. Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

6.2

Die Empfänger sind darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen im Sinne von § 264 des Strafgesetzbuches handelt und dass Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist. Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

6.3

Die Empfänger sind zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmenaufteilung gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ fristgerecht an die D-TIX GmbH u. Co. KG gemeldet werden. Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats.

6.4

Die Empfänger sind zu verpflichten, bis zum 31. März 2028 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen. Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die fiktive Aufteilung der Einnahmen nach Nummer 5.4.2 beizufügen.

6.5

Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4 hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen.

6.6

Der nach diesen Richtlinien gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn der Empfänger die Auflagen nach den Nummern 6.2 bis 6.4 nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

7

Verfahren

7.1 (obligatorisch)

Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist bis zum 30. September 2026 zu stellen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. Er hat die Berechnung der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode auf der Basis von Prognosen der jeweiligen Beträge zu enthalten.

7.2 (fakultativ)

Bewilligungsbehörde ist die [Landesbehörde einfügen], in deren Bezirk der Empfänger seinen Sitz hat.

[obligatorisch bei landesrechtlicher Tarifvorgabe] Bewilligungsbehörde für Empfänger nach Nummer 3.3 ist jeweils die [Landesbehörde], die die zuständige Bewilligungsbehörde für den Empfänger nach Nummer 3.1 ist, der bis zum 31. März 2026 keine Tarifvorgabe nach Landesrecht getroffen hat.

7.3 (Grundsatz obligatorisch, Detailabweichungen zulässig)

Der Antrag ist formlos schriftlich oder elektronisch zu stellen.

7.4 (Grundsatz obligatorisch, Detailabweichungen zulässig)

Der Empfänger erhält auf Antrag im Jahr 2026 monatliche Vorauszahlungen, erstmals im Januar. Ein erster Antrag auf Vorauszahlung ist bis zum 31. Dezember 2025 zu stellen. Bis zum 31. Januar 2026 ist ein konkretisierender Antrag auf Vorauszahlungen zu stellen. Dem Antrag ist eine Prognose der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode beizufügen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen. Sofern noch nicht alle aufschiebenden Bedingungen des bundesweiten EAV Vertrages erfüllt sind, dadurch Einnahmen nicht der EAV zugeführt werden und dies zu einem Rückgang der prognostizierten Einnahmen von mehr als 5 Prozent führt, können auf Antrag des Empfängers angepasst erhöhte Vorauszahlungen geleistet werden. Die Vorauszahlungen betragen jeweils 7 Prozent des an den Empfänger gewährten vorläufigen Ausgleichs für das Jahr 2025 und nach Entscheidung über den konkretisierenden Antrag 7 Prozent des danach festgestellten fiktiven Ausgleichsbetrags für 2025. Sie werden jeweils am 20. eines Monats ausgezahlt. Im Falle von Nummer 4.2 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter.

Ist aufgrund wiederholter nicht ordnungsgemäßer Meldung entsprechend der Verpflichtung nach Nummer 6.3 keine Teilnahme der Verkehre im Gebiet des Aufgabenträger an der bundesweiten Einnahmeaufteilung möglich, so soll die Vorauszahlung so lange ausgesetzt oder reduziert werden, bis eine ordnungsgemäße Teilnahme an der Einnahmeaufteilung erfolgt.

Die Vorauszahlungen werden auf den nach Nummer 7.1 zu beantragenden vorläufigen Ausgleich angerechnet. Billigkeitsleistungen, die über den danach gewährten Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4 hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag die Vorauszahlungen übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen.

7.5 (obligatorisch)

Empfänger gemäß Nummer 3.2 haben die Billigkeitsleistungen an die Empfänger gemäß Nummer 3.1 weiterzuleiten und dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen

Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch den Empfängern auferlegt werden.
Dies schließt ausdrücklich die Nachweisführung ein.

7.6 (fakultativ)

Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

8 (fakultativ)

Inkrafttreten/Außerkräftreten

Dieser Runderlass tritt am Tag nach der Veröffentlichung in Kraft und am 30.
September 2028 außer Kraft.

Anlage zu „I. Hinweise und Erläuterungen“ der Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln vom XX. XX 2025

Strukturelle Veränderungen in der Einnahmenaufteilung können vielschichtige Gründe haben. Daher ist eine klare Definition nicht möglich. Deshalb kann der Katalog der Änderungen nur Regelbeispiele abbilden. Es kann im Einzelfall atypische Fälle vor Ort geben, die eine abweichende Bewertung rechtfertigen. Welche Veränderungen im Einzelfall strukturell sind und tatsächlich eine Neuberechnung auslösen, ist im Rahmen der Beschlussfassung der Gremien zur Anpassung der Einnahmenaufteilung festzustellen, so dass mit der Anpassung der Einnahmenaufteilung auch diese Frage einvernehmlich zwischen den Partnern der Einnahmenaufteilung geklärt ist.

I. Regelbeispiele für strukturelle Änderungen

a) Strukturelle Änderungen, die zu einer Neuberechnung der **IST-Einnahmen Restsortiment und Deutschlandticket-Einnahmen** führen:

- **Erstmalige** Anpassung bzw. Aktualisierung der IST-EAV an die Situation nach Einführung des Deutschlandtickets
- Anpassung der IST-EAV aufgrund einer **grundlegenden** Änderung der Tarifstruktur
- Ergebnisse von Nachfrageermittlungen mit wesentlichem Unterschied im Verhältnis von Anteil Deutschlandticket vs. Restsortiment, die durch strukturelle Änderungen, wie einer Anpassung der Verfahrenstechnik der EAV oder einer Neustrukturierung des Verkehrsangebotes bis 2025 begründbar sind.

b) Tiefergehende strukturelle Änderungen, die zu einer Neuberechnung der **Deutschlandticket-Einnahmen** führen, jedoch nicht der IST-Erlöse Restsortiment (tritt auf bei isolierter Änderung der Struktur der Einnahmen für das Deutschlandticket, die das Restsortiment nicht berührt):

- **Bundesebene:** Änderung der Verfahrenstechnik bei der bundesweiten EAV, z.B. Übergang von Stufe 2 auf Stufe 3 oder wie für 2026 inhaltliche Anpassung der 17. Schublade
- **Landesebene:**
 - Änderung der Verfahrenstechnik bei der landesweiten Aufteilung (z.B. Änderung der PLZ-Aufteilung)
 - Höhe des DTV-Vorwegabzugs (wo vorhanden), z.B. durch Änderung der Verteilungsparameter des DTV-Vorwegabzugs
- **Tariforganisationsebene:**
 - Nicht leistungsinduzierte Änderung der EAV-Systematik des Deutschlandtickets (z.B. Änderung des Verfahrens zur Ermittlung der Einnahmenansprüche)
 - Zusammenlegung von Tariforganisationen inkl. neuer gemeinsamer EAV

c) Änderungen, die **keine Neuberechnung** auslösen:

- Turnusmäßige nachfrageorientierte/leistungsorientierte Fortschreibung einer an die Situation nach Einführung des D-Tickets angepassten IST-EAV
- Verändertes Kauf-/ Nutzungsverhalten der Fahrgäste

- Aktualisierung der Eingangsdaten für die 17. Schublade

II. Neuberechnung der Fahrgeldeinnahmen

Sofern sich ab dem Jahr 2026 strukturelle Veränderungen in der EAV gegenüber der 2025 geltenden Regelung ergeben, sind im jeweiligen Jahr, für das der Ausgleich gewährt wird, diese in der fiktiven Berechnung auf die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2025 wie folgt anzuwenden:

- Bei strukturellen Veränderungen der bundesweiten EAV des Deutschlandtickets gegenüber der 2025 geltenden Regelung, sind die tatsächlichen Einnahmen entsprechend von allen Empfängern bundesweit neu zu berechnen und die Anteile an der bundesweiten Ausgleichsmasse bundesweit neu zu kalibrieren.
- Bei strukturellen Veränderungen der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets innerhalb eines Landes gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind ausschließlich die tatsächlichen Einnahmen der in diesem Land tätigen Empfänger neu zu berechnen und die Anteile der betroffenen Empfänger an der landesweiten Ausgleichsmasse neu zu kalibrieren.
- Bei strukturellen Veränderungen der lokalen EAV innerhalb einer Tariforganisation gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind ausschließlich die tatsächlichen Einnahmen der im Geltungsbereich dieses Tarifes tätigen Empfänger neu zu berechnen und die Anteile der betroffenen Empfänger an der dieser Tariforganisation zustehende Gesamtausgleichsmasse neu zu kalibrieren.

Subsidiarität: Die Neuberechnung erfolgt nur für die Akteure, die von der jeweiligen Änderung betroffen sind. Eine Neuberechnung auf oberer Ebene muss bis auf die unterste Ebene erfolgen, eine Vererbung der Neuberechnung erfolgt nur von oben nach unten.

Bei der Neuberechnung sind die **strukturellen Änderungen** nach Möglichkeit sachgerecht von der **Änderung der reinen nachfragebasierten Entwicklung zu trennen**. Ohne eine sachgerechte Trennung würden die Auswirkungen der Nachfragefaktoren durch die Neuberechnung nicht mehr entsprechend zur Geltung kommen und ein Ziel der Pauschalierung könnte nicht erreicht werden.

Anlage 2



Niedersächsisches Ministerialblatt

75. (80.) Jahrgang

Hannover, den 9. Dezember 2025

Nummer 600

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen

**Richtlinie über die Gewährung von Billigkeitsleistungen
zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr
im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2026 in Niedersachsen
(Richtlinie Billigkeitsleistungen Deutschlandticket ÖPNV 2026)**

Erl. d. MW v. 09.12.2025 – 30250-2209 –

– VORIS 93200 –

Bezug: Erl. v. 12.11.2024 (Nds. MBI. 2024 Nr. 562)
– VORIS 93200 –

1. Zweck, Rechtsgrundlage

1.1 Zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschlandtickets gewährt das Land nach Maßgabe dieser Richtlinie und § 53 LHO Billigkeitsleistungen.

1.2 Mit dieser Richtlinie werden das auf Bundesebene in § 9 RegG verankerte Vorhaben des Deutschlandtickets in Landesrecht umgesetzt und eine Rechtsgrundlage für die Weiterleitung der Bundes- und Landesmittel geschaffen. Für die Weiterleitung dieser Mittel finden die Regelungen des in § 9 NNVG geregelten ÖPNV-Rettungsschirms insoweit entsprechende Anwendung, als die Billigkeitsleistung auf der Grundlage der für das Jahr 2025 gewährten Leistung ermittelt wird. Im Gegensatz zur bisherigen Ausgleichssystematik wird die Leistung nunmehr pauschaliert gewährt.

1.3 Ziel der Billigkeitsleistung ist es, die finanziellen Nachteile auszugleichen, die bei den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen durch die Einführung und Umsetzung des Deutschlandtickets entstehen. Der zwischen Bund und Ländern abgestimmte Tarif soll vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrswende die Tarifschwelle für die Fahrgäste absenken, ihnen durch eine einfache Tarifstruktur den Zugang zum ÖPNV erleichtern und dadurch die Attraktivität des ÖPNV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr im Interesse des Umwelt- und Klimaschutzes erhöhen.

1.4 Es besteht kein Rechtsanspruch auf Gewährung der Leistung. Die Bewilligungsbehörde entscheidet aufgrund ihres pflichtgemäßen Ermessens diskriminierungsfrei im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

2. Gegenstand der Billigkeitsleistungen

Die Billigkeitsleistungen sind ein pauschaler finanzieller Ausgleich an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im ÖPNV in Niedersachsen, deren Ausgaben in den Monaten Januar bis Dezember 2026 aufgrund der Einführung des Deutschlandtickets durch den Rückgang der Fahrgeldeinnahmen oder Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften nicht durch Einnahmen aus Fahrgeldern und anderweitigen Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), geändert durch die Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22), oder aus allgemeinen Vorschriften i. S. von Artikel 3 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gedeckt werden können.

3. Empfänger der Billigkeitsleistung

3.1 Empfänger sind die Aufgabenträger nach § 4 Abs. 1 NNVG, d. h.

- die Region Hannover für den SPNV und den ÖPNV in ihrem Gebiet (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a NNVG),
- der Regionalverband Großraum Braunschweig für den SPNV und den ÖPNV in seinem Verbandsbereich (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. b NNVG),
- die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) für den SPNV im Übrigen (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 i. V. m. § 8 Satz 1 NNVG),
- die Landkreise und kreisfreien Städte für den ÖPNV in ihrem jeweiligen Gebiet (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG) und
- die Zweckverbände zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 NNVG für den in Niedersachsen liegenden Teil ihres Verbandsgebietes.

3.2 Die Empfänger nach Nummer 3.1 machen ausgleichsfähige nicht gedeckte Ausgaben nach Nummer 2 von Aufgabenträgern, denen sie die Aufgabenträgerschaft gemäß § 4 Abs. 2 NNVG übertragen haben, sowie von Gemeinden und Verbandsmitgliedern in ihrem Zuständigkeitsgebiet, die gemäß § 4 Abs. 3 NNVG ohne Aufgabenträger zu sein, Verkehrsleistungen selbst durchführen oder durchführen lassen, gegenüber der Bewilligungsbehörde geltend. Die Billigkeitsleistung ist entsprechend Nummer 5.4 für die Aufgabenträger, Gemeinden oder Verbandsmitglieder zu berechnen. Die Mittel sind weiterzuleiten. Es ist dabei sicherzustellen, dass die maßgeblichen Bestimmungen des Bewilligungsbescheides auch diesen Empfängern und den von ihnen unterstützten Verkehrsunternehmen auferlegt werden. Dies schließt die Nachweisführung ein.

3.3 Empfänger nach Nummer 3.2 können direkt einen Antrag bei der Bewilligungsbehörde stellen, wenn der zuständige Empfänger nach Nummer 3.1 seine Mitwirkung bei der Umsetzung des Deutschlandtickets für alle seine Verkehre verweigert.

4. Voraussetzungen

4.1 Der pauschalierte Ausgleich kann reduziert werden, sofern eine erhebliche Konkurrenzierung des Deutschlandtickets vorliegt.

Eine erhebliche Konkurrenzierung kann nur in der Absenkung des Preises bestehender Tarifangebote gegenüber dem Jahr 2025 liegen oder in der Neueinführung von Zeitfahrausweisen oder anderen zielgruppenspezifischen Tarifangeboten, sofern diese im unangemessenen Verhältnis zu Geltungsbereich und Preis des Deutschlandtickets stehen.

Über das Vorliegen einer erheblichen Konkurrenzierung sowie die daraus resultierende Verringerung des pauschalierten Ausgleichs anhand der nachweisbaren Wanderungseffekte aus dem Deutschlandticket in das konkurrenzierende Tarifangebot für die betroffenen Empfänger entscheidet das MW.

Die für die Tarifentscheidung zuständigen Stellen können geplante Tarifmaßnahmen dem MW im Vorfeld zur Prüfung vorlegen. Sofern das MW von einer erheblichen Konkurrenzierung ausgeht, muss es dies innerhalb von zwei Monaten schriftlich begründen. Erfolgt dies nicht, gilt die Maßnahme als förderunschädlich.

Voraussetzung für eine Kürzung des pauschalierten Ausgleichs ist in jedem Fall, dass sich die nach der Einnahmeaufteilung dem jeweiligen Tarifgebiet zugewiesenen Stückzahlen des Deutschlandtickets in den ersten 12 Monaten nach Einführung des neuen Tarifangebotes mindestens um 5 % reduzieren.

4.2 Soweit die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.2 für Verkehrsleistungen nicht erlösverantwortlich sind, leiten sie die Billigkeitsleistungen an die das wirtschaftliche Risiko tragenden Verkehrsunternehmen in entsprechender Anwendung der Nummer 5.4 und nach den Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über allgemeine Vorschriften oder öffentliche Dienstleistungsaufträge oder über andere beihilferechtlich zulässige Instrumente diskriminierungsfrei weiter. Auch die nicht gedeckten Ausgaben von Bürgerbusvereinen im ÖPNV sind über diesen Weg ausgleichsfähig, soweit sie das wirtschaftliche Risiko tragen.

Die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.2 können alternativ vereinbaren, dass ein Ausgleich an erlösverantwortliche Verkehrsunternehmen unmittelbar durch den Empfänger nach Nummer 3.1 unter Wahrung der beihilferechtlichen Voraussetzungen erfolgen soll.

4.3 Die Erlösverantwortlichen sind dabei zu verpflichten, an der Einnahmeaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen, die hierfür erforderlichen Daten bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche vollumfänglich geltend zu machen, ggf. diese Ansprüche überschießende Einnahmen im Rahmen der Einnahmeaufteilung abzugeben und die vertrieblichen Ausgabestandards des Deutschlandtickets anzuwenden.

Die Anforderungen und die Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket wurden zwischen dem Bund, den Ländern und der Verkehrsbranche in einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe (Koordinierungsrat) abgestimmt und werden weiterentwickelt. Um eine bundeseinheitliche Anwendung des Deutschlandtickets zu gewährleisten, sind die Empfänger und erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis zu verpflichten, die Anerkennung des Deutschlandtickets nur für die Deutschlandtickets aufzuerlegen, die den vom Koordinierungsrat beschlossenen Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung entsprechen und zusätzlich von Teilnehmern am bundesweiten „Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“ (EAV-Vertrag) oder von Verkehrsunternehmen ausgegeben werden, die durch Teilnehmer am EAV-Vertrag vertreten werden. Im Falle des eigenen Verkaufs ist das Deutschlandticket unter dieser Bezeichnung zu vertreiben.

Die jeweils gültigen Tarifbestimmungen werden unter folgender Internetadresse veröffentlicht <https://www.bauen.bayern.de//min/verkehrsministerkonferenz/index.php>. Die Beschlüsse des Koordinierungsrates sind maßgebend.

5. Art und Umfang, Höhe der Billigkeitsleistung

5.1 Bei der Leistung handelt es sich um eine Billigkeitsleistung gemäß § 53 LHO.

5.2 Bei der Finanzierungsart handelt es sich um einen vollständigen Ausgleich in Höhe von 100 % der ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben.

5.3 Die Billigkeitsleistung wird in Form einer Zuweisung oder eines Zuschusses gewährt.

5.4 Die ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben sind wie folgt zu ermitteln:

Der von Bund und Ländern bundesweit gewährte Gesamtausgleichsbetrag beträgt 3 000 000 000 EUR abzüglich der innerhalb des vom Koordinierungsrat festgelegten Finanzrahmens tatsächlich geleisteten Ausgaben für die Einrichtung und Durchführung des EAV-Clearings in Höhe von bis zu 4 000 000 EUR an die D-TIX GmbH & Co. KG, die durch die NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH geleisteten Ausgaben in einer Höhe von bis zu 450 000 EUR für die gutachterliche Begleitung des Prozesses zur Neufassung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens, sowie die durch den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg finanzierten Ausgaben in Höhe von bis zu 3 000 000 EUR für die Entwicklung und Umsetzung eines Modells zur Nutzungsdatenerfassung.

Als pauschalen Ausgleich erhält der Empfänger den prozentualen Anteil am bundesweiten Gesamtausgleichsbetrag, den der Empfänger als Anteil am Gesamtausgleich gemäß der Nummern 5.4.1 bis 5.4.3 und 5.4.5 des Bezugserlasses für das Jahr 2025 unter Anwendung der folgenden Maßgaben der Nummern 5.4.1 bis 5.4.4 erhalten würde:

5.4.1 Als Soll-Fahrgeldeinnahmen gelten die nach Nummer 5.4.1.1 des Bezugserrlasses zugrunde gelegten Beträge der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31.12.2027, die pauschal um 2,6 % zu erhöhen sind.

5.4.2 Als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket gelten die bundesweit mit einem einheitlichen Faktor fortgeschriebenen tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen des Jahres 2025 aus dem Deutschlandticket einschließlich der Deutschland-Jobtickets und der Deutschland-Semestertickets (Stand 31.12.2027), die sich aus einer fiktiven Einnahmeverteilung dieser Fahrgeldeinnahmen unter Berücksichtigung der strukturellen Veränderung der Einnahmeverteilungsregelungen für das Deutschlandticket im Jahr 2026 gegenüber 2025 ergeben würden.

Dabei wird der Faktor auf Bundesebene wie folgt berechnet:

$$\frac{[\text{Schaden 2025}] \times 1,026 - [\text{Ausgleich 2026}] + [\text{D - Ticket 2025}] \times 1,026}{[\text{D - Ticket 2025}]}$$

Schaden 2025: bundesweit aggregierter Schaden, welcher sich aus den Nachweisen für das Jahr 2025 ergibt

Ausgleich 2026: Gesamtausgleichsbetrag gemäß Nummer 5.4

D-Ticket 2025: tatsächliche Einnahmen aus dem Deutschlandticket im Jahr 2025 nach Abzug des Vertriebsanreizes (Stand 31.12.2027).

Als tatsächliche Fahrgeldeinnahmen aus dem Restsortiment gelten die nach Nummer 5.4.1.2 des Bezugserrlasses zugrunde gelegten Beträge der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31.12.2027, die pauschal um 2,6 % zu erhöhen sind.

Sollte es strukturelle Veränderungen der Einnahmeverteilung für die übrigen Tarife (Restsortiment) im Verhältnis zum Jahr 2025 geben, sind abweichend die nach den Sätzen 1 und 3 berechneten tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen 2025 für das Deutschlandticket und aus dem Restsortiment anzusetzen, die sich durch die fiktive Einnahmeverteilung dieser Fahrgeldeinnahmen gemäß den für das jeweilige Jahr geltenden Einnahmeverteilungsregelungen ergeben.

Die D-TIX GmbH & Co. KG und die Verbundorganisationen haben den Empfängern die für die Antragstellung erforderlichen Daten zu liefern.

5.4.3 Als Minderung der Erstattungsleistungen nach dem SGB IX, sowie als vermiedene oder ersparte Aufwendungen gelten die nach den Nummern 5.4.2 und 5.4.5 des Bezugserrlasses zugrunde gelegten Beträge der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31.12.2027.

5.4.4 Als Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften gelten die nach Nummer 5.4.3 des Bezugserrlasses zugrunde gelegten Beträge der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31.12.2027.

Soweit ein Empfänger Ausgleich für die Minderung von Ausgleichsleistungen nach der allgemeinen Vorschrift des § 45 a PBefG gemäß der landesrechtlich umgesetzten Bestimmungen in Nummer 5.4.3 der zwischen Bund und Ländern vereinbarten „Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Jahr 2025 aus Bundes- und Landesmitteln“ geltend gemacht hat, ist dieser Anteil nicht Teil des für die Anteilsermittlung maßgeblichen Ausgleichs und damit des bundesweiten Gesamtausgleichsbetrages nach Nummer 5.4 und vom jeweiligen Land gesondert zu finanzieren.

6. Sonstige Bestimmungen

6.1 Es ist sicherzustellen, dass bei Weiterleitung der Billigkeitsleistungen nach Nummer 4.2 an Verkehrsunternehmen eine Überkompensation der aus der Einführung des Deutschlandtickets resultierenden wirtschaftlichen Nachteile ausgeschlossen ist.

Soweit die beihilferechtliche Rechtfertigung aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfolgt, dürfen bei der Überkompensationsprüfung aus Gründen der Gleichbehandlung als Maßstab auch nur die Mindestanforderungen aus dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Anwendung kommen.

Der finanzielle Nettoeffekt berechnet sich aus der Summe der (positiven oder negativen) Auswirkungen der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung des Verkehrsunternehmens zur Anerkennung und Anwendung des Deutschlandticket-Tarifs auf die Einnahmen des Verkehrsunternehmens sowie auf seine Kosten, soweit sie sich durch diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung verändern. Sonstige Kosten des Verkehrsunternehmens sind nicht Gegenstand dieser Überkompensationskontrolle.

6.2 Die Empfänger und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen sind von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Angaben um subventionserhebliche Tatsachen i. S. von § 264 StGB handelt und Subventionsbetrug nach dieser Vorschrift strafbar ist.

Eine Doppelförderung ist ausgeschlossen.

6.3 Die Empfänger und erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen sind von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis zu verpflichten, dass sichergestellt wird, dass die erforderlichen Daten für das Monitoring und die Einnahmeaufteilung gemäß der aktuell gültigen Fassung des Beschlusses des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ fristgerecht an die D-TIX GmbH & Co. KG gemeldet werden.

Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats. Die Meldung der Verkäufe aller übrigen Fahrausweise erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats.

6.4 Die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.3 sind zu verpflichten, bis zum 31.03.2028 die tatsächlich entstandenen nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode nachzuweisen.

Um sicherzustellen, dass sie die Nachweispflicht gegenüber dem Land fristgerecht erfüllen können, haben Empfänger nach Nummer 3.1 in den Weiterleitungsverhältnissen angemessene Fristen für die Empfänger nach Nummer 3.2 und die Verkehrsunternehmen für deren Nachweisführung zu setzen.

Dem Nachweis sind insbesondere Bestätigungen der Verbundorganisationen über die fiktive Aufteilung der Einnahmen nach Nummer 5.4.2 beizufügen.

Die Bewilligungsbehörde kann weitere Unterlagen anfordern und die Bescheinigung von weiteren Angaben durch Dritte (Wirtschaftsprüferin/Wirtschaftsprüfer, Steuerberaterin/Steuerberater und Rechnungsprüfungsämter) verlangen.

Die Bewilligungsbehörde macht Vorgaben zu Form, Inhalt und Übermittlung des Verwendungsnachweises.

6.5 Billigkeitsleistungen, die über den reinen Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4 hinausgehen, sind vom Empfänger zurückzufordern. In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden.

Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag den prognostizierten übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen.

Die Billigkeitsleistungen werden daher vorläufig und unter dem Vorbehalt der Neufestsetzung entsprechend der Höhe der tatsächlichen ausgleichsfähigen nicht gedeckten Ausgaben und der vorhandenen Mittel bewilligt und in Abschlüssen und ggf. einer Schlussüberweisung ausgezahlt.

6.6 Der nach dieser Richtlinie gewährte Ausgleich kann ganz oder teilweise zurückgefordert werden, wenn der Empfänger die Auflagen nach den Nummern 4.3 und 6.2 bis 6.4 nicht oder nicht innerhalb einer ihm gesetzten Frist erfüllt hat.

7. Verfahren

7.1 Ein Antrag auf Gewährung der Billigkeitsleistung ist von Empfängern nach Nummer 3.1 für sich, Empfänger nach Nummer 3.2 und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen in ihrem Zuständigkeitsgebiet bis zum 30.09.2026 zu stellen. Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen.

Der Antrag hat die Berechnung der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode auf der Basis von Prognosen der jeweiligen Beträge zu enthalten.

7.2 Bewilligungsbehörde ist die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG), Kurt-Schumacher-Straße 5, 30159 Hannover. In eigener Aufgabenträgerfunktion ist Bewilligungsbehörde der LNVG das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen, Friedrichswall 1, 30159 Hannover.

7.3 Der Antrag ist formlos elektronisch zu stellen.

7.4 Die Empfänger nach Nummer 3.1 erhalten auf Antrag im Jahr 2026 monatliche Vorauszahlungen für sich, Empfänger nach Nummer 3.2 und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen in ihrem Zuständigkeitsgebiet, erstmals im Januar.

Ein erster Antrag auf Vorauszahlung ist bis zum 09.01.2026 zu stellen.

Bis zum 31.01.2026 ist ein konkretisierender Antrag auf Vorauszahlungen zu stellen. Diesem Antrag ist eine Prognose der nicht gedeckten Ausgaben auf der Grundlage der in Nummer 5.4 genannten Berechnungsmethode für sich, Empfänger nach Nummer 3.2 und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen in ihrem Zuständigkeitsgebiet beizufügen.

Die Bewilligungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen.

Sofern noch nicht alle aufschiebenden Bedingungen des bundesweiten EAV-Vertrages erfüllt sind, dadurch Einnahmen nicht dem Einnahmearteilungungsverfahren zugeführt werden und dies zu einem Rückgang der prognostizierten Einnahmen von mehr als 5 % führt, können auf Antrag des Empfängers nach Nummer 3.1 angepasst erhöhte Vorauszahlungen geleistet werden.

Die Vorauszahlungen betragen jeweils 7 % des an die Empfänger nach Nummer 3.1 für sich, Empfänger nach Nummer 3.2 und die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen in ihrem Zuständigkeitsgebiet gewährten vorläufigen Ausgleichs für das Jahr 2025 und nach Entscheidung über den konkretisierenden Antrag 7 % des danach festgestellten fiktiven Ausgleichsbetrags für 2025.

Die Beträge werden jeweils zum 20. eines Monats ausgezahlt.

Im Fall der Nummer 4.2 leiten die Empfänger die Vorauszahlungen unverzüglich weiter.

Ist aufgrund wiederholter nicht ordnungsgemäßer Meldung entsprechend der Verpflichtung nach Nummer 6.3 keine Teilnahme der Verkehre im Gebiet eines Empfängers nach Nummer 3.1 oder 3.2 an der bundesweiten Einnahmearteilung möglich, so soll die Vorauszahlung so lange ausgesetzt oder reduziert werden, bis eine ordnungsgemäße Teilnahme an der Einnahmearteilung erfolgt.

Die Vorauszahlungen werden auf den nach Nummer 7.1 zu beantragenden vorläufigen Ausgleich angerechnet. Billigkeitsleistungen, die über den danach gewährten Ausgleich der nicht gedeckten Ausgaben nach Maßgabe der Nummer 5.4 hinausgehen, sind von den Empfängern nach Nummer 3.1 zurückzufordern.

In der Regel sind die zurückgeforderten Beträge nicht zu verzinsen, wenn sie in der gesetzten Frist erstattet werden. Sollte sich herausstellen, dass der tatsächliche ausgleichsfähige Betrag die Vorauszahlungen übersteigt, ist eine Anpassung der gewährten Billigkeitsleistung vorzunehmen.

7.5 Die Modalitäten der Auszahlung werden im Bewilligungsbescheid näher geregelt.

7.6 Die Empfänger nach den Nummern 3.1 und 3.2 sowie die Verkehrsunternehmen sind von der Bewilligungsbehörde oder im Weiterleitungsverhältnis darauf hinzuweisen, dass eine Prüfung durch den BRH, den LRH oder das MW oder jeweils deren Beauftragte erfolgen kann.

8. Schlussbestimmungen

Dieser Erl. tritt am 01.01.2026 in Kraft und mit Ablauf des 31.12.2028 außer Kraft.

An die
Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG)

Nachrichtlich:

An
die Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände in Niedersachsen
die Region Hannover
den Regionalverband Großraum Braunschweig
den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) – Landesgruppe Niedersachsen/Bremen –
den Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e. V.

Anlage 3

Stand: 13. Oktober 2025

Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket

1. Grundsatz

Das Deutschlandticket ist ein von der Bundesrepublik Deutschland und den Bundesländern gefördertes deutschlandweit gültiges Tarifangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Es gilt ab dem 1. Mai 2023.

Die hier festgelegten Tarifbestimmungen gelten für das Deutschlandticket und sind von allen teilnehmenden Verkehrsunternehmen des SPNV und des ÖPNV in Deutschland verbindlich anzuwenden. Diese Tarifbestimmungen ergänzen die bestehenden Tarif- und Beförderungsbedingungen der teilnehmenden Verkehrsverbände, der Landestarife und des Deutschlandtarifs sowie die Beförderungsbedingungen der teilnehmenden Eisenbahn-Verkehrsunternehmen des SPNV und der teilnehmenden Verkehrsunternehmen des ÖPNV, soweit sich aus den folgenden Regelungen nichts anderes ergibt.

Für die Ausgabe des Deutschlandtickets gelten die Bedingungen des vertragshaltenden Verkehrsunternehmens.

2. Fahrtberechtigung, Nutzungsbedingungen und Geltungsbereich

Das Deutschlandticket berechtigt im jeweiligen Geltungszeitraum zur unbegrenzten Nutzung der Züge des SPNV im tariflichen Geltungsbereich des Deutschlandtarifs in der 2. Wagenklasse sowie der sonstigen Verkehrsmittel des ÖPNV im räumlichen Geltungsbereich der Tarife der teilnehmenden Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbände und Landestarifgesellschaften. Dies schließt im Ausland liegende Geltungsbereiche mit ein, soweit das eigene Tarifgebiet des jeweiligen Verbundes/Unternehmens sich aufgrund entsprechender Vereinbarung auf das im Ausland liegende Gebiet erstreckt. Zum ÖPNV gehört die Beförderung mit Straßenbahnen und Obussen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes sowie mit Kraftfahrzeugen im Liniennahverkehr nach den §§ 42 und 44 PBefG. Liniennahverkehre nach § 43 PBefG fallen insoweit unter den Geltungsbereich, sofern sie gemäß § 2 Absatz 4 PBefG allgemein zugänglich sind.

Das Deutschlandticket gilt nicht in Verkehrsmitteln, die überwiegend zu touristischen oder historischen Zwecken betrieben werden.

Die Nutzung von Zügen des Fernverkehrs mit dem Deutschlandticket ist grundsätzlich ausgeschlossen. Hiervon abweichende Regelungen (z.B. im Rahmen von Integrationskonzepten) werden im Geltungsbereich des Deutschlandtickets für den Schienenverkehr bekanntgegeben.

Das Deutschlandticket ist nicht übertragbar und wird als persönlicher Fahrausweis **in Form einer Chipkarte oder als Handyticket¹** ausgegeben, der mindestens den Namen und Vornamen ~~und das Geburtsdatum²~~ des Fahrgastes beinhaltet. ~~Dieser Fahrausweis wird in Form einer Chipkarte und als Handyticket ausgegeben.²~~ **Ein Fahrausweis, der als Barcode-Ticket ausgegeben wird, beinhaltet zudem das Geburtsdatum des Fahrgastes. Das Gleiche gilt für alle ab dem 01.01.2025 ausgestellten Chipkarten.¹** Das Deutschlandticket kann von den Vertrag haltenden Unternehmen, die das Deutschlandticket über eine Chipkarte als Trägermedium bereitstellen, vorläufig bis zur Auslieferung bzw. Bereitstellung des digitalen Tickets, längstens bis zum 31.12.2023 als digital kontrollierbares Papierticket (mit Barcode) ausgegeben werden. Ein als Papierticket ausgegebenes Deutschlandticket gilt für maximal einen Kalendermonat. Zur Legitimation ist ein amtliches Lichtbilddokument mitzuführen und bei Kontrollen vorzuzeigen. **Bei Kindern und Jugendlichen bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres genügt zur Legitimation ein Schülerschein. Wird ein solcher nicht ausgestellt, entfällt die Legitimationspflicht.³**

Das Deutschlandticket beinhaltet keine unentgeltliche Mitnahme von Personen über 6 Jahren.

Das Deutschlandticket berechtigt ausschließlich zur Nutzung der 2. Wagenklasse. Ein Übergang in die 1. Wagenklasse ist innerhalb der Geltungsbereiche von Verkehrsverbänden, Landstarif und des Deutschlandtarifs nach den jeweiligen Tarifbestimmungen möglich.

Für die Mitnahme eines Fahrrades ist ein reguläres Fahrradkartenangebot zu erwerben, soweit die Fahrradmitnahme auf der jeweiligen Fahrt entgeltpflichtig ist.

Für die Mitnahme eines Hundes ist ein reguläres Fahrkartenangebot zu erwerben, soweit die Mitnahme auf der jeweiligen Fahrt entgeltpflichtig ist.

. Vertragslaufzeit und Kündigung

Das Deutschlandticket kann an den von den Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und Landstariforganisationen für Abonnement-Produkte eingerichteten Verkaufsstellen bzw. über deren Vertriebskanäle erworben werden.

Das Deutschlandticket wird im Abonnement ausgegeben. Der Einstieg ins Abonnement ist jeweils zum Ersten eines Monats möglich.

Das Abonnement wird für unbestimmte Zeit abgeschlossen und kann monatlich gekündigt werden. Die Kündigung muss dabei bis zum 10. eines Monats zum Ende des jeweiligen Kalendermonats erfolgen.

¹ Ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 27.11.2023. Diese Änderung erfolgt zum 1. Juni 2024. Eine frühere Änderung ist zulässig.

² Streichung durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 27.11.2023. Diese Änderung erfolgt zum 1. Juni 2024. Eine frühere Änderung ist zulässig.

³ Ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 30.05.2023

Das Deutschlandticket gilt im Falle einer Kündigung bis Betriebsschluss nach dem Ende des letzten Tages dieses Kalendermonats, längstens jedoch bis 3.00 Uhr des Folgetags.

Neben der monatlichen Kündbarkeit kann in Verbindung mit anderen Produkten im Bereich des Personenverkehrs auch eine feste Laufzeit von 12 Monaten angeboten werden.

4. Beförderungsentgelt

Der Preis für das Deutschlandticket im Abonnement beträgt bis 31.12.2025 58,00 EUR und ab 01.01.2026 63,00 EUR pro Monat bei monatlicher Zahlung.^{4,5} Eine jährliche Zahlung des zwölfwachen Monatsbetrages kann angeboten werden.

Bei Verkehren, die nur auf Anforderung verkehren (z. B. On-demand-Verkehr, Anruf-Sammeltaxi, Rufbus) sowie bei täglich verkehrende Eisenbahnen mit besonderen Betriebsformen (z. B. Schmalspurbahnen mit Dampftraktion) kann ein Zuschlag nach den örtlichen Tarifbestimmungen erhoben.

5. Jobticket

Das Deutschlandticket kann als rabattiertes Jobticket angeboten werden.

Dieses Jobticket kann von Mitarbeitenden genutzt werden, deren Arbeitgeber mit einem teilnehmenden Verkehrsverbund oder Verkehrsunternehmen eine Vereinbarung über den Erwerb des Deutschland-Jobtickets abgeschlossen hat. Arbeitgeber im Sinne dieser Bestimmung können Unternehmen, Verwaltungen, Behörden und sonstige Institutionen sein.

Der Fahrpreis für das Deutschlandticket als Jobticket ist der Fahrpreis nach Abschnitt 4 abzüglich 5% Rabatt. Voraussetzung für den Rabatt ist, dass der Arbeitgeber einen Zuschuss zum Jobticket leistet, der mindestens 25% des Fahrpreises gemäß Abschnitt 4 beträgt.

6. Fahrgastrechte

Für Fahrten im Eisenbahnverkehr gelten die Fahrgastrechte gem. Teil A Nr. 8 der Tarifbedingungen des Deutschlandtarifs sowie Teil C Nr. 8 der Tarifbedingungen für Zeitkarten im Deutschlandtarif in ihrer jeweils genehmigten und veröffentlichten Fassung, abrufbar im Internet unter www.deutschlandtarif-verbund.de. Das Entgelt für das Deutschlandticket gilt als erheblich ermäßigtes Beförderungsentgelt gemäß § 3 EVO. Das zusätzliche Recht bei Verspätung gemäß § 11 Absatz 1 Nummer 1 EVO wird ausgeschlossen.⁶

⁴ Geändert durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 07.10.2024

⁵ Geändert durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 07.10.2025

⁶ Ergänzt durch Beschluss des Koordinierungsrates vom 10.07.2023

7. Erstattung⁷

Die für Zeitkarten geltenden Erstattungsregelungen gelten auch für das Deutschlandticket. Eine Erstattung wegen Krankheit setzt zudem voraus, dass die Bescheinigung eines Arztes, eines Krankenhauses oder einer Krankenkasse über eine Reiseunfähigkeit für einen Zeitraum von mehr als 21 zusammenhängenden Tagen vorgelegt wird. Der Antrag auf Erstattung muss unverzüglich, spätestens innerhalb einer Woche nach Ablauf der Gültigkeit des Fahrausweises bei der Verwaltung des vertragshaltenden Unternehmens gestellt werden.

Erstattet wird für volle Kalendermonate der in dem betreffenden Monat geltende Monatseinzug, für Monatsteile pro Tag $1/30$ des in dem betreffenden Monat entrichteten Fahrgelds erstattet.

8. Semesterticket⁸

Das Deutschlandticket kann aufgrund eines Semesterticketvertrags Studierenden als solidarisches Deutschlandsemesterticket angeboten werden.

Der Fahrpreis für das Deutschlandsemesterticket beträgt 60 % des Fahrpreises des regulären Deutschlandtickets. Näheres zur Bezugspflicht, Befreiung von der Entgeltentrichtung und zur Erstattung enthält der Semesterticketvertrag. Der für ein Semester gültige Preis ist der anteilige Preis des Deutschlandtickets, der acht Monate vor Beginn des Semesters jeweils für die Monate des Semesters in den Tarifbestimmungen für das Deutschlandticket vorgegeben wird.

Das Deutschlandsemesterticket hat eine feste Laufzeit für das jeweilige Semester ohne monatliche Kündbarkeit.

Allgemeine Vorschrift Deutschlandticket

Anlage 4

Regelungen zur Einnahmenaufteilung

20.03.2023

Beschluss

des Koordinierungsrates (Sitzung am 20.03.2023)

für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“.

Beschlusspunkte zum „Leipziger Modellansatz“

Die nachfolgenden Beschlusspunkte bilden die zentrale Grundlage für die jeweiligen Beschlussfassungen der 16 Bundesländer, der kommunalen Spitzenverbände sowie der Branchenorganisationen VDV, DTV-G, BDO und BSN. Damit soll bundesweit eine gemeinsame Vorgehensweise bei der Umsetzung des Deutschlandtickets in Bezug auf die Zuschreibung der Tarifeinnahmen aus dem Verkauf des Deutschlandtickets sichergestellt werden.

1. Mit der Anerkennung des Deutschlandtickets (D-Ticket) als bundesweit gültiges Tarifprodukt – entsprechend des „Entwurfs eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes der Bundesregierung“ – für den Nahverkehr durch die teilnehmenden Verkehrsunternehmen bzw. erlösverantwortliche Aufgabenträger verpflichten sich alle Tarifgeber bzw. Unternehmen auf die Anwendung eines gemeinsamen Zuschreibungsverfahrens für das D-Ticket.
2. Das anzuwendende Zuschreibungsverfahren soll alle Tarifeinnahmen aus dem Kernprodukt des D-Tickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des D-Tickets umfassen. Dazu zählen sämtliche Einnahmen sowie Leistungen von Dritten in der Höhe des festgelegten Preises des D-Tickets.
3. Der nachweisbare Nachteil, welcher sich für die Verkehrsunternehmen (VU) und erlösverantwortliche Aufgabenträger aus dem Saldo der bisherigen und künftigen Gesamteinnahmen (inkl. der Fahrgeldsurrogate) ergibt, wird jährlich unter Berücksichtigung der ihnen jeweils zugeschriebenen Einnahmen aus dem D-Ticket ermittelt und nach der politischen Verständigung der Ministerpräsidentenkonferenz vom 02.11.2022 und 08.12.2022 durch den Bund und die Länder rechtskonform ausgeglichen. Die Länder werden entsprechend des jeweilig in den Ländern entstandenen Schadens die erhaltenen Bundesmittel untereinander umverteilen.
4. Der „Leipziger Modellansatz“ formuliert für das EAV-Umsetzungskonzept zum D-Ticket ein „Marktorientiertes Innovationsmodell (in drei Stufen)“. Das Modell setzt einen deut-

lichen Vertriebsanreiz für die Kundenbetreuung im jeweiligen Bediengebiet des Tarifgebers und verhindert gleichzeitig einen aggressiven Vertriebswettbewerb in der Branche.

5. Stufe 1 in 2023: Zur Absicherung des Starts für das D-Ticket wird für das Rumpfsjahr 2023 eine pragmatische Herangehensweise gewählt, bei der grundsätzlich jeder Tarifgeber die Einnahmen aus den dort erzielten Verkäufen ausschließlich unter den ihm angeschlossenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern verteilt. Dazu kommen die jeweiligen Regelungen der Tarifgeber (z. B. Verbände und Tarifgemeinschaften) zur Anwendung. D-Tickets verkaufende Unternehmen, die Fahrausweise für mehrere Tarifgeber vertreiben, melden an die jeweiligen Tarifgeber. Sie stimmen sich in Zweifelsfragen auf Verlangen mit den betroffenen Tarifgebern und Ländern ab, über welchen Tarifgeber die Einnahme an die anderen Länder verteilt wird. Hierbei können die Einnahmen auch anteilig auf mehrere Tarifgeber/Länder verteilt werden, wobei die Einnahmen nach Ziffer 2, welche klar zuordenbar sind, den jeweiligen Tarifgebern/Ländern vollständig zugeordnet werden. Die Steuerung über ein Monitoring verhindert Marktverwerfungen und überschießende Einnahmen. Im Bedarfsfall können nach Beschluss der Länder bei Marktverwerfungen auch in 2023 sowohl unterjährig als auch in der Abrechnung des Gesamtjahres Umverteilungen zwischen den Ländern durchgeführt werden. Unternehmen und erlösverantwortliche Aufgabenträger, die durch Fahrgeldzuscheidungen aus dem D-Ticket keinen Nachteilsausgleich in Anspruch nehmen müssen, sind zu verpflichten, die den Soll-Einnahmewert 2023 laut Muster-Richtlinie übersteigenden Betrag innerhalb des Bundeslandes abzuführen. Sollte das Bundesland in Summe keinen Nachteilsausgleich benötigen, erfolgt die Abführung der übersteigenden Fahrgeldbeträge in andere Bundesländer im Rahmen eines Länderausgleiches.
6. Parallel werden in 2023 die technischen, organisatorischen und juristischen Grundlagen für die 2. Stufe des Leipziger Modellansatzes als erste Phase eines marktorientierten Einnahmeverfahrens gemeinsam von Ländern und Branche (erlösverantwortliche Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, Tarifverbände etc.) geschaffen.
7. Stufe 2 in 2024/25: In der Stufe 2 wird eine marktorientierte Aufteilung der Einnahmen etabliert. Dabei erfolgt eine Zuschreibung aller durch die Tarifgeber erzielten D-Ticket-Einnahmen auf die Bundesländer nach dem Wohnortprinzip mit anschließender Korrektur auf Grundlage von Balancefaktoren (z. B. für Tourismus, Transit). Der Anteil für den Balancepool ist auf Basis einer Evaluation zum D-Ticket im Jahr 2023 zu ermitteln. Die Methodik der Evaluation und Verteilung der Einnahmen aus dem durch die Korrektur gefüllten Balancepool ist per Beschluss der Länder zu regeln. Innerhalb der Bundesländer erfolgt die Verteilung der Einnahmen in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Tariforganisationen vor Ort. Die Verteilung der Einnahmen innerhalb der Bundesländer kann sich ebenfalls an dem Wohnortprinzip orientieren und der DTV sowie etwaige Landestarife können ihren bisherigen relativen Einnahmeanteil vorab erhalten. Die konkrete Ausgestaltung der Einnahmeverteilung zwischen den Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträgern in den Ländern obliegt den Akteuren in den Ländern. In ländergrenzenüberschreitenden Tarifräumen kann es durch die Anwendung der jeweiligen Einnahmeverteilungsregelungen vor Ort zu nachträglichen Einnah-

menverschiebungen zwischen den Ländern kommen. Auf Basis der vorgenannten Verfahrensweise wird der abschließende Nachteilsausgleich ermittelt. Da eine Einnahmehauscheidung des D-Tickets in Stufe 2 auch zu überschüssigen Einnahmen führen kann, sind die Unternehmen und erlösverantwortlichen Aufgabenträger wie in Stufe 1 zu verpflichten, den Einnahme-Soll-Wert des jeweiligen Jahres übersteigenden Einnahmebetrag an einen anderen Tarifgeber des jeweiligen Landes abzuführen.

8. Für die Stufen 1 und 2 ist in Bezug auf das Kernprodukt des D-Tickets sowie alle Einnahmen aus bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des D-Tickets eine Vertriebsprovision oder Vertriebsentschädigung nicht vorzusehen. Neben den aktuell bestehenden Finanzierungen für den Vertrieb wird es in den Stufen 1 und 2 zusätzliche finanzielle Anreize für den Verkauf von Deutschlandtickets an Neukunden nicht geben.
Vertragliche Vertriebsregelungen in den Tariforganisationen und Tarifkooperationen sind davon unberührt. Alle Beteiligten haben das gleiche Verständnis, dass ein Ausgleich von Umsatzveränderungen aus reduzierten oder ersparten Provisionen über geeignete rechtliche Mechanismen (über den Ausgleichsmechanismus der Richtlinie oder ein Ausgleich innerhalb der Tariforganisation) für Stufe 1 und 2 sicherzustellen ist. Die vollständigen Einnahmen aus dem D-Ticket werden ohne Abzug von vertrieblichen Aufwendungen in das Zuschlagsverfahren für das D-Ticket eingespeist und den Ist-Einnahmen laut Richtlinie zum Ausgleich des Nachteils zugerechnet.
Im Zuge der Evaluation und der Festlegungen zur neuen EAV in Stufe 3 sind geeignete Finanzierungs- und/oder Vergütungsmodelle für den Vertrieb zu prüfen.
Sofern es in Stufe 2 zu erheblichen Abweichungen zw. Einnahmenanspruch und den realisierten kassentechnischen Einnahmen der jeweiligen Tariforganisationen respektive deren Unternehmen kommt, werden die Branche und die Länder Gespräche mit dem Ziel aufnehmen, diese erheblichen Unwuchten auszugleichen.
9. Für das praktische Funktionieren des D-Tickets und der Ausgleichsleistungen ist eine ausreichende Verbindlichkeit der Regelungen erforderlich, auf die die Länder, die Aufgabenträger und die Branchenorganisationen hinwirken. Für notwendige Einnahmeabführungen gelten die in den Ziffern 5 und 7 definierten Regelungen.
10. Stufe 3 voraussichtlich ab 2026: Auf Basis der Erfahrungen in den Jahren 2023 bis 2025 wird mit Wirkung zum 01.01.2026 ein grundsätzlich nachfrageorientiertes Einnahmeaufteilungsverfahren zur Anwendung gebracht. Das entsprechende Verfahren wird gemeinsam von den Ländern mit der Branche entwickelt und dem Koordinierungsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.
11. Verfahrensbeschreibungen zur Umsetzung des Clearingverfahrens sind als Anlagen dem Beschlusstext beigefügt.¹

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1: Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschland-Ticket

¹ Ergänzung gem. Umlaufbeschluss vom 6. April 2023

Beschluss Koordinierungsrat (Umlaufbeschluss vom 6. April 2023)

Ergänzung Beschluss des Koordinierungsrates (Sitzung am 20.03.2023) für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“.

Erläuterung

Die UAG Einnahmeverteilung hat in ihrer Sitzung am 30.03.2023 die Aufnahme der angehängten Verfahrensbeschreibung zur Datenmeldung Deutschland-Ticket als Anlage 1 zum Beschluss des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren empfohlen. Das Dokument dient den Vertriebsstellen und der zentralen Clearingstelle zur Abwicklung der Datenmeldungen.

Ergänzend zum Beschluss zum bundesweiten Clearingverfahren sind Übergangsfristen für die Implementierung der Wohnort-Postleitzahl definiert.

Aufnahme Beschlusspunkt 11

11. Verfahrensbeschreibungen zur Umsetzung des Clearingverfahrens sind als Anlagen dem Beschlusstext beigefügt.

Aufnahme Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschland-Ticket

Aufnahme Anlage 1

Die Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschland-Ticket wird dem Beschluss zum bundesweiten Clearingverfahren als Anlage 1 beigefügt.

Verfahrensbeschreibung Datenmeldung Deutschland-Ticket

1. Grundsätzliches

- Die Vertriebsdatensammlung (VDS) durch die Clearingstelle (light) muss frühestmöglich nach Verkaufsstart beginnen können
- Daher geht Schnelligkeit und Einfachheit in der Meldung vor Detailierung
- Die vertreibenden Unternehmen müssen schnellstens über Anforderungen und Meldewege informiert werden, um möglichst zeitnah alle Anforderungen an die Datenstruktur der Meldungen umsetzen zu können.
- Die Meldung erfolgt „kaskadierend“/stufenweise:
 - Vom VU/Verkäufer an die „gewohnte“ Tariforganisation¹ (TO), z.B. Verkehrsverbünde
 - Von der TO an die Clearingstelle
 - Haustarife können selbst direkt an Clearingstelle melden oder an „nahestehende“ Verbundorganisation
- Der Ablageort muss sicher genug sein, aber allen Beteiligten Zugriff gewähren
 - Vorschlag: einfacher Sharepoint auf den alle TO ihre Excel-Tabelle ablegen. Ob ggf. weitere Formate (csv, xml) möglich sind, ist mit der Clearingstelle operativ zu klären.
 - Rechteverwaltung einrichten
 - Formularvorlage als Anlage erstellen
- Die Meldung der Deutschlandtickets an die Clearingstelle erfolgt bis zum 20. Kalendertag des Folgemonats.
- Es sind in einem Monat alle verkauften Deutschlandtickets zu melden. Im Regelfall sind das Deutschlandtickets, deren erster Geltungstag im jeweiligen Meldemonat liegt (d.h. bspw. für die Meldung vom 20. Juni alle Deutschlandtickets mit erstem Geltungstag im Mai).
- Die Meldung der restlichen Angebote an die Clearingstelle erfolgt bis zum 50. Tag nach Ende eines Monats (z.B.: Verkäufe des Mai bis zum 20. Juli)

¹ TO=Tarifgeber: umfasst alle Verbünde, Landestarife, DTV, Haustarifgeber etc.

Anlage 1 zu Beschluss bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“

- **Grundsatz:** jedes D-Ticket ist, unabhängig vom letzten Abgabepreis, zu 49 € zu melden, einzige (!) Ausnahme: Jobticket à 46,55 € bzw. (nur 2023) zu abweichenden Preisen im Solidarmodell und Starterkarten. Die 49 € sind auch zu melden für Semesterticket-Upgrades, Schülertickets, Seniorentickets etc.

2. Datenstruktur

Es gibt **drei Säulen** bei der Datenmeldung (Im besten Fall können alle drei Säulen über dieselbe technische Schnittstelle gemeldet werden):

1. Die D-Ticket-Verkaufsmeldung
2. Die Verkäufe aller anderen Tickets „Restliches Angebot“
3. Soll-Einnahmen (einmalig)

Jede Datenmeldung enthält Dimensionen zur Aggregation (wie Verkaufs- und Geltungsmonat), Stammdaten (wie den Namen der Tariforganisation) und die eigentlichen Meldedaten (Bruttoerlös und ggf. Stück). Bei bundeslandübergreifenden Tariforganisationen ist ein Indikator für die Aufteilung auf die Bundesländer mitzuliefern.

■ D-Ticket-Aggregationsebenen, Datenstruktur und Stammdatum:

Hinweis: PLZ des Kundenwohnorts müssen bereits mit Start des Verkaufs des D-Tickets vom Kunden abgefragt und so zeitnah wie möglich, aber spätestens ab 01.10.2023, in die Meldungen integriert werden.

Nicht in allen Fällen liegen die organisatorischen und technischen Voraussetzungen für eine Meldung der Wohnort-PLZ vor oder können bis zum Januar 2024 geschaffen werden. Daher ist in einigen eng umgrenzten Sondersituationen ein Übergangszeitraum bis Ende September 2024 nötig. Dies betrifft Konstellationen, in denen die Abwicklung der Ticketausgabe an den Endkunden nicht durch die Verkehrsunternehmen oder Verbände erfolgt, sondern über branchenfremde Dritte. In diesen Fällen gelten folgende Hilfsregeln:

- Bei Jobtickets kann, wenn die Wohnort-PLZ nicht vorliegt, hilfsweise und übergangsweise bis einschließlich September 2024 die PLZ der Betriebsstätte (alternativ zum Wohnort des Kunden) verwendet werden.
- Bei Semestertickets, bei denen die Abwicklung des D-Ticket-Upgrades durch die Hochschulen erfolgt, sowie in einem eventuellen D-Ticket-Solidarmodell ab 2024, kann hilfsweise und übergangsweise bis zum Ende des Sommersemesters 2024 die PLZ des Hochschulstandort verwendet werden. Voraussetzung für eine Meldung der Wohnort-PLZ bei

Anlage 1 zu Beschluss bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“

Studierenden ist, dass die Hochschulverwaltungen in Vollsolidarmodellen die notwendigen Daten zuliefern.

- Bei Schülertickets, deren Abwicklung über die Schulverwaltungen oder Schulsekretariate erfolgt, kann, wenn die Wohnort-PLZ nicht vorliegt, hilfsweise der Schulstandort verwendet werden, da davon auszugehen ist, dass in diesen Fällen Schul- und Wohnort unmittelbar beieinander liegen und nur in seltenen, vernachlässigbaren Ausnahmefällen in verschiedenen Bundesländern.

Der Meldung an die Clearingstelle ist ein Hinweis hinzuzufügen, ob die Meldung (insgesamt, nicht je Datensatz) Daten enthält, bei denen an Stelle der Wohnort-PLZ die Betriebsstätten-, Hochschulort- oder Schulort-PLZ enthalten ist.

- erster Geltungstag (am Anfang immer der erste des Geltungsmonat)*
- Ticketart (gemäß Tarifbestimmungen, z.B. Standard, JobTicket, ab 2024 ggf. SemT) -> numerische Codierung für Ticketart festlegen (1: normal, 2: JobT, 3. JobT im Vollsolidarmodell oder Starterkarte zu abweichendem Preis (nur 2023); 4. sonstige Sonderfälle, später zusätzlich ggf. 5: Ergänzungskarten, 6. D-Ticket-Semestertickets im bundesweiten Vollsolidarmodell, ...)*
- Wohnort-PLZ des Kunden² (ab 01.10.23 Pflichtfeld, bis dahin fakultativ)³*
- Stück** (falls Einzeldatensätze geliefert werden, ist Stück = 1 zu melden)
- Gesamteinnahme** der Tariforganisation (immer Brutto und immer inkl. eventueller Auffüllbeträge einzelner Bundesländer) -> (Stornos sind negative Einnahmen und werden saldiert)
 - Korrekturen aus dem Vormonat werden mit der nächsten Monatsmeldung nachgemeldet bzw. storniert.
 - Das Inkassorisiko liegt beim verkaufenden VU
- Tariforganisation/Tarifgeber**
- (Verkaufendes Unternehmen -> muss beim Tarifgeber vorgehalten werden -> aber nicht gemeldet)

² Bei Jobtickets und Semstertickets **hilfs- und übergangsweise** bis Ende September 2024 der Arbeits- bzw. bis Ende des Sommersemesters 2024 der Hochschulort, wenn keine Wohnort-PLZ vorliegt. Bei Schülertickets hilfsweise dauerhaft der Schulort, sofern keine Wohnort-PLZ vorliegt.

³ Bei ausländischen PLZ den ISO-Ländercode (alphanumerisch 2 stellig: CH, AT, PL...)

Anlage 1 zu Beschluss bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“

Bei länderübergreifenden Tariforganisationen/Tarifgebern ist zu Reporting- und Monitoringzwecken die voraussichtliche Schlüsselung auf die beteiligten Bundesländer nach EAV zu melden.

■ **Restliches Angebot (exkl. D-Ticket):**

Meldemonat (alle Einnahmen, die im Vormonat gemeldet wurden)

Korrekturen werden für dem Monat in die Meldung aufgenommen, in dem sie gemeldet werden

Ticketgruppe: 1-4 (siehe Abschnitt 3)

Gesamteinnahme

Tariforganisation/Tarifgeber

Bei länderübergreifenden Tariforganisationen/Tarifgebern ist zu Reporting- und Monitoringzwecken die voraussichtliche Schlüsselung auf die beteiligten Bundesländer nach EAV zu melden.

■ **Soll-Einnahme inkl. tariflicher Fortschreibung gemäß Musterrichtlinie (einmalige Meldung - monats-scharf)**

Monat

Gesamteinnahme = Sollerlöse/Erwartungswert monats-scharf für Nachteilsausgleich (2023)⁴

Tariforganisation/Tarifgeber

Bei länderübergreifenden Tariforganisationen/Tarifgebern ist zu Reporting- und Monitoringzwecken die voraussichtliche Schlüsselung auf die beteiligten Bundesländer nach EAV zu melden.

Lieferzeitpunkt: 1. Mai 2023 (im Vorlauf zur ersten D-Ticket-Meldung), frühestens jedoch drei Wochen nach Veröffentlichung der Musterrichtlinie

3. Definition Ticketgruppen:

Definition der Ticketgruppen analog zur VDV-Corona-Abfrage (etabliert und vergleichbar)

Bezeichnung der Ticketgruppe	Einzel- und Mehrfahrtenkarten	Tages- und Mehrtageskarten	Zeitkarten ohne Abo (>24h)	Abos exkl. D-Ticket
------------------------------	-------------------------------	----------------------------	----------------------------	---------------------

⁴ Anteilig für Mai-Dezember

Anlage 1 zu Beschluss bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“

Codierung Ticketgruppe	1	2	3	4
Enthält Angebote	<ul style="list-style-type: none"> ■ Einzelfahrten Erwachsene/Kinder/Gruppen ■ Hin/Rück ■ Streifenkarten ■ X-Fahrten-Karten ■ Fahrradkarten ■ Sonstiges (alles, was nicht eindeutig zugeordnet werden kann) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Pauschalpreistickets (Ländertickets, QdL, etc.) ■ Tageskarten/Gruppentageskarten 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Formen von Mehrtageskarten ■ Wochenkarten (Ausbildung/Erwachsene) ■ Monatskarten (Ausbildung/Erwachsene) ■ 10er Tagesticket 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Alles, was im Normalfall mehr als einen Monat gilt ■ Abo-Jahreskarten (Ausbildung/Erwachsene) ■ Abo-Monatskarten (Ausbildung/Erwachsene) -> keine D-Tickets ■ Jobtickets ■ Semestertickets ■ Azubitickets ■ Netzkarten

Zu einzelnen, noch festzulegenden Zeitpunkten ist das restliche Angebot aufgliedert nach einzelnen Ticketarten zu melden. Dies kann auch den Monat April 2023 zwecke Bestimmung des Zustands vor Einführung des D-Tickets betreffen. Die Details hierzu werden rechtzeitig durch die Clearingstelle kommuniziert.

4. Erläuterungen (FAQ):

Anmerkung 1: Anforderungen an die Datenstruktur und den Meldeprozess müssen bis spätestens Anfang März vorliegen, damit bis zum Verkaufsstart am 03.04.2023 die Verkaufs-/Buchungssysteme ggf. entsprechend ertüchtigt werden können.

Erläuterung zu Anmerkung 1: Die Datenstruktur ist mit diesem Dokument und dem Excel-Anhang spezifiziert. Der genaue Meldeprozess muss mit der operativen Stelle abgestimmt werden, die von der Arge aus VDV, DTV, BSN und BDO spezifiziert werden muss.

Frage 2: Wer trägt die Verantwortung für die rechtzeitige Datenlieferung Dritter?

Erläuterung zu Frage 2: Jeder Tarifgeber trägt die Verantwortung für die rechtzeitige Meldung in seinem Tarifverkaufter Tickets.

Anlage 1 zu Beschluss bundesweites Clearingverfahren zur Zuschreibung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“

Frage 3: Wie wird mit Sondersachverhalten vorgegangen, die zu verspäteten Meldungen führen (Nachmeldungen, Stornierungen, Rückrechnungen etc)?

Erläuterung zu Frage 3: Verspätete Meldungen und Korrekturmeldungen erfolgen immer in der nächsten Monatsmeldung nach Bekanntwerden des Sondersachverhalts.

Frage 4: Genügt für die Meldung eine Aggregation auf Ebene der Tariforganisation oder ist eine Differenzierung nach KVP notwendig?

Erläuterung zu Frage 4: Eine Aggregation auf Ebene der Tariforganisation (bspw. Verbund) genügt.

Frage 5: Ist eine Gesamtstückzahl des D-Tickets zu melden oder ist eine Differenzierung in reguläre Deutschlandtickets, Starterkarten, Upgradekarten, subventionierte Versionen des Deutschlandtickets etc.?

Erläuterung zu Frage 5: Alle Karten, die 49 € melden, werden in der D-Ticket-Meldung im Feld Ticketart mit Code 1 gemeldet. Dies betrifft vorerst alle (!) Karten mit den folgenden beiden, klar definierten Ausnahmen: JobTickets, Starterkarten.

JobTickets mit 5 % Rabatt werden im Feld Ticketart mit Code 2 gemeldet

Nur im Jahr 2023 werden JobTickets im Vollsolidarmodell und Starterkarten ohne Preisangabe, d.h. nur mit Stückzahl und Gesamteinnahme, im Feld Ticketart mit Code 3 gemeldet.

Frage 6: wie ist die Schlüsselung auf die Bundesländer für bundeslandübergreifende Verbände herzuleiten?

Erläuterung zu Frage 6: Diese Information kann, sofern keine monatsaktuelle Information vorliegt, beispielsweise aus der vergangenen Jahresabrechnung oder einer vergleichbaren Quelle hergeleitet werden.

Satzung

des Landkreises Aurich vom 15.12.2021, geändert am 18.12.2025,

zur Festsetzung und zum Ausgleich von Höchsttarifen für alle Fahrgäste und für Auszubildende im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr

Aufgrund des § 10 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010, in der zurzeit geltenden Fassung, hat der Kreistag des Landkreises Aurich in seiner Sitzung am 15.12.2021 folgende Satzung als allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Anwendung von Höchsttarifen und der Gewährung von Ausgleichsleistungen für die finanziellen Auswirkungen, die auf die Erfüllung der tariflichen Verpflichtungen nach dieser allgemeinen Vorschrift zurückzuführen sind, beschlossen:

Präambel

Der Landkreis Aurich ist Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemäß § 4 Abs. 1 Ziffer 3 des Niedersächsischen Nahverkehrsgesetzes (NNVG). Der Landkreis verfolgt das Ziel, in seinem Gebiet die Anwendung einheitlicher Höchsttarife für alle Fahrgäste und rabattierter Zeitfahrausweise für den Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren des straßengebundenen öffentlichen Personenverkehrs verbindlich vorzuschreiben. Hierzu hat der Landkreis diese allgemeine Vorschrift gemäß Art. 3 Abs. 2, Art. 2 lit. I) VO (EG) Nr. 1370/2007 als Satzung erlassen. Die allgemeine Vorschrift regelt die Anwendung der Höchsttarife für alle Fahrgäste. Diese umfasst auch Regelungen zur Rabattierungspflicht für die Gruppe der Auszubildenden. Der Landkreis gewährt einen begrenzten Ausgleich für die – positiven oder negativen – finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen der Unternehmen, die auf die Erfüllung der in der allgemeinen Vorschrift festgelegten tariflichen Verpflichtungen zurückzuführen sind. Mit der allgemeinen Vorschrift wird eine transparente, diskriminierungsfreie und beihilferechtskonforme Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Anwendung von Höchsttarifen sichergestellt. Die allgemeine Vorschrift erfüllt zugleich die Anforderungen nach § 7a NNVG.

1. Gegenstand der Satzung

- 1.1 Der Landkreis Aurich beschließt die allgemeine Vorschrift als zuständige Behörde für den ÖPNV gemäß § 4 Abs. 4 NNVG i.V.m. § 8a Abs. 1 Satz 2 PBefG zur Sicherstellung einer **ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen** im ÖPNV. Dies schließt die Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Ausbildungsverkehr mit ein.
- 1.2 Die **gemeinwirtschaftliche Verpflichtung** besteht in der verbindlichen Anwendung des vorgegebenen **maßgeblichen Höchsttarifs** nach Art, Umfang, Fahrkartensortiment und Tarifzonenregelung als verbindlicher Höchsttarif (**Anlage 1**). Den Unternehmen ist es verwehrt, höhere Tarife (z. B. Haus- und / oder Übergangstarife) als den maßgeblichen Höchsttarif für die Erbringung der maßgeblichen Verkehrsleistung im Gebiet des Kreises anzuwenden. Der Höchsttarif gilt für alle Fahrgäste, um preisgünstige einheitliche Tarife im Gebiet des Kreises für Jedermann sicherzustellen. Bestandteil dieser Verpflichtung

ist, dass Zeitfahrausweise im straßengebundenen Ausbildungsverkehr auf sämtlichen Linienverkehren um mindestens 25 vom Hundert gegenüber Zeitfahrausweisen des Nichtausbildungsverkehrs mit räumlich und zeitlich vergleichbarer Gültigkeit ermäßigt werden. Der Landkreis aktualisiert die **Anlage 1** entsprechend seinen Tariffestlegungen.

- 1.3 Der maßgebliche Höchsttarif wird vom Landkreis verbindlich festgelegt. Die **Anlage 1** wird entsprechend der Tariffestlegungen des Landkreises im Zusammenwirken mit der Verkehrsregion Ems Jade GbR (die VEJ) und dem Verkehrsverbund Ems-Jade (der VEJ) aktualisiert. Maßgeblich ist der jeweils genehmigte Tarif. Dieser wird durch den Verkehrsverbund Ems Jade GmbH ortsüblich und durch die Unternehmen in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen bekanntgemacht.
- 1.4 Die Unternehmen sind verpflichtet, den maßgeblichen Höchsttarif den eigenen Anträgen auf Tarifzustimmung (§ 39 PBefG) zu Grunde zu legen (**Tarifanwendungspflicht**). Höhere Tarife dürfen nicht beantragt werden. Der Landkreis und die VEJ sind über entsprechende Anträge auf Tarifzustimmung und Genehmigungen zuvor zu informieren.
- 1.5 Die allgemeine Vorschrift gilt im räumlichen Zuständigkeitsbereich des Landkreises für Landkreis-interne und Landkreis-überschreitende Verkehre mit Ausnahme der Gemeinde Baltrum, der Gemeinde Juist und der Stadt Norderney (**notwendige Verkehrsleistung**), für die kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht (eigenwirtschaftliche Busverkehre) und zeitlich nach Maßgabe Ziffer 11.3 (**Geltungsbereich**). Die Zuständigkeit des Landkreises für landkreiskreisübergreifende Linienverkehre ergibt sich aus **Anlage 2**.
- 1.6 Für Verkehrsleistungen, für die der Kreis nach dem 01.08.2022 gemäß Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 1370/2007 eine Vergabeabsicht im EU-Amtsblatt bekannt gemacht hat bzw. zukünftig bekannt macht, findet die allgemeine Vorschrift ab dem in der Vorabbenanntmachung genannten Beginn des Leistungszeitraums keine Anwendung mehr. Ausgleichsleistungen aus dieser allgemeinen Vorschrift tragen insoweit nicht mehr zur Auskömmlichkeit eines etwaigen eigenwirtschaftlichen Antrags für die betroffenen Leistungen bei. Beginnt der Leistungszeitraum unterjährig und kann das bisher tätige Unternehmen bis zu diesem Zeitpunkt einen Ausgleichsanspruch aus dieser allgemeinen Vorschrift geltend machen, so wird für das betreffende Jahr ein Ausgleich nur anteilig für den vorherigen Zeitraum gewährt (gemessen am Anteil der Kalendertage des betreffenden Jahres).
- 1.7 Die allgemeine Vorschrift findet Anwendung auf Verkehre einer Art gemäß § 8 Abs. 1 PBefG, der auf der Grundlage von Liniengenehmigungen gemäß § 42 PBefG oder § 43 Satz 1 Nr. 2 PBefG durchgeführt wird. Die Einhaltung der quantitativen Anforderungen (**Anlagen 2**) und der qualitativen Anforderungen (**Anlage 3**) zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung ist Bedingung für den Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift. Ein gesonderter Ausgleich erfolgt hierfür nicht. Die allgemeine Vorschrift findet keine Anwendung für Bedarfsverkehre nach § 44, § 42 i. V. m. § 2 Abs. 6, 7 PBefG.
- 1.8 Der Landkreis gewährt den Unternehmen einen **Ausgleich für die wirtschaftlichen Nachteile** gemäß den Vorgaben von Nr. 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007, die durch die gemeinwirtschaftlichen Tarifvorgaben des Landkreises entstehen.
- 1.9 Die Unternehmen erhalten den Ausgleich auf dem Wege einer Vorauszahlung (**ex ante-Ausgleich**). Der ex ante-Ausgleich ist auf den Wert begrenzt, der sich aus einer Differenzbetrachtung zwischen den erwarteten Erlösen auf der Grundlage des maßgeblichen Höchsttarifs verglichen mit den erwarteten Erlösen auf der Grundlage eines fiktiven, genehmigungsfähigen Referenztarifes ergibt (**Referenztarif**). Der ex-ante-Ausgleich wird als vorläufige Zahlung (vorläufiger ex-ante-Ausgleich) gewährt. Der vorläufige ex-ante-

Ausgleich wird nach Abschluss des Ausgleichsjahres korrigiert (verbindlicher ex-ante-Ausgleich).

- 1.10 Die Berechnung des **Referenztarifs** erfolgt nach entsprechender Anwendung des § 39 PBefG unter Berücksichtigung sonstiger Ausgleichsleistungen (z. B. Mittel nach § 7a NVG, Schülersammelzeitkarten-Erstattung, SGB IX, Fahrzeugförderung) und der Ist-Kosten der Unternehmen zur Erbringung der notwendigen Verkehrsleistung. Die Ist-Kosten sind begrenzt auf die Kosten, die ein durchschnittlich, gut geführtes Unternehmen zur Erbringung der notwendigen Verkehrsleistung hätte. Der maßgebliche Kostensatz je Fahrplankilometer wird jährlich vom Landkreis vor dem Ausgleichsjahr ermittelt (sog. K-4-Kostensatz). Der Referenztarif dient der Sicherstellung der notwendigen Verkehrsleistung unter Berücksichtigung des bestehenden Qualitätsniveaus.
- 1.11 Die Höhe und der Rechtsgrund des Ausgleichs bemisst und ergibt sich anhand der positiven und negativen finanziellen Auswirkungen auf die Kosten und Einnahmen gemäß Art. 3 Abs. 2 S. 2, Anhang VO (EG) Nr. 1370/2007, die auf die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zurückzuführen sind und welche im Wege der Überkompensationsprüfung (**ex-post-Ausgleich**) begrenzt sind. Das Unternehmen hat keinen Anspruch auf Gewährung eines vollständigen Ausgleichs der durch die Anerkennung des Höchsttarifs entstehenden Mindereinnahmen.
- 1.12 Der Landkreis gewährt für die verbindliche Anwendung der maßgeblichen Höchsttarife Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe (**Gesamtausgleich**). Der Gesamtausgleich entspricht der Summe des **vorläufigen ex-ante-Ausgleichs für alle Unternehmen je Ausgleichsjahr** nach dieser allgemeinen Vorschrift. Der Gesamtausgleich kann sich nach Maßgabe von Ziffer 2.8 erhöhen.
- 1.13 Bei **unvorhersehbaren Ereignissen** (Wirtschaftskrisen, Pandemien etc.) bleibt die Höhe des Gesamtausgleiches unverändert, da sich die Zahlungen nach dieser allgemeinen Vorschrift nur auf die Erstattung von Mindereinnahmen durch die Anwendung von Höchsttarifen beziehen.
- 1.14 Die Ausgleichszahlungen aufgrund der allgemeinen Vorschrift berühren die eigenwirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistungen durch die Unternehmen nicht (vgl. § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG).

2. Antragsverfahren

- 2.1 Der Ausgleich wird nur auf Antrag gewährt. Dies setzt einen **schriftlichen Antrag** des Unternehmens voraus. Das Antragsverfahren ist zweistufig gestaltet, notwendig sind ein **vorläufiger ex-ante-Antrag** und ein **verbindlicher ex-ante-Antrag**. Die Anträge sind an den Landkreis Aurich zu richten. Für die Antragsstellung sind die in der **Anlage 5** vorgegebenen Muster (Kalkulationsverfahren, Fortschreibung etc.) zu verwenden. Hierfür müssen alle nach **Anlage 5** genannten Antragsdaten vorliegen. Dazu zählt insbesondere die Benennung der geplanten Verkehrsleistung in Fahrplankilometer (Soll-Verkehrsleistung), welche dem Aufgabenträger schriftlich im Rahmen des vorläufigen ex-ante Antrags mitzuteilen ist. Der Antrag erfolgt für das Gebiet des Kreises je Unternehmen.
- 2.2. **Antragsberechtigt** sind alle Unternehmen, die über Liniengenehmigungen nach §§ 42, 43 Nr. 2 PBefG im Gebiet des Landkreises verfügen oder die Betriebsführung für einen genehmigten Linienvkehr innehaben, soweit sie hierfür die Erlösverantwortung tragen und die in den Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift fallen. Im Falle von Gemeinschaftskonzessionen und Betriebsführungsübertragungen nach § 2 Nr. 3 PBefG erfolgt der Antrag durch das betriebsführende Unternehmen.

- 2.3 Ein Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift wird nur gewährt, wenn der Ausgleichsbetrag, bemessen am verbindlichen ex-ante Ausgleich, für das einzelne Unternehmen im Jahr mindestens 1.000,- € beträgt (**Geringfügigkeitsschwelle**).
- 2.4 Der **vorläufige ex-ante-Antrag** muss vor dem Ausgleichsjahr gestellt werden. **Antragsjahr** (n) ist das Jahr vor dem **Ausgleichsjahr** (n + 1). Der Antrag ist bis zum 30.06. des Antragsjahres zu stellen.

Die vollständig ausgefüllten und unterzeichneten Anträge müssen bis spätestens 30.06. des jeweiligen Antragsjahres (n) beim Landkreis vorliegen. Erfolgt der **vorläufige ex-ante-Antrag** nicht fristgerecht und / oder nicht prüffähig, wird der vorläufige ex ante-Ausgleich für das betreffende Ausgleichsjahr um 10% gekürzt. Erfolgt der Antrag nicht spätestens bis zum 15.12. bis 12.00 Uhr des jeweiligen Antragsjahres (n), so erhält das Unternehmen keinen Ausgleich (**Präklusionsfrist**). Von den Kürzungen und dem Ausschluss kann der Landkreis in Sonderfällen absehen. Sonderfälle sind insbesondere ungeplante Übernahmen von Linien und Betreiberwechsel.

- 2.5 Der **verbindliche ex-ante-Antrag**, der eine vollständige und testierte Trennungsrechnung (vgl. Ziffer 4.5) enthalten muss, ist bis zum 30.06. des auf das Ausgleichsjahr folgenden Jahres zu stellen.

Erfolgt dies nicht fristgerecht und / oder nicht prüffähig, kann der Landkreis den verbindlichen ex-ante Ausgleich um 10% kürzen. Sollte nach erneuter Aufforderung mit angemessener Fristsetzung durch den Landkreis der Antrag nicht vollständig und prüffähig eingereicht werden, kann der Landkreis im Rahmen der Überkompensationsprüfung den zu erwartenden Restzahlungsbetrag an das Unternehmen um 10% zusätzlich zu kürzen. Darüber hinaus kann der Landkreis dem Unternehmen eine letzte Frist zur Abgabe setzen. Verstreicht diese, wird das Unternehmen vom Verfahren ausgeschlossen.

- 2.6 Wenn ein Unternehmen nach Ablauf der vorgenannten Frist erstmals im Laufe des Bewilligungsjahres im Geltungsbereich dieser allgemeinen Vorschrift tätig wird (d. h. erstmals Linienverkehre im Gebiet der zuständigen Behörde aufnimmt - **Erstantrag**), hat es seinen Antrag unverzüglich nach Erhalt der diesbezüglichen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung bzw. Erlaubnis, spätestens aber am letzten Tag vor der Betriebsaufnahme, zu stellen.

- 2.7 Dem Unternehmer obliegt eine Mitwirkungspflicht. Er trägt die **Darlegungs- und Nachweispflicht** für sämtliche in der allgemeinen Vorschrift geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung des Ausgleichs. Er ist verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser Satzung erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen und diese dem Landkreis oder einer von ihm benannten Person oder Stelle prüffähig zugänglich zu machen. Er hat diese Verpflichtungen insbesondere im Zuge des ex-ante-Antragsverfahrens und der ex-post-Überkompensationskontrolle zu erfüllen. Die Angaben sind in Form der beigefügten Unterlagen in **Anlage 5** bereitzustellen. Werden Betriebsleistungen durch Auftragsunternehmen erbracht, sind diese von den Auftragsunternehmen zu bescheinigen und vom antragsstellenden Unternehmen dem Antrag beizufügen. Das antragsstellende Unternehmen ist verantwortlich dafür, dass das Auftragsunternehmen gegenüber dem Landkreis oder einer von ihm benannten Stelle oder Person, die unter Ziffer 7 genannten Erklärungen nachweist.

- 2.8 Sofern die Unternehmen höhere qualitative Standards erbringen als die, die für die Bemessung des Referenztarifs maßgeblich sind (**Übererfüllung**), können eine Erhöhung des Referenztarifs (Ziffer 3.3) und eine Anpassung des Gesamtausgleichs (Ziffer 2.9) erfolgen. Hierzu hat das Unternehmen die angestrebte Übererfüllung der qualitativen Standards und die hierauf zurückzuführenden erwarteten spezifischen Mehrkosten ab-

züglich der ersparten Aufwendungen prüffähig im Rahmen des vorläufigen ex-ante-Antrages beim Landkreis anzumelden und nach Abschluss des Ausgleichsjahres im Rahmen des verbindlichen ex-ante-Antrages prüffähig zu dokumentieren. Berücksichtigungsfähig sind nur qualitative Standards, die im Einklang mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans und den politischen Zielen, die in den Strategiepapieren für den öffentlichen Verkehr aufgeführt sind, im Einklang stehen und denen der Landkreis im Rahmen des vorläufigen ex-ante-Antrags zuvor ausdrücklich nach Art und Umfang zugestimmt hat.

- 2.9 **Anpassung des Gesamtausgleichs.** Eine Anpassung des Gesamtausgleichs erfolgt im Falle der Übererfüllung qualitativer Standards (Ziffer 2.8) und bei Leistungsänderungen (Ziffer 6). Im Falle von unvorhergesehen Ereignissen (Ziffer 1.12) erfolgt keine Anpassung des Gesamtausgleichs. Der Gesamtausgleich erhöht sich in den Fällen nach Satz 1 um die Differenz, welche sich aus der Anpassung des Referenztarifs (Ziffer 2.8) und / oder das zusätzliche Tarifäquivalent je zusätzlicher Verkehrsleistung (Ziffer 6) ergibt.
- 2.10 Die im Antrag (einschließlich beigefügter Unterlagen) gemachten Angaben sowie die Angaben in den abzugebenden Erklärungen und Mitteilungen sind subventionserhebliche Tatsachen im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch. Insofern wird auf die Erklärung (**Anlage 5**) verwiesen. Subventionserheblich sind auch sämtliche Angaben, die im Zusammenhang mit der Beantragung der Auszahlung und dem Verwendungsnachweis gemacht werden. Nach § 3 des Subventionsgesetzes trifft den Subventionsnehmer eine sich auf alle subventionserheblichen Tatsachen erstreckende Offenbarungspflicht. Danach ist der Zuwendungsempfänger verpflichtet, dem Landkreis in der Funktion als Aufgabenträger oder einer von ihm benannten Stelle oder Person alle Tatsachen, die der Bewilligung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder die für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind, unverzüglich mitzuteilen. Dies betrifft z. B. den Verlust einer oder mehrerer Genehmigungen oder die Beantragung eines Insolvenzverfahrens gegen den Zuwendungsempfänger.
- 2.11 Der ex-post-Nachweis wird durch den Wirtschaftsprüfer des Unternehmers oder eine vom Landkreis anerkannte Person oder Stelle unmittelbar im Anschluss an den **verbindlichen ex-ante Antrag** gegenüber dem Landkreis erbracht und bedarf keines gesonderten Antrags gemäß **Anlage 5**.

3. Art, Umfang und Bemessung von Vorauszahlungen (ex-ante-Ausgleich)

- 3.1 Der ex-ante-Ausgleich wird als Vorauszahlung gewährt. Die Vorauszahlung wird im Ausgleichsjahr (n + 1) als **vorläufiger ex-ante-Ausgleich** gewährt. Der **vorläufige ex-ante-Ausgleich** wird nach Abschluss des Ausgleichsjahres anhand aktueller und objektiver Leistungsdaten korrigiert. Dies führt zum sog. **verbindlichen ex-ante-Ausgleich**. Die Berechnungsmethodik des ex-ante-Ausgleichs ergibt sich aus **Anlage 4**.
- 3.2 Der **vorläufige ex-ante-Ausgleich (Anlage 4)** ergibt sich anhand einer Vergleichsbeurteilung zwischen der wirtschaftlichen Situation des Unternehmens vor dem Ausgleichsjahr (n) (**Ausgangswert**) mit der erwarteten wirtschaftlichen Situation im Ausgleichsjahr (n + 1) (**Soll-Wert**) bei gleicher Verkehrsleistung (**Basisverkehrsleistung**) unter Anwendung des maßgeblichen Höchsttarifs. Ausgleichsfähig ist der Soll-Wert, welcher aus dem Ausgangswert durch Fortschreibung zu ermitteln ist.
 - Die **Bestimmung des Ausgangswertes** erfolgt anhand der maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Einnahmen grundsätzlich mittels der Wirtschaftsdaten des dem

Antragsjahr (n) vorangegangenen Wirtschaftsjahres (n - 1). Die Kosten sind auf den Wert zu begrenzen, die ein durchschnittlich gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Produktionsmitteln ausgestattet ist, dass es die notwendigen Verkehrsleistungen erfüllen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Erlöse und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind (**Angemessenheitsprüfung**). Im Rahmen der Angemessenheitsprüfung sind die Durchschnittskosten maßgeblich, die ein vergleichbares Unternehmen Regionalbus- bzw. Stadtbusverkehr hätte (Soll-Kosten). Sind die Ist-Kosten, die auf die Leistungserbringung im Anwendungsbereich der allgemeinen Vorschrift im Rahmen der Trennungsrechnung entfallen, niedriger als die Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens, ist der geringere Wert maßgeblich (maßgebliche Kosten). Bei den Erlösen sind die Ist-Erlöse des Vorjahres maßgeblich (maßgebliche Erlöse). Diese richten sich nach der letzten beschlossenen Einnahmenaufteilung. Die Angemessenheitsprüfung nimmt der Landkreis oder ein von ihm benannter qualifizierter Dritter im Rahmen der Überkompensationsprüfung auf der Grundlage der Trennungsrechnung der Unternehmen vor.

- Die **Bestimmung des Soll-Wertes** ergibt sich aus der Fortschreibung der Soll-Kosten und Soll-Erlöse der Ausgangswerte. Dabei ist grundsätzlich auf die im Rahmen der ex-post-Kontrolle (Ziffer 4) ermittelten maßgeblichen Kosten und maßgeblichen Erlöse des vorangegangenen Wirtschaftsjahres (n - 1) abzustellen. Der Soll-Wert ergibt sich aus den fortgeschriebenen maßgeblichen Kosten begrenzt auf die Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens abzüglich der fortgeschriebenen maßgeblichen Erlöse ohne Berücksichtigung der im Vorjahr vom Kreis erhaltenen Tarifausgleichsleistungen aus dieser allgemeinen Vorschrift.

3.3 Durch den **verbindlichen ex-ante-Antrag** erfolgt eine Korrektur des **vorläufigen ex-ante-Ausgleichs**. Die Korrektur umfasst folgende sequenziellen Prüfungsschritte:

- **Ermittlung des Referenztarifs**

Die Korrektur bezieht sich auf die Differenz zwischen den Ist-Erlösen und den erwarteten Erlösen. Die Ist-Erlöse ergeben sich nach Abschluss des Einnahmenaufteilungsverfahrens für das jeweilige Ausgleichsjahr. Die erwarteten Erlöse ergeben sich aus der Anwendung eines fiktiven, genehmigungsfähigen Referenztarifs (siehe Ziffer 1.8). Die auf der Grundlage des Referenztarifs erwarteten Erlöse werden zur Verkehrsleistung im Kreisgebiet in Bezug gesetzt (Tarifäquivalent FT = Fiktiver Tarif). Aus der Differenz des Tarifäquivalents FT und dem Tarifäquivalent der im Ist erzielten Erlöse im Kreisgebiet bezogen auf die jeweilige Ist-Verkehrsleistung (Tarifäquivalent IST) ergibt sich - vorbehaltlich der beiden folgenden Korrekturschritte - der neue **verbindliche ex-ante-Ausgleich (Anlage 4)**.

- **Begrenzung des Gesamtausgleich**

Ergibt sich aus der Berechnung des Referenztarifs ein höherer ausgleichsfähiger Betrag, als aus der Anwendung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs, so erfolgt eine Abschmelzung auf den Gesamtausgleich (Ziffer 1.12).

- **Berücksichtigung ausgefallener Fahrten:**

Zu korrigieren ist der ex-ante-Ausgleich zudem bei Abweichung der Verkehrsleistung von der Basisverkehrsleistung. Weicht der Umfang der Verkehrsleistung (Fahrplankilometer) im Ausgleichsjahr von der notwendigen Verkehrsleistung nach unten ab, so erfolgt eine Kürzung entsprechend des Tarifäquivalents je nicht erbrachtem Fahrplankilometer. Maßgeblich ist der Durchschnittswert im Geltungsbereich der allgemeinen Vorschrift.

- **Berücksichtigung höherer Leistungsstandards**

Der ex-ante-Ausgleich kann erhöht werden, sofern der Unternehmer höhere Standards erbracht hat, der Landkreis der Anwendung diesen Standards vor dem Ausgleichsjahr zugestimmt hat und das Unternehmen im Rahmen des Antrags auf verbindlichen ex-ante-Ausgleich die hierdurch entstandenen Mehraufwendungen sowie etwaige ersparte Aufwendungen prüffähig und fristgerecht vorgelegt hat.

- **Abschmelzung**

Der **verbindliche ex-ante-Ausgleich** je Unternehmen kann über dem **vorläufigen ex-ante-Ausgleich** liegen. Die Summe der verbindlichen Sollausgleiche ist grundsätzlich auf den Gesamtausgleich je Ausgleichsjahr gemäß Ziffer 1.12 begrenzt. Übersteigt der Betrag des gesamthaften verbindlichen ex ante Ausgleichs (Summe aller verbindlichen ex ante-Ausgleiche der Verkehrsunternehmen) den vom Landkreis zuvor ermittelten gesamthaften vorläufigen ex ante Ausgleich („Gesamtausgleich“), so wird der Betrag des verbindlichen ex ante-Ausgleichsbetrags je Verkehrsunternehmen wie folgt reduziert /abgeschmolzen:

Es wird der Wert des verbindlichen Ex ante Ausgleichs des Verkehrsunternehmens zum Wert des gesamthaften verbindlichen ex-ante Ausgleichs ins Verhältnis gesetzt und sodann mit dem Betrag des Gesamtausgleichs multipliziert.

Der Gesamtausgleich erhöht sich, sofern höhere Leistungsstandards berücksichtigt werden um den Wert, des vom Landkreis im Rahmen Prüfung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs ermittelten tatsächlichen Zusatzaufwandes. Der **verbindliche ex-ante-Ausgleich** ist für die Durchführung der Überkompensationskontrolle maßgeblich.

4. Vermeidung der Überkompensation (ex-post-Kontrolle)

4.1 Zur Vermeidung einer Überkompensation stehen die Vorauszahlungen dem Unternehmen aufgrund der ex-post-Abrechnung nur in der Höhe zu, die nicht zu einer Überkompensation im Sinne Ziffer 2 des Anhangs VO (EG) Nr. 1370/2007 bei dem Unternehmen führt.

4.2 Für die ex-post-Abrechnung werden die beihilferechtlichen Voraussetzungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 durch das Unternehmen angewendet. Die Ausgleichsleistung gemäß Nr. 2 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 darf den Betrag nicht überschreiten, der dem **finanziellen Nettoeffekt** der Summe aller (positiven oder negativen) Auswirkungen aufgrund der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf die Kosten und Einnahmen des Betreibers eines öffentlichen Dienstes entspricht. Die Auswirkungen werden anhand des Vergleichs der Situation bei Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung mit der Situation beurteilt, die vorläge, wenn die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht erfüllt worden wäre.

Der finanzielle Nettoeffekt ergibt sich aus folgender Berechnung: Kosten, die in Verbindung mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung aus Ziffer 1.2 im Hinblick auf regionale Busverkehre entstehen, abzüglich aller quantifizierbaren positiven finanziellen Auswirkungen, die anhand der Ist-Verkehrsleistung im Kreis durch jene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung entstehen, abzüglich der Erlöse aus der Tarifierung und aller anderen Erlöse, die in Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erzielt werden, zuzüglich eines angemessenen Gewinns.

Das Unternehmen ist verpflichtet, die Regeln des Anhangs zur VO (EG) Nr. 1370/2007 einzuhalten und darüber eine entsprechende Bescheinigung eines Wirtschaftsprüfers gemäß Ziffer 8.5 vorzulegen. Die Einzelheiten für die Berechnung, insbesondere das

Verhältnis von Kosten und Erlösen und die Berücksichtigung des Nettoeffekts, sind in **Anlage 4** geregelt.

- 4.3 Berücksichtigungsfähig sind lediglich die Ist-Kosten des Unternehmens, die für die Erbringung der fahrplanmäßigen Verkehrsleistung notwendig sind, für die die VEJ-Tarife im Sinne von Ziffer 1.3 Gültigkeit besitzen. Dies richtet sich nach den jeweils geltenden Tarifbestimmungen des VEJ. Berücksichtigt werden die veröffentlichten fahrplanmäßig, eigenwirtschaftlich erbrachten Betriebsleistungen nach §§ 42, 43 Nr. 2, PBefG im Busverkehr. Regelmäßige Einsatzfahrten und Verstärkungsfahrten werden ebenfalls berücksichtigt. Nicht berücksichtigungsfähig sind die Kosten des Unternehmens, die für Nahverkehrsleistungen entstehen, für die die VEJ-Fahrscheine keine Gültigkeit besitzen oder die vom Unternehmen eingeführt wurden, ohne dass diese Leistungen als ausreichende Verkehrsbedienung im Nahverkehrsplan und in **Anlage 3** dokumentiert sind oder der Landkreis diesen zusätzlichen Leistungen zugestimmt hat.
- 4.4 Als Erlöse sind Einnahmen aus Tarifentgelten und alle anderen Einnahmen zu berücksichtigen, die im Rahmen der zeitlichen und räumlichen Geltung der Tarife in Erfüllung der jeweiligen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziffer 1.2 erzielt werden.
- 4.5 Zur Erfüllung der europarechtlichen Transparenzvorgaben ist von dem Unternehmen eine **Trennungsrechnung** auf der Grundlage des internen Rechnungswesens vorzuhalten (**Anlage 5**). Für alle Unternehmen gelten die Standards zur Kontentrennung gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007. Die Unternehmen, die einen Ausgleich für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalten, weisen in ihrer Rechnungslegung getrennt aus, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Ziffer 1.2 entstanden sind, welche zusätzlichen Erlöse, die nicht schon in den Parametern berücksichtigt wurden, sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtung erzielt haben und welche Ausgleichsleistungen erfolgt sind. Die Trennungsrechnung ist vollständig und wahrheitsgemäß zu befüllen sowie fristgerecht einzureichen.
- 4.6 Im Rahmen der Ausgleichsleistung steht den Unternehmen ein **angemessener Gewinnzuschlag** zu, der sich gemäß Ziffer 6 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 ermittelt. Der angemessene Gewinn darf 4,75 % bezogen auf die Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens (jeweils jährlicher gültiger K-4-Kostensatz x erbrachte Fahrplankilometer) in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht übersteigen und wird rechnerisch beim finanziellen Nettoeffekt im Rahmen der Überkompensationsprüfung berücksichtigt.
- 4.7 Ergibt sich aus der ex-post-Berechnung ein höherer ausgleichsfähiger Betrag als der gemäß Ziffer 3 ermittelte, **verbindliche ex-ante-Ausgleich**, besteht kein Anspruch des Unternehmens auf Ausgleich des Differenzbetrages. Ziffer 5 dieser Satzung bleibt unberührt. Die Summe aller Beträge des **verbindlichen ex-ante-Ausgleichs** ist auf den Gesamtausgleich gemäß Ziffern 1.12 und 2.8 begrenzt.
- 4.8 Sofern weitere eigenständige Regelungen zur Anwendung von Höchsttarifen im Kreis gelten (z. B. allgemeine Vorschrift Bedarfsverkehr), für die eine förmliche Überkompensationsprüfung durchzuführen ist, erlassen werden, erfolgt die Überkompensationsprüfung nach den Bestimmungen dieser Satzung, soweit nichts anderes bestimmt ist.

5. Anreizsystem für eine wirtschaftliche Geschäftsführung

- 5.1 Liegen die Ist-Kosten eines Unternehmens höher als die nach Ziffer 3.2 ermittelten Soll-Kosten, werden im Rahmen der nach Ziffer 4 erforderlichen ex-post-Kontrolle nur die

ermittelten Soll-Kosten zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich auf Grundlage der höheren Kosten erfolgt nicht.

- 5.2 Liegen die Ist-Kosten eines Unternehmens niedriger als die nach Ziffer 3.2 ermittelten Soll-Kosten, werden im Rahmen der nach Ziffer 4 erforderlichen ex-post-Kontrolle die Ist-Kosten zu Grunde gelegt. Ein Ausgleich erfolgt nur auf Grundlage der niedrigeren Kosten. Als Bonus verbleiben dem Unternehmen 50 % der Differenz zwischen seinen tatsächlich niedrigeren Kosten und den indizierten Kosten.
- 5.3 Die Bonuszahlung ist auf einen Wert von maximal 5 % des Ausgleichs im Kreis ohne Berücksichtigung des Bonus begrenzt, um eine etwaige Überkompensation zu vermeiden. Ein etwaiger Bonus wird für die folgende ex-ante-Berechnung nicht berücksichtigt.

6 Leistungsänderungen und neue Leistungen

- 6.1 Die Rahmenvorgaben für das ÖPNV-Angebot ergeben sich aus dem jeweils gültigen Nahverkehrsplan des Landkreises.
- 6.2 Sofern es zu Leistungsveränderungen von mehr als 5 % zum Antrag für das jeweilige Ausgleichsjahr kommt, welche im Rahmen der ausreichenden Verkehrsbedienung durch den Kreis als notwendig angesehen werden, so erfolgt eine Anpassung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs nach Maßgabe des durchschnittlichen Tarifausgleichs je Fahrplankilometer wenn der Landkreis den vom Unternehmen nachgewiesenen Leistungsveränderungen bis zum 31. Oktober des Antrags-jahres (n) zustimmt.
- 6.3 Bei Betreiberwechseln, unabhängig davon, ob diese unterjährig oder zum Vorjahr erfolgen, stellt der Landkreis dem Neubetreiber auf der Grundlage der ausreichenden Verkehrsbedienung gemäß **Anlage 4** den durchschnittlichen Ausgleich je Fahrplankilometer zur Verfügung. Wechselt im Laufe des Wirtschaftsjahres der Inhaber einer Linienverkehrsgenehmigung, ist das einzelne Unternehmen berechtigt, für den Zeitraum des Bestandes und der Nutzung der Genehmigung Ausgleichsmittel nach dieser allgemeinen Vorschrift zu erhalten, soweit diese nicht schon nach Ziffer 8.1 verausgabt worden sind.

7. Erklärungen

- 7.1 Der Wirtschaftsprüfer des Unternehmers oder eine vom Landkreis anerkannte Person oder Stelle prüft und erklärt im Rahmen des Überkompensationsnachweises unter Verwendung der Vordrucke (Bestätigung Überkompensationskontrolle, Anhang 1: Bestätigung des Wirtschaftsprüfers, Anhang 2: Trennungsrechnung mit Bestätigung des Wirtschaftsprüfers) nach **Anlage 5**:
 - Die Einhaltung der Vorgaben gemäß Ziffer 4 bis 6
 - Die Vorlage der beglaubigten Trennungsrechnung
 - Die Erklärung, dass die Überkompensationsprüfung unter Beachtung der Durchführungsvorschriften erfolgte
 - Die Einhaltung oder Nichteinhaltung der Vermeidung einer Überkompensation (Ziffer 4.2), wobei der Betrag auszuweisen ist
 - Die Erklärung einer etwaigen Reduzierung des Ausgleichs aufgrund ausgefallener Fahrten (Ziffer 3.3)
 - Den Nachweis für die Gewährung eines etwaigen Bonus nach Ziffer 5, wobei der Betrag auszuweisen ist

Die für die ex-post-Kontrolle erforderlichen Angaben legt der Wirtschaftsprüfer oder eine vom Landkreis anerkannte Person oder Stelle dem Landkreis oder einem von ihm benannten qualifizierten Dritten offen, ebenso alle Berechnungswege mit Werten bzw. Zahlen, welche der Landkreis für die Kontrolle der Überkompensationsprüfung benötigt.

- 7.2 Das Unternehmen erklärt im Rahmen des Überkompensationsnachweises, in welchem Umfang die notwendige Verkehrsleistung (Soll-Verkehrsleistung) eingehalten wurde, Abweichungen aufgrund von Leistungsveränderungen in Fahrplankilometern eingetreten sind (Ziffer 6) und ob die Tarif- (**Anlage 1**) sowie die Qualitätsvorgaben (**Anlage 3**) eingehalten worden sind.
- 7.3 Das Unternehmen legt die vom Wirtschaftsprüfer oder einer zuvor vom Landkreis anerkannte Person oder Stelle gemäß Ziffer 8 erstellten Erklärungen und Bescheinigungen (**Anlage 5**) dem Landkreis zur Prüfung vor. Der Landkreis kann sich zur Bearbeitung eines Dritten bedienen.
- 7.4 Darüber hinaus gewähren die Unternehmen dem zuständigen Rechnungsprüfungsamt oder einem vom Landkreis beauftragten qualifizierten Dritten ein uneingeschränktes Einsichts- und Prüfungsrecht in Bezug auf Kosten und Erträge der maßgeblichen Verkehre. Das Einsichts- und Prüfungsrecht ist für einen Zeitraum von zehn Jahren ab Bewilligung zu gewähren, dafür erforderliche Daten und Unterlagen sind mindestens für diesen Zeitraum vorzuhalten.

8. Bewilligungsverfahren, Auszahlung, Rückzahlungsverpflichtung

- 8.1 Die Bewilligung der Ausgleichsleistung erfolgt durch Erlass eines schriftlichen Zuwendungsbescheides. In diesem Bescheid wird der auf das Unternehmen für das jeweilige Förderjahr entfallende Ausgleich festgelegt. Hierzu ergeht zunächst ein vorläufiger Zuwendungsbescheid (Ziffer 3.2).
- 8.2 Der vorläufige Zuwendungsbescheid wird durch einen verbindlichen Zuwendungsbescheid nach Abschluss des Ausgleichsjahres korrigiert (Ziffer 3.3). Die endgültige Festsetzung erfolgt durch den endgültigen Zuwendungsbescheid nach Abschluss der Überkompensationsprüfung (Ziffer 4).
- 8.3 In den Zuwendungsbescheiden wird die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß Ziffer 1 und die Einhaltung der Voraussetzungen gemäß Ziffer 3 bis 6 zur Bedingung für die Gewährung der Zuwendung gemacht.
- 8.4 Im Rahmen des vorläufigen Zuwendungsbescheides leistet der Landkreis Vorauszahlungen (vorläufige ex-ante-Zahlungen) in Höhe von 85 % quartalsweise zum 20.02., 20.05., 20.08. und 20.11. eines Jahres an die Unternehmen zu vier gleichen Teilen. Eine Verrechnung von Überzahlungen mit den Vorauszahlungen des Folgejahres erfolgt nicht.
- 8.5 Bis zum 01.10. des Folgejahres (n+2) hat das Unternehmen eine Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Unternehmers oder einer vom Landkreis anerkannten Person oder Stelle über den Einsatz der Mittel aus der allgemeinen Vorschrift im Wege der Trennungsrechnung (**Anlage 5**) dem Landkreis vorzulegen. Das Unternehmen übergibt die in der Trennungsrechnung in der Spalte „Landkreis Aurich“ aufgeführten Werte zum Zwecke der Vorausberechnung (vorläufig ex ante) gem. Ziffer 3.2 an den Landkreis. Eine Weitergabe der Daten an Dritte mit Ausnahme des ggf. vom Landkreis beauftragten qualifizierten Dritten ist nur mit Zustimmung des Unternehmens möglich.
Die Bestätigung muss auch den Nachweis dafür erbringen, dass die Ausgleichsmittel in der Nettoeffektberechnung nicht zu einer Überkompensation i. S. von Art. 4 und 6 sowie des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 geführt haben. Im Falle einer Überkompensation sind die überzahlten Ausgleichsmittel einschließlich entstandener Zinserträge oder ersparter Zinsaufwendungen (Ziffer 8.7) zurückzuerstatten.

- 8.6 Die Endabrechnung durch den Landkreis soll innerhalb von drei Monaten nach Vorlage der vollständigen prüffähigen Unterlagen nach Ziffer 7.1 erfolgen.
- 8.7 Eine Rückzahlung des Überzahlungsbetrages erfolgt nach Maßgabe der jeweils aktuellen Mitteilungen der Kommission (2019/C 247/01). Für die Verzinsung ist auf den Zeitpunkt der ersten Überzahlung abzustellen. Die Verzinsung ist auf den Wert der Überzahlung begrenzt.

9. **Ausbildungsverkehr**

- 9.1 Der Landkreis erstattet den Unternehmen die Mindererträge, welche die Rabattierungsverpflichtung nach § 7a NVG im Verhältnis zur Anwendung der Zeitfahrausweise im Jedermann-Verkehr entstehen. Hierzu setzt der Landkreis die ihm nach § 7a NNVG zugewiesenen Mittel ein. Der Ausgleich für den Ausbildungsverkehr ist Teil des Gesamtausgleichs. Ausbildungsverkehr ist die Beförderung von Auszubildenden im Sinne des § 1 Abs. 1 der Verordnung über den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Straßenpersonenverkehr vom 2. August 1977 (BGBl. I S. 1460), zuletzt geändert durch Artikel 5 Nr. 3 des Gesetzes vom 23. März 2005 (BGBl. I S. 931, 965).
- 9.2 Erstreckt sich ein Linienverkehr auch auf ein Gebiet außerhalb Niedersachsens, so endet die gesetzliche Verpflichtung zur Rabattierung des Ausbildungsverkehrs an der Landesgrenze.
- 9.3 Das Unternehmen unterstützt den Landkreis in Bezug auf die Nachweisführung zur Verwendung der Landesmittel nach § 7a.

10. **Umsatzsteuer**

Der Landkreis geht davon aus, dass der Ausgleich nach dieser allgemeinen Vorschrift nicht der Umsatzsteuer unterliegt. Sollte sich entgegen der diesbezüglichen Rechtsauffassung der Verwaltung etwas Anderes ergeben, schuldet der Landkreis den Ausgleich zuzüglich der Umsatzsteuer für den Geltungszeitraum ab Erhebung der Umsatzsteuer.

11. **Schlussbestimmungen und Sonstiges**

- 11.1 Die Verwaltung des Landkreises wird ermächtigt, bei Bedarf die **Anlage 4** entsprechend den in dieser Satzung festgelegten Grundlagen zu aktualisieren, ohne dass es einer gesonderten Beschlussfassung zur allgemeinen Vorschrift bedarf.
- 11.2 Sollten gesetzliche Regelungen abweichende Regelungen zu dieser allgemeinen Vorschrift treffen, die nicht dispositiv sind, gehen diese den Regelungen dieser Vorschrift vor.
- 11.3 Diese allgemeine Vorschrift wird nach ihrer Verabschiedung durch den Kreistag des Landkreises nach Maßgabe der geltenden Hauptsatzung bekannt gemacht. Darüber hinaus wird die allgemeine Vorschrift auf der Internetseite des Landkreises eingestellt.
- 11.4 Diese allgemeine Vorschrift gilt mit Wirkung vom 01.01.2026 und läuft zunächst bis zum 31.12.2030. Eine Verlängerung ist durch Kreistagsbeschluss möglich. Es besteht kein Vertrauensschutz der Unternehmen darauf, dass die allgemeine Vorschrift fortgeführt wird.

11.5 Auf die gemäß Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 erforderliche Veröffentlichung von bestimmten Daten der Unternehmen wird hingewiesen. Das Unternehmen kann sich insoweit nicht auf eine Vertraulichkeit seiner Angaben berufen. Insbesondere liegt der Detaillierungsgrad der vom Kreis im Rahmen der nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 zu machenden Angaben im eigenen Ermessen. Das Unternehmen hat an der ordnungsgemäßen Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 durch die Bereitstellung der erforderlichen Daten (auch im Nachhinein) mitzuwirken.

Anlagen

- Anlage 1: (VEJ)-Tarif und -Tarifbestimmungen
- Anlage 2: Verkehrsleistung
- Anlage 3: Mindeststandards
- Anlage 4: Übersicht der Berechnungsverfahren
- Anlage 5: Antragsunterlagen und Nachweise (ex-post-Kontrolle, Trennungsrechnung, Durchführungsvorschriften, Leistungsveränderungen)

Anlage 1 zur Allgemeinen Vorschrift Landkreis Aurich
Maßgeblicher Tarif (Höchsttarif)

Stand: 18.12.2025

Anlage 1 aV Tarif- und Tarifbestimmungen

Es finden die jeweils gültigen Bestimmungen des VEJ-Tarifs Anwendung.

Anlage 2 aV / Verkehrsleistungen

Die aV findet gemäß Ziffer 1.7 des Manteltextes alle auf Verkehre des ÖPNV i.S.d. § 8 Abs. 1 PBefG Anwendung, die auf der Grundlage von Liniengenehmigungen gemäß § 42 PBefG oder § 43 Satz 1 Nr. 2 PBefG im Kreisgebiet mit Ausnahme der Gemeinde Baltrum, der Gemeinde Juist und der Stadt Norderney durchgeführt werden und für die kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag besteht.

Dies betrifft aktuell folgende Linien:

Linie	Bezeichnung
411	Georgsheil - Norden
412	Norden - Norddeich
413	Norden - Norddeich - Neßmersiel - Domumersiel
414	Junkersrodt - Hagemarsch - Hage - Norden
415	Norden - Süderneuland - Norden
416	Norden - Westermarsch - Norden
417	Pewsum - Eilsum - Greetsiel - Norden
418	Norden - Grimersum - Pewsum
419	Aurich - Walle - Georgsfeld - Sandhorst - Aurich
424	Leybuchtpholder - Neuwesteel - Westermarsch
426	Pewsum - Jennelt - Hinte - Haskamp - Emden
427	Marienhafte - Osteel - Leezdorf - Rechtsupweg - Marienhafte
428	Marienhafte - Wirdum - Schoonorth - Marienhafte
431	Moorhusen - Engerhafte - Georgsheil
432	Moorhusen - Victorbur - Moordorf
442	Aurich - Marienhafte - Norden - Moorhusen - Marienhafte - Hage/Großheide
445	Norden - Hage - Großheide - Aurich
446	Südarle - Großheide - Halbmond - Hage - Norden
447	Großheide - Berumerfehn - Südarle - Großheide
460	Aurich - Leer
462	Aurich - Ostgroßfehn - Wiesmoor
463	Aurich - Akelsbarg - Spetzerfehn - Hinrichsfehn - Wiesmoor
464	Aurich - Brockzetel - Wiesmoor
466	Aurich - Bagband - Strackholt - Wiesmoor
467	Wiesmoor - Ostgroßfehn - Strackholt - Bagband - Leer
468	Wiesmoor - Hinrichsfehn
469	Aurich - Ostgroßfehn
470	Wiesmoor - Remels - Jübberde
472	Langefeld. - Plaggenburg - Gym. Egels
477	Ostersander - Schirumer Leegmoor - Gym. Egels
486	Aurich – Westgroßfehn - Ostgroßfehn

Die fahrplanmäßigen Verkehrsleistungen ergeben sich aus den im jeweiligen Kalenderjahr veröffentlichten Fahrpläne.

Die Zuordnung Kreisgrenzen-überschreitender Verkehre erfolgt nach dem Federführerprinzip in Absprache mit den angrenzenden Landkreisen und Städten.

LinienNr.	Linienbündel	Betroffene Gebiete	Federführer
312	-	LK Aurich, LK Wittmund	LK Aurich
421	Aurich & Krummhörn (2028: Städtedreieck & Krummhörn)	Stadt Emden, LK Aurich	LK Aurich
422	Aurich & Krummhörn (2028: Städtedreieck & Krummhörn)	Stadt Emden, LK Aurich	LK Aurich
460	Aurich	LK Aurich, LK Leer	LK Aurich
467	Aurich	LK Aurich, LK Leer	LK Aurich
111	-	LK Aurich, LK Friesland, LK Wittmund, Stadt Wilhelmshaven	LK Friesland
476	-	LK Aurich, LK Leer	LK Leer
479	-	LK Aurich, LK Leer	LK Leer
481	-	LK Aurich, LK Leer	LK Leer
484	-	LK Aurich, LK Leer	LK Leer
692	-	LK Aurich, LK Leer	LK Leer
481	-	LK Aurich, LK Leer	LK Leer
314	Wittmund Nord	LK Aurich, LK Wittmund	LK Wittmund
361	Wittmund Nord	LK Aurich, LK Wittmund	LK Wittmund
368	Wittmund Nord	LK Aurich, LK Wittmund	LK Wittmund
378	Wittmund Nord	LK Aurich, LK Wittmund	LK Wittmund

Anlage 3 zur Allgemeinen Vorschrift Landkreis Aurich
Qualitätsstandards

Stand: 18.12.2025

Anlage 3 aV Qualitätsstandards

Die im Nahverkehrsplan des Landkreises Aurich festgelegten Vorgaben für die Erbringung der Verkehrsleistungen sind zu gewährleisten.

Weitere Anforderungen ergeben sich aus dem beschlossenen Strategiepapieren des Landkreises.

Anlage 4 aV

Übersicht der Berechnungsverfahren

Die Ermittlung der für die Ausgleichszahlungen maßgeblichen Sollkosten erfolgt gemäß Ziffer 3.2 der zu dieser Allgemeinen Vorschrift erlassenen Satzung.

- 1) **Tabelle** „Festsetzung der Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens“
- 2) **Berechnungsmethodik**

Zu 1: Tabelle „Festsetzung der Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens“

(wird durch den Aufgabenträger bekanntgegeben)

Ausgleichsjahr	Kostensatz durchschnittlich gut geführtes VU („K-4“)	Euro / km
2025	Regionalbusverkehre	4,06

Zu 2: Berechnungsmethodik

2.1 Berechnung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs

Der vorläufige ex-ante-Ausgleich für das Ausgleichsjahr $n + 1$ wird im Vorjahr n berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Vorvorjahres $n - 1$ (sog. „Ausgangsjahr“). Die Berechnung stellt ein Verfahren mit mehreren Schritten dar.

Ermittlung der Soll-Kosten

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres ($n - 1$), wobei diese den Kosten denen eines sog. durchschnittlich gut geführten Unternehmens (sog. „K-4-Wert“) entsprechen und als solche begrenzt sind. Sofern die unternehmensspezifischen Gesamtkosten den K-4-Wert überschreiten, erfolgt eine proportionale Kürzung der einzelnen Kostenpositionen. Die unternehmensspezifische Kostenzusammensetzung bleibt insofern auch bei einer Begrenzung auf den K-4-Wert erhalten.
- Die – ggfs. auf den K-4-Wert begrenzten – unternehmensspezifischen Kosten des Ausgangsjahres ($n - 1$) werden auf das Ausgleichsjahr ($n + 1$) fortgeschrieben.
- Die Kostenfortschreibung erfolgt anhand untenstehender Indizes. Dabei wird zur Prognose der zum Zeitpunkt der Berechnung noch nicht bekannten (zukünftigen) Indexentwicklung jeweils auf die durchschnittliche Indexentwicklung der vergangenen zehn Jahre abgestellt.
- Die entsprechend des vorliegend beschriebenen Vorgehens auf das Ausgleichsjahr fortgeschriebenen Kosten stellen die Soll-Kosten dar.

Ermittlung der Soll-Erlöse

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres ($n - 1$).
- Die unternehmensspezifischen Erlöse des Ausgangsjahres ($n - 1$) werden auf das Ausgleichsjahr ($n + 1$) fortgeschrieben. Der Ausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach dieser allgemeinen Vorschrift (Trennungsrechnung aus Anlage 5: „Ausgleichszahlung für Ausbildungsverkehr 7a NNVG“, „Sonstige Ausgleichszahlung aus aV“) wird im Rahmen der Fortschreibung auf null gesetzt, d. h. er fließt nicht in die Soll-Erlöse ein.

Die Fortschreibung der Erlöse erfolgt in Bezug auf die erwartete Tarifentwicklung (Tarifhöhe) und der erwarteten Nachfrage:

- Die Erlösfortschreibung erfolgt anhand untenstehender Indizes. Dabei wird zur Prognose der zum Zeitpunkt der Berechnung noch nicht bekannten (zukünftigen) Indexentwicklung jeweils auf die durchschnittliche Indexentwicklung der vergangenen zehn Jahre abgestellt.
- Bevölkerungsentwicklungen: diese werden nach online-vorliegenden Prognosen für den jeweiligen Landkreis angesetzt.
- Die entsprechend des vorliegenden beschriebenen Vorgehens auf das Ausgleichsjahr fortgeschriebenen Erlöse stellen die Soll-Erlöse dar.

Ermittlung des Wagnisaufschlags

Wagnisaufschlag von 2,5 % der Kosten eines durchschnittlichen gut geführten Unternehmens gemäß Ziffer 1 dieser Anlage für das jeweilige Ausgleichsjahr.

Ermittlung des vorläufigen ex-ante-Ausgleichs

- Der vorläufige ex ante-Ausgleich wird als (positive) Differenz zwischen den Soll-Kosten und den Soll-Erlösen zuzüglich des Wagnisaufschlags bestimmt.
- Die Summe aller vorläufigen ex-ante-Ausgleichsbeträge für Verkehrsunternehmen für das Ausgleichsjahr (n + 1) definiert den sog. Gesamtausgleich, der über die allgemeine Vorschrift für das Ausgleichsjahr (n + 1) gewährt wird.
- Bei Leistungsänderungen gemäß Ziffer 6 der allgemeinen Vorschrift kann eine Anpassung des vorläufigen ex ante-Ausgleichs nach Maßgabe des durchschnittlichen Tarifausgleichs je Fahrplankilometer erfolgen.

2.2 Indizes zur Kosten- und Erlöfortschreibung

Wird eine der unten näher bezeichneten Indexreihen nicht aktualisiert oder fortgeführt, ist diese durch eine möglichst vergleichbare Indexreihe zu ersetzen.

Kostenposition	Index
Personal	Statistisches Bundesamt: Verkehr und Lagerei Vj. Index der Tarifverdienste und Arbeitszeiten (Index d.tarifl. Monatsverdienste ohne Sonderzahl.) (62221-0001, WZ08-H)
Diesel	Statistisches Bundesamt: Dieseldieselfkraftstoff bei Lieferung von 50 - 70 hl an Großverbraucher, frei Verbrauchsstelle, Index Preise für ausgewählte Mineralölerzeugnisse Preise für Dieseldieselfkraftstoff - Euro/Hektoliter (61241-0003, GP19-1920260052)
Fahrstrom	Statistisches Bundesamt: Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte: Deutschland, Jahre, Güterverzeichnis (GP2019 2-/3-/4-/5-/6-/9-Steller/Sonderpositionen); 9-Steller; elektrischer Strom, Sondervertragskunden, Hochspannung, Abgabe 4 Mio. kWh/Jahr (61241-0003, GP19-351115200)
Wasserstoff	Statistisches Bundesamt: Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte: Deutschland, Jahre, Güterverzeichnis (GP2019 2-/3-/4-/5-/6-/9-Steller/ Sonderpositionen) Wasserstoff (61241-0003, GP19-201111500)
Abschreibungen auf Fahrzeuge	Statistisches Bundesamt: Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte: Deutschland, Jahre, Güterverzeichnis (GP2009 2-/3-/4-/5-/6-/9-Steller/ Sonderpositionen). Index der Erzeugerpreise gewerblicher Produkte Deutschland Erzeugerpreisindex gewerblicher Produkte (2021=100) Lkw, Sattelzug (61241-0003, GP19-29104)
Bezogene Leistungen für Fahrleistungen (insb. Subunternehmer)	Statistisches Bundesamt: Index der Großhandelsverkaufspreise: Deutschland, Jahre (61281-0001)
sonstige Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe; andere bezogene Leistungen; andere Abschreibungen	Statistisches Bundesamt: Index der Großhandelsverkaufspreise: Deutschland, Jahre (61281-0001)
Fahrzeughaftpflicht und Kaskoversicherung	Statistisches Bundesamt: Verbraucherpreisindex für Deutschland Deutschland, Verbraucherpreisindex (2020=100), Verwendungszwecke des Individualkonsums, 10-Steller, Beitrag zur Kraftfahrzeugversicherung (61111-0005, CC13-1254100100)
Sonstiges	Statistisches Bundesamt: Harmonisierter Verbraucherpreisindex: Deutschland, Jahre (61121-0001)

Anlage 4 zur Allgemeinen Vorschrift Landkreis Aurich
Übersicht Berechnungsverfahren Ausgleichsleistungen

Stand: 18.11.2025

Erlösposition	Index
Fahrgeldeinnahmen, SGB IX-Mittel, Erträge aus erhöhten Beförderungsentgelten (EBE)	Produkt aus Effekt 1 und Effekt 2
Effekt 1 (Preisentwicklung)	Statistisches Bundesamt Datenbank GENESIS-Online Verbraucherpreisindex – Klassifikation der Verwendungszwecke des Individualkonsums (COICOP 2-5-Steller Hierarchie) Personenbeförderung im Straßenverkehr (CC13-0732)
Effekt 2 (Demografie)	Landesamt für Statistik Niedersachsen LSN-Online – Regionaldatenbank Steigerungswert in Prozent zur Regionalen Vorausberechnung der Bevölkerung ggü. dem Vorjahreswert (bei Nichtverfügbarkeit Steigerungswert aus 10-jähriger CAGR)
Ausgleichszahlung für D-Ticket	Analog Fahrgeldeinnahmen
Sonstige Zuschüsse und Ausgleichszahlungen	Konstante Fortschreibung (alternativ: konkreter Erwartungswert, welcher durch den Aufgabenträger mitgeteilt worden ist)
Ausgleichszahlungen für Ausbildungsverkehr 7a NNVG, Sonstige Ausgleichszahlung aus aV (Höchsttarif)	Keine Fortschreibung (da Teil des Berechnungsergebnisses)
Sonstige Zuschüsse, sonstige Umsatzerlöse	Statistisches Bundesamt: Harmonisierter Verbraucherpreisindex: Deutschland, Jahre (61121-0001)

2.3 Berechnung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs

Der verbindliche ex-ante-Ausgleich für das Ausgleichsjahr $n+1$ wird im Folgejahr $n+2$ berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres $n+1$. Die Berechnung stellt ein Verfahren mit mehreren Schritten dar.

Ermittlung der kalkulatorischen Zinsen

- Die kalkulatorischen Zinsen ermitteln sich in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals, wobei der Mittelwert aus Jahresanfangs- und des Jahresendbestands des Ausgleichsjahres ($n + 1$) zugrunde gelegt wird.
- Das im Rahmen der allgemeinen Vorschrift relevante betriebsnotwendige Kapital wird ermittelt, indem das betriebsnotwendige Anlagevermögen (nicht abnutzbares Anlagevermögen, abnutzbares Anlagevermögen, Finanzanlagen) und das betriebsnotwendige Umlaufvermögen (Vorräte, Forderungen aus L.L., sonstige Vermögensgegenstände, Zahlungsmittel) auf Gesamtunternehmensebene addiert und sodann um das Abzugskapital (Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten, Verbindlichkeiten aus L.L., Rückstellungen, sonstige Verbindlichkeiten) reduziert werden. Das Abzugskapital ist die Summe der unverzinslichen, kurzfristigen Verbindlichkeiten, die den Liquiditätsbedarf mindern, ohne dass dem Unternehmen dafür Kosten entstehen. Dadurch wird verhindert, dass Unternehmen auf Kapital, das sie faktisch nicht finanzieren müssen, noch kalkulatorische Zinsen geltend machen. Typische Bestandteile sind Zinslose bzw. unverzinsliche Verbindlichkeiten (Lieferantenverbindlichkeiten, sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten ohne Zinsbelastung, erhaltene Anzahlungen), Verbindlichkeiten aus Löhnen und Gehältern (Rückstellungen für Urlaub, Überstunden, sowie Verbindlichkeiten ggü. Sozialversicherungsträgern), Steuerliche Verbindlichkeiten (Umsatzsteuerzahllasten, sonstige kurzfristige Steuerverbindlichkeiten), Sonstiges nicht betriebsnotwendiges Kapital (unverzinsliche Darlehen der Gesellschafter (falls vorhanden), ggf. Subventionen / Zuschüsse, soweit sie unmittelbar das Anlagevermögen finanzieren und nicht verzinslich sind). Dagegen gehören die Positionen verzinsliche Bankverbindlichkeiten (da sie echte Kapitalkosten erzeugen), zweckgebundene Kredite mit Zins sowie das Eigenkapital nicht dazu.

Es ist nur jener Teil ansetzungsfähig, welcher für die Erbringung der Verkehrsleistung im Landkreis Aurich im Rahmen der allgemeinen Vorschrift notwendig ist. Die Angaben zu Jahresanfangs und -endbestands sind in der Trennungsrechnung einzutragen. Die Berechnungswege sind dem Landkreis bzw. einem von ihm benannten qualifizierten Dritten zu Überprüfungszwecken bereitzustellen.

Ermittlung des kalkulatorischen Gewinns

- Der kalkulatorische Gewinn wird in Höhe von 4,75 % der Kosten eines durchschnittlich gut geführten Unternehmens des Ausgleichsjahres ($n + 1$) bestimmt.

Ermittlung des fiktiven Tarifäquivalents (Tarifäquivalent FT)

- Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ($n + 1$), wobei diese auf die Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens (sog. „K-4-Wert“) begrenzt sind. Sofern die unternehmensspezifischen Gesamtkosten den K-4-Wert überschreiten, erfolgt eine proportionale Kürzung der einzelnen Kostenpositionen. Die unternehmensspezifische Kostenzusammensetzung bleibt insofern auch bei einer Begrenzung auf den K-4-Wert erhalten.

-
- Zur Ermittlung des fiktiven Tarifanspruchs wird zunächst die Summe der – ggfs. auf den K-4-Wert begrenzten – unternehmensspezifischen Kosten des Ausgleichsjahres ($n + 1$), der kalkulatorischen Zinsen und des kalkulatorischen Gewinns gebildet. Hiervon werden sodann die handelsrechtlichen Zinsaufwendungen (Fremdkapitalzinsen) und alle Erlöse, bei denen es sich nicht um Erlöse aus der Tarifanwendung handelt, in Abzug gebracht. Die Abzugspositionen ergeben sich dabei aus der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres ($n + 1$).
 - Das fiktive Tarifäquivalent ergibt sich sodann, indem der fiktive Tarifanspruch durch die tatsächlich im Ausgleichsjahr ($n + 1$) geleisteten Fahrplankilometer dividiert wird.

Ermittlung des Ist-Tarifäquivalents (Tarifäquivalent Ist)

- Das Ist-Tarifäquivalent ergibt sich, indem die dem Verkehrsunternehmen über das Einnahmeaufteilungsverfahren für das Ausgleichsjahr ($n + 1$) zustehenden Tariferlöse durch die tatsächlich im Ausgleichsjahr ($n + 1$) geleisteten Fahrplankilometer dividiert werden.

Ermittlung des verbindlichen ex ante-Ausgleichs (vor Abschmelzung)

- Der verbindliche ex-ante-Ausgleich ergibt sich, indem die Differenz zwischen fiktivem Tarifäquivalent und Ist-Tarifäquivalent mit den tatsächlich im Ausgleichsjahr ($n + 1$) geleisteten Fahrplankilometern multipliziert wird.

Ermittlung des verbindlichen ex-ante-Ausgleichs (nach Abschmelzung)

- Die Summe aller vorläufigen ex-ante-Ausgleichsbeträge für Verkehrsunternehmen für das Ausgleichsjahr ($n + 1$) definiert den Gesamtausgleich, der über die allgemeine Vorschrift für das Ausgleichsjahr ($n + 1$) gewährt wird.
- Sofern die Summe aller verbindlichen ex-ante-Ausgleichsbeträge der Verkehrsunternehmen für das Ausgleichsjahr ($n + 1$) den Gesamtausgleich (vgl. „Ermittlung vorläufigen ex-ante Ausgleich“) übersteigt, erfolgt eine proportionale Abschmelzung der verbindlichen ex-ante-Ausgleichsbeträge.

2.3.1 Die Methodik der Berechnung ist in der folgenden Musterberechnung verdeutlicht:

Anlage 4 zur Allgemeinen Vorschrift Landkreis Aurich
Übersicht Berechnungsverfahren Ausgleichsleistungen

Stand: 18.11.2025

Position Ausgangsjahr (n-1)			
1	Gesamterlöse (Ist)	100	Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1).
1a	davon Ausgleich Kreis	30	
1b	davon sonstige Erlöspositionen (maßgeblich)	70	
2	Gesamtkosten (Ist)	110	
3	Kosten ggfs. begrenzt auf K4 (maßgeblich)	100	Als Grundlage dienen die unternehmensspezifischen Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgangsjahres (n - 1), wobei diese den Kosten eines sog. durchschnittlich, gut geführten Unternehmens (sog. „K4-Wert“) entsprechen und als solche begrenzt sind.
Position Ausgleichsjahr (n+1; fortgeschriebene Zahlen)			
4	Gesamterlöse (Soll)	75	
4a	davon Ausgleich Kreis	0	Der Ausgleich für die gemeinschaftliche Verpflichtung nach dieser allgemeinen Vorschrift (Trennungsrechnung „Ausgleich Kreis (gemeinschaftliche Verpflichtung)“) wird im Rahmen der Fortschreibung auf null gesetzt, d.h. er fließt nicht in die Soll-Erlöse ein.
4b	davon sonstige Erlöspositionen	75	Die unternehmensspezifischen Erlöse des Ausgangsjahres (n - 1) werden auf das Ausgleichsjahr (n + 1) fortgeschrieben.
5	Soll-Kosten	104	Die – ggfs. auf den K4-Wert begrenzt – unternehmensspezifischen Kosten des Ausgangsjahres (n - 1) werden auf das Ausgleichsjahr (n + 1) fortgeschrieben.
Position Ermittlung des vorläufigen ex ante-Ausgleichs			
6 = 2,5% * 5	Wagnisaufschlag	2,6	Der Wagnisaufschlag wird in Höhe von 2,5 % der Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens bestimmt.
7 = 5 - 4 + 6	vorläufiger ex ante-Ausgleich	31,6	Der vorläufige ex ante-Ausgleich wird als (positive) Differenz zwischen den Soll-Kosten und den Soll-Erlösen zuzüglich des Wagnisaufschlags bestimmt.

Exemplarische Berechnungsskizze: Verbindlicher ex ante-Ausgleich

Ausgleichsjahr (n+1) mit Ist-Werten			Der verbindliche ex-ante Ausgleich für das Ausgleichsjahr n+1 wird im Folgejahr n+2 berechnet und basiert auf den Ist-Werten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres n+1
Position			Erläuterung
1	Ist-Tarifierlöse	75	Unternehmensspezifische Erlöse des Ausgleichsjahres (n+1)
2	Verkehrleistung im Kreisgebiet	100	Ist-Verkehrleistung im Ausgleichsjahr n+1
3 = 1 / 2	Ist-Tarifäquivalent	0,75	Das Ist-Tarifäquivalent ergibt sich, indem die dem Verkehrsunternehmen über das EAV für das Ausgleichsjahr zustehenden Tarifentnahmen durch die Fahrplankilometer des Ausgleichsjahres dividiert werden.
Fiktiver, genehmigungsfähiger Tarif (n + 1; Ist-Werte)			
Position			Erläuterung
4	Unternehmensspezifische Kosten (ab K4-begrenzt)	110	Unternehmensspezifische Kosten gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres, wobei diese auf die Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens („K4“) begrenzt sind.
5	betriebsnotwendiges Kapital	50	Gemäß Trennungsrechnung u. Ermittlung gem. Anlage 4, Ziff. 3.5
6 = 6,5 % * 5	kalulatorische Zinsen	3,3	Kalulatorische Zinsen in Höhe von 6,5 % des betriebsnotwendigen Kapitals
7 = 4,75 % * 4	kalulatorischer Gewinn	5,2	Kalulatorischer Gewinn in Höhe von 4,75 % auf die Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens („K4“)
8	handelsrechtliche Zinsaufwendungen	2,0	Handelsrechtliche Zinsaufwendungen gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
9	sonstige Erlöse	5	Sonstige Erlöse gemäß der Trennungsrechnung des Ausgleichsjahres (n + 1)
10 = 4+6+7+8-9	fiktiver Tarifanspruch	111,5	
11 = 10/2	fiktives Tarifäquivalent	1,11	
Ermittlung des verbindlichen ex ante-Ausgleichsbetrags (n + 1)			
Position			Erläuterung
12 = 11 - 3	Differenz Tarifäquivalente (Ist & FT)	0,36	Das fiktive Tarifäquivalent wird um das Ist-Tarifäquivalent rechnerisch reduziert.
13 = 12 * 3	verbindlicher ex ante-Ausgleich	36,5	Die Differenz der Äquivalente wird mit der Ist-Verkehrleistung im Ausgleichsjahr multipliziert.
14	Ggf.: Begrenzung verbindlicher ex ante-Ausgleich je VU auf Gesamtausgleich vorl. Ex-ante (Abschmelzung)		Der Aufgabebeteiligter gewährt für die verbindliche ex-ante Berechnung Ausgleichsleistungen in begrenzter Höhe (Gesamtausgleich). Dieser setzt sich aus der Summe aller verfügbaren ex-ante Beträge aller Verkehrsunternehmen zusammen. Es erfolgt bei Bedarf eine Abschmelzung anhand der prozentualen Zusammensetzung der vorl. ex-ante Beträge.

Ausgleich von spezifischen Mehrkosten, Ziff. 2.8 aV

	Verbindlicher ex-ante Ausgleich (vor Abschmelzung)	36,5	Vgl. Pos. 1 - 13
	Verbindlicher ex-ante Ausgleich (nach Abschmelzung)	31,6	Vgl. Pos. 14
15	Spezifische Mehrkosten		Vgl. Ziff. 2.8 aV. Sofern dem Unternehmen höhere als vom Kreis festgelegte Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens geltend macht, können diese unter bestimmten Voraussetzungen Berücksichtigung finden. Hierzu hat es mit der Antragstellung die spezifischen Mehrkosten präfiglich nachzuweisen. Maßgeblich sind die Kosten des dem Antragsjahr (n) vorangegangenen Jahres (n-1).
16	Ausgleich inkl. Spezifische Mehrkosten	36,6	

2.4 Überkompensationsprüfung

Die Überkompensationsprüfung mit Feststellung zur Restzahlung oder Rückforderung von Ausgleichsleistungen aus der aV erfolgt wesentlich in den nachfolgenden Schritten.

2.4.1 Ermittlung maßgeblicher ausgleichsfähiger Betrag vor Bonus (Finanzieller Nettoeffekt gem. aV Ziff 4.2 ff.)

Die Differenz, welche als Betriebsergebnis gemäß aV bezeichnet wird, wird ermittelt, indem von den maßgeblichen Erlösen im Ausgleichsjahr n+1 (d.h. ohne Ausgleichsleistungen für

Höchsttarif und Ausbildungsverkehr) die maßgeblichen Kosten subtrahiert werden. Maßgeblich für die Kosten ist das Minimum aus den tatsächlichen Kosten im Ausgleichsjahr gemäß Trennungsrechnung und den zuvor ermittelten Kosten eines durchschnittlich, gut geführten Unternehmens (K4) im Ausgleichsjahr. Zum Betriebsergebnis werden dem Verkehrsunternehmen 4,75% auf die K4-Kosten zusätzlich zugestanden. Sie sind somit hinzuzuaddieren.

2.4.2 Ermittlung Bonus (Anreiz wirtschaftliche Geschäftsführung gem. aV Ziff. 5)

Es werden die zuvor ermittelten Soll-Kosten für das Ausgleichsjahr n+1 aus der vorläufigen ex-ante-Ermittlung herangezogen und mit dem Ist-Kosten des Ausgleichsjahres gemäß Trennungsrechnung verglichen und eine Differenz (Differenz Soll zu Ist) gebildet.

Sind die Ist-Kosten geringer als die Soll-Kosten, wird die Differenz mit 50% multipliziert. Darüber hinaus darf der Bonus nicht 5% des zuvor ermittelten maßgeblichen ausgleichsfähigen Betrags (Ziff. 3.4.1) übersteigen, sodass das Ergebnis aus Ziff. 3.4.1 mit 5% multipliziert wird. Ist dieser Betrag geringer als die ermittelte 50%-Differenz, so ist dieser Wert als Bonus anzusetzen.

2.4.3 Ermittlung tatsächlich ausgleichsfähiger Betrag (gem. aV Ziff. 4.7)

Zur Bestimmung des maßgeblichen ausgleichsfähigen Betrags nach Bonus wird das Ergebnis aus 2.4.1 und 2.4.2 aufsummiert. Dem gegenübergestellt wird das Ergebnis aus dem verbindlichen ex-Ante Berechnungsschema. Der geringere Wert, d.h. Wert zu ‚maßgeblicher ausgleichsfähiger Betrag nach Bonus‘ und dem Wert zu ‚Verbindl. Ex-ante Ausgleich ist als Ergebnis anzusetzen.

2.4.4 Ermittlung Restzahlungs- bzw. Rückforderungsbetrag (gem. aV Ziff. 4.1)

Im letzten Schritt sind die Abschlagszahlungen, welche das Verkehrsunternehmen vom Aufgabenträger für das Ausgleichsjahr bereits erhalten hat, vom tatsächlich ausgleichsfähigen Betrag (Ergebnis aus 3.4.3) zu subtrahieren.

Ist das Ergebnis positiv, so erhält das Verkehrsunternehmen eine Restzahlung. Ist das Ergebnis negativ, so ist der Aufgabenträger berechtigt, den entsprechenden Betrag zurückzufordern.

Anlage 5: Antragsunterlagen und Nachweise

Inhalt

- A) Antragsunterlagen ex ante-Anträge
- B) Nachweise ex post-Kontrolle
- C) Durchführungsvorschriften
- D) Trennungsrechnung (Muster)

A) Antragsunterlagen ex ante-Anträge

An
Landkreis Aurich

Vorläufiger ex ante-Ausgleich

Antrag auf Ausgleich von Tarifnachteilen aufgrund der Anwendung des VEJ-Tarifs aus der allgemeinen Vorschrift des Landkreises vom gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 (vorläufiger ex ante-Ausgleich)

Antragsteller (vollständige Firmenbezeichnung) Name: _____ Straße: _____ Ort: _____ Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: _____ Bankverbindung: IBAN: _____ BIC: _____
--

Die Antragsfrist endet am _____.

Der vollständige Antrag nebst Anlagen ist in Papierform und in elektronischer Form an den Landkreis Aurich zu senden.

Für das Ausgleichsjahr _____ wird ein vorläufiger Ausgleich in Höhe von _____ € beantragt.
--

Für das Ausgleichsjahr _____ beträgt die geplante Fahrleistung _____ Fahrplan-Kilometer (Soll-Verkehrsleistung).
--

Für das Ausgleichsjahr _____ wird für die Übererfüllung von Standards gem. Ziffer 2.8 aV _____ € beantragt. Weitere Einzelheiten zu den geplanten Maßnahmen und die Darlegung der Aufwandsschätzung ergeben sich aus den beigefügten Unterlagen. Dem Unternehmen ist bekannt, dass bei investiven Maßnahmen alle Fördermöglichkeiten in Anspruch zu nehmen und offenzulegen sind, sowie der Zeitpunkt der Umsetzung dem Landkreis mitzuteilen ist. Dem Unternehmen ist bekannt, dass bei konsumtiven Maßnahmen die Mehraufwendungen nur für die Dauer von maximal zwei Jahren erstattungsfähig sind
--

Das Unternehmen ist im Besitz der Genehmigungen nach § 42 PBefG für die Linien, für die die Ausgleichsleistungen beantragt werden.

Dem Unternehmen ist bekannt, dass die Zahlung als nicht steuerbarer Zuschuss unter Berücksichtigung der Verfügung der Oberfinanzdirektion Hannover vom 12.03.1997 zur umsatzsteuerlichen Behandlung von Zuschüssen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt.

Es wird bestätigt, dass die Angaben korrekt ermittelt wurden. Die ermittelten Ansprüche sind eine Vorabkalkulation, die Abrechnung erfolgt nach den Vorgaben der allgemeinen Vorschrift.

Das Unternehmen hat den Hinweis zu § 264 StGB zur Kenntnis genommen.

Ort, Datum, Unterschrift

Stempel

Anlagen:

Abrechnungsblatt/Abrechnungsfomular

Hinweis auf Subventionserheblichkeit und Strafbarkeit nach § 264 StGB

An
Landkreis Aurich

Verbindlicher ex ante-Ausgleich

Antrag auf Ausgleich von Tarifnachteilen aufgrund der Anwendung des VEJ-Tarifs aus der allgemeinen Vorschrift des Landkreises vom gemäß Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 (verbindlicher ex ante-Ausgleich)

Antragsteller (vollständige Firmenbezeichnung)
Name: _____
Straße: _____
Ort: _____
Umsatzsteuer-Identifikationsnummer: _____
Bankverbindung:
IBAN: _____
BIC: _____

Die Antragsfrist endet am _____.

Der vollständige Antrag nebst Anlagen ist in Papierform und in elektronischer Form an den Landkreis Aurich zu senden.

Für das Ausgleichsjahr _____ wurden _____ Fplkm (Ist-Verkehrsleistung) erbracht. Diese Angabe deckt sich mit jener aus der Trennungsrechnung für das Ausgleichsjahr. Die Verkehrsleistung weicht von jener im Antrag ex-ante vorläufig um +/- _____ Fplkm (Soll-Verkehrsleistung) ab.

Für das Ausgleichsjahr _____ wurde eine Übererfüllung von Standards gem. Ziffer 2.8 aV beantragt und bewilligt.
Die Maßnahmen wurden
<input type="checkbox"/> vollumfänglich und fristgerecht umgesetzt am: _____
<input type="checkbox"/> teilweise und / oder verspätet umgesetzt am : _____
<input type="checkbox"/> für die Maßnahme wurden folgende Fördermittel genehmigt im Umfang von: _____ Euro

Das Unternehmen ist im Besitz der Genehmigungen nach § 42 PBefG für die Linien, für die die Ausgleichsleistungen beantragt werden.

Dem Unternehmen ist bekannt, dass die Zahlung als nicht steuerbarer Zuschuss unter Berücksichtigung der Verfügung der Oberfinanzdirektion Hannover vom 12.03.1997 zur umsatzsteuerlichen Behandlung von Zuschüssen im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs erfolgt.

Es wird bestätigt, dass die Angaben korrekt ermittelt wurden. Die Abrechnung erfolgt nach den Vorgaben der allgemeinen Vorschrift.

Das Unternehmen hat den Hinweis zu § 264 StGB zur Kenntnis genommen.

_____ Ort, Datum, Unterschrift	_____ Stempel
-----------------------------------	------------------

Anlagen:

Abrechnungsblatt/Abrechnungsformular

Hinweis auf Subventionserheblichkeit und Strafbarkeit nach § 264 StGB

B) Nachweise ex post-Kontrolle

An
Landkreis Aurich

Bestätigungsmuster Überkompensationskontrolle

Bestätigung über die Erstellung einer Berechnung von Ausgleichsleistungen nach dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Wir haben auftragsgemäß die Berechnungen des Unternehmens _____ zur Berechnung von Ausgleichsleistungen nach der allgemeinen Vorschrift des Landkreises Aurich für das Kalenderjahr _____ geprüft und können hierzu die nachfolgende Bestätigung abgeben.

Grundlage der Prüfung waren die durch das Verkehrsunternehmen vorgelegten Belege und Bücher, die vorgelegte Bestätigung zur Leistungserbringung sowie die Vorlage der allgemeinen Vorschrift des Landkreises Aurich nebst Anlagen und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch das Verkehrsunternehmen und die Vorlage des Soll-Kosten- bzw. Soll-Erlösbetrags sowie des Vorauszahlungsbetrags durch den Landkreis Aurich.

Es wird bestätigt, dass die Einnahmen- und Aufwandaufteilung aus der von dem Verkehrsunternehmen angefertigten Trennungsrechnung gemäß Anlage 5 der allgemeinen Vorschrift mit der tatsächlichen Gewinn- und Verlustrechnung des Verkehrsunternehmens übereinstimmt. Zur Überprüfung wurden die Bücher und vorhandenen Belege des Verkehrsunternehmens herangezogen. Die ordnungsgemäße Buchführung des Verkehrsunternehmens wird vorausgesetzt und wurde von uns nicht geprüft.

Das Verkehrsunternehmen hat die Vorgaben der Nr. 5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bei der Anfertigung der Trennungsrechnung eingehalten. Hierbei wurden die Durchführungsvorschriften gemäß Anlage 5 der allgemeinen Vorschrift beachtet. Sofern von den Regelungen der Durchführungsvorschriften abgewichen wurde, wurde dies gesondert zur Trennungsrechnung ausgewiesen und begründet. Die Berechnung der Kosten und Einnahmen erfolgte anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften (Nr. 4 des Anhangs zu Verordnung (EG) Nr. 1370/2007).

Es wird bestätigt, dass die in Anlage 1 zu dieser Bestätigung vorgenommene Berechnung der Ausgleichsleistungen durch das Verkehrsunternehmen _____ unter o. g. Voraussetzungen mit den Vorgaben der allgemeinen Vorschrift des Landkreises Aurich übereinstimmt.

Es wird weiter bestätigt, dass die in die Berechnung eingestellten Kosten und Erlöse ausschließlich solche sind, die auf Leistungen im Sinne der Ziffer 4.3 und Ziffer 4.4 der allgemeinen Vorschrift zurückzuführen sind. Die zu Grunde gelegten Leistungsdaten entsprechen der Unternehmensstatistik.

Die Trennungsrechnung nach Anlage 5 der allgemeinen Vorschrift wird gemäß dem für den Landkreis Aurich bestimmten Teil nach Ziffer 4.5 der allgemeinen Vorschrift des Landkreises Aurich beigelegt und ist vom Wirtschaftsprüfer des Verkehrsunternehmens (oder einer vom Landkreis Aurich anerkannten Person oder Stelle) zu unterzeichnen.

Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Antragsstellers

[Ort, Datum]

Unterschrift des Wirtschaftsprüfers
Testat-Stempel

Anhang 1: Bestätigung des Wirtschaftsprüfers

Es wurde durch das Unternehmen _____ eine Berechnung des maximal zulässigen Ausgleichsbetrags gemäß der Ziffern 4 und 5 der allgemeinen Vorschrift des Landkreises Aurich entsprechend dem unten folgenden Rechenweg vorgenommen. Dabei errechnete sich der maximal zulässige Ausgleichsbetrag aus der Summe der unten genannten Werte unter den Ziffern 1., 2. und 3.

Grundlage für die Berechnung war gemäß der Ziffern 5.2 und 5.3 der allgemeinen Vorschrift ein Soll-Ist-Abgleich im Hinblick auf die Kosten. Gemäß der Trennungsrechnung des Verkehrsunternehmens _____ für das Jahr _____ betragen die Ist-Kosten _____ Euro.

Der Wert übersteigt/unterschreitet die vom Landkreis ausgewiesenen Soll-Kosten in Höhe von _____ Euro um _____ Euro.

Gemäß der Trennungsrechnung des Unternehmens _____ für das Jahr _____ betragen die Ist-Erlöse _____ Euro.

1. Unter Berücksichtigung der Vorgaben der Ziffern 5.2 und 5.3 der allgemeinen Vorschrift wurden die Kosten von den Erlösen abgezogen. Es verbleibt eine negative Differenz von _____ Euro.
2. Auf der Basis der vorgenannten Zahlen wurde ein etwaiger Bonus entsprechend den Vorgaben der Ziffer 5 der allgemeinen Vorschrift errechnet. Unter Berücksichtigung der Vorgaben der Ziffer 5 der allgemeinen Vorschrift beträgt der Bonus _____ Euro.
3. Es wurde eine Berechnung des angemessenen Gewinnzuschlags entsprechend den Vorgaben von Ziffer 4.6 der allgemeinen Vorschrift vorgenommen. Der auf diese Weise errechnete angemessene Gewinnzuschlag beträgt _____ Euro.

Der entsprechend des obigen Rechenwegs ermittelte maximal zulässige Ausgleichsbetrag des Verkehrsunternehmens _____ für das Jahr _____ beträgt _____ Euro.

Der durch den Landkreis Aurich ermittelte vorläufige ex-ante-Ausgleich für das Verkehrsunternehmen _____ beträgt _____ Euro. Der verbindliche ex-ante-Ausgleich beläuft sich auf _____ Euro.

Die Summe der bisherigen Abschlagszahlungen an das Verkehrsunternehmen _____ beträgt _____ Euro.

Auf Grundlage der obigen Werte ergibt sich

eine Überzahlung von _____ Euro und / oder

eine Überkompensation von _____ Euro.

Bestätigung des Wirtschaftsprüfers des Antragsstellers

[Ort, Datum]

Unterschrift des Wirtschaftsprüfers
Testat-Stempel

Anhang 3: Unternehmensklärung zur Bestätigung des Wirtschaftsprüfers

Der Unternehmer erklärt weiterhin die Tarifvorgaben gemäß Anlage 1 der allgemeinen Vorschrift und die Qualitätsvorgaben gemäß Anlage 3 der allgemeinen Vorschrift eingehalten zu haben. Abweichungen sind zu dokumentieren:

Der Unternehmer ist sich bewusst, dass alle Angaben in den abzugebenden Erklärungen und Mitteilungen subventionserhebliche Tatsachen im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch sind. Die sich aus Zuwiderhandlungen ergebenden Rechtsfolgen sind mir bewusst.

Bestätigung des Antragsstellers

[Ort, Datum]

Unterschrift des Antragsstellers
Firmenstempel

c) Durchführungsvorschriften zur Erstellung der Trennungsrechnung

1. Allgemeines

Ein Ausgleich darf nach den europarechtlichen Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nur für die durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten (abzüglich der durch sie erzielten Einnahmen) gewährt werden.

Hierzu haben die Unternehmen, die einen Ausgleich für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung beantragen, in ihrer Rechnungslegung getrennt auszuweisen, welche Kosten ihnen durch die Erfüllung der betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung entstanden sind sowie welche zusätzlichen Erträge und Einnahmen sie aufgrund der Erfüllung dieser Verpflichtung erhalten haben.

Grundlage der Nachweise sind die vom Unternehmen vorzulegenden Trennungsrechnungen. Die Trennungsrechnungen sollen dabei den Zeitraum eines Kalenderjahres umfassen.

Die Berechnung der Aufwendungen und Erträge erfolgt anhand der Vorschrift des Handelsgesetzbuches, ergänzt durch steuerliche Vorschriften. Dies folgt bereits aus Ziffer 4 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, wo festgelegt ist, dass die „Berechnung der Kosten und Einnahmen [...] anhand der geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften“ zu erfolgen hat. Der europäische Gesetzgeber wollte mit dieser Formulierung eine Bindung der Ausgleichsberechnung an objektive Werte aus dem Rechnungswesen erzielen.

Wegen des handelsrechtlichen Ansatzes sind unter Kosten im Sinne der allgemeinen Vorschrift Aufwendungen im handelsrechtlichen Sinne zu verstehen.

Eine Abweichung von den handelsrechtlich verbuchten Aufwendungen kommt nur im Falle von Einzelkaufleuten und Personengesellschaften für das Entgelt für die Arbeit der ohne feste Entlohnung tätigen Unternehmer und deren ohne feste Entlohnung mitarbeitenden Angehörigen (kalkulatorischer Unternehmerlohn) in Betracht. Dieser kann unter Nachweis der Berechnung in Anlehnung an Nr. 22 bis Nr. 24 der Leitsätze für die Preisermittlung auf Grund von Selbstkosten (Anlage zu Verordnung PR Nr. 30/53 vom 21. November 1953) dem Personalaufwand hinzugerechnet werden.

Erträge und Einnahmen im Sinne der allgemeinen Vorschrift müssen sich aufgrund des handelsrechtlichen Ansatzes auf Erträge im handelsrechtlichen Sinne zurückführen lassen.

Eine Abweichung von den handelsrechtlich verbuchten Erträgen kommt nur im Fall von periodenfremden Erträgen in Betracht (etwa, wenn aufgrund der Einnahmenezuscheidung in einem Geschäftsjahr die Erlöse aus mehreren Tätigkeitsjahren verbucht werden). In diesem Fall können die Einnahmen im Rahmen einer „Beihilfenrechtlichen Ausgleichsrechnung“ kalkulatorisch den Jahren zugeordnet werden, in denen sie tatsächlich (und nicht nur buchtechnisch) erzielt worden sind.

2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung ist in Ziffer 1 der allgemeinen Vorschrift geregelt.

3. Anforderungen an die Trennungsrechnung

Der Unternehmer hat eine Trennungsrechnung (unter Verwendung des vorgegebenen Musters) zu erstellen. Diese muss den Anforderungen nach Ziffer 5 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genügen.

Folgende Grundsätze sind sicherzustellen:

- Die Konten für jede betriebliche Tätigkeit werden getrennt geführt, und der Anteil der zugehörigen Aktiva sowie die Fixkosten werden gemäß den geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umgelegt.
- Alle variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn im Zusammenhang mit allen anderen Tätigkeiten des Betreibers eines öffentlichen Dienstes dürfen auf keinen Fall der betreffenden öffentlichen Dienstleistung zugerechnet werden.
- Die Kosten für die öffentliche Dienstleistung werden durch die Betriebseinnahmen und die Zahlungen staatlicher Behörden ausgeglichen, ohne dass eine Übertragung der Einnahmen in einen anderen Tätigkeitsbereich des Betreibers eines öffentlichen Dienstes möglich ist.
- Für den Einsatz von Subunternehmern ist über das Subunternehmerentgelt (bezogene Leistung) und für sonstige Dienstleistungen Dritter, welche mehr als 5 % der Gesamtkosten des Verkehrsunternehmens ausmachen (große Dienstleister), über das Dienstleistungsentgelt eine Transparenz in Bezug auf die Personalkosten, die Fahrzeug- und die Kraftstoffkosten herzustellen. Das Verkehrsunternehmen stellt in den Subunternehmerverträgen und in den sonstigen Dienstleistungsverträgen sicher, dass entsprechende Angaben durch den Subunternehmer bzw. Dienstleister bereitgestellt werden. Die nachfolgenden Regelungen gelten für die Subunternehmer bzw. großen Dienstleister entsprechend.

4. Durchführungsvorschriften zur Aufteilung der Kosten und Erlöse

Die Durchführungsvorschriften regeln die allgemeinen Grundsätze (dazu unter 4.1) sowie das methodische Verfahren (dazu unter 4.2) zur Aufteilung der Kosten und Erlöse im Rahmen der Erstellung der Trennungsrechnung.

4.1 Allgemeine Grundsätze

Um die Anforderungen nach Ziffer 5 des Anhangs sicherzustellen, hat die Behörde Durchführungsvorschriften nach Art. 4 Abs. 1 lit. c) der Verordnung (EG) 1370/2007 zu erlassen. Die nachfolgenden Vorgaben dienen der Ausgestaltung dieser Anforderungen:

- Die Konten für jede betriebliche Tätigkeit werden zur Erhöhung der Transparenz und zur Vermeidung von Quersubventionen getrennt geführt.
- Kosten, die ausschließlich durch eine Tätigkeit verursacht werden (sog. Einzelkosten), sind nur dieser zuzuordnen.
- Kosten, die auch in der Ausübung anderer Bereiche verursacht werden (sog. Gemeinkosten), sind diesen anteilig zuzurechnen.
- Die nicht direkt zuordenbaren Kosten sind den jeweiligen Bereichen nach objektiven und einheitlichen Rechnungslegungsgrundsätzen zuzuordnen. Die zugrunde gelegten Trennungsrechnungsgrundsätze müssen eindeutig bestimmt sein und stetig angewandt werden. Hierbei sind untenstehende Schlüssel zu beachten.
- Alle variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn in Zusammenhang mit anderen Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens dürfen auf keinen Fall der maßgeblichen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Sinne dieser Durchführungsvorschriften zugerechnet werden.
- Über die Zuordnung der Kosten und Erlöse zu den jeweiligen Bereichen und die dabei angewandten Rechnungslegungsgrundsätze – insbesondere über die Maßstäbe zur

Schlüsselung solcher Kosten und Erlöse, die auf zwei oder mehrere Bereiche entfallen – haben die Verkehrsunternehmen Aufzeichnungen zu führen und dem Aufgabenträger vorzulegen.

4.2 Methodisches Vorgehen

Unterscheidung nach Antriebsarten

Die Trennungsrechnung sieht bei den Aufwendungen („Material- und Personalaufwand“), Erträgen („Sonstiges“) sowie weiteren Angaben („ergänzende Parameter“) eine Unterscheidung oder Ergänzung nach Antriebsarten der Fahrzeuge vor. Damit wird dem Hochlauf zur Umstellung auf alternative Antriebe Rechnung getragen.

Es ist in folgende Antriebsarten zu unterscheiden:

- Diesel
 - 100% dieselbetrieben: Klassischer Verbrennungsmotor, keine Elektrifizierung
 - Diesel-Hybrid: Kombination aus Diesel- und Elektromotor, wobei der Dieselantrieb dominiert und der Elektromotor unterstützend wirkt
- Elektro
 - 100% elektrisch-betrieben: Reiner Batterie-Elektrobus, wird ausschließlich über Strom aus der Batterie angetrieben
 - elektrisch-betrieben zzgl. Range Extender: Hauptantrieb ist elektrisch, ein kleiner Verbrennungsmotor (meist Benzin oder Diesel) dient nur zur Stromerzeugung bei leerer Batterie.
- Wasserstoff
 - 100% wasserstoff- betrieben: Strom wird durch eine Brennstoffzelle aus Wasserstoff erzeugt, der Antrieb erfolgt rein elektrisch
 - wasserstoff-betrieben zzgl. Range Extender: Kombination aus Brennstoffzelle und zusätzlichem Aggregat zur Reichweitenverlängerung (z. B. Batterie oder kleiner Verbrennungsmotor).

Für Antriebe, die sich nicht in dieses Schema einordnen lassen, sind die Aufwendungen zu jener Antriebsart zuzuordnen, aus der das Fahrzeug zum überwiegenden Teil bewegt wird.

Die Unterscheidung nach Antriebsart findet sich in folgenden Teilen der **Aufwendungen** wieder:

- Personalaufwand mit Löhnen, Gehältern und Sozialabgaben: Sofern das Verkehrsunternehmen in der Lage ist, eine konkrete Zuordnung nach Antriebsart vorzunehmen, so ist dies entsprechend in die jeweils dafür vorgesehenen drei untergeordneten Zeilen je Spalte einzugeben (z.B. „davon Fahrzeuge Diesel (optional)“). Die Werte der drei Zeilen werden sodann addiert, um das Ergebnis in der Berechnung zum „Personalaufwand“ darzustellen. Ist dem Verkehrsunternehmen keine konkrete Zuordnung nach Antriebsart möglich, so sind die drei benannten untergeordneten Zeilen freizuhalten (Wert 0,00€) und stattdessen direkt die Summenzeile (z.B. „Löhne (Summe Diesel+Elektro+Wasserstoff)“ zu befüllen.

Personalaufwand mit Unterscheidung nach Antriebsart	Berechnung Personalaufwand	0,00 €
Löhne (Summe Diesel+Elektro+Wasserstoff)	Summenzeile	0,00 €
davon für Fahrzeuge Diesel (optional)	untergeordnete Zeile	0,00 €
davon für Fahrzeuge Elektro (optional)	untergeordnete Zeile	0,00 €
davon für Fahrzeuge Wasserstoff (optional)	untergeordnete Zeile	0,00 €

Teilausschnitt für die Erfassung von Personalaufwand

Um bei der Befüllung Fehlern vorzubeugen, dienen folgende Hinweise.

Hinweis 1: Werden fälschlicherweise auf Ebene der Summenzeile und zugleich in allen drei untergeordneten Zeilen Werte eingetragen (d.h. z.B. Eintragungen in den Zellen „Löhne (Summe Diesel+Elektro+Wasserstoff)“, „davon für Fahrzeuge Diesel (optional)“, „davon für Fahrzeuge Elektro (optional)“, „davon für Fahrzeuge Wasserstoff (optional)“), so werden die drei untergeordneten Zeilen für die Berechnung des Personalaufwands herangezogen.

Hinweis 2: Werden fälschlicherweise auf Ebene der Summenzeile und zugleich in mindestens in einer der drei untergeordneten Zeilen Werte eingetragen, so wird die Summenzeile für die Berechnung des Personalaufwands herangezogen.

Die Unterscheidung nach Antriebsart findet sich in folgenden Teilen der **Aufwendungen** wieder:

- Treibstoff
- Bezogene Leistungen für Fahrleistungen Elektro (insb. Subunternehmer)
- Abschreibungen auf Fahrzeuge
- Abschreibungen für Ladeinfrastruktur Elektro-Fahrzeuge und Betankungsinfrastruktur Wasserstoff-Fahrzeuge
- Fahrzeughaftpflicht und Kaskoversicherung

Die Unterscheidung nach Antriebsart findet sich in folgenden Teilen der **Erträge** wieder:

- Erträge aus THG-Zertifikaten
- Erträge aus Verkauf Ladestrom an Dritte
- Erträge aus Verkauf Wasserstoff an Dritte

Die Unterscheidung nach Antriebsart findet sich in folgenden Teilen der **ergänzenden Abfrageparametern** wieder:

- Nutzwagenkilometer
- Betriebswagenkilometer
- Fahrplankilometer
- Anzahl Fahrzeuge

Mehrstufiges Verfahren

Für die Aufteilung der Kosten und Erlöse für die Tätigkeiten des Verkehrsunternehmens kommt ein mehrstufiges Verfahren zur Anwendung, welches in der Trennungsrechnung angelegt ist.

1. Stufe (Verkehr / Nicht-Verkehr)

Auf der 1. Stufe werden die Kosten und Erlöse für Tätigkeiten ausgesondert, die nicht dem Verkehrsbereich zuzurechnen sind. Dies können etwa sein:

- Schienengüterverkehre
- Parkraumbewirtschaftung
- Reisebüro
- PKW-Werkstätten

Die Kosten und Erlöse sind dabei nach den oben genannten Grundsätzen auf die unterschiedlichen Tätigkeiten aufzuteilen. Im Fall von Gemeinkosten muss eine sachgerechte Anrechnung erfolgen. Sonstige Erträge werden entsprechend des tatsächlichen Anfalls den einzelnen Bereichen zugeordnet.

Für die Zuordnung der Gemeinkosten erfolgt idealerweise eine Schlüsselung anhand des tatsächlichen Nutzungsumfangs. Sollte dies nicht sinnvoll möglich sein, kann hilfsweise auf eine Schlüsselung anhand des Umsatzes je Tätigkeitsbereich zurückgegriffen werden.

Sofern von diesen Schlüsseln abgewichen wird, ist dies in der Trennungsrechnung zu hinterlegen und zu begründen.

2. Stufe (Linienverkehr / Nicht-Linienverkehr)

Auf der 2. Stufe werden die Linienverkehre nach § 42 PBefG und § 43 PBefG (sofern es sich um geöffnete Schülerverkehre handelt) von weiteren straßengebundenen Verkehren bzw. anderen verkehrlichen Tätigkeiten getrennt. So sind insbesondere folgende Tätigkeiten von der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung abzugrenzen:

- Freigestellte Schülerverkehre (FVO-Verkehr)
- Schienenersatzverkehre (SEV)
- Schienennotverkehre (SNV)
- Gelegenheitsverkehre (§ 46 ff. PBefG)
 - Messeverkehre
 - Reiseverkehre
 - Marktverkehre
 - Vermietung von Fahrzeugen
 - Schülerverkehre (nicht geöffnet)

Hierbei sind je Kostenkategorie folgende Schlüssel anzuwenden:

Kostenkategorie	Kosten- / Aufwandarten	Schlüssel
Zeitabhängige Kosten	Personalaufwand	Personaleinsatzstunden
Kilometerabhängige Kosten	Treibstoffkosten; Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe; Bezogene Leistungen	Betriebskilometer
Fixkosten	Mieten und Pachten; Abschreibungen	Betriebskilometer; Personaleinsatzstunden
Sonstige Kosten	Versicherungen;	Betriebskilometer

	Sonstige betriebliche Aufwendungen; Zinsaufwendungen; Steuern	
--	---	--

Sofern von diesen Schlüsseln abgewichen wird, ist dies in der Trennungsrechnung zu hinterlegen und zu begründen.

Erzielt das Verkehrsunternehmen im Rahmen der sonstigen verkehrlichen Tätigkeiten durch die Ausnutzung von Anlagen, die auch der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung dienen (sog. „Randnutzung“), einen Gewinn, erfolgt zur Minderung des Ausgleichs unter Berücksichtigung der Nähe der Tätigkeit zur gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung sowie der Chancen- und Risikoverteilung eine anteilige Anrechnung des Gewinns auf die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung.

In der Trennungsrechnung ist zu hinterlegen und zu begründen (Spalte „Anmerkungen“), in welchem Umfang ein ggfs. positives Betriebsergebnis der sonstigen verkehrlichen Tätigkeiten auf die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung anzurechnen ist.

3. Stufe (Linienverkehr je Aufgabenträger-Gebiet)

Die Kosten und Erlöse der verbleibenden Verkehre nach §§ 42, 43 PBefG werden anschließend räumlich auf die Kreise verteilt. Maßgeblich für Berechnungen im Rahmen der allgemeinen Vorschrift (verbindlicher ex-ante, Überkompensationsprüfung) ist sodann die Spalte „Landkreis Aurich“.

Die Verkehrseinnahmen werden entsprechend des für das Ausgleichsjahr maßgeblichen SGB IX-Bescheides auf die verschiedenen Verkehrstätigkeiten aufgeteilt.

Sämtliche Kosten werden nach den Fahrplankilometer auf die verschiedenen Linienbündel verteilt.

Siehe Anlage 2 des Anhangs 1.

**7. Änderungssatzung zur Satzung
über die Erhebung von Gebühren für die Abfallbewirtschaftung im Landkreis Aurich
(Abfallgebührensatzung)**

Gem. §§ 10, 11, 13 und 58 Abs. 1 Ziffer 5 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3), sowie §§ 11 und 12 des Niedersächsischen Abfallgesetzes in der Fassung vom 14.07.2003 (Nds. GVBl. S. 273), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 23.03.2022 (Nds. GVBl. S. 206) und § 5 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) in der Fassung vom 20.04.2017 (Nds. GVBl. S. 121), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 589) hat der Kreistag des Landkreises Aurich in seiner Sitzung am 18.12.2025 folgende Änderung der Abfallgebührensatzung des Landkreises Aurich beschlossen:

§ 1

In § 3 Abs. 1 S.4 sowie Abs. 2 S. 1 und S. 2 wird jeweils das Wort „Behältervolumen“ jeweils zu „Restabfall-Behältervolumen“ geändert.

§ 2

§ 10 Abs. 3 und Abs. 4 S.2 werden wie folgt geändert:

- „(3) Die Gebührenpflicht für Servicegebühren nach § 5 entsteht an dem Tag, an dem die Leistung in Anspruch genommen wird und endet mit Ablauf des Tages, an dem die Leistung erbracht wurde bzw. mit Ablauf des Tages des vereinbarten Endtermins.

- (4) [...] Die Abmeldung muss spätestens am 3. Werktag des betreffenden Monats dem Landkreis Aurich oder der mit der Gebührenabrechnung beauftragten Firma MKW – Materialkreislauf- und Kompostwirtschaft GmbH & Co. KG (MKW) vorliegen.

§ 3

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Aurich, den 18.12.2025

Landkreis Aurich

Meinen
Landrat

**16. Änderungssatzung
zur Satzung des Landkreises Aurich über die Erhebung von Gebühren für die
Fäkalschlamm Entsorgung in den Gebieten der Stadt Norden, der Samtgemeinden Brookmerland
und Hage sowie in den Gemeinden Dornum, Großheide, Hinte, Ihlow und Krummhörn
(Fäkalschlammgebührensatzung)**

Gem. §§ 10, 11, 13 und 58 Abs. 1 Ziffer 5 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Art. 10 des Gesetzes vom 15.07.2020 (Nds. GVBl. S. 244) sowie §§ 11 und 12 Niedersächsisches Abfallgesetz in der Fassung vom 14.07.2003 (Nds. GVBl. S. 273), zuletzt geändert durch Artikel 3 § 20 des Gesetzes vom 20.05.2019 (Nds. GVBl. S. 88) und § 5 Niedersächsisches Kommunalabgabengesetz in der Fassung vom

20.04.2017 (Nds. GVBl. S 121), zuletzt geändert durch geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24.10.2019 (Nds. GVBl. S. 309) hat der Kreistag des Landkreises Aurich in seiner Sitzung am 15.12.2021 folgende Änderung der Fäkalschlammgebührensatzung vom 18.12.2001 beschlossen:

§ 1

§ 3 Abs. 1 wird wie folgt neu gefasst:

„Die Leistungsgebühr beträgt je abgefahrener Kubikmeter Grubeninhalt

52,00 €.“

§ 2

Diese Änderung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Aurich, den 18.12.2025

Landkreis Aurich

Meinen
Landrat

B. Bekanntmachungen der Gemeinden

6. Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Aurich (Ostfriesland) über die Erhebung von Beiträgen, Gebühren und Kostenerstattungen für die Abwasserbeseitigung (Abgabensatzung für die zentrale Abwasserbeseitigung) vom 12.12.2019

Aufgrund der §§ 10, 58 und 111 Abs. 1 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.01.2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3), der §§ 1, 2, 5, 6 und 8 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) i.d.F. vom 20.04.2017 (Nds. GVBl. S. 121), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 589) und des § 6 Abs. 1 des Nds. Ausführungsgesetzes zum Abwasserabgabengesetz (Nds. AGAbwAG) in der Fassung vom 24.03.1989 (Nds. GVBl. S. 69), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.12.2021 (Nds. GVBl. S. 911) hat der Rat der Stadt Aurich (Ostfriesland) in seiner Sitzung am 11.12.2025 folgende Änderung beschlossen:

Artikel 1

§ 13 a erhält folgende Fassung:

Die Schmutzwassergebühr beträgt je cbm Abwasser 3,80 €.

§ 13 b erhält folgende Fassung:

Die Schmutzwassergebühr beträgt je cbm Abwasser 1,35 €

Artikel 2

Diese Satzung tritt mit Wirkung vom 01.01.2026 in Kraft.

Aurich, den 12.12.2025

Stadt Aurich

Der Bürgermeister
Feddermann

12. Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Aurich (Ostfriesland) über die Erhebung von Gebühren für die Beseitigung von Abwasser aus Grundstücksabwasseranlagen (Gebührensatzung für die dezentrale Abwasserbeseitigung) vom 18.12.1997

Aufgrund der §§ 10, 58 und 111 Abs. 1 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.01.2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3), § 96 des Nds. Wassergesetzes (NWG) i.d.F. vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 46), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.09.2024 (Nds. GVBl. 2024 Nr. 82) und der §§ 1, 2, 5, 6 und 8 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) vom 20.04.2017 (Nds. GVBl. S. 121), zuletzt geändert am 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 589) hat der Rat der Stadt Aurich in seiner Sitzung vom 11.12.2025 folgende Änderung beschlossen:

Artikel 1

§ 3 wird wie folgt geändert:

(1) Die Gebühr beträgt 57 € je Kubikmeter eingesammelten Abwassers/Fäkalschlamms.

(2) Für die vergebliche Anfahrt sind 100,00 € zu zahlen. Eine vergebliche Anfahrt entsteht, wenn die Grundstücksentwässerungsanlage wegen Verschulden des Abgabepflichtigen entgegen der Maßgabe § 15 Abs. 1 und § 16 Abs. 3 Satz 3 der Abwasserbeseitigungssatzung für den Schlammsaugwagen nicht zugänglich ist.

(3) Ist auf Antrag eines Grundstückseigentümers oder eines von ihm Bevollmächtigten eine Notfallentleerung der Grundstücksentwässerungsanlage erforderlich, so sind der Stadt Aurich die ihm hierbei entstehenden Kosten in Höhe von pauschal 50,00 € zusätzlich zur Leistungsgebühr gem. Abs. 1 zu erstatten.

Artikel 2

Diese Satzung tritt mit Wirkung vom 01.01.2026 in Kraft.

Aurich, den 12.12.2025

Stadt Aurich

Der Bürgermeister
Feddermann

Satzung der Stadt Aurich über die Benutzung und die Erhebung von Benutzungsgebühren für das Übernachtungsheim für obdachlose Personen

Aufgrund der §§ 10,11 und 58 Abs. 1 Nr. 5 und § 111 Abs.- 1 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (GVBL S.576) in der aktuellen Fassung und der §§ 1,2 und 5 des Niedersächsischen Kommunalabgabegesetzes (NKAG) vom 20.04.2017 (Nds. GVBL.S. 121) jeweils in der aktuellen Fassung, hat der Rat der Stadt Aurich in seiner Sitzung am 11.12.2025 folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Zweck und Rechtsnatur des Übernachtungsheims

- (1) Die Stadt Aurich unterhält ein Übernachtungsheim für obdachlose Personen/ wohnungslose Personen ohne festen Wohnsitz zur kurzfristigen, vorübergehenden Unterbringung bis zu 7 Tagen (max. 4 Wochen).
- (2) Die Einrichtung dient der Überbrückung akuter Notlagen und stellt keine dauerhafte Wohnunterbringung dar. Sie dient zur Unterbringung von Personen, die erkennbar nicht fähig sind, sich selbst eine geordnete Unterkunft zu beschaffen.
- (3) Die Aufnahme und Unterbringung erfolgt auf öffentlich-rechtlicher Grundlage grundsätzlich durch schriftliche oder mündliche Verfügung der Stadt Aurich (Ordnungsamt). In Eilfällen kann dieses durch die Polizei veranlasst werden.
- (4) Durch die Einweisung wird ein öffentlich-rechtliches Benutzungsverhältnis begründet.
- (5) Die Unterbringung im Übernachtungsheim erfolgt freiwillig; ein Rechtsanspruch besteht nicht. Die Unterbringung kann auch in anderen Einrichtungen erfolgen.

§ 2 Dauer des Aufenthalts

- (1) Das Übernachtungsheim dient ausschließlich der nächtlichen Unterbringung. Der Aufenthalt ist täglich nur in der Zeit von 18.00 Uhr bis 8.00 Uhr des folgenden Tages gestattet. Bis 8.00 Uhr sind die Räumlichkeiten zu verlassen. Eine Nutzung während des Tages ist nur an Wochenenden (Samstag/Sonntag) und an Feiertagen zulässig.
- (2) Der Aufenthalt ist auf maximal 7 Tage begrenzt.
- (3) In begründeten Ausnahmefällen kann die Stadt Aurich eine Verlängerung bis zu max. 4 Wochen zulassen.

§ 3 Nutzung der Unterkunft/ Hausrecht

- (1) Zu den Leistungen im Übernachtungsheim gehört die Bereitstellung eines Bettes inklusive Bettwäsche sowie die Mitnutzung einer Küche und der sanitären Anlagen (Toilette, Waschbecken und Dusche).
- (2) Personen, die stark alkoholisiert sind oder unter dem Einfluss berauschender Mittel stehen, können vom Zutritt oder der Nutzung des Übernachtungsheims ausgeschlossen werden. Die Entscheidung trifft die Stadt Aurich oder das von ihr beauftragte Personal nach pflichtgemäßem Ermessen.
- (3) Auf die Aufnahme in eine bestimmte Räumlichkeit, sowie auf den Verbleib in dieser Unterkunft besteht kein Rechtsanspruch. Die Stadt Aurich kann dem/der Benutzer/in jederzeit eine andere

Unterkunft zuweisen oder in sonstiger Weise Belegungsänderungen innerhalb der Unterkunft vornehmen.

(4) Personen, die nicht in der Einweisungsverfügung benannt sind, dürfen vom Berechtigten nicht aufgenommen und beherbergt werden.

(5) Eine Tierhaltung ist in der Unterkunft verboten.

(6) Veränderungen am Zubehör oder Mobiliar sowie Zweckentfremdung bedürfen der schriftlichen Zustimmung der Stadt Aurich.

(7) Das Hausrecht wird durch die Stadt Aurich, vertreten durch ihre Bediensteten, ausgeübt. Den Anweisungen der Bediensteten der Stadt ist Folge zu leisten.

In der Zeit ab 18.00 Uhr bis 8.00 Uhr des nächsten Tages ist das Übernachtungsheim durch Personal besetzt.

(8) Für den Aufenthalt in der Unterkunft gilt die Hausordnung, die zwingend zu beachten und einzuhalten ist.

(9) Verstöße gegen die Hausordnung oder wiederholtes störendes Verhalten können zum Ausschluss von der Nutzung führen.

(10) Der/die Benutzer/in ist verpflichtet, die ihm zugewiesene Unterkunft samt dem überlassenen Inventar pfleglich und schonend zu behandeln und nach Beendigung des Benutzungsverhältnisses in einem ordentlichen Zustand zu hinterlassen.

§ 4 Beendigung des Nutzungsverhältnisses

(1) Die Unterbringung der obdachlosen Person kann jederzeit beendet werden, wenn die Obdachlosigkeit nicht mehr vorliegt oder gegen die Hausordnung verstoßen wird.

(2) Das Benutzungsrecht für die zugewiesene Unterkunft endet nach Zeitablauf (7Tage/ max. 4 Wochen) oder wenn der Bewohner vorzeitig die Unterkunft verlässt.

(3) Der Nutzer hat bei Beendigung des Benutzungsrechtes die Unterkunft zu räumen und alle nicht zur Ausstattung gehörenden Gegenstände unverzüglich zu entfernen. Die Unterkunft ist in einem ordentlichen Zustand zu hinterlassen.

(4) Wird die Unterkunft nicht vollständig geräumt zurückgegeben, ist die Stadt Aurich berechtigt, die bewegliche Habe auf Kosten des Bewohners zu entsorgen, wenn diese nicht innerhalb von 7 Tagen nach Auszug abgeholt wurde. Einer gesonderten Fristsetzung bedarf es hierzu nicht.

§ 5 Zutrittsrecht

(1) Das Hausrecht im Übernachtungsheim wird durch die Stadt Aurich, vertreten durch Bedienstete oder Beauftragte der Stadt, ausgeübt.

Die Nutzerinnen und Nutzer der Unterkunft sind verpflichtet, Bediensteten der Stadt Aurich oder von ihr beauftragten Dritten in begründeten Fällen jederzeit Zutritt zu den Unterkunftsmöglichkeiten zu gewähren. Die gilt insbesondere zur Kontrolle der Belegung und des Zustandes sowie zur Ausübung von Reparaturen und Instandsetzungen.

Bei Gefahr im Verzug kann die Unterkunft ohne Ankündigung jederzeit betreten werden. Zu diesem Zweck hat die Stadt Aurich einen Schlüssel für die Unterkunft

§ 6 Benutzungsgebühren

(1) Für die Nutzung des Übernachtungsheims wird eine Benutzungsgebühr pro Übernachtung erhoben. Die Höhe der Gebühr richtet sich nach einer Grundgebühr einschließlich aller Betriebs- und Nebenkosten.

(2) Gebührentabelle

Nutzergruppe	Gebühr pro Übernachtung
Personen ohne Einkommen / Bürgergeldempfänger (alle Herkunftsorte)	30,00 €
auf Antrag Personen aus anderen Gemeinden mit Kostenübernahme	30,00 €
Personen ohne festen Wohnsitz	30,00 €

(3) In besonderen sozialen Härtefällen kann die Stadt Aurich Gebühren teilweise oder vollständig erlassen oder stunden. Ein solcher Härtefall liegt insbesondere vor, wenn eine akute wirtschaftliche Notlage besteht und keine sofortige Hilfe durch einen Sozialleistungsträger erfolgen kann und die sofortige Gebührenerhebung zu einer unzumutbaren Belastung führen würde.

§ 7 Abrechnung mit entsendenden Gemeinden

(1) Für obdachlose Personen aus anderen Gemeinden, die im Übernachtungsheim untergebracht werden, stellt die Stadt Aurich die Gebühr nach § 5 Abs. 1 des Nieders. Kommunalabgabengesetzes (NKAG) i.V.m § 2 Abs. 1 Nr. 1 des Nieders. Gesetzes über kommunale Zusammenarbeit (NKomZG) der jeweiligen Kommune in Rechnung.

(2) Grundlage der Abrechnung ist eine einfache Tagesliste mit Aufenthaltsdauer je Person.

(3) Die entsendende Kommune soll hierzu eine Kostenübernahmeerklärung abgeben. Diese kann insbesondere im Rahmen bestehender Kooperationsvereinbarungen pauschal oder einzelfallbezogen erfolgen. Ohne vorherige Erklärung erfolgt die Abrechnung nach tatsächlicher Inanspruchnahme.

§ 8 Fälligkeit und Zahlung

(1) Die Gebühren sind grundsätzlich vor Ort täglich oder wöchentlich in bar zu entrichten, sofern keine Kostenübernahme vorliegt.

(2) Bei Rechnungsstellung an Gemeinden erfolgt die Zahlung innerhalb von 30 Tagen nach Zugang der Rechnung.

§ 9 Haftung und Haftungsausschluss

(1) Die Benutzerinnen und Benutzer haften für alle Schäden, die in den überlassenen Räumen und in den einzelnen oder gemeinschaftlich genutzten Einrichtungen durch eigene Handlung oder Unterlassung der in ihrer Gemeinschaft lebenden Personen oder durch Gäste schuldhaft verursacht werden.

(2) Die Haftung Dritter wird hiervon nicht berührt. Für Personen- und Sachschäden, die den Benutzer/innen der Obdachlosenunterkunft, den in ihrer Gemeinschaft lebenden Personen oder ihren Gästen durch Dritte zugefügt werden, haftet die Stadt Aurich nicht.

(3) Die Haftung der Stadt Aurich, ihrer Bediensteten oder beauftragten Personen für Schäden, die den Benutzerinnen oder Benutzern im Zusammenhang mit der Nutzung der Einrichtung entstehen, ist auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit beschränkt. Eine Haftung für mitgebrachte Gegenstände oder Geldbeträge wird, außer bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit, ausgeschlossen.

Für Schäden, die sich die Benutzerinnen und Benutzer in der Unterkunft selbst gegenseitig zufügen übernimmt die Stadt Aurich keine Haftung.

(4) Schäden an der Unterkunft oder am Zubehör sind unverzüglich mitzuteilen.

§ 10 Verstöße gegen Verpflichtungen

(1) Verstöße gegen Verpflichtungen aus dieser Satzung können als Ordnungswidrigkeit nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG) in Verbindung mit § 10 Abs. 5 Nds. Kommunalverfassungsgesetz geahndet werden.

(2) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder grob fahrlässig gegen die Bestimmungen dieser Satzung verstößt.

(3) Die Ordnungswidrigkeiten können mit einer Geldbuße bis zu 5.000,00 Euro geahndet werden.

§ 11 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft. Gleichzeitig treten etwaige frühere Regelungen zur Nutzung des Übernachtungsheims außer Kraft.

Aurich, den 12.12.2025

Stadt Aurich

Der Bürgermeister
Feddermann

5. Satzung zur Änderung der Satzung der Stadt Aurich (Ostfriesland) über die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren (Straßenreinigungsgebührensatzung) vom 13.12.2018

Aufgrund der §§ 10, 58 und 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) i. d. F. vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. 2010, 576) zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.01.2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3), des § 52 des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) i. d. F. vom 24.09.1980 (Nds. GVBl. 1980, 359), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.06.2022 (Nds. GVBl. S. 420) und des § 5 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) i. d. F. vom 20.04.2017 (Nds. GVBl. 2017,

121), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 589), hat der Rat der Stadt Aurich in seiner Sitzung am 11.12.2025 folgende Satzungsänderung beschlossen:

Artikel 1

§ 5 erhält folgende Fassung:

Gebührenhöhe

Die Gebühr beträgt jährlich je Meter Berechnungsfaktor in

Reinigungsstufe A: 5,76 €

Reinigungsstufe B: 2,88 €

Reinigungsstufe C: 1,44 €

Reinigungsstufe D: 0,72 €

Artikel 2

Diese Satzung tritt mit Wirkung vom 01.01.2026 in Kraft.

Aurich, den 12.12.2025

Stadt Aurich

Der Bürgermeister

Feddermann

1. Satzung zur Änderung der Entschädigungssatzung der Stadt Norden (Ostfriesland) vom 23.05.2022

Aufgrund des § 12 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der Fassung vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576); zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3) hat der Rat der Stadt Norden in seiner Sitzung am 09.12.2025 folgende 1. Änderung der Entschädigungssatzung vom 23.05.2022 beschlossen:

Artikel I

§ 8 der Entschädigungssatzung der Stadt Norden wird wie folgt ergänzt:

§ 8 Entschädigung der Ehrenbeamten und sonstigen ehrenamtlich Tätigen

- (3) Die Schiedsperson(en) und die stellvertretenden Schiedsperson(en) erhalten eine monatliche Pauschale Aufwandsentschädigung. Die Pauschale beträgt für die Schiedsperson 50,00 € und für die stellvertretende Schiedsperson 25,00 €.
- (4) Neben den Aufwandsentschädigungen nach Abs. 1 bis 3 bestehen keine Ansprüche auf Ersatz der Auslagen und des Verdienstausfalls.

Artikel II

§ 11 Inkrafttreten

Die 1. Änderung der Entschädigungssatzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Norden, den 12.12.2025

Stadt Norden

Bürgermeister
Eiben

Satzung zur 25. Änderung der Satzung über die Erhebung von Beiträgen und Gebühren für die Entwässerung der Stadt Norden (Entwässerungsabgabensatzung) vom 20.12.1974 zuletzt geändert am 17.02.2025

Aufgrund der §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.01.2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr.3) und der § 5 und 6 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) in der Fassung vom 20.04.2017 (Nds. GVBl. S. 121), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 589), hat der Rat der Stadt Norden in seiner Sitzung am 09.12.2025 folgende Änderung der Entwässerungsabgabensatzung beschlossen:

Artikel I

§ 12 wird wie folgt neu gefasst:

§ 12

- (1) Die Abwassergebühr beträgt je cbm Schmutzwasser 3,71 €.
- (2) Die Abwassergebühr für die Beseitigung von Niederschlagswasser beträgt je qm bebaute und befestigte Fläche jährlich 0,32 €.

Artikel II

Diese Satzungsänderung tritt zum 01.01.2026 in Kraft.

Norden, den 19.11.2025

Stadt Norden

Der Bürgermeister
Eiben

**Satzung zur 3. Änderung der Hundesteuersatzung der Stadt Norden vom 07.12.2010,
zuletzt geändert durch 2. Änderungssatzung vom 10.12.2024**

Aufgrund der §§ 10, 58 und 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. 2010, S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29.01.2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3), und der §§ 3 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.04.2017 (Nds. GVBl. 2017, S. 121), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 589), hat der Rat der Stadt Norden in seiner Sitzung am 09.12.2025 folgende 3. Änderung der Hundesteuersatzung beschlossen:

Artikel I

Die Hundesteuersatzung der Stadt Norden vom 07.12.2010, zuletzt geändert durch 2. Änderungssatzung vom 10.12.2024, wird wie folgt geändert:

**§ 8
Meldepflichten**

(1) Wer einen Hund anschafft oder mit einem Hund zuzieht, hat ihn binnen 14 Tagen bei der Stadt Norden anzumelden. Neugeborene Hunde gelten mit Ablauf des dritten Monats nach der Geburt als angeschafft. Die Anmeldefrist beginnt im Falle des § 2 Abs. 1 Satz 3 sofort nach Ablauf des zweiten Monats.

Bei der Anmeldung eines Hundes ist die Hunderasse, die Kennnummer des Transponders, der Name und die Anschrift der/des vorherigen Hundehalterin/-halters, das Alter und das Anschaffungsdatum des Hundes sowie ggfls. das Zuzugsdatum anzugeben. Bei Geburt eines Hundes, durch eine bereits gehaltene Hündin, ist das Geburtsdatum und die Hunderasse des neugeborenen Hundes mitzuteilen. Die Kennnummer des Transponders des neugeborenen Hundes ist spätestens bis zum Ende des 6. Lebensmonates des Hundes mitzuteilen.

(2) Die/der bisherige Hundehalterin/-halter hat den Hund innerhalb von 14 Tagen abzumelden. Im Falle der Veräußerung des Hundes sind bei der Abmeldung Name und Anschrift der/des Erwerberin/Erwerbers anzugeben. Bei Einschläferung des Hundes ist auf Verlangen eine entsprechende tierärztliche Bescheinigung vorzulegen.

(3) Fallen die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung weg, so hat die/der Hundehalterin/-halter dieses der Stadt Norden innerhalb von 14 Tagen nach deren Wegfall schriftlich mitzuteilen.

(4) Die/der Hundehalterin/-halter ist verpflichtet, dem Beauftragten der Stadt Norden das Abscannen der Kennnummer des Transponders des Hundes/der Hunde zu ermöglichen sowie auf Nachfrage wahrheitsgemäß Auskunft über die Rasse und die Anzahl der gehaltenen Hunde und deren Versteuerung zu geben.

(5) Hundehalterinnen/-halter, Haushaltsvorstände und deren Stellvertreterinnen/Stellvertreter sind verpflichtet, den Beauftragten der Stadt Norden bei der Durchführung von Hundebestandsaufnahmen wahrheitsgemäß Auskunft über die Rasse und die Anzahl der gehaltenen Hunde zu erteilen.

(6) Sofern eine andere Person als die/der Hundehalterin/-halter den Hund umherlaufen lässt, so treffen die Verpflichtungen des § 8 Abs. 4 und 5 auch diese Person.

(7) Jede/-r Grundstückseigentümerin/-eigentümer ist verpflichtet, den Beauftragten der Stadt Norden über die auf ihrem/seinem Grundstück gehaltenen Hunde Auskunft zu geben.

§ 9

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne von § 18 Abs. 2 Nr. 2 NKAG handelt, wer vorsätzlich oder leichtfertig

- entgegen § 8 Abs. 1 die Steueranmeldung nicht innerhalb von 14 Tagen vornimmt, bei Anmeldung die Hunderasse nicht oder nicht richtig, die Kennnummer des Transponders, den Namen und die Anschrift der/des vorherigen Hundehalterin/-halters, das Alter, das Anschaffungsdatum des Hundes und ggfls. das Zuzugsdatum nicht angibt sowie bei Geburt eines Hundes, durch eine bereits gehaltene Hündin, das Geburtsdatum des neugeborenen Hundes oder die Hunderasse nicht mitteilt sowie nicht spätestens bis zum Ende des 6. Lebensmonates des neugeborenen Hundes die Kennnummer des Transponders mitteilt,
- entgegen § 8 Abs. 2 die Steuerabmeldung nicht innerhalb von 14 Tagen vornimmt, den Namen und die Anschrift des Erwerbers bei der Abmeldung nicht angibt sowie auf Verlangen die tierärztliche Bescheinigung nicht vorlegt,
- entgegen § 8 Abs. 3 den Wegfall der Steuerbefreiung nicht innerhalb von 14 Tagen nach Wegfall schriftlich mitteilt,
- entgegen § 8 Abs. 4 den Beauftragten der Stadt Norden auf Nachfrage das Abscannen der Kennnummer des Transponders nicht ermöglicht oder keine oder nicht wahrheitsgemäße Auskunft über Rasse, Anzahl gehaltener Hunde und deren Versteuerung erteilt,
- entgegen § 8 Abs. 5 den Beauftragten der Stadt Norden bei der Durchführung von Hundebestandsaufnahmen keine oder nicht wahrheitsgemäße Auskunft über die Rasse und die Anzahl der gehaltenen Hunde erteilt,
- entgegen § 8 Abs. 6 die ihr/ihm obliegenden Pflichten nach § 8 Abs. 4 und 5 nicht erfüllt,
- entgegen § 8 Abs. 7 den Beauftragten der Stadt Norden keine oder nicht wahrheitsgemäß Auskunft über die auf ihrem/seinem Grundstück gehaltenen Hunde erteilt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 10.000,00 Euro geahndet werden.

§ 10

Datenverarbeitung

(1) Die zur Ermittlung der Steuerpflicht, zur Festsetzung, Erhebung und Vollstreckung der Hundesteuer nach dieser Satzung erforderlichen personen- und grundstücksbezogenen Daten werden von der Stadt Norden gemäß Artikel 6 Abs. 1 Buchstabe e Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) in Verbindung mit § 1 Abs. 6 und § 3 des Niedersächsischen Datenschutzgesetzes i. V. m. § 11 NKAG und den dort genannten Bestimmungen der Abgabenordnung (AO) erhoben und verarbeitet. Eine Datenerhebung beim Vollstreckungsgericht, beim Amtsgericht (Grundbuch), beim Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Niedersachsen (Katasteramt), bei den Sozialversicherungsträgern, der Rentenversicherung und bei den für das Einwohnermeldewesen, Bauwesen, Ordnungsrecht sowie Finanzwesen zuständigen Dienststellen der Stadt Norden und anderer Städte und Gemeinden erfolgt, soweit die Sachverhaltsaufklärung durch den Steuerpflichtigen nicht zum Ziel führt oder keinen Erfolg verspricht (§ 93 Abs. 1. S. 3 AO).

(2) Erhobene Daten dürfen von der datenverarbeitenden Stelle nur zum Zweck der Steuerfestsetzung, -erhebung und -vollstreckung nach dieser Satzung oder zur Durchführung eines anderen Abgabenverfahrens, das dieselbe/denselben Abgabepflichtige/n betrifft, verarbeitet werden. Technische und organisatorische Maßnahmen des Datenschutzes und der Datensicherheit nach Artikel 25 und 32 DSGVO sind getroffen worden. Die personenbezogenen Daten werden zur Erfüllung gesetzlicher Aufbewahrungspflichten gemäß der AO, dem NKAG bzw. der Verordnung über die Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplans sowie die Abwicklung der Kassengeschäfte der Kommunen des Landes Niedersachsen innerhalb der gesetzlichen Fristen gelöscht.

Artikel II

§ 11 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01. Januar 2026 in Kraft.

Norden, den 09. Dezember 2025

Stadt Norden

Eiben
Bürgermeister

**Satzung über die Veränderungssperre
für einen Teilbereich der Stadt Norderney**

Zur Sicherung des eingeleiteten Verfahrens zur Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 3 A „Innenstadt Süd, Teil A“ hat der Rat der Stadt Norderney in öffentlicher Sitzung vom 02.12.2025 aufgrund von §§ 14, 16 und 17 Abs. 1 des Baugesetzbuches (BauGB) i.V.m. § 10 NKomVG für den Teilbereich „*Gartenstraße / Ellernstraße*“ gemäß § 17 Abs. 2 BauGB die Verlängerung der bestehenden Veränderungssperre als Satzung beschlossen:

§ 1

Anordnung der Veränderungssperre

Zur Sicherung der Planung im Geltungsbereich der Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 3 A „Innenstadt Süd, Teil A“ wird für den Teilbereich *Gartenstraße / Ellernstraße* eine Veränderungssperre angeordnet.

§ 2

Räumlicher Geltungsbereich der Veränderungssperre

Der räumliche Geltungsbereich umfasst den in der Anlage zu dieser Satzung dargestellten Teilbereich aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 3 A „Innenstadt Süd, Teil A“.

§ 3

Inhalte der Planänderung

Ziel der Planung ist die ausgewogene Entwicklung der touristischen Infrastruktur unter Berücksichtigung und Bewahrung von bestehenden Wohnstrukturen. Über die Ausweisung von unterschiedlichen sonstigen Sondergebieten gem. § 11 BauNVO sollen differenzierte Festsetzungen zur Zulässigkeit von Wohnungen und Ferienwohnungen und zur Ausprägung von Beherbergungsbetrieben getroffen werden. Zweitwohnungen sollen ausgeschlossen werden. Weiterhin sollen die bestehenden Versorgungsstrukturen sowie die gesundheitlichen und sozialen Einrichtungen auf der Insel gesichert werden.

Bezüglich des Maßes der Nutzung soll die geordnete Weiterentwicklung der vorhandenen - im Wesentlichen homogenen - Baustruktur der Innenstadtbereiche bestandsorientiert festgeschrieben werden. Die Bebauungspläne sollen der ungebremsten Ausnutzung der Baugrundstücke Einhaltung gebieten.

Folgende Festsetzungsinhalte sind vorgesehen:

Art der Nutzung

- Festschreibung der bestehenden Dauerwohnnutzung
- Ausschluss von Zweitwohnungen
- Festschreibung der bestehenden sozialen und gesundheitlichen Einrichtungen
- Differenzierte Regelungen zur zulässigen Anzahl von Wohnungen und Ferienwohnungen
- Differenzierte Regelungen zur Zulässigkeit von Ferienwohnungen im Verhältnis zu Anzahl und Größe von Dauerwohnungen
- Für Teilbereiche des Bebauungsplans ist der Ausschluss von Ferienwohnungen vorgesehen
- Ausschluss von Wohnungen oder Beherbergungszimmern in Kellergeschossen
- Zwingende Festschreibung von Einzelhandels- bzw. Gastronomischer Nutzung in der Erdgeschosszone der vorhandenen Einkaufsbereiche („Versorgungszone“)

Maß der Nutzung

- Festschreibung der zulässigen Geschossigkeit, Höhenentwicklung und Dachform
- Festschreibung der Grundstücksausnutzung über Bauweise, Baugrenzen und Baulinien sowie über die Festschreibung der überbaubaren Grundstücksfläche
- Festsetzung von Mindestgrundstücksgrößen
- Festsetzung von privaten Grünflächen
- Regelung zur Größe von Nebenanlagen

Örtliche Bauvorschriften nach § 84 NBauO

Weiterhin soll der Bebauungsplan Bauvorschriften zur Dachform und zu der Größe und Anordnung von Dachaufbauten, zu Solaranlagen und technischen Anbauten, zu Materialien und zur Gestaltung der Fassade, zur Anordnung, zu Farbe und Formaten von Fenstern, zur Größe von Balkonen, zur Gestaltung von Brüstungen und Umwehrungen, zur Größe und Gestaltung von Werbeanlagen und zur gärtnerischen Gestaltung der Vorgärten umfassen. Von der Erschließungsstraße aus sichtbare Außentreppen sollen unzulässig sein.

§ 4

Inhalt und Rechtswirkungen der Veränderungssperre

- (1) Im räumlichen Geltungsbereich der Veränderungssperre dürfen:
 1. Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB nicht durchgeführt oder bauliche Anlagen nicht beseitigt werden;
 2. erhebliche oder wesentlich wertsteigernde Veränderungen von Grundstücken und baulichen Anlagen, deren Veränderungen nicht genehmigungs-, zustimmungs- oder anzeigepflichtig sind, nicht vorgenommen werden.
- (2) In Anwendung von § 14 Abs. 2 BauGB kann, wenn überwiegende öffentliche Belange nicht entgegenstehen, eine Ausnahme von der Veränderungssperre zugelassen werden.
- (3) Vorhaben, die vor dem Inkrafttreten der Veränderungssperre baurechtlich genehmigt worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden von der Veränderungssperre nicht berührt.

§ 5

Inkrafttreten

Die Satzung über die Anordnung der Veränderungssperre tritt mit der öffentlichen Bekanntmachung nach § 10 BauGB in Kraft.

§ 6 Geltungsdauer

Für die Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre ist § 17 Abs. 2 BauGB maßgebend. Sie tritt nach Ablauf von einem Jahr seit ihrem Inkrafttreten außer Kraft. Sie tritt auch außer Kraft, wenn der Bebauungsplan, dessen Sicherung sie dient, in Kraft getreten ist.

26548 Norderney, den 11.12.2025

Stadt Norderney

Der Bürgermeister
Ulrich

Anlage:

Räumlicher Geltungsbereich der Veränderungssperre für den Geltungsbereich der Neuaufstellung des Bebauungsplanes Nr. 3 A „Innenstadt Süd, Teil A“ (Teilbereich Gartenstraße / Ellernstraße)

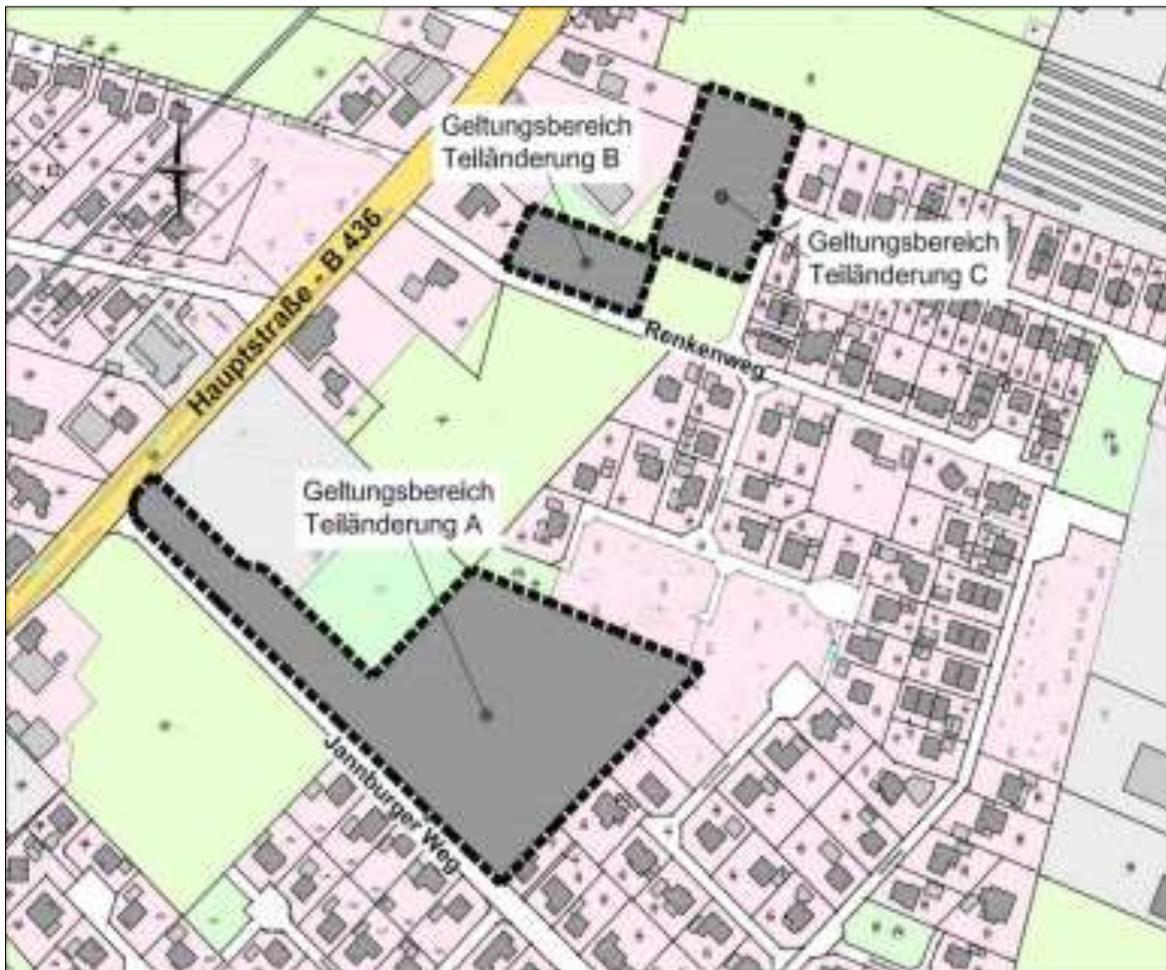


Geltungsbereich Veränderungssperre Bebauungsplan Nr. 3 A „Innenstadt Süd, Teil A“ (Bereich Garten- / Ellernstraße)

Amtliche Bekanntmachung der Stadt Wiesmoor Inkrafttreten des Bebauungsplans Nr. A 6 5. Änderung

Der Rat der Stadt Wiesmoor hat in seiner öffentlichen Sitzung am 15.12.2025 den Bebauungsplan Nr. A 6 5. Änderung als Satzung gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist aus dem nachstehenden Übersichtsplan ersichtlich.



Der Bebauungsplan Nr. A 6 5. Änderung tritt mit dieser Bekanntmachung in Kraft (vgl. § 10 Abs. 3 BauGB).

Der Bebauungsplan Nr. A 6 5. Änderung kann einschließlich seiner Begründung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB bei der Stadt Wiesmoor, Hauptstr. 193, 26639 Wiesmoor, Fachbereich 4 – Bauangelegenheiten, 2. Obergeschoss, Zimmer Nr. 205, während der üblichen Dienststunden eingesehen werden. Jedermann kann den Bebauungsplan einsehen und über seinen Inhalt Auskunft verlangen.

Der Bauleitplan wird ebenfalls auf der Internetseite der Stadt Wiesmoor unter der Adresse <https://www.stadt-wiesmoor.de/Bauen-Wohnen-und-Grundstuecke/Bauleitplanung.htm> zur Verfügung gestellt.

Die für die Stellungnahmen zu Schall angewandten Vorschriften und Regelwerke (u.a. DIN 18005-1, TA-Lärm, verschiedene VDI-Richtlinien, technische Berichte, Leitfäden) können ebenfalls bei der oben genannten Stelle eingesehen werden.

Auf die Vorschriften des § 44 Abs. 3 Satz 1 und 2 BauGB über die Fälligkeit etwaiger Entschädigungsansprüche im Falle der in den §§ 39 bis 42 BauGB bezeichneten Vermögensnachteile, deren Leistung schriftlich beim Entschädigungspflichtigen zu beantragen ist, und des § 44 Abs. 4 BauGB über das Erlöschen von Entschädigungsansprüchen, wenn der Antrag nicht innerhalb der Frist von drei Jahren gestellt ist, wird hingewiesen.

Eine Verletzung der in § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 4 und Abs. 2 BauGB bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften sowie Mängel in der Abwägung nach § 214 Abs. 3 Satz 2 BauGB werden gemäß § 215 Abs. 1 BauGB unbeachtlich, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit dieser Bekanntmachung schriftlich gegenüber der Stadt Wiesmoor unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind.

Auf den Aushang dieser Bekanntmachung im Aushangkasten am Rathaus der Stadt Wiesmoor, Hauptstr. 193, 26639 Wiesmoor, wird hingewiesen und ist im Internet unter der Adresse www.stadt-wiesmoor.de nachzulesen.

Mit dem Tag der Bekanntmachung im Amtsblatt für den Landkreis Aurich tritt der o.a. Bauleitplan Nr. A 6 5. Änderung in Kraft.

Wiesmoor, 16.12.2025

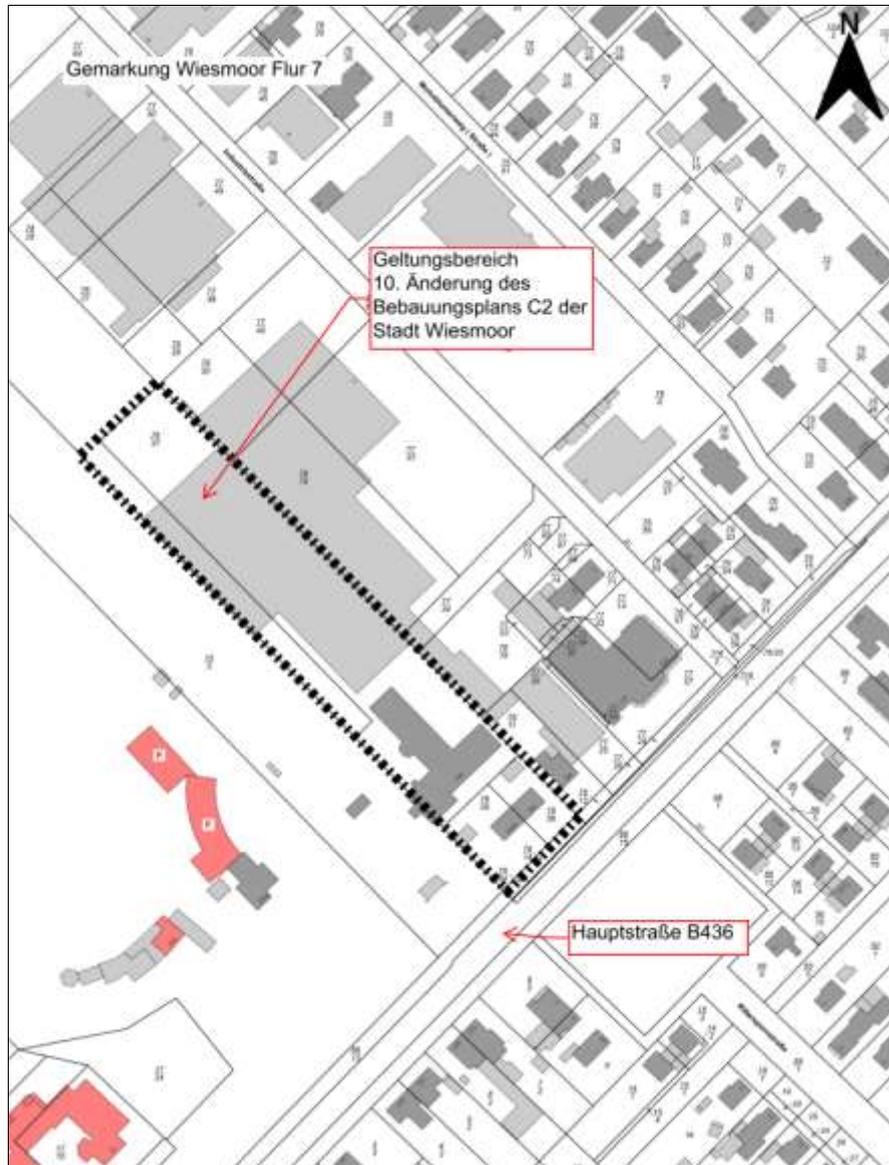
Stadt Wiesmoor

Der Bürgermeister
Lübbers

Amtliche Bekanntmachung der Stadt Wiesmoor Inkrafttreten des Bebauungsplans Nr. C 2 10. Änderung

Der Rat der Stadt Wiesmoor hat in seiner öffentlichen Sitzung am 15.12.2025 den Bebauungsplan Nr. C 2 10. Änderung als Satzung gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist aus dem nachstehenden Übersichtsplan ersichtlich.



Der Bebauungsplan Nr. C 2 10. Änderung tritt mit dieser Bekanntmachung in Kraft (vgl. § 10 Abs. 3 BauGB).

Der Bebauungsplan Nr. C 2 10. Änderung kann einschließlich seiner Begründung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB bei der Stadt Wiesmoor, Hauptstr. 193, 26639 Wiesmoor, Fachbereich 4 – Bauangelegenheiten, 2. Obergeschoss, Zimmer Nr. 205, während der üblichen Dienststunden eingesehen werden. Jedermann kann den Bebauungsplan einsehen und über seinen Inhalt Auskunft verlangen.

Der Bauleitplan wird ebenfalls auf der Internetseite der Stadt Wiesmoor unter der Adresse <https://www.stadt-wiesmoor.de/Bauen-Wohnen-und-Grundstuecke/Bauleitplanung.htm> zur Verfügung gestellt.

zur

Die für die Stellungnahmen zu Schall angewandten Vorschriften und Regelwerke (u.a. DIN 18005-1, TA-Lärm, verschiedene VDI-Richtlinien, technische Berichte, Leitfäden) können ebenfalls bei der oben genannten Stelle eingesehen werden.

Auf die Vorschriften des § 44 Abs. 3 Satz 1 und 2 BauGB über die Fälligkeit etwaiger Entschädigungsansprüche im Falle der in den §§ 39 bis 42 BauGB bezeichneten Vermögensnachteile, deren Leistung schriftlich beim Entschädigungspflichtigen zu beantragen ist, und des § 44 Abs. 4 BauGB über das Erlöschen von Entschädigungsansprüchen, wenn der Antrag nicht innerhalb der Frist von drei Jahren gestellt ist, wird hingewiesen.

Eine Verletzung der in § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 4 und Abs. 2 BauGB bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften sowie Mängel in der Abwägung nach § 214 Abs. 3 Satz 2 BauGB werden gemäß § 215 Abs. 1 BauGB unbeachtlich, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit dieser Bekanntmachung schriftlich gegenüber der Stadt Wiesmoor unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind.

Auf den Aushang dieser Bekanntmachung im Aushangkasten am Rathaus der Stadt Wiesmoor, Hauptstr. 193, 26639 Wiesmoor, wird hingewiesen und ist im Internet unter der Adresse www.stadt-wiesmoor.de nachzulesen.

Mit dem Tag der Bekanntmachung im Amtsblatt für den Landkreis Aurich tritt der o.a. Bauleitplan Nr. C 2 10. Änderung in Kraft.

Wiesmoor, 16.12.2025

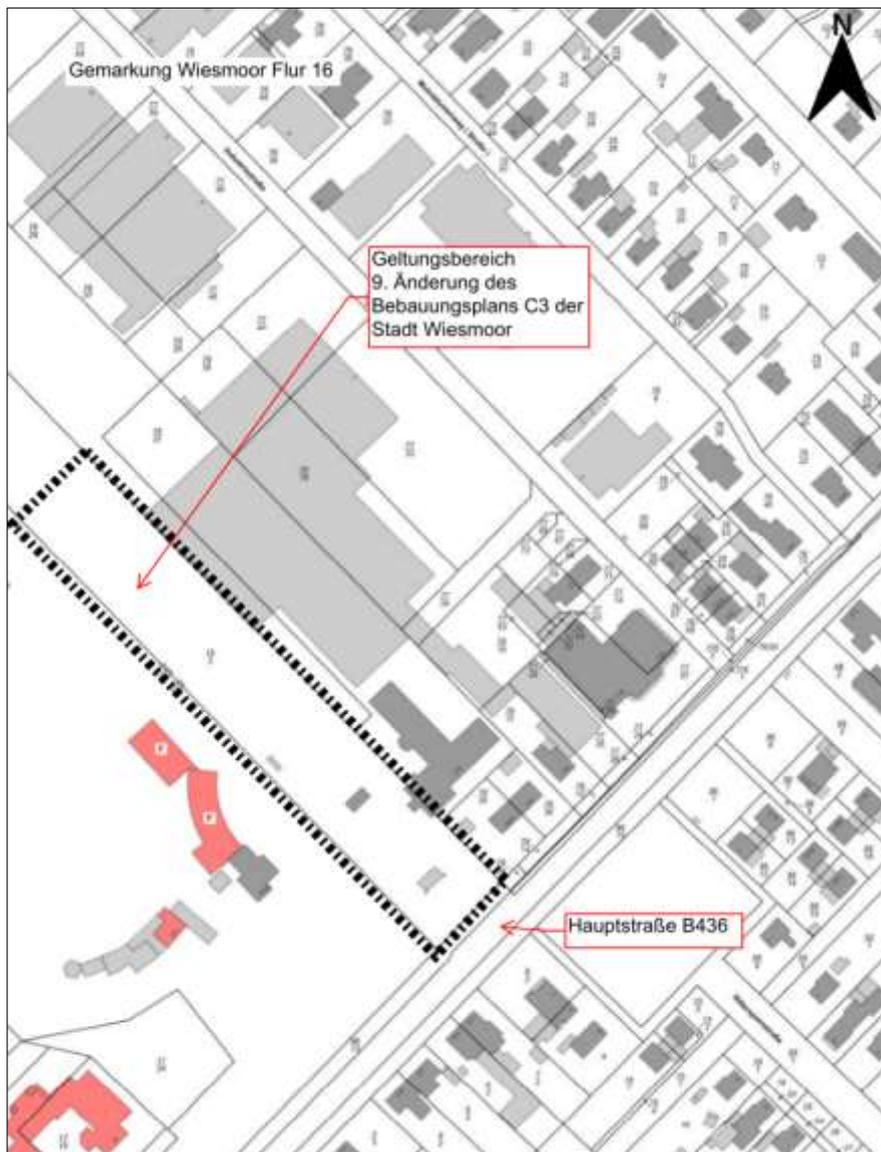
Stadt Wiesmoor

Der Bürgermeister
Lübbers

Amtliche Bekanntmachung der Stadt Wiesmoor Inkrafttreten des Bebauungsplans Nr. C 3 9. Änderung

Der Rat der Stadt Wiesmoor hat in seiner öffentlichen Sitzung am 15.12.2025 den Bebauungsplan Nr. C 3 9. Änderung als Satzung gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) beschlossen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist aus dem nachstehenden Übersichtsplan ersichtlich.



Der Bebauungsplan Nr. C 3 9. Änderung tritt mit dieser Bekanntmachung in Kraft (vgl. § 10 Abs. 3 BauGB).

Der Bebauungsplan Nr. C 3 9. Änderung kann einschließlich seiner Begründung gemäß § 10 Abs. 3 BauGB bei der Stadt Wiesmoor, Hauptstr. 193, 26639 Wiesmoor, Fachbereich 4 – Bauangelegenheiten, 2. Obergeschoss, Zimmer Nr. 205, während der üblichen Dienststunden eingesehen werden. Jedermann kann den Bebauungsplan einsehen und über seinen Inhalt Auskunft verlangen.

Der Bauleitplan wird ebenfalls auf der Internetseite der Stadt Wiesmoor unter der Adresse <https://www.stadt-wiesmoor.de/Bauen-Wohnen-und-Grundstuecke/Bauleitplanung.htm> zur Verfügung gestellt.

zur

Die für die Stellungnahmen zu Schall angewandten Vorschriften und Regelwerke (u.a. DIN 18005-1, TA-Lärm, verschiedene VDI-Richtlinien, technische Berichte, Leitfäden) können ebenfalls bei der oben genannten Stelle eingesehen werden.

Auf die Vorschriften des § 44 Abs. 3 Satz 1 und 2 BauGB über die Fälligkeit etwaiger Entschädigungsansprüche im Falle der in den §§ 39 bis 42 BauGB bezeichneten Vermögensnachteile, deren Leistung schriftlich beim Entschädigungspflichtigen zu beantragen ist, und des § 44 Abs. 4 BauGB über das Erlöschen von Entschädigungsansprüchen, wenn der Antrag nicht innerhalb der Frist von drei Jahren gestellt ist, wird hingewiesen.

Eine Verletzung der in § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 4 und Abs. 2 BauGB bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften sowie Mängel in der Abwägung nach § 214 Abs. 3 Satz 2 BauGB werden gemäß § 215 Abs. 1 BauGB unbeachtlich, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit dieser Bekanntmachung schriftlich gegenüber der Stadt Wiesmoor unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind.

Auf den Aushang dieser Bekanntmachung im Aushangkasten am Rathaus der Stadt Wiesmoor, Hauptstr. 193, 26639 Wiesmoor, wird hingewiesen und ist im Internet unter der Adresse www.stadt-wiesmoor.de nachzulesen.

Mit dem Tag der Bekanntmachung im Amtsblatt für den Landkreis Aurich tritt der o.a. Bauleitplan Nr. C 3 9. Änderung in Kraft.

Wiesmoor, 16.12.2025

Stadt Wiesmoor

Der Bürgermeister
Lübbers

1. Änderungssatzung zur Satzung der Gemeinde Baltrum über die Festsetzung der Realsteuerhebesätze für die Haushaltsjahre 2025 und 2026

Aufgrund der §§ 10, 58, 111 Abs. 1 und 112 Abs. 2 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.10.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3), des § 1 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) vom 23.01.2007, (Nds. GVBl. S. 41), in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 2017 (Nds. GVBl. S. 121), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. September 2022 (Nds. GVBl. S. 589), der §§ 1 und 25 des Grundsteuergesetzes (GrStG) vom 07.08.1973 (BGBl. I S. 965), zuletzt geändert durch Artikel 32 des Gesetzes vom 2. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 387) in Verbindung mit den §§ 1, 2 Abs. 1, und 9 des Niedersächsischen Grundsteuergesetzes (NGrStG) vom 07. Juli 2021 (Nds. GVBl. S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 17. Mai 2022 (Nds. GVBl. S. 304), der §§ 1, 4, 16 und 35a des Gewerbesteuergesetzes (GewStG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Oktober 2002 (BGBl. I S. 4167), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28. Februar 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 69) und des § 1 des Gesetzes zur Übertragung der Festsetzung und Erhebung der Realsteuern auf die heheberechtigten Gemeinden (Realsteuer-Erhebungsgesetz) in der Fassung vom 22.12.1981 (Nds. GVBl. S. 423) hat der Rat der Gemeinde Baltrum am 13.11.2025 folgende Satzung beschlossen:

Artikel 1

Die Satzung der Gemeinde Baltrum über die Festsetzung der Realsteuerhebesätze für die Haushaltsjahre 2025 und 2026 (Realsteuerhebesatzsatzung 2025 / 2026) wird wie folgt geändert:

In § 2 Nr. 1.1 wird die Zahl „560“ durch die Zahl „590“ ersetzt.

In § 2 Nr. 1.2 wird die Zahl „560“ durch die Zahl „590“ ersetzt.

Artikel 2

Diese Satzung tritt mit Wirkung zum 01.01.2026 in Kraft.

Baltrum, den 13.11.2025

Gemeinde Baltrum

Olchers
Bürgermeister

Satzung der Gemeinde Baltrum über die Erhebung von Verwaltungskosten im eigenen Wirkungskreis (Verwaltungskostensatzung)

Aufgrund der §§ 10, 58 Abs. 1 Ziffer 5, 7 und § 111 Nds. Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29.01.2025 (Nds. GVBl. 2025, Nr. 3), § 2 und § 4 des Nds. Kommunalabgabengesetzes (NKAG) vom 23.01.2007 (Nds. GVBl. S. 41), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 589), hat der Rat der Gemeinde Baltrum in seiner Sitzung am 13.11.2025 folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Kostenpflichtige Verwaltungstätigkeiten

- (1) Für Amtshandlungen und sonstige Verwaltungstätigkeiten – im nachfolgenden Verwaltungstätigkeiten – im eigenen Wirkungskreis der Gemeinde werden nach dieser Satzung Kosten erhoben, wenn die Beteiligten hierzu Anlass gegeben haben. Kosten im Sinne dieser Satzung sind Gebühren und Auslagen.
- (2) Verwaltungstätigkeiten i. S. v. Abs. 1 sind auch Entscheidungen über förmliche Rechtsbehelfe.
- (3) Kosten werden auch erhoben, wenn ein auf Vornahme einer kostenpflichtigen Verwaltungstätigkeit gerichteter Antrag abgelehnt oder nach Aufnahme der Verwaltungstätigkeit vor der Entscheidung zurückgenommen wird.
- (4) Die Erhebung von Kosten auf Grund anderer Rechtsvorschriften für besondere Verwaltungstätigkeiten, die in dem Kostentarif nicht aufgeführt sind, bleibt unberührt.

§ 2

Kostentarif, Höhe der Kosten

- (1) Die Höhe der Gebühren richtet sich nach dem als Anlage geführten Kostentarif, der Bestandteil dieser Satzung ist.

- (2) Liegen umsatzsteuerpflichtige Verwaltungstätigkeiten vor, sind die Beiträge des Kostentarifs zuzüglich gesetzlicher Umsatzsteuer zu erheben.
- (3) Nicht unter den Kostentarif fallen:
 - a) Verwaltungstätigkeiten, für die nach gesetzlichen Vorschriften sachliche oder persönliche Gebührenfreiheit besteht,
 - b) Verwaltungsgebühren im Rahmen der Amtshilfe.

§ 3 Gebühren

- (1) Für Verwaltungstätigkeiten, für welche der Kostentarif einen Rahmen vorsieht, sind bei der Festsetzung der Kosten das Maß des Verwaltungsaufwandes sowie der Wert des Gegenstandes zur Zeit der Beendigung der Verwaltungstätigkeit zu berücksichtigen. Die Kosten sind auf volle Euro abgerundet festzusetzen.
- (2) Werden mehrere kostenpflichtige Verwaltungstätigkeiten nebeneinander vorgenommen, so ist für jede Verwaltungstätigkeit eine Gebühr nach Kostentarif zu erheben.
- (3) Gebühren werden nicht erhoben für Verwaltungstätigkeiten, zu denen
 - a) in Ausübung öffentlicher Gewalt eine andere Behörde im Lande, eine Behörde des Bundes oder die Behörde eines anderen Bundeslandes Anlass gegeben hat, es sei denn, dass die Gebühr einem Dritten auferlegt oder in sonstiger Weise auf Dritte umgelegt werden kann.
 - b) Kirchen und andere Religions- und Weltanschauungsgemeinschaften des öffentlichen Rechts einschließlich ihrer öffentlich-rechtlichen Verbände, Anstalten und Stiftungen zur Durchführung von Zwecken i. S. des § 54 der Abgabenordnung (AO) Anlass gegeben haben, es sei denn, dass die Gebühr einem Dritten aufzuerlegen ist.

§ 4 Auslagen

- (1) Werden bei der Vorbereitung oder bei der Vornahme einer Verwaltungstätigkeit Auslagen notwendig, die nicht bereits mit der Gebühr abgegolten sind, so hat der Kostenschuldner sie zu erstatten; dies gilt auch, wenn die Verwaltungstätigkeit selbst gebührenfrei ist. Werden bei einer Dienstreise mehrere Dienstgeschäfte wahrgenommen, so sind die Reisekosten nach dem Verhältnis der Kosten zu teilen, die bei gesonderter Erledigung jedes einzelnen Geschäfts entstanden wären.
- (2) Auslagen sind in § 13 Abs. 3 Nds. Verwaltungskostengesetz (NVwKostG) exemplarisch aufgeführt.

§ 5 Billigkeitsmaßnahmen

- (1) Kosten, die dadurch entstanden sind, dass die Gemeinde die Sache unrichtig behandelt hat, sind zu erlassen.
- (2) Die Gemeinde kann die von ihr festgesetzten Kosten stunden, wenn die sofortige Einziehung für den Schuldner mit erheblichen Härten verbunden ist und wenn der Anspruch durch die Stundung nicht gefährdet wird.
- (3) Die Gemeinde kann die Kosten ermäßigen oder von der Erhebung absehen, wenn dies im Einzelfall mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Kostenschuldners oder sonst aus Billigkeitsgründen geboten ist.

§ 6

Kosten der Rechtsbehelfe

- (1) Soweit ein Rechtsbehelf erfolglos bleibt, beträgt die Gebühr für die Entscheidung über den Rechtsbehelf das Eineinhalbfache der Gebühr, die für die angefochtene Entscheidung anzusetzen war. Soweit der Rechtsbehelf Erfolg hat, sind nur die Kosten für die vorzunehmende Verwaltungstätigkeit zu erheben. Bei gebührenfreien Verwaltungstätigkeiten werden die Kosten für Rechtsbehelfe im Kostentarif bestimmt.
- (2) Wird eine Verwaltungstätigkeit auf einen Rechtsbehelf hin, der nicht von dem Kostenpflichtigen eingelegt worden ist, im Widerspruchs- oder Beschwerdeverfahren oder durch gerichtliches Urteil aufgehoben, so ist eine bereits bezahlte Gebühr insoweit zurückzuzahlen, als sie die für die Ablehnung des Antrages zu entrichtende Gebühr übersteigt. Das gleiche gilt, wenn ein Gericht nach § 113 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) die Rechtswidrigkeit der Verwaltungstätigkeit festgestellt hat. Die Zurückzahlung ist ausgeschlossen, wenn die Verwaltungstätigkeit aufgrund von unrichtigen oder unvollständigen Angaben des Antragstellers vorgenommen wurde.

§ 7

Kostenschuldner

- (1) Kostenschuldner ist derjenige, der zu der Verwaltungstätigkeit Anlass gegeben hat oder wer die Kosten durch einen gegenüber der Gemeinde abgegebenen oder ihm/ihr mitgeteilte Erklärung übernommen hat.
- (2) Mehrere Kostenschuldner haften als Gesamtschuldner.

§ 8

Entstehung der Kostenpflicht

- (1) Die Gebührenschuld entsteht mit der Beendigung der Verwaltungstätigkeit oder mit der Rücknahme des Antrages.
- (2) Die Verpflichtung zur Erstattung der Auslagen entsteht mit der Aufwendung des zu erstattenden Betrages.

§ 9

Fälligkeit der Kostenschuld

- (1) Die Kosten werden mit der Bekanntgabe der Kostenentscheidung an den Kostenschuldner fällig, wenn nicht die Gemeinde einen späteren Zeitpunkt bestimmt.
- (2) Eine Verwaltungstätigkeit kann von der vorherigen Zahlung der Kosten oder von der Zahlung oder Sicherstellung eines angemessenen Kostenvorschusses abhängig gemacht werden. Soweit der Vorschuss die endgültige Kostenschuld übersteigt, ist er zu erstatten.
- (3) Bei umsatzsteuerpflichtigen Kosten enthält der Bescheid die Bestandteile einer Rechnung nach den Vorschriften des Umsatzsteuergesetzes (UStG)

§ 10 Vollstreckung

Die Kosten können nach dem Niedersächsischen Verwaltungsvollstreckungsgesetz im Verwaltungszwangsverfahren vollstreckt werden.

§ 11 Anwendung des Niedersächsischen Verwaltungskostengesetzes

Soweit diese Satzung keine Regelung enthält, finden nach § 4 Abs. 4 NKAG die Vorschriften des Niedersächsischen Verwaltungskostengesetzes sinngemäß Anwendung.

§ 12 Datenschutz

- (1) Für datenschutzrechtliche Fragen können sich Betroffene an den Datenschutzbeauftragten der verantwortlichen Stelle wenden, die Kontaktdaten sind auf der Webseite der Gemeinde unter www.gemeindebaltrum.de/impresum abrufbar.
- (2) Die Verarbeitung personenbezogener Daten erfolgt ausschließlich zur Durchführung der Verwaltungstätigkeiten nach dieser Satzung, insbesondere zur Bearbeitung von Anträgen und zur Erhebung von Verwaltungskosten. Rechtsgrundlage hierfür sind Art. 6 Abs. 1 lit. c und e DSGVO in Verbindung mit § 1 Abs. 6 und § 3 NDSG sowie den vorgenannten Fachgesetzen sowie § 11 NKAG.
- (3) Es werden nur die für die Bearbeitung erforderlichen Daten verarbeitet, insbesondere:
 - Name und Kontaktdaten
 - Angaben zum Verwaltungsvorgang (z.B. Aktenzeichen, Antragsgegenstand)
 - Gebühren- und Zahlungsinformationen.
- (4) Eine Übermittlung der Daten an Dritte erfolgt nur, sofern dies gesetzlich vorgeschrieben ist oder zur Erfüllung der Aufgabe erforderlich ist. Eine Verarbeitung zu anderen Zwecken findet nicht statt.
- (5) Die Daten werden so lange gespeichert, wie dies zur Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben und zur Einhaltung der gesetzlichen Aufbewahrungsfristen, insbesondere aus dem Haushalts- und Abgabenrecht, erforderlich ist.
- (6) Die betroffenen Personen haben die Rechte nach den Art. 13 bis 18 und 21 DSGVO, insbesondere auf Auskunft, Berichtigung, Löschung, Einschränkung der Verarbeitung und Widerspruch.

§ 13 Inkrafttreten

- (1) Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.
- (2) Gleichzeitig tritt die Verwaltungskostensatzung der Gemeinde Baltrum vom 08.07.1997 außer Kraft.

Baltrum, den 13.11.2025

Gemeinde Baltrum

Olchers
Bürgermeister

Kostentarif zur Verwaltungskostensatzung (§ 2) der Gemeinde Baltrum vom 13.11.2025

Gebühren (§ 3 Verwaltungskostensatzung) und Pauschbeträge für Auslagen (§ 4 der Verwaltungskostensatzung).

Für die Gebührenbemessung des Verwaltungsaufwandes werden die Pauschbeträge gem. § 1 Abs. 4 S. 5 der Allgemeinen Gebührenordnung (AllGO) in der jeweils geltenden Fassung zur Grunde gelegt. Bei Gebühren nach Zeitaufwand wird je angefangener Viertelstunde und entsprechend der einzelnen Stundensätze abgerechnet.

Lfd. Nr.		Gebühr/Pauschbetrag
		Euro
1	Vervielfältigung, andere Druckerzeugnisse und Überlassung elektronischer Dateien	
1.1	Vervielfältigung je angefangene Seite (schwarz-weiß)	
1.1.1	- bis zum Format DIN A4	0,50
1.1.2	- bis zum Format DIN A3	1,00
1.1.3	- bei größeren Formaten	bis zu 15,00
1.1.4	- bei Nutzungsüberlassung des Kopiergerätes an Bürger	halbe Gebühr
	<u>Anmerkung zu 1.1.4:</u> ein Anspruch auf Nutzungsüberlassung besteht nicht	
1.2	Durchschriften je angefangene Seite (farbig)	
1.2.1	- bis zum Format DIN A4	1,00
1.2.2	- bis zum Format DIN A3	2,00
1.2.3	- bei größeren Formaten	bis zu 15,00
1.2.4	- bei Nutzungsüberlassung des Kopiergerätes an Bürger	halbe Gebühr
	<u>Anmerkung zu 1.2.4:</u> ein Anspruch auf Nutzungsüberlassung besteht nicht	
1.3	Vorbereitung, Erstellung und Übersendung digitaler Kopien / elektronischer Dateien	
1.3.1	- per E-Mail / per Downloadlink	nach Zeitaufwand, mind. jedoch 15,00
1.3.2	- per Datenträger (umfasst sind Kosten für den Datenträger und Versand, die nicht gesondert als Auslagen erhoben werden)	nach Zeitaufwand, mind. jedoch 25,00
2	Amtliche Beglaubigungen, Zeugnisse, Bescheinigungen und Ausweise	
2.1	Beglaubigungen von Unterschriften	nach Zeitaufwand
2.2	Beglaubigungen von Abschriften, Kopien, Vervielfältigungen und Negativen	nach Zeitaufwand, mind. jedoch 2,00, höchst. 8,00 je Seite
2.3	Beglaubigungen von Urkunden und Bescheinigungen für den Gebrauch im Ausland	
2.4	Ausstellen einer Bescheinigung	nach Zeitaufwand
2.4.1	- über einen ausländischen Studienabschluss	nach Zeitaufwand, mind. jedoch 70,00
2.4.2	- über die Bewertung eines ausländischen Bildungsnachweises oder eines inländischen Bildungsnachweises	nach Zeitaufwand, mind. jedoch 54,00
	<u>Anmerkung zu 2.4:</u> Gebühren nach 2.4 werden nicht erhoben, wenn Gebühren nach einer anderen Nummer zu erheben sind.	
2.5	Ausstellen eines Ausweises, eines Zeugnisses oder einer sonstigen Bescheinigung	nach Zeitaufwand

	<p><u>Anmerkung zu Nr. 2.1 bis 2.5:</u> Von der Gebührenordnung ausgenommen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Beglaubigungen sowie das Ausstellen von Ausweisen, Bescheinigungen und Zeugnissen im Rahmen eines bestehenden oder früheren Arbeits- oder Dienstverhältnisses b) das Ausstellen von Bescheinigungen über die Zahlung von Ruhegehältern, Witwen- und Waisengeldern, Krankengeldern, Unterstützungen und dergleichen aus öffentlichen oder privaten Kassen c) das Ausstellen von Zeugnissen, ausgenommen Zweitausfertigungen, durch die Schule oder die Schulbehörde, d) die Beglaubigung von Zeugniskopien durch die Schule oder Schulbehörde, die das Zeugnis ausgestellt hat, e) das Ausstellen von Ausweisen und Bescheinigungen über den Schulbesuch f) Beglaubigungen sowie das Ausstellen von Ausweisen, Bescheinigungen und Zeugnissen in Gnadensachen g) Beglaubigungen sowie das Ausstellen von Ausweisen, Bescheinigungen und Zeugnissen zum Nachweis der Bedürftigkeit. h) Angelegenheiten der Sozialversicherung, der Sozialhilfe und der Kinder- und Jugendhilfe. 	
2.6	Ausstellung eines Zeugnisses über das Nichtbestehen bzw. die Nichtausübung eines Vorkaufsrechts nach § 28 Abs. 1 Satz 3 Baugesetzbuch (Negativzeugnis) ¹	nach Zeitaufwand, mind. jedoch 35,00
2.7	Löschungsbewilligung, soweit nicht privatrechtlich	nach Zeitaufwand
3	Akteneinsicht, Auskunft, Nachforschungen	
3.1	Gewährung von Akteneinsicht	nach Zeitaufwand, mind. jedoch 14,00
	Bei Versendung von Akten, je Sendung zzgl.	12,00
	<p><u>Anmerkung zu Nr. 3.1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) Die Gebühr wird nicht erhoben, wenn die Akteneinsicht in einem laufenden Verfahren an Verfahrensbeteiligte gewährt wird. b) Die Aufwendungen, die Dritten für die Versendung der Akten zu zahlen sind, sind in der Gebühr nicht enthalten und gesondert als Auslagen zu erheben. c) Für die Akteneinsicht durch Übersendung digitaler Dateien sind Gebühren nach 1.3 zu erheben. 	
3.2	Auskünfte	
3.2.1	Auskünfte aus einer Datenbank, einer Kartei, einem Register oder einem sonstigen Verzeichnis	nach Zeitaufwand
3.2.2	Schriftliche Auskunft zur Marktforschung und wirtschaftliche Dispositionen und Prognosen an interessierte Gesellschaften o.ä.	nach Zeitaufwand
3.3	Nachforschungen der Kasse nach dem Verbleib eines überwiesenen Betrages	25,00
	<p><u>Anmerkung zu Nr. 3.3:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) Eine Gebühr wird nicht erhoben, wenn die Nachforschungen ergeben hat, dass der infrage stehende Betrag der Empfängerin oder dem Empfänger nicht gutgeschrieben oder nicht an sie oder ihn ausgezahlt worden ist. b) Der Betrag, der von der Kasse für die Nachforschung an das kontoführende Kreditinstitut zu zahlen ist, ist in der Gebühr nicht enthalten und gesondert als Auslage zu erheben. 	
3.4	Feststellungen aus Konten und Akten	nach Zeitaufwand
4	Abgaben	
4.1	Aufstellung über den Stand eines Steuerkontos je Haushaltsjahr	10,00
4.2	Ersatzstücke für verlorene Hundesteuermarken	10,00

4.3	Bescheinigung über öffentliche Abgaben früherer Jahre, für jedes Jahr	10,00
4.4	Zweitausfertigung vom Abgabenbescheid	10,00
5 Nutzung des Archives		
5.1	Schriftliche Auskünfte aus Urkunden und alten Akten, je Seite	2,00
5.2	Benutzung von Großformaten (Karten, Pläne, Plakate, Bilder usw.) je Tag	10,00
5.3	Für familiengeschichtliche Auskünfte und sonstige Auskünfte	nach Zeitaufwand
	<u>Anmerkung zu Nr. 5:</u> Für die Benutzung und Auskunftserteilung zu wissenschaftlichen und heimatkundlichen Zwecken, sowie bei der Durchführung von Arbeiten im Rahmen der Schul- und Berufsausbildung sind lediglich die Auslagen zu erstatten. Ansprüche Dritter aus Urheber-, Verwertungs- und Lizenzrechten sind gesondert abzugelten.	
	<u>Anmerkung zu Nr. 5.3:</u> Der Betrag der von Landesarchiv für die Nachforschung erhoben wird, ist in der Gebühr nicht enthalten und gesondert als Auslage zu erheben.	
6	Befreiung vom Anschluss- und Benutzungszwang	nach Zeitaufwand
7 Abwasserbeseitigung		
7.1	Entwässerungsgenehmigungen	nach Zeitaufwand
	<u>Anmerkung zu Nr. 7.1:</u> Nach dieser Tarifstelle wird nur der Verwaltungsaufwand erhoben. Für die ggf. stattfindende Inanspruchnahme der Einrichtung für Abwasserbeseitigung ist eine Beseitigungsgebühr nach der Abwassergebührensatzung zu erheben.	
7.2	Entnahme und Untersuchung von Abwasserproben	nach Zeitaufwand
7.3	Abnahme der Abwasseranlage	nach Zeitaufwand
8 Genehmigungen		
8.1	Ausnahmen nach § 24 Abs. 7 des Niedersächsischen Straßengesetzes	nach Zeitaufwand
8.2	Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis gemäß §§ 18 (1), 19 des Nds. Straßengesetzes (NStrG)	
8.2.1	für Kraftfahrzeuge	
8.2.1.1	für ein Fahrzeug mit einem Gesamtgewicht bis 6 t - für die Dauer von bis zu einem Monat - für die Dauer von bis zu einem Jahr - für die Dauer von über einem Jahr	60,00 150,00 220,00
8.2.1.2	für ein Fahrzeug für ein Gesamtgewicht von über 6 t - für die Dauer von bis zu einem Monat - für die Dauer von bis zu einem Jahr - für die Dauer von über einem Jahr	100,00 250,00 300,00
8.2.2	für sonstige Zwecke (insbes. Abstellen von Gegenständen auf öffentlichen Straßenflächen) für einen Zeitraum von - bis zu einem Monat je qm beanspruchter Fläche - bis zu drei Monaten je qm beanspruchter Fläche - bis zu sechs Monaten je qm beanspruchter Fläche - bis zu einem Jahr je qm beanspruchter Fläche - über einem Jahr je qm beanspruchter Fläche	3,00 5,00 7,00 9,00 17,00 mind. jedoch 40,00
8.3	Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach § 12 Baltrumer Lärmschutzverordnung (BaltrumLVO)	
8.3.1	für die Durchführung von ruhestörenden Bauarbeiten	
8.3.1.1	während der Sommerkurzeit (01.05.-30.09.) - je angefangene Stunde	30,00 - 250,00

8.3.1.2	außerhalb der Sommerkurzeit (01.10.-30.04.) während der Ruhezeiten - je angefangene Stunde	25,00 - 120,00
8.3.2	für sonstige Zwecke (z.B. Musikdarbietung im Freien) - je nach Aufwand und Dauer	25,00 - 220,00
9	Genehmigungen, Überwachung, Bewilligung im Zusammenhang mit Baumaßnahmen	
9.1	Bestätigung über die gesicherte Erschließung nach § 62 Niedersächsische Bauordnung	75,00
9.2	Genehmigung und Überwachung von Arbeiten, die für Rechnung Dritter von Unternehmen an öffentlichen Straßen, Plätzen, Kanälen und sonstigen Anlagen ausgeführt werden	nach Zeitaufwand
9.3	Bereitstellung von Verkehrsschildern bestehend aus Verkehrszeichen oder Absperrbarke, Teleskopbefestigungsstangen, Betonsteinen	20,00 zzgl. 5,00 pro Schild und Tag
10	Antragskonferenz	nach Zeitaufwand
	Durchführung einer Antragskonferenz, wenn nach der Antragskonferenz ein Antrag auf Vornahme einer gebührenpflichtigen Amtshandlung nicht gestellt wird.	
11	Schriftliche Aufnahme eines Antrages oder einer Erklärung, die von einer Privatperson zu deren Nutzen gewünscht ist (die Niederschrift über die Erhebung von Rechtsbehelfen ist ausgenommen)	nach Zeitaufwand
12	Gebühren in besonderen Fällen (Ablehnung und Rücknahme eines Antrages, Änderung, Rücknahme oder Widerruf einer Amtshandlung, Rechtsbehelfe, Rückforderung)	
12.1	Ablehnung eines Antrags auf Vornahme einer gebührenpflichtigen Amtshandlung aus anderen Gründen als wegen Unzuständigkeit der Behörde	nach Zeitaufwand
12.2	Rücknahme eines Antrags auf Vornahme einer gebührenpflichtigen Amtshandlung	nach Zeitaufwand, max. 25 % der ursprünglichen für die Amtshandlung festzusetzenden Gebühr
	Anmerkung zu Nr. 12.1 und 12.2: Die Gebühr darf nicht höher sein als die für die Vornahme der Amtshandlung festzusetzende Gebühr.	
12.3	Nachträgliche Änderung einer gebührenpflichtigen Amtshandlung	nach Zeitaufwand
	Anmerkung zu Nr. 12.3: Die Gebühr darf nicht höher sein als die für die Gebühr, die für eine nicht auf die Änderung beschränkte Amtshandlung festzusetzen war.	
12.4	Rücknahme oder Widerruf einer Amtshandlung	nach Zeitaufwand
	Anmerkung zu Nr. 12.4: Eine Gebühr wird nicht erhoben für die Rücknahme oder Widerruf eines Bescheids zur Gewährung einer Zuwendung oder anderen Geldleistungen, wenn eine Gebühr nach Nr. 13 zu erheben ist.	
12.5	Rechtsbehelfe	
12.5.1	Entscheidung über einen Rechtsbehelf, soweit der Rechtsbehelf erfolglos bleibt oder der Rechtsbehelf nur deshalb Erfolg hat, weil die Amtshandlung aufgrund unrichtiger oder unvollständiger Angaben der Person, die den Rechtsbehelf eingelegt hat, vorgenommen oder abgelehnt worden ist.	

12.5.1.1	in einer Gebührenpflichtigen Angelegenheit (vgl. § 6 der Satzung)	das 1 ½ -fache der Gebühr, die für die angefochtene Entscheidung anzusetzen war
12.5.1.2	im Übrigen	nach Zeitaufwand
12.5.2	Bearbeitung eines Rechtsbehelfs, wenn der Rechtsbehelf vor Beendigung des Rechtsbehelfsverfahrens zurückgenommen wird	nach Zeitaufwand
	<u>Anmerkung zu Nr. 12.5.2:</u> Richtet sich der Rechtsbehelf ausschließlich gegen eine Kostenfestsetzung, so darf die Gebühr den strittigen Betrag nicht übersteigen.	
13	Rückforderungen von Zuwendungen oder anderen Geldleistungen	nach Zeitaufwand, mind. jedoch 10 % des Rückforderungs- betrags und höchstens 10.000,00
	<u>Anmerkung zu Nr. 13:</u> a) Zum Zeitaufwand gehört auch der Zeitaufwand für die Änderung, die Rücknahme oder den Widerruf des Bescheids zur Gewährung der Zuwendung oder anderer Geldleistung. b) Von einer Gebührenerhebung ist abzusehen, wenn die Rückforderung darauf beruht, dass a. eine Zuwendung durch nachträglich eingetretene unvorhergesehene Minderung des Investitionsvolumens oder infolge Zuwendungen von dritter Seite gekürzt werden muss, b. der Verwendungszweck aus Gründen, die nicht die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger zu vertreten hat, nicht erreicht worden ist oder c. die Zuwendung nicht rechtzeitig oder fristgerecht verwendet worden ist, soweit die Zuwendungsempfängerin oder der Zuwendungsempfänger dies nicht zu vertreten hat. c) Mit Gebühr ist der Verwaltungsaufwand für die Anforderung von Zinsen für den Rückforderungsbetrag abgegolten.	
14	Allgemeiner Auffangstatbestand	
	Genehmigung, Erlaubnis, Ausnahmegewilligung oder sonstige auf Antrag oder Veranlassung des/der Kostenschuldners/-in vorzunehmende Amtshandlung oder Protokoll über Verhandlungen, wenn in diesem Kostentarif und auch in anderen Rechtsvorschriften weder eine Gebühr bestimmt noch Gebührenfreiheit vorgesehen ist.	nach Zeitaufwand

Satzung des Fleckens Hage über die Erhebung einer Zweitwohnungssteuer

Aufgrund der §§ 10, 58 und 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576) in der zur Zeit geltenden Fassung und der §§ 1, 2 und 3 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) vom 23.01.2007 (Nds. GVBl. S. 41) in der zur Zeit geltenden Fassung hat der Rat des Fleckens Hage in seiner Sitzung am 11.12.2025 folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Allgemeines

Die Gemeinde erhebt eine Zweitwohnungssteuer.

§ 2 Steuergegenstand

- (1) Gegenstand der Steuer ist das Innehaben einer Zweitwohnung im Gemeindegebiet.
- (2) Eine Zweitwohnung ist jede Wohnung, die jemand neben seiner Hauptwohnung zu Zwecken des persönlichen Lebensbedarfs innehat, insbesondere zu Erholungs-, Berufs- und Ausbildungszwecken. Satz 1 gilt auch für den Fall, dass sich die Hauptwohnung im Ausland befindet. Eine Wohnung verliert die Eigenschaft als Zweitwohnung nicht dadurch, dass ihr Inhaber sie zeitweilig zu einem anderen Zweck nutzt.
- (3) Als Hauptwohnung gilt die gemeldete Haupt- oder alleinige Wohnung.
- (4) Eine Wohnung im Sinne dieser Satzung ist jeder umschlossene Raum, der mindestens über ein Fenster, eine Elektro- oder vergleichbare Energieversorgung, eine Trinkwasserversorgung sowie eine Toilette, zumindest in vertretbarer Nähe, verfügt und damit wenigstens vorübergehend zum Wohnen geeignet ist.
- (5) Liegen Hauptwohnung und Zweitwohnung auf demselben Grundstück, so gilt diese in der Regel nicht als Zweitwohnung im Sinne dieser Satzung.
- (6) Eine Wohnung verliert die Eigenschaft einer Zweitwohnung nicht dadurch, dass ihr/ihre Inhaber*in sie vorübergehend anders oder nicht nutzt.

§ 3 Steuerpflicht

- (1) Steuerpflichtig ist, wer im Gemeindegebiet eine Zweitwohnung im Sinne des § 2 innehat. Inhaber/in einer Zweitwohnung ist, wer die Verfügungsbefugnis über die Wohnung als Eigentümer/in, Mieter/in oder als sonstige dauernutzungsberechtigte Person hat.
- (2) Dies gilt nicht, wenn die Inhaberin oder der Inhaber der Zweitwohnung verheiratet ist, nicht dauernd von ihrem oder seinem Ehepartner getrennt lebt und die Zweitwohnung aus beruflichen Gründen unterhalten wird, weil die Zweitwohnungsinhaberin oder der Zweitwohnungsinhaber ihrer oder seiner Arbeit nicht vom Familienwohnsitz aus nachgehen kann. Gleiches findet auf die eingetragene Lebenspartnerschaft Anwendung.
- (3) Inhaberin oder Inhaber einer Zweitwohnung in der Hauptwohnung der Eltern oder eines Elternteils, sind nicht steuerpflichtig im Sinne dieser Satzung, wenn sie sich im Studium oder in

Ausbildung befinden, ihren Hauptwohnsitz am Studien- bzw. Ausbildungsort angemeldet und noch nicht das 28. Lebensjahr vollendet haben.

- (4) Haben mehrere Personen gemeinschaftlich eine Zweitwohnung inne, so sind sie Gesamtschuldner.

§ 4 Steuermaßstab

- (1) Die Steuer bemisst sich nach dem Wohnwert der Zweitwohnung multipliziert mit dem Verfügbarkeitsfaktor (Bemessungsgrundlage in Euro).
- (2) Der Wohnwert ist das Produkt aus dem Lagewertfaktor (LWF), der Quadratmeterzahl der Wohnfläche (WF), dem Baujahrfaktor (BJF), dem Gebädefaktor (GF) und dem Wohnflächenfaktor (WFF) multipliziert mit hundert. Der Wohnwert ergibt sich somit aus folgender Formel:

$$\text{Wohnwert} = (\text{LWF} \times \text{WF} \times \text{BJF} \times \text{GF} \times \text{WFF}) \times 100.$$

- (3) Zur Ermittlung des Lagewertfaktors wird der jeweils maßgebliche Bodenrichtwert (BRW) ins Verhältnis zum höchsten Bodenrichtwert im Erhebungsgebiet (hBRW) gesetzt und das hieraus resultierende Ergebnis mit eins addiert. Der Lagewertfaktor ergibt sich somit aus folgender Formel:

$$\text{LWF} = (\text{BRW} : \text{hBRW}) + 1$$

Er wird auf die zweite Nachkommastelle abgerundet. Grundlage sind die vom zuständigen Gutachterausschuss für Grundstückswerte zum Stichtag 01.01. des dem Erhebungszeitraum vorausgegangenen Kalenderjahres ermittelten und im Bodenrichtwertinformationssystem Niedersachsen und Bremen (BORIS.NI) veröffentlichten Bodenrichtwerte nach § 196 Baugesetzbuch (BauGB) für Bauflächen gemäß der Anlage 5 der Immobilienwertermittlungsverordnung (ImmoVVertV) vom 14. Juli 2021 (BGBl. I, S. 2805). Maßgeblich ist der Bodenrichtwert der für die Bodenrichtwertzone, in der sich die Zweitwohnung befindet, ausgewiesen wird. Der festgestellte Bodenrichtwert wird für die Dauer von 3 Jahren festgeschrieben.

- (4) Ist ein Bodenrichtwert für den konkreten Steuergegenstand nicht zu ermitteln, so ist unter Einbeziehung der angrenzenden Bodenrichtwertzonen sowie anhand der konkreten Gegebenheiten ein Bodenrichtwert zu schätzen.
- (5) Die bei der Berechnung anzusetzende Wohnfläche wird nach Maßgabe der Wohnflächenverordnung in der jeweils geltenden Fassung ermittelt.
- (6) Der Baujahrfaktor wird bezogen auf das jeweilige Baujahr des Gebäudes wie folgt bemessen:

Baujahr	Wertfaktor
bis 1970	0,70
1971 – 1980	0,71 – 0,80
1981 – 1990	0,81 – 0,90
1991 – 2000	0,91 – 1,00
2001 – 2010	1,01 – 1,10
2011 – 2020	1,11 – 1,20
2021 – 2030	1,21 – 1,30

Maßgebend für die Festlegung des Baujahres ist der Zeitpunkt der Bezugsfertigkeit.

- (7) Der Gebädefaktor für die Gebäudeart wird wie folgt bemessen:

Gebäudeart	Wertfaktor
Mietwohnung	0,7
Mehrfamilienhaus, Mehrgeschosswohnungsbau, Eigentumswohnung, sonstige Wohnung	0,8
Zweifamilienhaus, Doppelhaus, Reihenhaus	0,9
Einfamilienhaus	1

Für alle Gebäudearten gilt, dass der Gebädefaktor für ein Einfamilienhaus Anwendung findet, wenn das gesamte Gebäude als Zweitwohnung im Sinne von § 2 Abs. 3 zur Verfügung steht.

- (8) Der Faktor für die Wohnfläche (WFF) wird wie folgt bemessen:

Wohnfläche	Wertfaktor
bis 75 m ²	1
75,01 m ² - 100 m ²	0,9
100,01 m ² - 125 m ²	0,8
125,01 m ² - 150 m ²	0,7
150,01 m ² - 175 m ²	0,6
ab 175,01 m ³	0,5

§ 5 Steuersatz

- (1) Der Steuersatz beträgt im Haushaltsjahr 6,60 v. H. der Bemessungsgrundlage nach § 4.
- (2) In den Fällen des § 6 (1) Satz 2 ermäßigt sich die Steuer auf den der Dauer der Steuerpflicht entsprechenden Teilbetrag.

§ 6 Entstehung und Fälligkeit der Steuerschuld

- (1) Die Zweitwohnungssteuer wird als Jahressteuer festgesetzt. Besteuerungszeitraum ist das Kalenderjahr. Besteht die Steuerpflicht nicht während des gesamten Kalenderjahres, ist Besteuerungszeitraum der entsprechende Teil des Kalenderjahres.
- (2) Der Steueranspruch für ein Kalenderjahr entsteht am 01. Januar des Jahres, für das die Steuer festzusetzen ist. Tritt die Steuerpflicht erst nach dem 01. Januar ein, so entsteht der Steueranspruch mit dem Beginn der Steuerpflicht.
- (3) Die Steuerpflicht beginnt mit dem Zeitpunkt, ab dem die Wohnung der/des Steuerpflichtigen als Zweitwohnung zu beurteilen ist. Fällt der Zeitpunkt, mit dem die Beurteilung der Wohnung als Zweitwohnung beginnt, nicht auf den ersten Tag eines Monats, beginnt die Steuerpflicht am ersten Tag des folgenden Monats. Dies gilt auch, wenn die Hauptwohnung zur Zweitwohnung wird.
- (4) Die Steuerpflicht endet mit Ablauf des Kalendermonats, in dem der/die Steuerpflichtige die Wohnung nicht mehr innehat oder die Zweitwohnung zur Hauptwohnung umgewandelt wurde. Zu viel gezahlte Steuern sind auf Antrag zu erstatten.

- (5) Die Steuerschuld wird in vierteljährlichen Beträgen zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November eines jeden Jahres fällig. Beträge bis 100,00 Euro werden zum 01. Juli eines jeden Jahres fällig.
- (6) Nachveranlagte Steuerbeträge sind innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe des Steuerbescheides zu entrichten, Erstattungsbeträge innerhalb von zwei Wochen nach der Bekanntgabe fällig.

§ 7

Steuerermäßigungen

- (1) Im Falle der gemischten Widmung einer Zweitwohnung ermäßigt sich der Steuersatz auf die in Satz 2 genannten Steuersätze, wenn die Verfügbarkeit der Zweitwohnung für Zwecke des persönlichen Lebensbedarfes durch rechtliche Bindungen zwingend auf Zeiträume von maximal 285 Tagen beschränkt worden ist. Die ermäßigten Steuersätze betragen bei einer Eigennutzungsmöglichkeit
 - a.) von maximal 165 Tagen 50 v.H. des vollen Steuersatzes,
 - b.) von maximal 205 Tagen 62,5 v.H. des vollen Steuersatzes,
 - c.) von maximal 245 Tagen 75 v.H. des vollen Steuersatzes und
 - d.) von maximal 285 Tagen 87,5 v.H. des vollen Steuersatzes.

Eine Ermäßigung wird nur auf die vollen Steuersätze und nicht auf anteilige Zweitwohnungssteuersätze gewährt.

- (2) Die Anwendung der Steuersatzermäßigung gemäß § 7 (1) dieser Satzung ist bei Eigenvermietung innerhalb einer Ausschlussfrist bis zum 15.02. des jeweiligen Folgejahres, bei einem Weitervermietungsvertrag mit einer Vermietungsagentur innerhalb einer Ausschlussfrist bis zum 15.02. des jeweiligen Kalenderjahres, zu beantragen. Die Voraussetzungen der Steuersatzermäßigung sind auf Verlangen der Gemeinde glaubhaft zu machen. Neben dem Darlegen der rechtlichen Bindungen gehören dazu auch nachvollziehbare Auskünfte zur einkommenssteuer-, umsatzsteuer- und gegebenenfalls gewerbesteuerrechtlichen Behandlung der Wohnung durch die Finanzbehörden. Der An- und Abreisetag zählen als ein Vermietungstag. Sofern ein Weitervermietungsvertrag mit einer Vermietungsagentur abgeschlossen worden ist, muss in diesem die Lage der Zeiträume der Eigenverfügbarkeit vor dem jährlichen Entstehen der Zweitwohnungsteuer auf bestimmte oder bestimmbare Zeiten (z.B. Ostern, Schulferien) des Jahres festgelegt worden sein. Vertragskonstruktionen, die den Verdacht erzeugen, Scheinverträge zu sein oder dem Umgehen der Zweitwohnungssteuerpflicht oder dem Vortäuschen von Ermäßigungsvoraussetzungen zu dienen, werden nicht anerkannt.
- (3) Endet die Steuerpflicht im Laufe des Veranlagungsjahres, werden die Verfügungstage im steuerpflichtigen Zeitraum jahresanteilig zugrunde gelegt.

§ 8

Anzeigepflicht

Wer eine Zweitwohnung in Besitz nimmt oder aufgibt, hat dies der Gemeinde innerhalb eines Monats nach diesem Zeitpunkt anzuzeigen. Wer bei Inkrafttreten dieser Satzung eine Zweitwohnung innehat, hat dies der Gemeinde innerhalb eines Monats nach Inkrafttreten anzuzeigen.

§ 9

Steuererklärung, Mitteilungspflichten

- (1) Der/Die Steuerpflichtige ist verpflichtet, der Gemeinde alle für die Steuererhebung relevanten Tatbestände (Wohnfläche, Baujahr, Bezugsfertigkeit, Gebäudeart, Art der Nutzung u.a.) vollständig und wahrheitsgemäß schriftlich mitzuteilen. Ein dafür entsprechendes Formular wird zur Verfügung gestellt. Das gleiche gilt, wenn sich für die Steuererhebung relevanten Tatbestände ändern. Die Mitteilung ist eigenhändig zu unterschreiben und die gemachten Angaben sind auf Aufforderung zu belegen.
- (2) Wenn die Sachverhaltsaufklärung durch die Beteiligten nicht zum Ziel führt oder keinen Erfolg verspricht, sind auch andere Personen und Firmen, insbesondere Vermieter oder Verpächter von Zweitwohnungen / Campingplätzen und Vermietungsagenturen verpflichtet, der Gemeinde auf Nachfrage, die für die Steuerfestsetzung relevanten Daten mitzuteilen (§ 11 Kommunalabgabengesetz (NKAG) i. V. m. § 93 Abgabenordnung (AO)).

§ 10

Datenverarbeitung

- (1) Die Gemeinde kann zur Ermittlung der Steuerpflichtigen und zur Festsetzung, Erhebung und Vollstreckung der Zweitwohnungsteuer im Rahmen dieser Satzung die erforderlichen personenbezogenen und grundstücksbezogenen Daten gemäß der Europäischen Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) und dem Niedersächsischen Datenschutzgesetz (NDSG), jeweils in Kraft getreten am 25. Mai 2018, in Verbindung mit § 11 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetz (NKAG) und den dort genannten Bestimmungen der Abgabenordnung (AO) erheben bei:
 - a) Städten und Gemeinden (Ordnungsamt, Einwohnermeldeamt, Bauamt, Finanzverwaltung)
 - b) Kurverwaltungen
 - c) Sozialversicherungsträgern
 - d) Finanzämtern
 - e) Grundbuchämtern
 - f) Katasterämtern
 - g) Amtsgerichten (Handelsregister)
 - h) andere Behörden
 - i) Vorbesitzern, Vermietern, Verpächtern, Eigentümern
 - j) Versorgungsunternehmen.
- (2) Weitere, bei den in Absatz 1 genannten Datenquellen vorhandene personen- und grundstücksbezogene Daten dürfen erhoben werden, soweit sie für die Veranlagung zu dem Beitrag nach dieser Satzung erforderlich sind. Die Daten dürfen von der datenverarbeitenden Stelle nur zum Zwecke der Beitragserhebung nach dieser Satzung weiterverarbeitet werden.

§ 11

Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig handelt, wer als Steuerpflichtige oder Steuerpflichtiger oder bei der Wahrnehmung der Angelegenheit einer oder eines Steuerpflichtigen leichtfertig
 - a) über steuerrechtlich erhebliche Tatsachen unrichtige oder unvollständige Angaben macht oder
 - b) die Gemeinde pflichtwidrig über steuerrechtlich erhebliche Tatsachen in Unkenntnis lässt

und dadurch Steuern verkürzt oder nicht gerechtfertigte Steuervorteile für sich oder einen anderen erlangt. Die Strafbestimmungen bei Vorsatz des § 16 NKAG bleiben unberührt.

- (2) Ordnungswidrig handelt auch, wer vorsätzlich oder fahrlässig
- a) Belege ausstellt, die in tatsächlicher Hinsicht unrichtig sind oder
 - b) bei der Anzeigepflicht über Innehaben oder Aufgeben der Zweitwohnung nicht nachkommt. Zuwiderhandlungen gegen § 8 sind Ordnungswidrigkeiten nach § 18 Abs. 2 NKAG.
- (3) Gemäß § 18 Abs. 3 NKAG können Ordnungswidrigkeiten mit einer Geldbuße bis zu 10.000,00 Euro geahndet werden.

§ 12 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung des Fleckens Hage über die Erhebung der Zweitwohnungssteuer vom 08. Dezember 2014 i.d.F. der 2. Änderungssatzung vom 15. Juni 2020 außer Kraft.

Hage, 11.12.2025

Flecken Hage

Sell
Gemeindedirektor

Satzung zur 9. Änderung der Abgabensatzung zur Abwasserbeseitigungssatzung Gemeinde Großefehn

Aufgrund der §§ 10, 58 und 111 Abs. 1 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.01.2025 (Nds. GVBl. Nr. 3), des § 5 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG), in der Fassung vom 20.04.2017 (Nds. GVBl. S.121), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 589), hat der Rat der Gemeinde Großefehn in seiner Sitzung am 18.12.2025 folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

Die Abgabensatzung zur Abwasserbeseitigungssatzung der Gemeinde Großefehn vom 19.12.1996, zuletzt geändert mit Satzung zur 8. Änderung der Abgabensatzung zur Abwasserbeseitigungssatzung der Gemeinde Großefehn vom 12.12.2024, wird wie folgt geändert:

Die §§ 11, 12 und 13 erhalten folgende Fassung:

§ 11 Grundsatz

(1) Für die Inanspruchnahme der zentralen Schmutzwasserbeseitigung wird eine Kanalbenutzungsgebühr erhoben.

(2) Die Kanalbenutzungsgebühr ist so zu bemessen, dass sie 100 v.H. der Kosten im Sinne des § 5 Abs. 2 NKAG deckt.

§ 12 Gebührenmaßstab und –höhe

(1) Die Kanalbenutzungsgebühr für die zentrale öffentliche Schmutzwasserbeseitigung setzt sich aus einer Grund- und Zusatzgebühr zusammen.

(2) Die Grundgebühr dient der Deckung der Kosten für die Bereitstellung und Vorhaltung der öffentlichen Schmutzwasserbeseitigungsanlagen. Die Zusatzgebühr wird nach der tatsächlichen eingeleiteten Schmutzwassermenge bemessen und dient der Deckung der verbrauchsabhängigen Betriebskosten.

(3) Die Grundgebühr wird grundsätzlich je Grundstück erhoben und bemisst sich nach den Nennleistungen aller auf dem Grundstück installierten Hauptwasserzähler. Befinden sich auf einem Grundstück mehrere Nutzungseinheiten und können diesen einzelne Hauptwasserzähler eindeutig, dauerhaft und ausschließlich zugeordnet werden, wird abweichend von Satz 1 die Grundgebühr getrennt je Nutzungseinheit und zugehörigem Hauptwasserzähler erhoben. Nutzungseinheit ist jede in sich abgeschlossene, baulich getrennte und selbstständig nutzbare Einheit von Räumen innerhalb eines Gebäudes, die eine eigenständige Nutzung zu Wohnzwecken oder einem eigenständigen gewerblichen oder sonstigen betrieblichen Zweck ermöglicht. Die Grundgebühr beträgt monatlich bei der Verwendung von Wasserzählern mit einer Nennleistung

	Gebühr ab 01.01.2012	Gebühr ab 01.01.2025	
Zähler bis	Monat € / Zähler	Monat € / Zähler	Jahr € / Zähler
5 cbm/h	10,00	12,50	150,00
7 cbm/h	15,00	18,75	225,00
10 cbm/h	20,00	25,00	300,00
20 cbm/h	36,00	45,00	540,00
30 cbh/h	40,00	50,00	600,00

Sofern die Nennleistung der verwendeten Hauptwasserzähler durch Feuerlöscheinrichtungen oder durch Verbrauchsstellen mitbestimmt wird, die keinen Anschluss an das Abwassernetz haben, z.B. Gartenzapfstellen, wird auf Antrag bei der Berechnung der Grundgebühr die Nennleistung zugrunde gelegt, die ohne diese Einrichtungen erforderlich wäre. Bei Grundstücken, die ihre Wassermengen aus öffentlichen oder eigenen Wasserversorgungsanlagen entnehmen, ohne einen Wasserzähler zu verwenden, wird die Nennleistung des Hauptwasserzählers festgesetzt, der nach den geltenden DIN-Vorschriften oder der nachgewiesenen Pumpenleistung erforderlich sein würde, um die dem Grundstück zugeführte Wassermengen zu messen.

(4) Die Zusatzgebühr wird nach der Schmutzwassermenge bemessen, die in die zentrale Schmutzwasserbeseitigung gelangt. Berechnungseinheit für die Gebühr ist ein cbm Schmutzwasser. Die Zusatzgebühr beträgt für jeden vollen Kubikmeter Schmutzwasser

ab dem 01.01.2023 3,50 € und

ab dem 01.01.2025 3,65 €.

(5) Als in die zentrale Schmutzwasserbeseitigung gelangt gelten

a) die auf dem Grundstück beziehungsweise den auf diesem befindlichen **Nutzungseinheiten** mit separatem Hauptwasserzähler im Sinne des § 12 Abs. 3 S. 3 im letzten abgelaufenen zwölfmonatigen Ablesezeitraum aus öffentlichen oder privaten Wasserversorgungsanlagen zugeführte und durch Wasserzähler ermittelte Wassermenge (Frischwasserverbrauch);

b) die auf dem Grundstück gewonnene und dem Grundstück sonst zugeführte Wassermenge;

c) die tatsächlich eingeleitete Abwassermenge bei Bestehen einer Schmutzwassermesseinrichtung.

(6) Hat ein Wasserzähler nicht richtig oder überhaupt nicht angezeigt, so wird die Wassermenge von der Gemeinde unter Zugrundelegung des Verbrauchs des Vorjahres und unter Berücksichtigung der begründeten Angaben des Gebührenpflichtigen geschätzt.

(7) Die Wassermengen nach Absatz 4 Ziffer b) hat der Gebührenpflichtige der Gemeinde für den abgelaufenen Bemessungszeitraum von einem Kalenderjahr innerhalb der folgenden zwei Monate anzuzeigen. Sie sind durch Wasserzähler nachzuweisen, die der Gebührenpflichtige auf seine Kosten einbauen muss. Die Wasserzähler müssen den Bestimmungen des Eichgesetzes entsprechen. Wenn die Gemeinde auf solche Messeinrichtungen verzichtet, kann sie als Nachweis für die Wassermengen prüfbare Unterlagen verlangen. Sie ist berechtigt, die Wassermengen zu schätzen, wenn diese auf andere Weise nicht ermittelt werden können.

(8) Wassermengen, die nachweislich nicht in die zentrale Schmutzwasserbeseitigung gelangt sind, werden auf Antrag abgesetzt. Der Antrag ist nach Ablauf dieses Zeitraums innerhalb von zwei Monaten bei der Gemeinde einzureichen. Die Wassermengen sind durch handelsübliche Wasserzähler, die der Gebührenpflichtige auf seine Kosten einbaut, nachzuweisen. Die Wasserzähler müssen den Bestimmungen des Eichgesetzes entsprechen. Die Wasserzähler sind nach Ablauf der Eichgültigkeit unaufgefordert auszutauschen. Die Gemeinde ist nicht verpflichtet, auf den Ablauf der Eichfrist hinzuweisen. Ist die Eichgültigkeit abgelaufen, gelten die Wassermengen als nicht nachgewiesen. Der Gebührenpflichtige hat der Gemeinde die Zählerstände jährlich mitzuteilen. Erfolgt die jährliche Meldung nicht, so werden die Mengen nicht vollständig berücksichtigt. Für den zusätzlichen Aufwand der Änderung der Gebührenveranlagung und des Abgabenbescheides wird eine Gebühr von jährlich 5,00 € erhoben. Die Gemeinde ist berechtigt, durch Bedienstete oder Beauftragte die Zählerstände abzulesen. Die Gemeinde kann von den Abgabepflichtigen zum Nachweis der eingeleiteten oder abzusetzenden Abwassermenge sowie des Verschmutzungsgrades amtliche Gutachten verlangen. Die Kosten hierfür trägt der Gebührenpflichtige, sofern das Gutachten zu einer niedrigeren Einstufung führt, die Gemeinde. Zuviel erhobene Gebühren sind zu verrechnen oder zu erstatten. Die Erhebung einer Verwaltungsgebühr nach der geltenden Verwaltungsgebührensatzung für den Bearbeitungsaufwand dieses Antrages bleibt unberührt.

§ 13 Gebührenpflichtige

(1) Gebührenpflichtig sind die Grundstücks- oder **Miteigentümer**, Erbbauberechtigte, Nießbraucher und sonstige zur Nutzung der Grundstücke dinglich berechtigte, wirtschaftliche Eigentümer im Sinne des § 39 Abgabenordnung sowie Wohnungseigentümergeinschaften.

(2) Mehrere Gebührenpflichtige desselben Grundstücks sind Gesamtschuldner. Insbesondere mehrere Grundstückseigentümer desselben Grundstücks haften gesamtschuldnerisch.

Artikel II

Diese Satzung zur 9. Änderung der Abgabensatzung zur Abwasserbeseitigungssatzung der Gemeinde Großefehn tritt mit Wirkung vom 01.01.2026 in Kraft.

Großefehn, 18. Dezember 2025

Gemeinde Großefehn

Adams
Bürgermeister

Bekanntmachung
Bebauungsplan Nr. 02.58 "Sonderbaufläche Windenergie"
Gemeinde Hage

Der Rat der Gemeinde Hage hat am 11.12.2025 in öffentlicher Sitzung die Aufhebung des Bebauungsplans Nr. 02.58 "Sonderbaufläche Windenergie" gem. § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung beschlossen. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist aus dem nachfolgenden Übersichtsplan ersichtlich.



Die Aufhebung tritt gem. § 10 Abs. 3 S. 4 BauGB mit dieser Bekanntmachung in Kraft.

Der Bebauungsplan kann einschließlich seiner Begründung und der zusammenfassenden Erklärung gem. § 10a Abs. 1 BauGB mit den enthaltenen örtlichen Bauvorschriften nach § 10 Abs. 3 S. 2 BauGB bei der Samtgemeinde Hage, 26524 Hage, Hauptstraße 81, während der Dienststunden eingesehen werden. Jedermann ist zur Einsicht berechtigt und kann auf Verlangen Auskunft erhalten.

Auf die Vorschriften des § 44 Abs. 3 S. 1 u. 2 BauGB über die Fälligkeit etwaiger Entschädigungsansprüche im Falle der in den §§ 39 - 42 BauGB bezeichneten Vermögensnachteile, deren Leistung schriftlich bei dem Entschädigungspflichtigen zu beantragen sind, und des § 44 Abs. 4 BauGB über das Erlöschen von Entschädigungsansprüchen, wenn der Antrag nicht innerhalb der Frist von drei Jahren gestellt ist, wird hingewiesen.

Eine Verletzung der in § 214 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 - 3 und Abs. 2 BauGB bezeichneten Verfahrens- und Formvorschriften sowie Mängel des Abwägungsvorganges nach § 214 Abs. 3 S. 2 BauGB werden gem. § 215 Abs. 1 Nr. 1 u. 3 BauGB unbeachtlich, wenn sie nicht innerhalb eines Jahres seit Bekanntmachung schriftlich gegenüber der Gemeinde Hage unter Darlegung des die Verletzung begründenden Sachverhalts geltend gemacht worden sind.

Hage, 17.12.2025

Gemeinde Hage

Der Gemeindedirektor
Sell

Zweite Änderung der Hundesteuersatzung der Gemeinde Hinte vom 30.11.2017

Aufgrund der §§ 10, 58 und 111 Abs. 1 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29.01.2025 (Nds. GVBl. Nr. 3) und der §§ 1, 2 und 3 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) in der Fassung vom 22.09.2022 (Nds.GVBl. S. 589) hat der Rat der Gemeinde Hinte in der Sitzung am 15.12.2025 die folgende Änderung der Hundesteuersatzung beschlossen:

I.

„§ 3 Steuermaßstab und Steuersätze

- (1) Die Steuer beträgt je nach Anzahl der gehaltenen Hunde jährlich:
- | | |
|---------------------------------|-----------|
| a) für den ersten Hund: | 96,00 € |
| b) für den zweiten Hund: | 96,00 € |
| c) für jeden weiteren Hund: | 128,00 € |
| d) für jeden gefährlichen Hund: | 614,00 €. |

II.

Die Änderung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Hinte, den 15.12.2025

Gemeinde Hinte

Der Bürgermeister
Redenius

Satzung über die Festsetzung der Hebesätze für die Grund- und Gewerbesteuer in der Gemeinde Hinte

Auf Grundlage der §§ 10, 58, 111 Abs. 1 und 112 Abs. 2 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) sowie des § 7 des Niedersächsischen Grundsteuergesetzes (NGrStG) in Verbindung mit den §§ 1 und 25 des Grundsteuergesetzes (GrStG) und den §§ 1 und 16 des Gewerbesteuergesetzes (GewStG), jeweils in der geltenden Fassung, hat der Rat der Gemeinde Hinte in seiner Sitzung am 15.12.2025 folgende Satzung beschlossen:

§ 1 Festsetzung der Hebesätze

Für das Gebiet der Gemeinde Hinte werden die Hebesätze wie folgt festgesetzt:

1. Grundsteuer

1.1 für die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe (Grundsteuer A)	500 v.H.
--	----------

1.2 für die Grundstücke (Grundsteuer B)	480 v.H.
---	----------

2. Gewerbesteuer	420 v.H.
-------------------------	----------

§ 2 Inkrafttreten und Außerkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Satzung über die Festsetzung der Hebesätze für die Grund- und Gewerbesteuer in der Gemeinde Hinte vom 28.11.2024 mit Ablauf des 31.12.2025 außer Kraft.

Hinte, den 15.12.2025

Gemeinde Hinte

Der Bürgermeister
Redenius

1. Satzung zur Änderung der Satzung über die Versorgung der Kinder mit Frühstück und Mittagessen in den kommunalen Kindertagesstätten der Gemeinde Hinte

Aufgrund der §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576) – in der zurzeit gültigen Fassung – hat der Rat der Gemeinde Hinte in seiner Sitzung am 15.12.2025 folgende 1. Satzung zur Änderung der Satzung über die Versorgung der Kinder mit Frühstück und Mittagessen in den kommunalen Kindertagesstätten der Gemeinde Hinte vom 05.06.2025 beschlossen:

I. Änderungen

Paragraph 5 Absatz 1 **Essensgeld zur Frühstücks- und Mittagsversorgung** wird wie folgt geändert:

Für die Frühstücks- und Mittagsverpflegung ist von den Personensorgeberechtigten, unabhängig von den Elternbeiträgen, eine Zahlung in Form eines Essengeldes zu entrichten. Es wird folgendes Essensgeld für das Mittagessen in den kommunalen Kitas der Gemeinde Hinte festgesetzt:

a) Höhe der Eigenaufwendungen für die Frühstücksverpflegung	1,00 € je Mahlzeit
b) Höhe der Eigenaufwendungen für die Mittagsverpflegung	2,50 € je Mahlzeit

II. Inkrafttreten

Die 1. Änderungssatzung zur Satzung über die Versorgung der Kinder mit Frühstück und Mittagessen in den kommunalen Kindertagesstätten der Gemeinde Hinte tritt zum 01.01.2026 in Kraft.

Hinte, 15.12.2025

Gemeinde Hinte

Der Bürgermeister
Redenius

1. Satzung zur Änderung der Satzung über die Versorgung der Kinder mit Mittagessen für Schulen in Trägerschaft der Gemeinde Hinte

Aufgrund der §§ 10 und 58 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576) – in der zurzeit gültigen Fassung – hat der Rat der Gemeinde Hinte in seiner Sitzung am 15.12.2025 folgende 1. Satzung zur Änderung der Satzung über die Versorgung der Kinder mit Mittagessen für Schulen in Trägerschaft der Gemeinde Hinte vom 05.06.2025 beschlossen:

I. Änderungen

Paragraph 5 Absatz 1 **Essengeld zur Mittagsversorgung** wird wie folgt geändert:

Für die Mittagsverpflegung ist von den Personensorgeberechtigten eine Zahlung in Form eines Essengeldes zu entrichten. Es wird folgendes Essengeld für das Mittagessen in trägereigenen Schulen der Gemeinde Hinte bzw. durch die Beauftragung des Trägers festgesetzt:

Höhe der durchschnittlich Eigenaufwendungen für die Mittagsverpflegung	2,50 € je Mahlzeit
--	--------------------

II. Inkrafttreten

Die 1. Änderungssatzung zur Satzung über die Versorgung der Kinder mit Mittagessen für Schulen in Trägerschaft der Gemeinde Hinte tritt zum 01.01.2026 in Kraft.

Hinte, 15.12.2025

Gemeinde Hinte

Der Bürgermeister
Redenius

Friedhofssatzung der Gemeinde Ihlow

Aufgrund der §§ 10,11,13 Nr. 2b und § 58 Abs. 1 Nr. 5 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 588), und § 13 a des Gesetzes über das Leichen-, Bestattungs- und Friedhofswesen (BestattG) vom 08.12.2005 (Nds. GVBl. S. 381), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 23.02.2022 (Nds. GVBl. S. 134), hat der Rat der Gemeinde Ihlow in seiner Sitzung am 17.12.2025 für die Nutzung des Friedhofes in Simonswolde folgende Satzung beschlossen:

Inhaltsverzeichnis

I. Allgemeine Vorschriften

- § 1 Geltungsbereich
- § 2 Friedhofszweck
- § 3 Außerdienststellung und Entwidmung

II. Ordnungsvorschriften

- § 4 Öffnungszeiten
- § 5 Verhalten auf dem Friedhof
- § 6 Durchführen gewerblicher Tätigkeiten

- III. Bestattungs- und Beisetzungsvorschriften**
 - § 7 Anmeldung und Durchführung von Bestattungen
 - § 8 Beschaffenheit von Särgen und Urnen
 - § 9 Ruhezeit / Belegung
 - § 10 Ausheben der Gräber
 - § 11 Größe der Gräber
 - § 12 Umbettungen / Ausgrabungen

- IV. Grabstätten**
 - § 13 Allgemeines
 - § 14 Wahlgrabstätten
 - § 15 Reihengrabstätten
 - § 16 Gemeinschaftsgrabstätten
 - § 17 -gestrichen-

- V. Anlage und Pflege der Grabstätten**
 - § 18 Anlage der Grabstätten
 - § 19 Pflege der Grabstätten
 - § 20 Vernachlässigung

- VI. Grabmale und andere Anlagen**
 - § 21 Aufstellen und Legen der Grabmale / Standsicherheit
 - § 22 Verkehrssicherungspflicht für Grabmale
 - § 23 Entfernen von Grabmalen

- VII. Andachts- bzw. Leichenhallen / Trauerräume**
 - § 24 Andachtshalle
 - § 25 Trauerfeiern

- VIII. Schlussvorschriften**
 - § 26 Datenverarbeitung
 - § 27 Anordnungen und Ausnahmen im Einzelfall
 - § 28 Haftung
 - § 29 Gebühren
 - § 30 Ordnungswidrigkeiten
 - § 31 Inkrafttreten

I. Allgemeine Vorschriften

§ 1 Geltungsbereich

Diese Satzung gilt für den gemeindeeigenen Friedhof an der Westender Straße 4a, in der Gemarkung Simonswolde, Flurstücke 51 und 52, Flur 3 und die in der Gemeinde Ihlow befindlichen Leichen- bzw. Andachtshallen, es sei denn, es wurde eine Sonderregelung getroffen.

§ 2 Friedhofszweck

- (1) Der Friedhof bildet eine nicht rechtsfähige öffentliche Einrichtung der Gemeinde Ihlow gem. § 30 NKG. Die Verwaltung und Aufsicht obliegt der Gemeinde Ihlow als Friedhofsträgerin.

- (2) Der Friedhof dient der Bestattung der Verstorbenen, die bei ihrem Ableben in der Gemeinde Ihlow, GT Simonswolde, ihren Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt hatten, sowie derjenigen,

die ein Anrecht auf Beisetzung in einem Wahlgrab haben. Für andere Personen bedarf es der besonderen Erlaubnis der Gemeinde Ihlow. Der Friedhof dient auch der Bestattung von Fehlgeborenen oder Ungeborenen.

- (3) Der Friedhof nimmt aufgrund seines Grünanteils wichtige Umwelt- und Naturschutzfunktion im Interesse der Allgemeinheit wahr. Deshalb hat jedermann das Recht, den Friedhof als Ort der Ruhe und Besinnung zum Zwecke einer der Würde des Ortes entsprechenden Erholung aufzusuchen. Zudem dient der Friedhof in besonderer Weise der Trauerverarbeitung und dem Gedenken an Verstorbene.
- (4) Tierbestattungen sind nicht zulässig.

§ 3 Außerdienststellung und Entwidmung

- (1) Der Friedhof, einzelne Friedhofsteile oder einzelne Grabstätten können aus einem wichtigen Grund beschränkt geschlossen, geschlossen oder entwidmet werden.
- (2) Nach der beschränkten Schließung dürfen keine neuen Nutzungsrechte mehr verliehen werden. Eine Verlängerung von bestehenden Nutzungsrechten darf lediglich zur Anpassung an die Ruhezeit erfolgen. Beisetzungen dürfen nur noch in Grabstätten stattfinden, an denen zum Zeitpunkt der beschränkten Schließung noch Nutzungsrechte bestehen, sofern die Grabstätten noch nicht belegt sind oder sofern zu dem genannten Zeitpunkt die Ruhezeiten abgelaufen waren. Grabstellen, an denen die Ruhezeit nach dem Zeitpunkt der beschränkten Schließung abläuft, dürfen nicht neu belegt werden. Eingeschränkt werden kann der Kreis der Berechtigten und auch die Art der Bestattung oder Beisetzung. Nachträgliche Ausnahmen von diesen Einschränkungen kann die Friedhofsverwaltung zur Vermeidung unbilliger Härten bei bestehenden Nutzungsrechten zulassen.
- (3) Nach der Schließung dürfen Bestattungen und Beisetzungen nicht mehr vorgenommen werden.
- (4) Durch die Entwidmung wird die Eigenschaft als Ruhestätte der Verstorbenen aufgehoben. Die Entwidmung wird erst ausgesprochen, wenn keine Nutzungsrechte mehr bestehen, sämtliche Ruhezeiten abgelaufen sind und eine angemessene Pietätsfrist vergangen ist.

II. Ordnungsvorschriften

§ 4 Öffnungszeiten

- (1) Der Friedhof ist ganztags bis zum Eintritt der Dunkelheit für den Besuch geöffnet.
- (2) Aus besonderem Anlass kann das Betreten des Friedhofes oder einzelner Friedhofsteile untersagt werden.
- (3) Die Leichen- bzw. Andachtshalle wird bei Bedarf geöffnet. Angehörige erhalten zum Abschiednehmen einen Schlüssel.

§ 5 Verhalten auf dem Friedhof

- (1) Auf dem Friedhof hat sich jede Person ruhig und der Würde des Ortes entsprechend zu verhalten. Den Anordnungen des Friedhofspersonals ist Folge zu leisten.
- (2) Kinder unter 10 Jahren dürfen den Friedhof nur in Begleitung und unter Verantwortung Erwachsener betreten. Die Erziehungsberechtigten bleiben für sie verantwortlich.

- (3) Auf dem Friedhof ist es nicht gestattet:
1. die Wege mit Fahrzeugen aller Art zu befahren, hiervon ausgenommen sind Kinderwagen, Spezialfahrzeuge für Körperbehinderte sowie Senioren-Elektrofahrzeuge,
 2. Waren aller Art, insbesondere Kränze und Blumen und gewerbliche Dienste anzubieten,
 3. an Sonn- und Feiertagen und in der Nähe einer Bestattung Arbeiten auszuführen,
 4. Druckschriften und andere Medien zu verteilen, ausgenommen solche, die im Rahmen einer Bestattungs- bzw. Beisetzungsfeier notwendig und üblich sind,
 5. auf den Grabstätten Werbung jeglicher Art und Größe anzubringen, mit Ausnahme kleiner Plaketten an Grabmalen und kleiner Einsteckschilder an der Grabstätte durch Gewerbetreibende,
 6. Abraum außerhalb der dafür bestimmten Plätze abzulagern,
 7. unbefugt Grabstätten und Bauliche Anlagen zu betreten,
 8. die Anlagen und Einrichtungen zu verunreinigen, zu beschädigen oder zu verändern,
 9. zu lärmern, zu spielen, elektronische Tonwiedergabegeräte zu betreiben und zu rauchen,
 10. die Wasserentnahmestellen zu anderen, als zu Zwecken der Grabpflege zu nutzen und
 11. Konservendosen, Flaschen oder andere der Würde des Ortes nicht entsprechende Gefäße aufzustellen,
 12. Hunde sind an der Leine zu führen und es ist dafür zu sorgen, dass sie keine Verunreinigungen hinterlassen.
- (4) Die Friedhofsverwaltung kann Personen, die dieser Friedhofssatzung zuwiderhandeln, das Betreten des Friedhofes für eine bestimmte Zeit oder auf Dauer untersagen.
- (5) Besondere Veranstaltungen auf dem Friedhof bedürfen der vorherigen Zustimmung der Friedhofsverwaltung.
- (6) Hausmüll, Gewerbeabfälle und sonstige, außerhalb des Friedhofes anfallende Abfälle dürfen nicht auf den Friedhof, auch nicht in die Abfallsammelstellen des Friedhofes verbracht werden.

§ 6 Durchführen gewerblicher Tätigkeiten

- (1) Dienstleistungserbringer (Steinmetze, Gärtner, Bestatter usw.) haben die für den Friedhof geltenden Bestimmungen zu beachten.
- (2) Tätig werden dürfen nur solche Dienstleistungserbringer, die fachlich geeignet und in betrieblicher und personeller Hinsicht zuverlässig sind.
- (3) Dienstleistungserbringern kann die Ausübung ihrer Tätigkeit von der Friedhofsverwaltung auf Zeit oder auf die Dauer untersagt werden, wenn der Dienstleistungserbringer trotz vorheriger Mahnung gegen für den Friedhof geltende Bestimmungen verstoßen hat. Bei einem schwerwiegenden Verstoß ist eine Mahnung entbehrlich.
- (4) Die für die Arbeiten erforderlichen Werkzeuge und Materialien dürfen auf dem Friedhof nur vorübergehend und nur an Stellen gelagert werden, an denen sie nicht hindern oder andere Friedhofsbesucher gefährden. Die Arbeits- und Lagerplätze sind nach Beendigung der Tagesarbeit zu säubern und in einem ordnungsgemäßen Zustand zu verlassen bzw. bei Unterbrechung der Tagesarbeit so herzurichten, dass eine Behinderung und Gefährdung anderer ausgeschlossen ist. Dienstleistungserbringer dürfen auf dem Friedhof keinen Abraum (z.B. abgeräumte Grabsteine, Einfassungen, Fundamente und sonstigen Bauschutt zurücklassen. Wird dies nicht beachtet, kann die Friedhofsverwaltung nach erfolgloser Aufforderung – im Wiederholungsfall oder bei unmittelbarer Gefahr auch ohne Aufforderung – die Entsorgung auf Kosten des Verursachers veranlassen. Geräte und Materialien der Dienstleistungserbringer dürfen nicht in oder an den Wasserstellen des Friedhofes gereinigt werden.

- (5) Dienstleistungserbringer haften dem Friedhofsträger für alle Schäden, die sie im Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit auf dem Friedhof schuldhaft verursachen.

III. Bestattungs- und Beisetzungsvorschriften

Grundsätzlich gelten alle Bestimmungen in gleicher Weise für Erdbestattungen, wie auch für Urnenbeisetzungen, sofern in der jeweiligen Bestimmung keine entsprechende Unterscheidung geregelt wird.

§ 7 Anmeldung und Durchführung von Bestattungen

- (1) Bestattungen sind unverzüglich nach Beurkundung des Sterbefalls bei dem von der Friedhofsverwaltung beauftragten Person anzumelden. Der Friedhofsverwaltung sind die gesetzlich vorgeschriebenen Unterlagen vorzulegen; hierzu zählen insbesondere
1. die Beurkundung des Sterbefalls durch das für den Sterbefall zuständige Standesamt; Zur Bestattung eines Fehlgeborenen oder eines Ungeborenen ist eine ärztliche Bescheinigung vorzulegen, aus der sich das Datum der Trennung vom Mutterleib sowie der Name und die Anschrift der Mutter ergeben,
 2. bei Urnenbeisetzungen der Einäscherungsnachweis, des Weiteren
 3. den Antrag auf Beisetzung und Regelung des Nutzungsrechtes der Friedhofsverwaltung. Bei Beisetzungen in einer bereits erworbenen Grabstätte zusätzlich der Nachweis des bestehenden Nutzungsrechtes bzw. eines Änderungsantrages. Eine Leiche, die aus dem Ausland überführt worden ist, darf nur nach Vorliegen eines Leichenpasses oder eines gleichwertigen amtlichen Dokumentes des Staates, in dem die Person verstorben ist, bestattet werden.
- (2) Die Friedhofsverwaltung bzw. der Beauftragte der Friedhofsverwaltung setzt Ort und Zeit der Trauerfeier und Bestattung im Benehmen mit der antragstellenden Person fest.
- (3) Leichen, die nicht binnen acht Tagen nach Eintritt des Todes, und Ascheurnen, die nicht binnen eines Monats nach Einäscherung beigesetzt sind, können auf Kosten der bestattungspflichtigen Person von Amts wegen in einer Gemeinschaftsgrabstätte beigesetzt werden.
- (4) An Sonn- und Feiertagen werden keine Bestattungen durchgeführt, an Samstagen nur ausnahmsweise mit vorheriger Zustimmung der Friedhofsverwaltung.

§ 8 Beschaffenheit von Särgen und Urnen

- (1) Erdbestattungen sind nur in geschlossenen, feuchtigkeithemmenden Särgen zulässig. Für Erdbestattungen darf kein Sarg (inkl. Zubehör etc.) verwendet werden, der geeignet ist, nachhaltig die physikalische, chemische oder biologische Beschaffenheit des Bodens oder des Grundwassers zu verändern oder der die Verwesung der Leiche nicht innerhalb der festgesetzten Ruhefrist ermöglicht. Die Kleidung der Leiche darf nur aus leicht zersetzbarem Material bestehen, z.B. Papierstoff und Naturtextilien.
- (2) Überurnen, die in der Erde eingesetzt werden, müssen aus leicht abbaubarem, umweltfreundlichem Material bestehen.
- (3) Die Säрге sollen höchstens 2,05 m lang, 0,80 m hoch und im Mittelmaß 0,75 m breit sein. Sind in Ausnahmefällen größere Säрге erforderlich, ist die Zustimmung der Friedhofsverwaltung bei der Anmeldung der Bestattung einzuholen.

§ 9 Ruhezeit / Belegung

- (1) Ruhezeit ist die Dauer, während der grundsätzlich nicht in den Ruhebereich einer bestatteten Person eingegriffen werden darf.
- (2) Die Ruhezeit für Leichen beträgt 30 Jahre.
- (3) Die Ruhezeit für Aschen beträgt 20 Jahre.
- (4) In jeder Sarg-Grabstelle darf nur eine verstorbene Person im Sarg bestattet werden; zusätzlich ist die Beisetzung von bis zu 2 Urnen zulässig. Ohne Erdbestattung können dort 4 Urnen beigesetzt werden.
- (5) Sind Mutter und Kind bei der Geburt verstorben, können beide in einem Sarg beigesetzt werden. Zwei zu gleicher Zeit verstorbene Geschwister unter einem Jahr können in einer Grabstelle beigesetzt werden.
- (6) Die Ruhezeit beginnt mit dem Tag der Beisetzung. Vor Ablauf der Ruhezeiten dürfen die Grabstätten nicht wieder belegt werden.

§ 10 Ausheben der Gräber

- (1) Die Gräber werden von Dienstleistern mit Einverständnis der Friedhofsverwaltung bzw. des Friedhofsmitarbeiters vor Ort, ausgehoben und verfüllt.
- (2) Auf Gräbern bereits vorhandene Einrichtungen (z.B. Grabmale) sind vorher von berechtigten Personen entfernen zu lassen.

§ 11 Größe der Gräber

- (1) Jedes Grab muss so tief sein, dass sich zwischen dem höchsten Punkt des eingestellten Sarges und dem Niveau der Erdoberfläche eine Entfernung von mindestens 1,10 m befindet. Bei Urnen mindestens 0,50 m unter dem Niveau der Erdoberfläche.
- (2) Die Größe der Gräber soll folgende Maße nicht überschreiten:
 - a) Gräber für Verstorbene bis zum 5. Lebensjahr
Länge 1,50 m
Breite 1,25 m
 - b) Gräber für Verstorbene ab dem 6. Lebensjahr
Länge 2,50 m
Breite 1,25 m
 - c) Urnengräber (Gemeinschaftsfeld)
Länge 0,50 m
Breite 0,50 m
 - d) Rasengrab im Gemeinschaftsfeld
Länge 2,50 m
Breite 1,40 m
- (3) Bei dem Ausmaß der Gräber ist zu berücksichtigen, dass für Erdbeisetzungen die Gräber voneinander durch mindestens 0,30 m Erdstreifen getrennt sein müssen.
- (4) Auf dem teilannonymen Urnenfeld entfallen durch die besondere Lage unter Bäumen feste Abstände und Größen. Es gibt eine gemeinschaftliche Ablagestelle für Grabschmuck, Blumen etc..

Grabplatten darüber hinaus sind nicht gestattet. Nach Ablauf der Ruhezeit, werden die noch vorhandenen Platten entfernt. Name, Geburts- und Sterbedatum können auf Bronzetäfelchen an den gemeinschaftlichen Stelen angebracht werden. Hier ist auf Einheitlichkeit zu achten, um ein würdiges Allgemeinbild zu erhalten. Das Urnenfeld ist außerhalb der Ablagestelle mit Gras versehen.

- (5) Die Größe der Grabstätten und Grabstellen ergibt sich aus den Bestimmungen der jeweiligen Grabart und aus dem Gestaltungsplan des Friedhofes. Es handelt sich dabei stets um Maße für neu anzulegende Grabstätten und Grabstellen. Wo diese Maße bei bestehenden Grabstätten und Grabstellen nicht erreicht werden, bleibt es bei den bisherigen Grabmaßen, sofern diese im Einzelfall vertretbar sind.
- (6) Bei der Anlegung der Grabstätte, insbesondere bei der Anbringung einer festen Einfassung oder dem Aufstellen eines Grabmales, sind die Gestaltungsvorschriften des Friedhofes zu beachten. Im Zweifelsfall sind die Abmessungen der Grabstätte mit der Friedhofsverwaltung abzustimmen. Bei falscher Anlegung der Grabstätte ohne eine derartige Abstimmung oder bei einer Anlegung entgegen evtl. erhaltener Anweisungen kann eine Änderung oder Beseitigung der angebrachten Anlagen verlangt werden.

§ 12 Umbettungen / Ausgrabungen

- (1) Die Totenruhe darf grundsätzlich nicht gestört werden. Die Entscheidung über eventuelle Ausgrabungen und Umbettungen liegt jedoch nach den maßgeblichen Gesetzen und Vorschriften außerhalb der Befugnisse des Friedhofsträgers bei staatlichen Dienststellen (untere Gesundheitsbehörde, richterliche Anordnung).
- (2) Sind nach den Bestimmungen Ausgrabungen genehmigt oder angeordnet worden, gelten für deren Ausführung folgende Regelungen:
 1. Die beabsichtigte Graböffnung und Ausgrabung ist bei der Friedhofsverwaltung anzumelden; dabei sind folgende Unterlagen vorzulegen:
 - 1.1 die von der zuständigen Behörde schriftlich ausgestellte Genehmigung zur Graböffnung und Ausgrabung. Diese Genehmigung hat auf die an der Grabstätte nutzungsberechtigte Person zu lauten; ansonsten hat die an der Grabstätte nutzungsberechtigte Person zusätzlich schriftlich ihre Zustimmung zu erklären.
Bei Ausgrabungen aufgrund behördlicher oder richterlicher Anordnung ersetzt die Anordnungsverfügung diesen Genehmigungsbescheid.
 - 1.2 Eine schriftliche Erklärung der an der Grabstätte nutzungsberechtigten Person, dass alle aufgrund dieser Maßnahme entstehenden Kosten – dazu gehören auch die Kosten, die aufgrund dieser Ausgrabung durch eventuelle Beeinträchtigungen und Beschädigungen an Nachbargrabstätten oder Friedhofsanlagen entstehen – von ihr übernommen werden.
 2. Die die Ausgrabung veranlassende Person hat selbst und auf eigene Kosten für die erforderlichen Hilfskräfte zu sorgen. Die Bereitstellung von Arbeitsgerät ist mit der Friedhofsverwaltung abzustimmen.
 3. Der Zeitpunkt der Ausgrabungsarbeiten ist mit der Friedhofsverwaltung abzustimmen. Die Arbeiten dürfen nur im Beisein und unter Aufsicht einer dafür von der Friedhofsverwaltung benannten Person vorgenommen werden, die auch hinsichtlich Grablage, Einhaltung von Sicherheitsbestimmungen, Lagerung des Grabaushubs und sonstiger weiterer Friedhofsvorschriften weisungsbefugt ist.
 4. Das Entnehmen des Sarges bzw. der Urne darf nur im Beisein eines Bestattungsunternehmers erfolgen.
 5. Sofern die Genehmigungsbehörde in ihrem Bescheid keine oder keine andere Bestimmung getroffen hat, sind die Arbeiten außerhalb der Öffnungszeiten des Friedhofes

abschließend auszuführen. Sofern dies nicht eingehalten werden kann oder trotz Schließung ein tatsächlicher Zugang für Unbefugte möglich ist, sind rechtzeitig weiträumige Absperrmaßnahmen vorzunehmen und deren Einhaltung sicherzustellen.

6. Die Grabstelle ist nach Abschluss der Arbeiten wieder ordnungsgemäß zu verfüllen und sämtliche an der Umgebung der Grabstelle oder an Friedhofseinrichtungen entstandenen Beeinträchtigungen zu beseitigen. Hinsichtlich der Wiederherrichtung der Grabstätte und deren Gestaltung gelten die allgemeinen Bestimmungen für den Friedhof bzw. den betroffenen Friedhofsbereich.
- (3) Der Ablauf der Ruhe- und der Nutzungszeit wird durch eine Ausgrabung und Umbettung nicht unterbrochen oder gehemmt.
- (4) Grabmale, andere Anlagen, ihr Zubehör und Pflanzen können umgesetzt werden, wenn Gestaltungsbestimmungen des neuen Grabfeldes dem nicht entgegenstehen.

IV. Grabstätten

§ 13 Allgemeines

(1) Geltungsbereich

Diese nachfolgenden Bestimmungen haben für alle Grabstätten dieses Friedhofes Gültigkeit. Sofern nicht in den speziellen Bestimmungen zu den jeweiligen Grabarten abweichende Regelungen festgelegt sind.

(2) Grabstätte /Grabstelle

(2.1) Eine Grabstätte ist eine nach Lage und Größe festgelegter Teil des Friedhofes, der einer bestimmten nutzungsberechtigten Person für Bestattungs- und Beisetzungs-zwecke zur Verfügung steht. Eine Grabstätte bildet eine rechtliche Einheit und kann je nach Grabart aus einer oder mehreren Grabstellen bestehen.

(2.2) Eine Grabstelle ist der für die jeweilige Belegung vorgesehene Teil einer Grabstätte.

(3) Rechte an Grabstätten

(3.1) Alle Grabstätten bleiben Eigentum des Friedhofsträgers. An ihnen werden nur öffentlich-rechtliche Nutzungsrechte nach Maßgabe dieser Friedhofsordnung verliehen. Das Nutzungsrecht an einer Grabstätte kann jeweils nur einer einzelnen Person (Nutzungsberechtigte) zustehen, nicht mehreren Personen zugleich.

(3.2) Rechte an einer neuen Grabstätte können jederzeit erworben werden, jedoch nur von Personen, die die Voraussetzungen nach § 2 Abs. 2 erfüllen.

(3.3) Ein Anspruch auf Zuweisung des Nutzungsrechtes an einer Grabstätte einer bestimmten Grabart oder in bestimmter Lage besteht nicht. Maßgeblich sind die zur Verfügung stehenden freien Grabstätten. Ebenso gibt es bei bestehenden Nutzungsrechten an Grabstätten keinen Anspruch auf Unveränderlichkeiten der Umgebung.

(3.4) Für den Erwerb des Nutzungsrechtes werden Gebühren nach der jeweils geltenden Friedhofsgebührenordnung erhoben.

(4) Nutzungsrecht/Nutzungszeit

(4.1) Das Nutzungsrecht beinhaltet Rechte und Pflichten der nutzungsberechtigten Person, die sich im Einzelnen aus den Bestimmungen dieser Friedhofsordnung ergeben. Das Nutzungsrecht entsteht mit der Zulassung einer Bestattung bzw. Beisetzung in dieser Grabstätte, ansonsten einer entsprechenden schriftlichen Bestätigung (Graburkunde bzw. Gebührenbescheid) der Friedhofsverwaltung. Nutzungsberechtigte Personen haben jede Änderung der Anschrift der Friedhofsverwaltung mitzuteilen.

(4.2) Die Nutzungszeit ist die Zeit, für die ein Nutzungsrecht besteht.

(4.3) Die Dauer der Nutzungszeit, die Möglichkeiten zu deren Verlängerung sowie die sich aus dem Nutzungsrecht ergebenden Rechte und Pflichten der Nutzungsberechtigten Personen sind in den Bestimmungen zu den jeweiligen Grabarten geregelt.

(5) Übergang/Übertragung von Nutzungsrechten

(5.1) Die Nutzungsberechtigte Person kann zu ihren Lebzeiten ihr Nutzungsrecht auf eine der in §13 (6.1) genannten Personen übertragen. Zur Rechtswirksamkeit der Übertragung sind schriftliche Erklärungen der bisherigen und der vorgesehenen neuen Nutzungsberechtigten Person sowie die schriftliche Genehmigung der Friedhofsverwaltung erforderlich.

(5.2) Hat die Nutzungsberechtigte Person nicht bestimmt, auf wen das Nutzungsrecht nach ihrem Tode übergehen soll, so geht das Nutzungsrecht mit dem Zeitpunkt des Todes an die nach §13 (6.1) berechtigten Angehörigen in der dort genannten Reihenfolge über. Dabei steht das Nutzungsrecht innerhalb der einzelnen Gruppen der jeweils ältesten Person zu. Ist der Rechtsnachfolger bzw. die Rechtsnachfolgerin nicht daran interessiert, das Nutzungsrecht zu behalten, so kann er bzw. sie das Nutzungsrecht auf eine andere der in § 13 (6.1) genannten Personen oder, wenn eine solche nicht vorhanden ist, auf eine Person übertragen, die aufgrund seines bzw. ihres jetzt erhaltenen Nutzungsrechtes nun berechtigt geworden ist. Für die Übertragung gilt Abs. 1 entsprechend.

(6) Bestattungs-/Beisetzungsrechte

(6.1) In einer Grabstätte dürfen die Nutzungsberechtigte Person und folgende ihrer Angehörigen bestattet bzw. beigesetzt werden:

- a) Ehegatte/in bzw. Lebenspartner/in nach dem Gesetz über die eingetragene Lebenspartnerschaft
- b) Kinder, Stiefkinder sowie deren Ehegatten
- c) Enkel
- d) Eltern
- e) Geschwister
- f) Stiefgeschwister
- g) die nicht unter Buchst. a) – f) fallenden Erben.

(6.2) Grundsätzlich entscheidet die Nutzungsberechtigte Person, welche der berechtigten Personen bestattet bzw. beigesetzt wird. Kann nach dem Tode einer der nach a) bis h) berechtigten Personen die Entscheidung der an der Grabstätte Nutzungsberechtigten Person nicht rechtzeitig vor der Bestattung bzw. Beisetzung erlangt werden, so ist die Friedhofsverwaltung nach pflichtgemäßer Prüfung berechtigt, die Bestattung bzw. Beisetzung im angenommenen Sinne der Nutzungsberechtigten Person zuzulassen oder - wenn Zweifel an dieser Annahme bestehen – abzulehnen. Die Nutzungsberechtigte Person kann diese Entscheidung später nicht anfechten.

Die Bestattung bzw. Beisetzung anderer, auch nicht-verwandter Personen bedarf eines Antrages der Nutzungsberechtigten Person und Genehmigung der Friedhofsverwaltung.

(6.3) Das Nutzungsrecht erlischt, wenn es keiner der Angehörigen der verstorbenen Nutzungsberechtigten Person innerhalb eines Jahres seit der letzten Beisetzung übernimmt.

(7) Arten von Grabstätten

Folgende Arten von Grabstätten werden unterschieden:

Wahlgrabstätten (§ 14) als: Sarggrabstätte bzw. Urnengrabstätte

Gemeinschaftsgrabstätten (§16) als: Rasengrabfeld; Urnenfeld

In allen Grabarten für Säрге werden Kindersarggrabstätten für bis zum 5. Lebensjahr verstorbene Kinder sowie für Fehlgeborene und ungeborene Kinder eingerichtet.

§ 14 Wahlgrabstätten

(1) Wahlgrabstätten sind Grabstätten, an denen gewisse Wahlmöglichkeiten hinsichtlich Lage und Größe im Rahmen dieser Friedhofsordnung bestehen.

- (2) Wahlgrabstätten werden mit einer oder mehreren Grabstätten vergeben als...
 - a) Sargwahlgrabstätte,
je Grabstätte zur Bestattung einer Leiche von Verstorbenen ab dem 6. Lebensjahr oder 2 Kinderleichen bis zum 6. Lebensjahr (gilt auch für Tot- und Ungeborene), zusätzlich in jedem Fall zur Besetzung von bis zu zwei Aschen.
 - b) Kindersargwahlgrabstätte je Grabstelle für die Bestattung einer Kinderleiche bis zum vollendeten 5. Lebensjahr oder eines fehl- bzw. ungeborenen Kindes.
 - c) Urnenwahlgrabstelle (außerhalb des Urnenfeldes)
Je Grabstelle für die Beisetzung von ausschließlich bis zu 4 Aschen.
- (3) Die Dauer eines erstmalig verliehenen Nutzungsrechtes beträgt bei Sargwahlgrabstätten 30 Jahre, auch für Kindergräber; Bei Urnengrabstätten gelten 20 Jahre, jeweils vom Tage der Verleihung angerechnet. Das Nutzungsrecht gilt jedoch in allen Fällen ab der Beerdigung im Ablaufjahr stets bis zum Jahresende.
- (4) Die erforderlichen Ruhezeiten in einer Grabstätte bestimmen die Dauer der Nutzungszeit. Daher verlängern sich durch jede Bestattung bzw. Beisetzung innerhalb der Grabstätte die evtl. nicht ausreichende Nutzungszeit und damit auch das Nutzungsrecht bis zum Ablauf der längsten Ruhezeit, und zwar für die gesamte Grabstätte.
- (5) Über die nach Abs. 6 erforderliche Nutzungszeit hinaus kann das Nutzungsrecht - mit Ausnahme der Fälle nach § 3 Abs. 2 und mit Ausnahme des Rasengrabgemeinschaftsfeldes und des Urnenfeldes – auf Antrag der Nutzungsberechtigten Person um Zeiträume vom jeweils 10 Jahren (10,20,30 Jahre) verlängert werden. Die Friedhofsverwaltung ist nicht verpflichtet, bei Ablauf des Nutzungsrechtes zur rechtzeitigen Stellung eines Verlängerungsantrages aufzufordern. Die Friedhofsverwaltung kann in begründeten Fällen – z.B. bei planerischen oder gestalterischen Maßnahmen – Grabstätten von der Verlängerung ausschließen, die Verlängerung zeitlich begrenzen oder von der Einhaltung bestimmter Voraussetzungen abhängig machen.
- (6) Das Nutzungsrecht an Wahlgrabstätten ohne aktive Ruhezeiten kann jederzeit zurückgegeben werden, an teilbelegten erst nach Ablauf der letzten Ruhezeit. Die Rückgabe ist grundsätzlich nur für die gesamte Grabstätte zulässig. Die Friedhofsverwaltung kann Ausnahmeregelungen treffen. Bei der Rückgabe von Nutzungsrechten an Wahlgrabstätten besteht kein Anspruch auf eine Gebührenerstattung. Die Friedhofsverwaltung kann in Härtefällen Ausnahmen zulassen.
- (7) Die nachträgliche Umwandlung von Wahlgrabstätten in eine pflegefreie Rasengrabstätte ist frühestens 15 Jahre vor Ablauf des Nutzungsrechtes möglich und erfordert die Zustimmung der Friedhofsverwaltung. Das Abräumen und Einebnen der Grabstätte obliegt der Nutzungsberechtigten Person.
- (8) Auf der Grabfläche der nach Abs. 7 umgewandelten Grabstätte sind Anpflanzungen, das Aufstellen von Schalen o.ä., stehender Blumenschmuck oder andere individuelle Grabgestaltung nicht zulässig. Das Ablegen von Grabschmuck auf einer solchen Rasengrabstätte ist während der Vegetationszeit (März bis Oktober) nicht zulässig. Bei Zuwiderhandlungen kann dies von den Friedhofsmitarbeitern jederzeit entfernt werden. Die Friedhofsverwaltung ist dabei zur Aufbewahrung abgeräumter Gegenstände nicht verpflichtet.

§ 15 Reihengrabstätten

Reihengrabstätten werden nicht vergeben.

§ 16 Gemeinschaftsgrabstätten

- (1) Gemeinschaftsgrabstätten sind die Zusammenfassung einer Vielzahl von Grabstätten unterschiedlicher Nutzungsberechtigter zu einer einheitlichen Anlage. Die Grabstätten auf dem Urnenfeld sind nur für Aschen und auf dem Rasengrabfeld grundsätzlich nur für Särge vorgesehen. Einzelheiten und eventuelle Einschränkungen können im Rahmen eines Gestaltungsplanes geregelt werden. Die Gestaltungsbefugnis an den Gemeinschaftsgrabstätten obliegt der Friedhofsverwaltung der Gemeinde Ihlow.

- (2) Innerhalb der Gesamtgrabstätte werden Einzelgrabstätten eingerichtet, an denen jeweils Einzelnutzungsrechte verliehen werden. Für die Vergabe dieser Einzelnutzungsrechte gelten grundsätzlich die allgemeinen Bestimmungen dieser Friedhofsordnung sowie die Bestimmungen über Wahlgrabstätten - § 14 – mit folgenden besonderen Regelungen:
 - a) Es werden ausschließlich Einzelgrabstätten eingerichtet jeweils für die Bestattung einer Leiche bzw. Beisetzung einer Urne.
 - b) Es besteht grundsätzlich kein Anspruch auf Zuteilung einer Grabstätte in bestimmter Lage. Hiervon ausgenommen werden kann die Zuteilung einer Grabstätte in unmittelbarer Nähe angrenzenden Grabstätte für den noch lebenden Ehegatten/Lebenspartner, wenn die Nutzungsrechte für diese beiden Grabstellen gleichzeitig erworben werden und die planerische Einteilung der Gesamtanlage dies zulässt. Die Dauer eines solchen Nutzungsrechtes an einer zunächst unbelegten Grabstätte ist dann bei späterer Belegung an die dann erforderliche Ruhestätte anzupassen (für beide Gräber).
 - c) Für die Nutzungsdauer gelten die Regelungen in § 9.
 - d) In den Grabstätten des Urnenfeldes können über die Bestimmungen des § 2(2) hinaus auch Aschen von Personen beigesetzt werden, die bei ihrem Ablegen ihren Hauptwohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt in der Gemeinde Ihlow hatten und aus Gründen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung von Amts wegen bestattet werden müssen.
 - e) Die Gemeinschaftsgrabstätten werden vom Friedhofsträger gestaltet und dauerhaft gepflegt.

Die Grabstätten werden als Rasenflächen angelegt. Die einzelne Grabstätte wird nicht kenntlich gemacht. Auf Wunsch des Nutzungsnehmers ist es möglich an den Stelen (Urnenfeld) oder an der Gedenkmauer (Rasengrabfeld) eine Bronzetafel anbringen zu lassen. Diese Tafel muss sich an die schon vorhandenen Tafeln angleichen, um ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten. Auf einer solchen Bronzetafel wird Name, Vorname, Geburts- und Sterbedatum verzeichnet, auf Wunsch auch Zwischenname sowie Geburtsname. Darüberhinausgehende Einträge sind nicht zugelassen. Die Anbringung der Bronzetafel nebst Beschriftung wird von der Friedhofsverwaltung bzw. vom Nutzernehmer auf dessen Kosten veranlasst, je nach Vermerk in der Gebührenordnung. Grabschmuck ist nur an den dafür besonders vorgesehenen Plätzen abzulegen. Unansehnlich gewordener Grabschmuck kann von den Friedhofsmitarbeitern entfernt werden. Das Ablegen von Grabschmuck direkt auf der Grabstelle ist außer anlässlich der Bestattung/Beisetzung nicht zulässig. Die Friedhofsverwaltung ist nicht zur Aufbewahrung abgeräumter Gegenstände (z.B. Pflanzschalen und dergl.) verpflichtet.

§ 17 – gestrichen -

V. Anlage und Pflege der Grabstätten

Dieser Abschnitt IV gilt für alle Grabstätten des Friedhofes, sofern nicht für bestimmte Grabarten oder Friedhofsbereiche ausdrücklich andere Bestimmungen gefasst sind.

§ 18 Anlage der Grabstätten

- (1) Grabstätten sind innerhalb von zwei Monaten nach der Belegung durch die Nutzungsberechtigte Person als Grabstätte erkennbar herzurichten und zumindest für die Dauer bestehender Ruhezeiten angemessen instand zu halten. Die Art der Herrichtung wird von den Bestimmungen der jeweiligen Grabart geregelt. Werden Nutzungsrechte ohne sofortige Belegung im Voraus erworben oder überschreitet das Nutzungsrecht den Ablauf aller Ruhezeiten, ist die Herrichtung bzw. Erhaltung als erkennbare Grabstätte nicht zwingend erforderlich; Die Friedhofsverwaltung kann für die Pflege derartiger Flächen jedoch eine besondere Gebührenregelung treffen.
- (2) Die Gestaltung der Grabstätten ist dem Gesamtcharakter des Friedhofes, dem besonderen Charakter des Friedhofsteils und der unmittelbaren Umgebung so anzupassen, dass die Würde des Friedhofes gewahrt bleibt. Grabstätten sind ebenerdig anzulegen, allenfalls geringfügig höher als das Niveau der angrenzenden oder nächsten Wege. Auf Dauer angelegte Grabhügel sind nicht zulässig. Bei der Anlegung einer Grabstätte darf die zulässige Gesamtgröße nicht überschritten werden.
- (3) Die Grabstätten dürfen nur mit Gewächsen bepflanzt werden, durch die benachbarte Grabstätten und öffentliche Anlagen nicht beeinträchtigt werden. Die Bepflanzung darf seitlich nicht über die Grabstättengröße hinauswachsen. Das Pflanzen von Bäumen ist nicht gestattet. Sträucher dürfen nur angepflanzt werden, wenn sie ihrer Art nach eine Höhe von 1,50 m nicht überschreiten werden. Ansonsten sind sie auf diese Höhe zurückzuschneiden oder zu entfernen.
- (4) Die Grabstätten sind einzufassen. Grabeinfassungen müssen festem Material (Naturstein) bestehen, sofern bei bestimmten Grabarten oder Friedhofsbereichen nichts anderes bestimmt ist. Einfassungen sollen in Material und Gestaltung eine harmonische Einheit mit einem eventuellen Grabmal bilden. Die Grabeinfassungen sind so zu verlegen, dass eine Abgrenzung zu den Nachbargrabstätten regulär 30 cm berücksichtigt, es sei denn dies ist aufgrund der vorliegenden Gegebenheiten nicht möglich.

§ 19 Pflege der Grabstätten

- (1) Die angelegten Grabstätten sind dauernd in einem würdigen, gepflegten und verkehrssicheren Zustand zu halten. Verantwortlich dafür sind die jeweiligen Nutzungsberechtigten. Sie sind auch für Schäden verantwortlich, die insbesondere durch Umfallen des Grabmals oder Abstürzen von Teilen desselben verursacht werden.
- (2) Die Friedhofsverwaltung ist befugt, stark wuchernden, absterbenden oder Bestattungen behindernden Bewuchs zu beschneiden oder zu beseitigen.
- (3) Verwelkte Blumen, Kränze usw. sind von den Grabstätten zu entfernen und an den dafür vorgesehenen Plätzen abzulegen. Eine eventuell vorgesehene Abfallsortierung ist zu beachten.
- (4) Grabteilabdeckungen mit undurchlässigen Materialien dürfen eine Fläche von $\frac{2}{3}$ der Grabstätten nicht überschreiten. Die Abdeckungen dürfen nur aus Naturstein bestehen. Die Friedhofsverwaltung kann widerrechtlich aufgebrauchte Abdeckungen auf Kosten der Nutzungsberechtigten entfernen lassen.
- (5) Die Herrichtung, die Unterhaltung und jede Veränderung der gärtnerischen Anlagen außerhalb der Grabstätten obliegt ausschließlich der Friedhofsverwaltung.
- (6) Die Gemeinde Ihlow ist als Friedhofsträger nicht verpflichtet, zur Verhütung von Schäden, die durch fremde Personen oder Tiere hervorgerufen werden, Vorkehrungen zu treffen.

- (7) Die Verwendung von Pflanzenschutz- und Wildkrautbekämpfungsmitteln sowie von biologisch nicht abbaubaren Reinigungsmitteln zur Grabpflege und Reinigung von Grabmalen und anderen Anlagen ist nicht gestattet.
- (8) Kunststoffe dürfen in sämtlichen Produkten der Trauerfloristik, insbesondere in Kränzen, Trauergebinden, Trauergestecken, in Grabschmuck und bei Grabeinfassungen sowie bei Pflanzenanzuchtbehältern, die an der Pflanze verbleiben, nicht verwendet werden (ausgenommen sind Grabvasen, Grablichter und Markierungszeichen) und dürfen, ebenso wie Verpackungsmaterial und Transportbehälter aus diesen Stoffen, nicht in die Friedhofsabfälle gelangen, sondern sind mitzunehmen, soweit keine entsprechende Entsorgungsmöglichkeit geboten wird.
- (9) Die Benutzung motorbetriebener Gartengeräte ist ausschließlich gewerblichen Fachunternehmen sowie der Friedhofsverwaltung gestattet.

§ 20 Vernachlässigung

- (1) Wird die Grabstätte nicht vorschriftsmäßig hergerichtet oder gepflegt, hat die Nutzungsberechtigte Person nach schriftlicher Aufforderung der Friedhofsverwaltung die Grabstätte innerhalb einer angemessenen Frist in Ordnung zu bringen. Kommt sie der Verpflichtung nicht nach, kann die Friedhofsverwaltung die Grabstätte auf Kosten der Nutzungsberechtigten Person in Ordnung bringen lassen. Ist die Nutzungsberechtigte Person der Verpflichtung aus Satz 1 auch nach zweimaliger Mahnung nicht nachgekommen, kann die Friedhofsverwaltung auch die Grabstätte einebnen und begrünen. Die Pflege einer solchen eingeebneten und begrüneten Grabstätte erfolgt bis zu einer möglichen Neuanlage auf Kosten der Nutzungsberechtigten Person durch den Friedhofsträger. Die Gemeinde Ihlow ist nicht verpflichtet, abgeräumte Sachen aufzubewahren
- (2) Ist die Nutzungsberechtigte Person nicht bekannt oder nicht ohne besonderen Aufwand zu ermitteln, wird durch eine öffentliche Bekanntmachung auf die Verpflichtung zur Herrichtung hingewiesen. Außerdem wird die unbekannt Nutzungsberechtigte Person durch ein Hinweisschild auf der Grabstätte aufgefordert, sich mit der Friedhofsverwaltung in Verbindung zu setzen. Bleibt die Aufforderung oder der Hinweis drei Monate unbeachtet, kann die Friedhofsverwaltung auf Kosten der Nutzungsberechtigten Person die Grabstätte abräumen, einebnen und einsäen und Grabmal und andere Anlagen beseitigen lassen.
- (3) Bei ordnungswidrigem Grabschmuck gilt Abs. 1 Satz 1 entsprechend. Wird die Aufforderung nicht befolgt oder ist die Nutzungsberechtigte Person nicht bekannt oder nicht ohne besonderen Aufwand zu ermitteln, kann die Friedhofsverwaltung den Grabschmuck auf Kosten der Nutzungsberechtigten Person entfernen oder entfernen lassen.
- (4) Die Gemeinde Ihlow ist nicht verpflichtet, abgeräumte Sachen aufzubewahren. Das Nutzungsrecht an der Grabstätte erlischt.

VI. Grabmale und andere Anlagen

§ 21 Aufstellen und Legen der Grabmale/Standesicherheit

- (1) Die Grabmale sind entsprechend dem genehmigten Antrag ordnungsgemäß von einem Steinmetz oder sonstigen Dienstleister mit gleichwertiger Qualifikation in Befestigungstechnik, Planung, Berechnung und Ausführung zu fundamentieren und aufzustellen. Dem Antrag ist der Grabmalentwurf in einem geeigneten Maßstab beizufügen.

- (2) Stehende Grabmale und sonstige Grabmale, die fundamentiert werden sollen, sind ihrer Größe entsprechend nach der Technischen Anleitung zur Standsicherheit von Grabmalanlagen (TA Grabmal) der Deutschen Natursteinakademie (DENAK e.V.) in der jeweils geltenden Fassung zu fundamentieren und so zu befestigen, dass sie dauerhaft standsicher sind und auch beim Öffnen benachbarter Grabstätten nicht umstürzen oder sich senken können. Satz 1 gilt für sonstige Bauanlagen entsprechend.
- (3) Für alle neue errichteten, versetzten und reparierten Grabmale haben der Steinmetzbetrieb oder Dienstleistungserbringer eine Abnahmeprüfung nach Abschnitt 4 der TA Grabmal vorzunehmen, soweit diese vorgeschrieben ist. Der Prüfablauf ist nachvollziehbar zu dokumentieren. Die Nutzungsberechtigte oder beauftragte Person hat der Gemeinde Ihlow spätestens sechs Wochen nach Fertigstellung der Grabmalanlage die Dokumentation der Abnahmeprüfung und Abnahmebescheinigung entsprechend den Anforderungen der TA Grabmal auf Anfrage vorzulegen.
- (4) Die Errichtung und jede Änderung von Grabmalen und anderen Anlagen sind der Friedhofsverwaltung im Voraus anzuzeigen mit der Erklärung, dass das Vorhaben der gültigen Friedhofsordnung und den Vorgaben des technischen Regelwerks entspricht.
Es darf begonnen werden, wenn die Friedhofsverwaltung schriftlich die Übereinstimmung mit der geltenden Friedhofsordnung bestätigt hat. Wurde vor Aufstellung bzw. vor Änderung eines Grabmals oder einer sonstigen baulichen Anlage die Erlaubnis der Gemeinde Ihlow nicht erteilt, so kann diese die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes auf Kosten der oder des Nutzungsberechtigten verlangen.
- (5) Erscheint die Standsicherheit von Grabmalen, anderen Anlagen oder Teilen davon gefährdet, ist die für die Unterhaltung verantwortliche Nutzungsberechtigte Person verpflichtet, unverzüglich für Abhilfe zu sorgen. Bei Gefahr im Verzug kann die Friedhofsverwaltung auf Kosten der Nutzungsberechtigten Person geeignete Sicherungsmaßnahmen ergreifen (z.B. Absperrungen, Umlegen von Grabmalen). Wird der ordnungswidrige Zustand trotz schriftlicher Aufforderung der Friedhofsverwaltung nicht innerhalb einer festzusetzenden, angemessenen Frist beseitigt, ist die Friedhofsverwaltung berechtigt, die Grabmale, andere Anlagen oder Teile davon auf Kosten der Nutzungsberechtigten Person zu entfernen. Ist die Nutzungsberechtigte Person nicht bekannt oder ohne besonderen Aufwand zu ermitteln, genügen als Aufforderung eine öffentliche Bekanntmachung und ein Hinweisschild auf der Grabstätte, das für die Dauer von einem Monat aufgestellt wird.
- (6) Es dürfen nur Grabmale, Einfassungen und sonstige Grabausstattung aufgestellt werden, die nachweislich in der gesamten Wertschöpfungskette ohne ausbeuterische Kinderarbeit im Sinne des Übereinkommens über das Verbot und unverzügliche Maßnahmen zur Beseitigung der schlimmen Formen der Kinderarbeit der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO-Konvention 182) hergestellt sind.
- (7) Sofern Grabmale, Einfassungen und sonstige Grabausstattung aus Ländern stammen, in denen Kinderarbeit bekannt wurde, oder wenn die Produktion bzw. teilweise Herstellung in solchen Ländern erfolgte, ist mittels Zertifikats einer anerkannten Organisation nachzuweisen, dass diese Produkte ohne ausbeuterische Kinderarbeit im Sinne der ILO-Konvention 182 hergestellt sind.

§ 22 Verkehrssicherungspflicht für Grabmale

- (1) Die Grabmale und sonstigen baulichen Anlagen sind dauernd in verkehrssicherem Zustand zu halten. Verantwortlich dafür ist die Nutzungsberechtigte Person,

- (2) Für die jährliche Standsicherheitskontrolle durch die Gemeinde Ihlow mittels Druckprobe gilt die Anleitung zur Standsicherheitsprüfung von Grabmalen des Verbandes der Friedhofsverwalter Deutschlands e.V.
- (3) Wird ein mangelhafter Zustand trotz schriftlicher Aufforderung der Gemeinde Ihlow nicht innerhalb einer angemessenen Frist beseitigt, kann diese das Grabmal oder Teile davon entfernen. Bei Gefahr im Verzug kann die Gemeinde Ihlow auf Kosten der Nutzungsberechtigten Person Sicherungsmaßnahmen (z.B. Umlegen von Grabmalen, Absperrungen) durchführen. Ist die Nutzungsberechtigte Person nicht bekannt oder nicht ohne weiteres zu ermitteln, genügt eine öffentliche Bekanntmachung und ein zweiwöchiger Hinweis auf der Grabstätte.

§ 23 Entfernung von Grabmalen

- (1) Grabmale und andere Anlagen dürfen vor Ablauf der Nutzungszeit nur mit vorheriger Zustimmung der Friedhofsverwaltung entfernt werden.
- (2) Nach Ablauf der Nutzungszeit sind Grabmale und sonstige Anlagen innerhalb einer Frist von 3 Monaten, spätestens jedoch innerhalb einer nach Aufforderung durch die Friedhofsverwaltung gesetzten Frist durch die Nutzungsberechtigte Person von der Grabstätte und vom Friedhof zu entfernen. Dazu gehören insbesondere auch Fundamente eventuelle sonstige nicht sichtbare Teile baulicher Anlagen. Nach Ablauf dieser Fristen kann die Friedhofsverwaltung die Räumung der Grabstätte und Entfernung der Grabmale und sonstiger Anlagen auf Kosten der bisher Nutzungsberechtigten Person veranlassen. Ist die Nutzungsberechtigte Person nicht bekannt oder ohne besonderen Aufwand nicht zu ermitteln, genügen als Aufforderung eine öffentliche Bekanntmachung und ein Hinweisschild auf der Grabstätte für die Dauer von 3 Monaten.
- (3) Die Friedhofsverwaltung ist zur Aufbewahrung solcher abgeräumter Grabmale und sonstiger Anlagen nicht verpflichtet. Die Gemeinde Ihlow hat als Friedhofsträger keinen Ersatz für diese Grabmale und sonstige Anlagen zu leisten.
- (4) Grabmale mit allgemeinem Denkmalwert werden nach Möglichkeit von der Gemeinde Ihlow erhalten. Einzelfälle werden durch Ortsratsbeschluss festgestellt.

VII. Andachts- bzw. Leichenhallen der Gemeinde Ihlow

§ 24 Allgemeines

- (1) Die Leichenhallen der Gemeinde Ihlow sind in den Ortschaften Ihlowerfehn, Riepe, Simonswolde und Westerende-Kirchloog vorhanden. Die Leichenhalle in Weene wird von der Kirchengemeinde bewirtschaftet.
- (2) Die Leichenhalle dient zur Aufnahme von Leichen bis zu deren Bestattung oder Überführung an einen anderen Ort. Sie darf nur in Begleitung eines Angehörigen, des Friedhofspersonals oder mit Zustimmung der Friedhofsverwaltung betreten werden.
- (3) Sofern keine gesundheitlichen oder sonstige Bedenken bestehen, können die Angehörigen die Verstorbenen während der von der Friedhofsverwaltung festzusetzenden Öffnungszeiten sehen. Die Särge sind spätestens eine halbe Stunde vor Beginn der Bestattung endgültig zu verschließen.
- (4) Die Särge der an meldepflichtigen Krankheiten Verstorbenen sollen in einem besonderen Raum der Leichenhalle aufgestellt werden. Der Zutritt zu diesem Raum und die Besichtigung der Leichen bedürfen zusätzlich der vorherigen Zustimmung des Amtsarztes.

- (5) Die Ausstattung des Andachtsraumes mit Blumen, Kränzen usw. bleibt den Angehörigen der verstorbenen Person bzw. den Kostenträgern der Bestattung überlassen. Ihnen obliegt ebenfalls die Gestellung der erforderlichen Sargträger.
- (6) Den Weg des Trauerzuges von der Andachtshalle zur Grabstätte bestimmt der jeweilige Friedhofswärter.
- (7) Für die Dauer der Aufbahrung der Leiche in der Leichenkammer erhalten die Angehörigen von der Friedhofsverwaltung bzw. mit der Aufsicht in der Friedhofskapelle betrauten Person einen Schlüssel von der betreffenden Leichenkammer.
- (8) Kindern unter 14 Jahren dürfen die Friedhofskapelle nur in Begleitung Erwachsener und unter deren Verantwortung betreten.
- (9) Die Besucher haben sich ruhig und der Würde des Ortes entsprechend zu verhalten. Untersagt ist es u.a.:
 1. Tiere mitzubringen
 2. Waren aller Art anzubieten
 3. Druckschriften ohne Genehmigung zu verteilen
 4. sich ungebührlich zu betragen
 5. die Friedhofskapelle zu verunreinigen.Den Aufforderungen der mit der Aufsicht beauftragten Person ist Folge zu leisten.
- (10) Für die Benutzung der Friedhofskapelle ist eine Gebühr entsprechend der zu dieser Satzung gehörenden Gebührenordnung zu entrichten.

§ 25 Trauerfeiern

- (1) Die Trauerfeiern können in der Kirche, der Andachtshalle, am Grab oder an einer anderen, im Freien für diese Zwecke von der Friedhofsverwaltung zu bestimmende Stelle auf dem Friedhofsgelände, abgehalten werden.
- (2) Die Benutzung der Leichenhalle kann untersagt werden, wenn die verstorbene Person an einer meldepflichtigen, übertragbaren Krankheit gelitten hat oder Bedenken wegen des Zustandes der Leiche besteht.
- (3) Jede Musik- und Gesangsdarbietung auf dem Friedhof außerhalb der Leichenhalle bedarf der vorigen Anmeldung bei und Genehmigung durch die Friedhofsverwaltung.

VIII. Schlussvorschriften

§ 26 Datenverarbeitung

- (1) Für die Zwecke der Verwaltung des Friedhofes und der Bestattungseinrichtungen dürfen personenbezogene Daten erhoben und verarbeitet werden.
- (2) Eine Übermittlung personenbezogener Daten an andere Stellen und Personen ist zulässig, wenn
 1. dies zur Erfüllung des Friedhofszweckes erforderlich ist,
 2. die Datenempfänger ein berechtigtes Interesse an der Kenntnis der zu übermittelnden Daten glaubhaft dargelegt und zugesichert haben, dass die Daten nur für die den Zweck genutzt werden, für den sie übermittelt werden und

3. die betroffenen Personen kein schutzwürdiges Interesse an dem Ausschluss der Übermittlung haben.
- (3) Die Nutzungsberechtigten Personen sind verpflichtet, der Friedhofsverwaltung unverzüglich jede Änderung ihrer Anschrift und ihres Namens mitzuteilen.
- (4) Es wird ein Grabregister der beigesetzten Personen mit laufenden Nummern geführt.
- (5) Zeichnerische Unterlagen, Gesamtpläne, Belegungspläne und Grabmalentwürfe sind von der Friedhofsverwaltung aufzubewahren.
- (6) Die Auskunft über die Lage von Grabstätten sowie die Angabe des Termins (Datum, Uhrzeit) der Beisetzung Verstorbener werden durch das Datenschutzrecht nicht berührt.
- (7) Im Übrigen bleiben die gesetzlichen Bestimmungen zum Schutz personenbezogener Daten unberührt. Die Datenschutz-Erklärung der Gemeinde Ihlow nach der Datenschutz-Grundverordnung kann im Internet unter www.ihlow.de eingesehen werden.

§ 27 Anordnung und Ausnahmen im Einzelfall

- (1) Wird dieser Satzung zuwidergehandelt oder ist die Ordnung auf dem Friedhof aus anderen Gründen gefährdet, so kann die Friedhofsverwaltung nach pflichtgemäßem Ermessen die notwendigen Maßnahmen und Anordnungen treffen, um die Ordnung wiederherzustellen. Wer die Ordnungsbestimmungen der Friedhofssatzung oder die besonderen Anweisungen der Aufsichtspersonen nicht befolgt, kann vom Friedhof verwiesen werden.
- (2) Die Friedhofsverwaltung kann im Einzelfall Ausnahmen von den Bestimmungen dieser Satzung zulassen, soweit sie mit dem Zweck des Friedhofes und der Ordnung auf dem Friedhof vereinbar sind.

§ 28 Haftung

- (1) Die Gemeinde Ihlow haftet nicht für Schäden, die durch nicht satzungsgemäße Benutzung des Friedhofes und der Bestattungseinrichtungen, durch dritte Personen oder durch Tiere entstehen. Ihr obliegt keine über die Verkehrssicherungspflicht hinausgehenden besonderen Obhuts- und Überwachungspflichten. Im Übrigen haftet die Gemeinde Ihlow nur bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit ihres Personals. Von dieser Haftungsbeschränkung ausgenommen sind Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit.
- (2) Die Nutzungsberechtigten Personen haften für schuldhaft verursachte Schäden, die infolge einer unsachgemäßen oder den Vorschriften dieser Satzung widersprechenden Benutzung oder eines mangelhaften Zustandes ihrer Grabstätten entstehen.
- (3) Sie haben die Gemeinde Ihlow von Ersatzansprüchen Dritter freizustellen, die wegen solcher Schäden geltend gemacht werden können.

§ 29 Gebühren

Für die Benutzung des Friedhofes in Simonswolde und der Andachtshalle sind Gebühren nach der jeweils geltenden Friedhofsgebührensatzung der Gemeinde Ihlow zu entrichten.

§ 30 Ordnungswidrigkeiten

Mit einer Geldbuße bis zu 5.000€ kann gem. § 10 Abs. 5 NKomVG belegt werden, wer vorsätzlich oder fahrlässig die Regeln des Friedhofes nicht befolgt.

§ 31 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Friedhofssatzung (Friedhofsordnung) der Gemeinde Ihlow, vom 10.09.2015, sowie die Benutzungsordnung für die gemeindeeigenen Friedhofskapellen der Gemeinde Ihlow vom 10.12.1993, zuletzt geändert durch die 4. Änderungssatzung vom 24.03.2011, außer Kraft.

Ihlow, den 17.12.2025

Gemeinde Ihlow

Ulrichs
Bürgermeister

Satzung über die Erhebung von Gebühren für den Friedhof Simonswolde und die Andachtshallen (Leichenhallen) der Gemeinde Ihlow (Friedhofsgebührensatzung)

Aufgrund des § 13 Abs. 4 des Gesetzes über das Leichen-, Bestattungs- und Friedhofswesen (BestattG) vom 08.12.2005 (Nds. GVBl. S. 381), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 23.02.2022 (Nds. GVBl. S. 381), der §§ 10, 58 und 111 Abs. 1 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 588) sowie der §§ 1, 2, 4 und 5 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) in der Fassung vom 20.04.2017 (Nds. GVBl. S. 121), zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 589), hat der Verwaltungsrat der Gemeinde Ihlow am 17.12.2025 folgende Friedhofsgebührensatzung beschlossen:

§ 1 Grundsatz

- (1) Für die Benutzung des Friedhofes und der Bestattungseinrichtungen und für damit im Zusammenhang stehende Leistungen werden Benutzungsgebühren nach Maßgabe dieser Satzung sowie nach dem anliegenden Gebührentarif, der Bestandteil dieser Satzung ist, erhoben. Für die Vornahme von Amtshandlungen werden Verwaltungsgebühren nach Maßgabe dieser Satzung erhoben. Sofern und soweit gebührenpflichtige Leistungen nach dieser Satzung aufgrund des Umsatzsteuergesetzes der Umsatzsteuer unterliegen, wird zusätzlich zu den Gebühren die gesetzliche Umsatzsteuer erhoben.
- (2) Für besondere Leistungen, die in den nachfolgenden Bestimmungen nicht vorgesehen sind, setzt die Gemeinde Ihlow die zu zahlende Gebühr nach dem tatsächlichen Aufwand fest. Besondere Leistungen sind zum Beispiel Entfernung von Grabmalen, Pflanzungen und Anlagen während oder nach Ablauf der Nutzungszeit.
- (3) Auslagen, die im Zusammenhang mit Amtshandlungen oder der Inanspruchnahme von sonstigen Leistungen des Friedhofes und den Bestattungseinrichtungen notwendig werden, die nicht bereits in die Gebühr einbezogen sind, haben die Gebührenschildner zu erstatten; dies gilt auch, wenn eine Gebühr nach dieser Satzung nicht zu entrichten ist.

§ 2 Gebührenschuldner

- (1) Zur Entrichtung der Gebühren und Auslagen ist verpflichtet, wer
1. den Antrag zu einer gebührenpflichtigen Leistung erteilt hat (Antrag auf Beisetzung),
 2. die Friedhofseinrichtung benutzt,
 3. das Nutzungsrecht an einer Grabstätte erwirbt sowie
 4. wer öffentlich-rechtlich verpflichtet ist, die Bestattung zu veranlassen (bestattungspflichtige Personen).
- (2) Mehrere Gebührenschuldner haften als Gesamtschuldner.

§ 3 Entstehen und Fälligkeit der Gebühren; Beitreibung

- (1) Die Gebührenschuld entsteht mit
1. der Verleihung des Nutzungsrechtes an Grabstätten,
 2. der Inanspruchnahme der Bestattungseinrichtungen,
 3. der Vornahme von Amtshandlungen,
 4. der Ausführung besonderer Leistungen auf dem Gebiet des Friedhofswesens.
- (2) Die Gebühren werden mit Ausstellung des Gebührenbescheides fällig und sind innerhalb von zwei Wochen nach dessen Bekanntgabe zu entrichten.
- (3) Rückständige Gebühren können im Verwaltungszwangsverfahren beigetrieben werden.

§ 4 Stundung, Niederschlagung und Erlass von Gebühren

Wenn die Erhebung von Gebühren im Einzelfall zu einer unbilligen Härte führt, können die Gebühren auf Antrag gestundet oder erlassen werden.

§ 5 Gebühr bei Rücknahme von Anträgen

Wird ein Antrag auf Benutzung des Friedhofes oder einer Bestattungseinrichtung zurückgenommen, nachdem mit der Ausführung der Amtshandlung begonnen worden ist, wird eine Gebühr nach dem tatsächlichen bisherigen Aufwand gem. § 1 Abs. 2 erhoben.

§ 6 Zusätzliche Leistungen

Leistungen, für die kein Gebührentarif vorgesehen ist, werden von der Friedhofsverwaltung nach dem jeweiligen Aufwand berechnet. Zusätzlich kann die Erstattung von entstandenen Sachkosten und Auslagen gefordert werden.

§ 7 Schlussbestimmungen

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft. Mit Inkrafttreten der neuen Satzung tritt die für die Erhebung von Gebühren für den Friedhof im Ortsteil Simonswolde vom 24.03.2011 und die Benutzungsordnung für die gemeindeeigenen Friedhofskapellen der Gemeinde Ihlow vom 10.12.1993, in der 4. Änderungssatzung dazu vom 24.03.2011 außer Kraft.

Ihlow, den 17.12.2025

Gemeinde Ihlow

Ulrichs
Bürgermeister

Gebührentarif zu § 1 Abs. 1 Satz 1 der Friedhofsgebührensatzung der Gemeinde Ihlow

I. Gebühren für die Verleihung von Nutzungsrechten an Grabstätten – je Grabstelle-

1. Wahlgrabstätten:

a) Sarg, für 30 Jahre	390,00 €
b) für jedes Jahr der Verlängerung	12,70 €
c) Kind, für 20 Jahre	205,00 €
d) für jedes Jahr der Verlängerung	12,70 €

2. Gemeinschaftsgrabstätten für Erdbestattungen:

a) Sarg, für 30 Jahre	1.600,00 € *
b) für jedes Jahr der Verlängerung	32,70 €
c) Rasenwahlgrab Kind, 30 Jahre	1.600,00 € *
d) jedes Jahr der Verlängerung	32,70 €

* In diesem Betrag sind Grabbereitstellung, Friedhofsunterhaltungs- und sonstige Gebühren, sowie die Kosten für die Namenstafel an der Gedenkmauer, komplett enthalten. Dieser Betrag ist in voller Höhe innerhalb von 6 Monaten nach der Beisetzung zu entrichten

3. Gemeinschaftsgrabstätten für Urnenbeisetzungen:

e) Urne, für 20 Jahre	250,00 €
-----------------------	----------

Die Kosten für eine Namenstafel an den Stelen sind nicht inklusive.

f) für jedes Jahr der Verlängerung	12,70 €
------------------------------------	---------

4. Umwandlung einer Wahlgrabstelle in eine pflegefreie Rasengrabstätte (die Gebühr wird im Voraus für die verbleibende Nutzungsdauer erhoben), je Grabstelle und Jahr der noch verbleibenden Ruhezeit 22,00 €

Hinweis:

1. Überschreitet bei zusätzlicher Beisetzung einer Urne in einer bereits belegten Grabstätte die neue Ruhezeit die bisherige Nutzungszeit, wird eine Gebühr nach vorstehenden Sätzen für jedes Jahr der Anpassung an die neue Ruhezeit erhoben, bei mehrstelligen Grabstätten für jede Stelle.
2. Wiedererwerbe und Verlängerungen von Nutzungsrechten sind nur in vollen Kalenderjahren möglich.
3. Die Gebühr für den Erwerb, Wiedererwerb, die Umwandlung und die Verlängerung des Nutzungsrechtes wird für den gesamten Zeitraum im Voraus erhoben.

II. Friedhofsunterhaltungsgebühr

Für die laufende Unterhaltung des Friedhofes (Personalkosten der Unterhaltung sowie Sachkosten, Abfallentsorgung, Kraftstoffe, Material für Nachbesserungen, Reparaturen und Nachpflanzungen, die nicht bereits über die Nutzungsrechtsgebühren abgedeckt sind) für ein Jahr je Rasengrabstelle in der Gemeinschaftsgrabstätte 16,00 €,

für alle anderen Grabstätten 13,00 €.

Die Friedhofsunterhaltungsgebühr kann zu Hebungszeiträumen von bis zu 3 Jahren zusammengefasst werden. Auf ausdrücklichen Wunsch des Nutzungsberechtigten kann diese Gebühr für die Restlaufzeit des Nutzungsrechtes mit der Zahlung des Gesamtbetrages abgelöst werden.

III. Sonstige Gebühren

- | | |
|---|---------|
| a) Genehmigung von Grabmalen und Grabplatten jeweils | 22,00 € |
| b) Pauschale für Verwaltungstätigkeiten jeweils
(z.B. Umschreibung Nutzungsnehmer) | 22,00 € |
| c) Geb. f. Urne in bestehendem Grab | 19,00 € |
| d) Sonstige Gebühren (Abfallentsorgung u.a.) | 15,00 € |

IV. Nutzungsgebühren

- | | |
|--|----------|
| a) Nutzung der Leichenhalle, je Nutzungsfall | 160,00 € |
|--|----------|

Hierbei ist es unerheblich, ob nur Andachtsraum, Totenkammer oder beides genutzt wird, ob eine Trauerfeier oder nur die Aufbewahrung der verstorbenen Person u.a. erfolgt.

**2. Änderungssatzung zur Hundesteuersatzung
der Gemeinde Ihlow vom 09.12.1999**

Aufgrund der §§ 10, 58 Abs. 1 Ziffer 5, 7 und § 111 Abs. 1 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29.01.2025 (Nds. GVBl. 2025, Nr. 3), §§ 1, 2 und 3 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) vom 23.01.2007 (Nds. GVBl. S. 41), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 589), hat der Rat der Gemeinde Ihlow in seiner Sitzung am 17.12.2025 folgende Änderungssatzung beschlossen:

Artikel 1

Der § 3 Absatz 1 erhält folgende Neufassung:

- (1) Die Steuer wird nach der Anzahl der gehaltenen Hunde bemessen.
Die Steuer beträgt jährlich:

- | | |
|--------------------------------|-------------|
| a) für den ersten Hund | 60,00 Euro |
| b) für den zweiten Hund | 100,00 Euro |
| c) für jeden weiteren Hund | 180,00 Euro |
| d) für jeden gefährlichen Hund | 600,00 Euro |

Artikel 2

Der § 5 Absatz 1 Satz 2 erhält folgende Neufassung:

Für Hunde, die aus einem Tierheim übernommen werden, wird auf Antrag ein Jahr lang Steuerbefreiung gewährt.

Artikel 3

Diese Änderungssatzung tritt mit Wirkung zum 01.01.2026 in Kraft.

Ihlow, den 17. Dezember 2025

Gemeinde Ihlow

Ulrichs
Bürgermeister

**Bekanntmachung des Jahresabschlusses der Gemeinde Ihlow
für das Haushaltsjahr 2023 sowie Erteilung der Entlastung des Bürgermeisters
gemäß § 129 NKomVG**

Der Rat der Gemeinde Ihlow hat gemäß § 129 Niedersächsisches Kommunalverfassungsgesetz (NKomVG) in seiner Sitzung am 17.12.2025 den nachstehenden Jahresabschluss für das Haushaltsjahr 2023 beschlossen und dem Bürgermeister die Entlastung erteilt.

Nachstehend die Bilanz in der komprimierten Darstellungsform zur Veröffentlichung gemäß § 55 Absatz 1 Satz 3 Kommunalhaushalts- und -kassenverordnung (KomHKVO) i. V. m. RdErl. d. MI vom 24.04.2017 (Nds.MBl. S. 566).

**Bilanz
der Gemeinde Ihlow zum 31.12.2023**

Aktiva	2022	2023	Passiva	2022	2023
	-Euro-	-Euro-		-Euro-	-Euro-
1. Immaterielles Vermögen	1.233.830,66	1.170.890,61	1. Nettoposition	36.988.689,09	35.737.138,73
2. Sachvermögen	56.560.991,94	59.777.660,42	1.1. Bests-Raumvermögen	15.748.054,59	15.785.038,00
3. Finanzvermögen	1.714.927,51	1.923.005,44	1.2. Rücklagen	4.268.224,05	6.812.858,12
4. Liquide Mittel	1.517.494,52	218.424,26	1.3. Jahresergebnis	2.544.634,07	-1.782.089,76
5. Aktive Rechnungsabgrenzung	227.376,16	86.209,26	1.4. Sonderposten	14.427.176,38	14.921.332,31
			2. Schulden	18.078.678,51	21.247.503,44
			2.1. Geldschulden	17.328.997,94	20.221.259,68
			2.1.1. Liquiditätskredite	0,00	0,00
			2.1.2. Geldschulden (ohne Liquiditätskredite)	17.328.997,94	20.221.259,68
			2.2. Verbindlichkeiten aus kreditähnlichen Rechtsgeschäften	0,00	0,00
			2.3. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	372.649,66	493.373,33
			2.4. Transferverbindlichkeiten	333.668,56	337.749,25
			2.5. Sonstige Verbindlichkeiten	43.362,95	195.121,18
			3. Rückstellungen	5.800.998,60	5.813.103,67
			4. Passive Rechnungsabgrenzung	386.054,59	378.444,15
Bilanzsumme Aktiva	61.254.420,79	63.176.189,99	Bilanzsumme Passiva	61.254.420,79	63.176.189,99

Der Jahresabschluss der Gemeinde Ihlow wird hiermit öffentlich bekanntgemacht.

Der Jahresabschluss inklusive Anhang zum 31.12.2023 und der Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses liegen in der Zeit vom 05. Januar 2026 bis einschließlich 13. Januar 2026 während der Öffnungszeiten des Rathauses der Gemeinde Ihlow, Alte Wieke 6, 26632 Ihlow, Zimmer 119, öffentlich aus.

Ihlow, den 18.12.2025

Gemeinde Ihlow

Ulrichs
Bürgermeister

**1. Änderungssatzung zur Satzung der Gemeinde Ihlow
über die Festsetzung der Realsteuerhebesätze
ab dem Haushaltsjahr 2025**

Aufgrund der §§ 10, 58, 111 Abs. 1 und 112 Abs. 2 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.10.2010 (Nds. GVBl. S. 576), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3), des § 1 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) vom 23.01.2007, (Nds. GVBl. S. 41), in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 2017 (Nds. GVBl. S. 121), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22. September 2022 (Nds. GVBl. S. 589), der §§ 1 und 25 des Grundsteuergesetzes (GrStG) vom 07.08.1973 (BGBl. I S. 965), zuletzt geändert durch Artikel 32 des Gesetzes vom 2. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 387) in Verbindung mit den §§ 1, 2 Abs. 1, und 9 des Niedersächsischen Grundsteuergesetzes (NGrStG) vom 07. Juli 2021 (Nds. GVBl. S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 17. Mai 2022 (Nds. GVBl. S. 304), der §§ 1, 4, 16 und 35a des Gewerbesteuergesetzes (GewStG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Oktober 2002 (BGBl. I S. 4167), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28. Februar 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 69) und des § 1 des Gesetzes zur Übertragung der Festsetzung und Erhebung der Realsteuern auf die heheberechtigten Gemeinden (Realsteuer-Erhebungsgesetz) in der Fassung vom 22.12.1981 (Nds. GVBl. S. 423) hat der Rat der Gemeinde Ihlow am 17.12.2025 folgende Satzung beschlossen:

Artikel 1

Die Satzung der Gemeinde Ihlow über die Festsetzung der Realsteuerhebesätze ab dem Haushaltsjahr 2025 wird wie folgt geändert:

1. In § 1 werden die Wörter „ab dem“ durch die Wörter „für das“ ersetzt.
2. Nach § 1 wird der folgende § 1a neu eingefügt:

Die Steuersätze (Hebesätze) für die Realsteuern werden für das Haushaltsjahr 2026 wie folgt festgesetzt:

- | | | |
|-----|--|-----------|
| 1. | Grundsteuer | |
| 1.1 | für die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe (Grundsteuer A) | 442 v. H. |
| 1.2 | für die Grundstücke (Grundsteuer B) | 270 v. H. |
| 2. | Gewerbesteuer | 385 v. H. |

Artikel 2

Diese Satzung tritt mit Wirkung zum 31.12.2025 in Kraft.

Ihlow, den 17.12.2025

Gemeinde Ihlow

Ulrichs
Bürgermeister

**12. Satzung der Samtgemeinde Brookmerland zur Änderung der Satzung
über die Erhebung von Beiträgen, Gebühren und Kostenerstattungen
für die Abwasserbeseitigung
(Abgabensatzung für die Abwasserbeseitigung)**

Aufgrund der §§ 10, 11 und 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), in der Fassung der Änderung vom 29.01.2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3) und der §§ 5 und 6 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. April 2017 (Nds. GVBl. S. 121), hat der Rat der Samtgemeinde Brookmerland in seiner Sitzung am 16.12.2025 folgende 12. Satzung zur Änderung der Abgabensatzung für die Abwasserbeseitigung vom 21.11.1994 beschlossen:

I.

§ 12 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

(1) Die Zusatzgebühr beträgt je cbm Abwasser = 4,08 €.

II.

Diese Änderungssatzung tritt am 01. Januar 2026 in Kraft.

Marienhafe, den 16.12.2025

Samtgemeinde Brookmerland

Der Samtgemeindebürgermeister
Ihmels

**4. Änderungssatzung der Samtgemeinde Brookmerland über
Aufwandsentschädigung und Ersatz von Auslagen und Verdienstaufschlag**

Aufgrund der §§ 10, 44 und 55 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3) hat der Rat der Samtgemeinde Brookmerland in seiner Sitzung am 17.12.2025 folgende

Änderungssatzung

beschlossen:

**Artikel 1
Änderung der Satzung
über Aufwandsentschädigung und Ersatz von Auslagen und Verdienstaufschlag**

§ 6

(1) Die nachstehend aufgeführten Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr Brookmerland erhalten zur Abgeltung ihrer Aufwendungen folgende monatliche Entschädigung:

Gemeindebrandmeister/in	240,00 €
Fahrtkostenpauschale Gemeindebrandmeister/in	100,00 €

stellv. Gemeindebrandmeister/in	120,00 €
Fahrtkostenpauschale stellv. Gemeindebrandmeister/in	50,00 €
Ortsbrandmeister/ in	120,00 €
stellv. Ortsbrandmeister/in	80,00 €
Sicherheitsbeauftragte/r	45,00 €
Gemeindejugendfeuerwehrwart/in	45,00 €
Gemeindekleiderwart	45,00 €
Ortsjugendfeuerwehrwart/in	45,00 €
Ortskinderfeuerwehrwart/in	45,00 €
1. Gerätewart/in	45,00 €
2. Gerätewart/in	45,00 €
Atemschutzgerätewart/in	45,00 €
Gemeindepressesprecher/in	45,00 €

Durch die vorgenannten Regelungen sind alle weiteren Ansprüche mit Ausnahme des Verdienstaufalles im Brandeinsatzfall und bei Teilnahme an Lehrgängen ausgeschlossen. Der Verdienstaufall für alle Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehr richtet sich nach dem NBrandSchG. Mitgliedern der Freiwilligen Feuerwehr, die keinen Anspruch auf Weiterzahlung des Arbeitsentgeltes durch den Arbeitgeber oder auf Erstattung der entgangenen Unterstützung oder Bezüge aus öffentlichen Mitteln haben, wird der nachgewiesene Verdienstaufall gemäß § 33 Abs. 4 NBrandSchG auf Antrag ersetzt. Der Höchstbetrag wird auf 40,00 € pro Stunde, höchstens jedoch für acht Stunden je Tag, festgesetzt.

Artikel 2

§ 7

Für sonstige ehrenamtliche Tätige werden die Aufwandsentschädigungen wie folgt festgesetzt:

Fischerreiaufseher/in	50,00 €
Gleichstellungsbeauftragte	200,00 €
Schiedsperson	100,00 €
Stellv. Schiedsperson	50,00 €

Vorsitzender des Beirates für Senioren und Menschen mit Behinderung 50,00 €

Artikel 3 Inkrafttreten

Die Änderungssatzung tritt mit Bekanntgabe in Kraft.

Marienhafe, den 17.12.2025

Samtgemeinde Brookmerland

Ihmels
Samtgemeindebürgermeister

**Satzung der Samtgemeinde Brookmerland
über die Erhebung von Gebühren für Dienst- und Sachleistungen der Freiwilligen Feuerwehr
Brookmerland außerhalb der unentgeltlich zu erfüllenden Pflichtaufgaben
(Feuerwehrgebührensatzung)**

Präambel

Aufgrund der §§ 10, 11, 58 und 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576 – VORUS 20300-), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29.01.2025 (Nds. GVBl. 2025 Nr. 3), des Niedersächsischen Verwaltungskostengesetzes (NVwKostG) in der Fassung vom 25.04.2007 (Nds. GVBl. S. 172 – VORIS 20220 -), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 15.12.2016 (Nds. GVBl. S. 301), der §§ 29, 30 und 31 des Niedersächsischen Gesetzes über den Brandschutz und die Hilfeleistung der Feuerwehr (NBrandSchG) vom 18.07.2012 (Nds. GVBl. S. 269 – VORIS 21090 -) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 06.11.2024 (Nds. GVBl. 2024 Nr. 91), sowie der §§ 2, 4 und 5 des Nds. Kommunalabgabengesetzes (NKAG) in der Fassung vom 20.04.2017 (Nds. GVBl. S. 121), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22.09.2022 (Nds. GVBl. S. 589) hat der Rat der Samtgemeinde Brookmerland in seiner Sitzung am 16.12.2025 folgende Satzung beschlossen

§ 1

Allgemeines

Für Einsätze und Leistungen der Freiwilligen Feuerwehr Brookmerland außerhalb der unentgeltlich zu erfüllenden Pflichtaufgaben werden Gebühren nach § 29 Absätze 2 und 3 des Niedersächsischen Brandschutzgesetzes (NBrandSchG) nach Maßgabe dieser Satzung erhoben.

Die öffentliche Einrichtung der Freiwilligen Feuerwehr der Samtgemeinde Brookmerland wird durch die Satzung der Freiwilligen Feuerwehr der Samtgemeinde Brookmerland vom 07. Oktober 2025 (Amtsblatt für den Landkreis Aurich vom 17. Oktober 2025, Nr. 43) festgelegt.

§ 2

Gebührenpflichtige Einsätze und sonstige Leistungen der Feuerwehr

(1) Nach § 29 Abs. 2 Satz 1 NBrandSchG werden Gebühren und Auslagen von den Verpflichteten erhoben:

1. für Einsätze nach § 29 Absatz 1 NBrandSchG,
 - a) die durch vorsätzliches oder grob fahrlässiges Handeln verursacht worden sind, oder
 - b) bei denen eine Gefährdungshaftung besteht, insbesondere
 - aa) durch den Betrieb von Kraftfahrzeugen oder Anhängern, Luft- oder Wasserfahrzeugen oder Schienenbahnen, außer in Fällen höherer Gewalt, oder
 - bb) durch die Beförderung oder den sonstigen Umgang mit Gefahrstoffen für gewerbliche oder militärische Zwecke, außer in Fällen höherer Gewalt,
2. für Einsätze, die von einem in einem Kraftfahrzeug eingebauten System zur Absetzung eines automatischen Notrufes oder zur automatischen Übertragung einer Notfallmeldung verursacht wurden, ohne dass ein Brand oder Naturereignis vorgelegen hat oder eine Hilfeleistung zur Rettung eines Menschen aus akuter Lebensgefahr notwendig war,
3. für Einsätze, die durch eine Brandmeldeanlage ausgelöst wurden, ohne dass ein Brand vorgelegen hat,
4. für die Gestellung einer Brandsicherheitswache nach § 26 NBrandSchG,
5. für die Durchführung der Brandverhütungsschau nach § 27 NBrandSchG,

6. für andere als die in § 29 Absatz 1 NBrandSchG genannten Einsätze, die dem abwehrenden Brandschutz oder der Hilfeleistung dienen, und
7. für freiwillige Einsätze und Leistungen gemäß § 3 dieser Satzung.

(2) Gebühren für nach § 29 Absatz 1 NBrandSchG unentgeltliche Einsätze werden bei Brandbekämpfungen oder Hilfeleistungen in Gewerbe- oder Industriebetrieben für eingesetzte Sonderlöschmittel oder Sondereinsatzmittel und deren Entsorgung erhoben. Gleiches gilt für die Entsorgung von Löschwasser, das bei einer Brandbekämpfung in einem Gewerbe- oder Industriebetrieb mit Schadstoffen belastet wurde. Sofern der Samtgemeinde Brookmerland Kosten Dritter entstehen, werden diese als Auslagen erhoben.

(3) Soweit für Einsätze nach Absatz 1 von der Samtgemeinde Brookmerland nach § 30 Absatz 1 Satz 2 Nr. 1–3 NBrandSchG an eine nachbarschaftshilfeleistende Gemeinde Kostenersatz zu leisten ist, wird dieser neben der Gebühr erhoben.

§ 3

Gebührenpflichtige freiwillige Einsätze und Leistungen

(1) Freiwillige Einsätze werden von der Freiwilligen Feuerwehr Brookmerland nur auf ausdrückliche Anforderung und nur dann erbracht, wenn dies ohne Vernachlässigung der nach dem NBrandSchG zu erfüllenden Pflichtaufgaben möglich ist. Ein Rechtsanspruch auf Tätigwerden der Feuerwehr besteht nicht.

(2) Für die Inanspruchnahme freiwillig erbrachter Einsätze und Leistungen werden Gebühren erhoben. Gebührenpflichtig sind alle Hilfs- und Sachleistungen der Feuerwehr, sofern sie nicht im Rahmen des § 2 oder gemäß NBrandSchG als Pflichtaufgabe zu erbringen sind. Solche freiwilligen Einsätze sind insbesondere:

1. Beseitigen und Eindämmen von Ölschäden und anderen umweltgefährdenden Stoffen,
2. Öffnen und Sichern von Gebäuden, Wohnungen, Aufzügen u.ä.,
3. Einfangen, Inobhutnahme, Transportieren oder Bergen von Tieren,
4. Auspumpen von Kellern, Räumen oder Schächten,
5. Mitwirken bei Räum- und Aufräumarbeiten,
6. Absichern von Gebäuden oder Gebäudeteilen,
7. Bergen und Absichern von Sachen,
8. Fällen von sturzgefährdeten Bäumen und Entfernen gefährlicher Äste,
9. Brandschutztechnische Beratung und Erstellung von Gutachten,
10. Angeforderte Sondermaßnahmen im vorbeugenden Brandschutz (z. B. Schulungen, Selbstschutzseminare),
11. Überprüfung von Feuerwehrezufahrten, Aufstellflächen und Anleiterbarkeit,
12. Absperren oder Abklemmen von Leitungen,
13. Abnahme und Überprüfung technischer oder organisatorischer Brandschutzeinrichtungen (z. B. Brandmeldeanlagen, Objektfunkanlagen, Feuerschlüsseldepots, Freischaltelemente),
14. Entfernen von Schnee und gefährlichen Eiszapfen,
15. Gestellung von Feuerwehrkräften, Fahrzeugen oder Geräten in sonstigen Fällen.

§ 4

Gebührensschuldner

(1) Die Gebührensuldnerin bzw. der Gebührensuldner bestimmt sich nach § 29 Absatz 4 NBrandSchG.

(2) Personen, die nebeneinander dieselbe Gebühr schulden, sind Gesamtschuldner.

§ 5

Gebührentarif und Gebührenhöhe

(1) Die Gebühren werden nach Maßgabe des als Anlage beigefügten **Gebührentarifs** erhoben. Die Anlage ist Bestandteil dieser Satzung. Soweit Leistungen der Umsatzsteuer unterliegen, tritt diese in gesetzlicher Höhe hinzu.

(2) Grundlage der Gebührenberechnung ist – sofern kein fester Betrag oder eine Abrechnung nach tatsächlichem Materialverbrauch vorgesehen ist – die Art, Anzahl und Zeit der Inanspruchnahme von Feuerwehrkräften, Fahrzeugen, Geräten und Ausrüstung.

(3) Es wird Minuten genau abgerechnet. Als Mindestbetrag wird die Gebühr für eine halbe Stunde erhoben. Maßgeblich ist der Zeitraum vom Ausrücken bis zur Rückkehr zur Feuerwache.

(4) Bei offensichtlich übermäßigem Einsatz an Personal oder Geräten wird die Gebühr auf Grundlage der tatsächlich erforderlichen Kosten berechnet.

§ 6

Entstehen der Gebührenpflicht und Gebührenschuld

(1) Die Gebührenpflicht entsteht mit dem Ausrücken der Feuerwehr oder – bei unmittelbar aufeinanderfolgenden Einsätzen – mit der Annahme des neuen Einsatzbefehls.

(2) Die Gebührenpflicht bleibt bestehen, wenn der Gebührenpflichtige auf die Leistung verzichtet oder die Leistung aus nicht von der Feuerwehr zu vertretenden Gründen unmöglich wird.

(3) Bei Brandsicherheitswachen entsteht die Gebührenpflicht 30 Minuten vor Veranstaltungsbeginn und endet mit dem Abrücken der Feuerwehr.

(4) Die Gebührenschuld entsteht mit Beendigung des Einsatzes bzw. mit Rückgabe der Geräte; spätestens mit Abschluss einer erforderlichen Nachbearbeitung.

§ 7

Festsetzung, Fälligkeit und Beitreibung

(1) Die Gebühren werden durch Bescheid festgesetzt und sind innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe fällig, sofern kein späterer Fälligkeitstermin bestimmt ist.

(2) Die Bescheide werden nach dem Niedersächsischen Verwaltungsvollstreckungsgesetz (NVwVG) vollstreckt.

§ 8

Billigkeitsmaßnahmen

Die Samtgemeinde Brookmerland kann von der Erhebung der Gebühr oder Auslagenerstattung ganz oder teilweise absehen oder sie auf Antrag stunden oder erlassen, wenn dies aus wirtschaftlichen oder sonstigen Billigkeitsgründen geboten ist oder ein öffentliches Interesse besteht.

§ 9

Haftung

Die Samtgemeinde Brookmerland haftet nicht für Personen- oder Sachschäden, die durch die Benutzung von zeitweise überlassenen Fahrzeugen oder Geräten entstehen, sofern diese nicht von Angehörigen der Feuerwehr selbst bedient werden.

**§ 10
Inkrafttreten**

(1) Diese Satzung tritt am **1. Januar 2026** in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt die bisher gültige Gebührensatzung der Samtgemeinde Brookmerland über die Erhebung von Kostenersatz und Gebühren für Dienst- und Sachleistungen der Feuerwehr außer Kraft.

Marienhafe, den 16.12.2025

Samtgemeinde Brookmerland

Der Samtgemeindebürgermeister
Ihmels

**Anlage zu § 6 der Gebührensatzung Feuerwehr
-Kostentarif-**

Gebühren- ziffer	Gebührentatbestand	Gebühr	
		Je Min.	Mindestgebühr für 30 Minuten
1.	Personaleinsatz -Je eingesetzte Person-	0,80 €	24,00€
2.	Einsatz von Fahrzeugen (ohne Personal)		
2.1	Klasse 1 Fahrzeuge kleiner Art (MTW, KdoW, Pkw, etc.) Kleine Einsatzfahrzeuge für Transport, Führung und Logistik	1,50 €	45,00€
2.2	Klasse 2 kleine Löschfahrzeuge (TSF, TSF-W) Fahrzeuge mit Grundausstattung für Brandbekämpfung und einfacher technischer Hilfeleistung	4,10€	123,00€
2.3.	Klasse 3 Mittlere Löschfahrzeuge (MLF, LF 8, LF 10, LF 16/12) Standardlöschfahrzeuge mit erweiterten Einsatzmöglichkeiten	6,70€	201,00€
2.4	Klasse 4 Große Löschfahrzeuge /Hilfeleistungslöschfahrzeuge (LF 20, HLF 20, TLF) - Fahrzeuge mit umfangreicher technischer Ausrüstung oder großem Löschmittelvorrat	4,00€	120,00€
2.5	Klasse 5 Sonderfahrzeuge (GW-L2, ELW 1) Fahrzeuge mit spezieller Ausstattung für besondere Einsatzlagen	6,70€	201,00€
2.6.	Sonstige Fahrzeuge /Anhänger (Öl-Anhänger) - Schlauchwagen, Anhänger, Stromerzeugeranhänger, Ölsperrenanhänger etc.	0,40€	12,00€
3.	Pauschalen		
3.1	Öffnen und/oder schließen einer Tür/Fenster		300,00 €
3.2	Erstmalige Überprüfung der Funktionsfähigkeit neu installierter Brandmeldeanlagen		150,00 €
3.3	Einsätze nach § 2 Abs. 1 Nr. 3		

3.3.1	Brandmeldeanlage klein (z.B. einfacher Hausalarm, Privat, etc.)	500,00 €
3.3.2	Brandmeldeanlage groß (z.B. gewerbliche Brandmeldeanlage, etc.)	750,00 €
4. Sonstige Dienstleistungen der Feuerwehr		
4.1.	Brandsicherheitswache (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 der Satzung)	Gem. Ziffern 1+2
4.2.	Brandverhütungsschau (gem. § 2 Abs. 1 Nr. 5 der Satzung)	Gem. Ziffern 1+2
5. Verbrauchs- und Reinigungsmaterialien		
Zum jeweiligen Tagespreis		
6. Verpflegung der Einsatzkräfte		
(bei gebührenpflichtigen Einsätzen)		
Erstattung der Auslagen wie angefallen		

**Satzung des Naherholungsgebietes
„Tjücher Moortun“
(Samtgemeinde Brookmerland)**

Präambel

Aufgrund des § 10 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) in der jeweils geltenden Fassung hat der Rat der Samtgemeinde Brookmerland in seiner Sitzung am 16.12.2025 folgende Satzung beschlossen:

1. Abschnitt – Allgemeine Bestimmungen

§ 1 Zweck der Einrichtung

(1) Das Naherholungsgebiet „Tjücher Moortun“ ist eine öffentliche Einrichtung der Samtgemeinde Brookmerland.

(2) Es dient der Allgemeinheit zur Erholung, Freizeitgestaltung und sportlichen Betätigung im Einklang mit den Bestimmungen dieser Satzung und unter besonderer Rücksichtnahme auf Natur und Landschaft.

§ 2 Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich ergibt sich aus dem als Anlage beigefügten Lageplan, der Bestandteil dieser Satzung ist.

§ 3 Benutzungsrecht

(1) Die Nutzung des Naherholungsgebietes steht allen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Gästen gleichermaßen offen.

(2) Der Spielplatzbereich darf ausschließlich von Kindern bis zur Vollendung des 14. Lebensjahres genutzt werden.

(3) Ein Anspruch auf Inbetriebhaltung oder ununterbrochene Nutzbarkeit der Einrichtung besteht nicht.

§ 4 Öffnungszeiten

Das Naherholungsgebiet darf täglich in der Zeit von **07:00 Uhr bis 22:00 Uhr** genutzt werden. Mit Zustimmung des Gewässerbeauftragten, kann ein Aufenthalt am Tjücher Moortun darüber hinaus zum Ausüben des Angelsports gestattet werden.

§ 5 Allgemeine Verhaltenspflichten

(1) Jede Person hat sich so zu verhalten, dass Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, die öffentliche Sicherheit und Ordnung sowie Rechte Dritter nicht beeinträchtigt werden.

(2) Lärm, das Abspielen oder Musizieren mit Tonwiedergabegeräten oder Musikinstrumenten ist nur in einem Umfang zulässig, der andere Nutzerinnen und Nutzer sowie die Tierwelt nicht stört.

(3) Jede übermäßige oder vermeidbare Belästigung anderer Personen ist zu unterlassen.

2. Abschnitt – Besondere Verhaltensregeln

§ 6 Verhalten im Naherholungsgebiet

(1) Es ist untersagt, Wasser-, Grün- oder sonstige Flächen zu verunreinigen oder zu beschädigen. Pflanzen, Ufer, Böschungen und Bäume sind schonend zu behandeln.

(2) Abfälle und Hundekot sind in den dafür vorgesehenen Behältnissen zu entsorgen. Bei Zuwiderhandlung kann die Samtgemeinde die Reinigung auf Kosten der Verursacherin oder des Verursachers durchführen oder durchführen lassen.

(3) Das Gelände darf zu Erholungszwecken betreten, jedoch außerhalb der gekennzeichneten Wege und Flächen nicht mit motorisierten Fahrzeugen befahren werden.

- Ausgenommen sind Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr, Rettungsdienst, Polizei sowie Fahrzeuge der Samtgemeinde oder der Land- und Forstwirtschaft, soweit dies zur Aufgabenerfüllung erforderlich ist.
- Weitere Ausnahmegenehmigungen können auf Antrag erteilt werden.

(4) Zelten, Nächtigen oder Campieren ist verboten. Zulässig ist ausschließlich das Abstellen von Wohnmobilen/Wohnwagen auf den dafür ausgewiesenen Stellplätzen gemäß Abschnitt 2.

(5) Offenes Feuer und das Errichten von Feuerstellen sind untersagt.

(6) Das Grillen mit Holzkohle ist nur nach vorheriger Genehmigung der Samtgemeinde und Entrichtung der Gebühr gemäß der geltenden Gebührensatzung erlaubt.

(7) Hunde sind jederzeit an der Leine zu führen.

(8) Reiten und das Fahren mit Kutschen sind untersagt.

(9) Das Füttern von Wasservögeln ist verboten.

(10) Im Gebiet gilt die Straßenverkehrsordnung (StVO). Fahrzeuge dürfen nur auf den hierfür vorgesehenen Stellflächen abgestellt werden.

(11) Rettungs- und Zufahrtswege sind stets freizuhalten.

§ 7 Nutzung der Wasserflächen

(1) Die Wasserflächen sind nicht beaufsichtigt. Ihre Nutzung erfolgt auf eigene Gefahr.

(2) Tauchen sowie das Befahren mit Booten oder sonstigen Wasserfahrzeugen ist untersagt, soweit keine ausdrückliche Genehmigung der Samtgemeinde oder behördliche bzw. Maßnahme zur Gefahrenabwehr vorliegen

(3) Die Samtgemeinde kann eine oder mehrere Gewässerbeauftragte benennen, die die Einhaltung dieser Satzung überwachen.

(4) Das Angeln ist nur in den im Lageplan ausgewiesenen Bereichen mit einer gültigen Erlaubnisbescheinigung und einem Fischereierlaubnisschein gemäß § 57 Nds. FischG zulässig. Die Dokumente sind mitzuführen und auf Verlangen vorzuzeigen.

(5) Die Erlaubnisbescheinigungen werden von der Samtgemeinde oder den Beauftragten ausgegeben. Es gilt die jeweils aktuelle Gebührensatzung.

(6) Die Ausübung der Fischerei hat waidgerecht und unter Beachtung aller einschlägigen Gesetze (Nds. FischG, TierSchG, NWaldLG, NNatSchG) zu erfolgen.

(7) Gefangene Fische sind schonend zu behandeln; das Angeln mit lebenden Köderfischen ist verboten.

(8) Die Verwendung von Setzkeschern ist unzulässig.

(9) Für Hechte und Zander gilt ein tägliches Fanglimit von zwei Stück pro Person.

(10) Die Entnahme- und Mindestmaße sowie die zu entnehmenden Fischarten sind den jeweils aktuellsten Bekanntmachungen und dem Informationsmaterial zum Tjücher Moortun der Samtgemeinde Brookmerland zu entnehmen. Über die maßgeblichen Werte entscheidet der jeweils zuständige Gewässerbeauftragte in Abstimmung mit dem Hauptverwaltungsbeamten.

(11) Die Schonzeit beträgt vom **1. Februar bis 30. April** eines jeden Jahres. Innerhalb der Schonzeit ist das Angeln auf Raubfische sowie das Angeln mit toten Köderfischen oder Fischfetzen untersagt.

(12) Fangmeldungen sind bis zum Jahresende an die Samtgemeinde oder an einen von der Samtgemeinde Beauftragten einzureichen.

§ 8 Werbung und gewerbliche Tätigkeiten

Jegliche Werbung, der Verkauf oder das Verteilen von Waren, Druckschriften oder Speisen sowie das Anbieten von Dienstleistungen bedürfen der vorherigen schriftlichen Erlaubnis der Samtgemeinde.

§ 9 Haftung

(1) Die Nutzung des Naherholungsgebiets erfolgt auf eigene Gefahr.

(2) Ein Winterdienst findet nicht statt.

(3) Die Samtgemeinde haftet nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit ihrer Beschäftigten.

3. Abschnitt – Wohnmobilstellplatz

§ 10 Geltungsbereich

Der Wohnmobilstellplatz ist Teil der öffentlichen Einrichtung „Naherholungsgebiet Tjücher Moortun“ und darf ausschließlich durch Personen genutzt werden, die mit einem zugelassenen Wohnmobil oder Wohnwagen zu touristischen Zwecken reisen.

§ 11 Nutzungsvoraussetzungen

- (1) Der Stellplatz dient dem vorübergehenden Aufenthalt und Abstellen von Wohnmobilen.
- (2) Nur verkehrszugelassene Fahrzeuge mit geschlossenen Abwasser- und Fäkalientanks dürfen abgestellt werden.
- (3) Übernachten außerhalb der ausgewiesenen Stellflächen ist unzulässig.

§ 12 Erlaubnis und Gebühren

- (1) Die Nutzung gilt als erlaubt, wenn die Übernachtungsgebühr entrichtet und der Zahlungsnachweis sichtbar im Fahrzeug angebracht ist.
- (2) Die Gebühren richten sich nach der jeweils geltenden Gebührensatzung der Samtgemeinde.

§ 13 Öffnungszeiten

Der Wohnmobilstellplatz ist ganzjährig geöffnet.

§ 14 Ver- und Entsorgung

- (1) Strom- und Wasserversorgung sind über Münzautomaten möglich. Die Samtgemeinde ist berechtigt, die Tarife an die Preisentwicklung anzupassen.
- (2) Abwasser und Fäkalien dürfen ausschließlich über die vorgesehene Entsorgungsstation entsorgt werden.

§ 15 Verhalten auf dem Stellplatz

- (1) Nicht gestattet sind insbesondere:
 1. gewerbliche Nutzung oder Dauerabstellung,
 2. das Absetzen von Wohnkabinen,
 3. Zelten oder Lagern,
 4. das Ablassen von Abwasser außerhalb der Entsorgungsstelle,
 5. Verunreinigungen des Platzes oder der Umgebung,
 6. offenes Feuer oder Lagerfeuer.
- (2) Es gilt die Straßenverkehrsordnung; es darf nur mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden.
- (3) Nachtruhe ist von 22:00 bis 06:00 Uhr einzuhalten.
- (4) Fahrzeuge sind platzsparend abzustellen.

(5) Hunde sind willkommen, jedoch stets an der Leine zu führen. Verunreinigungen sind umgehend zu beseitigen.

§ 16 Haftung

Die Nutzung erfolgt auf eigene Gefahr. Eine Haftung der Samtgemeinde besteht nur bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Verhalten.

§ 17 Weisungsrecht

Den Anordnungen des von der Samtgemeinde beauftragten Personals ist Folge zu leisten. Dieses ist berechtigt, Platzverweise auszusprechen. Ein nicht befolgter Platzverweis kann als Hausfriedensbruch verfolgt werden.

4. Abschnitt – Ordnungsvorschriften

§ 18 Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen die Vorschriften dieser Satzung verstößt, insbesondere gegen

- § 5 (Verhaltenspflichten),
- § 6 (Verunreinigung, Befahren, offenes Feuer, Grillen, Hunde, Reiten, Füttern, Parken),
- § 7 (Tauch- und Angelverbote, Genehmigungspflichten),
- § 15 (Nutzungsbeschränkungen auf dem Stellplatz).

(2) Ordnungswidrigkeiten können gemäß § 10 Abs. 5 NKomVG mit einer Geldbuße bis zu **5.000 Euro** geahndet werden.

§ 19 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 1. Januar 2026 nach ihrer öffentlichen Bekanntmachung in Kraft.

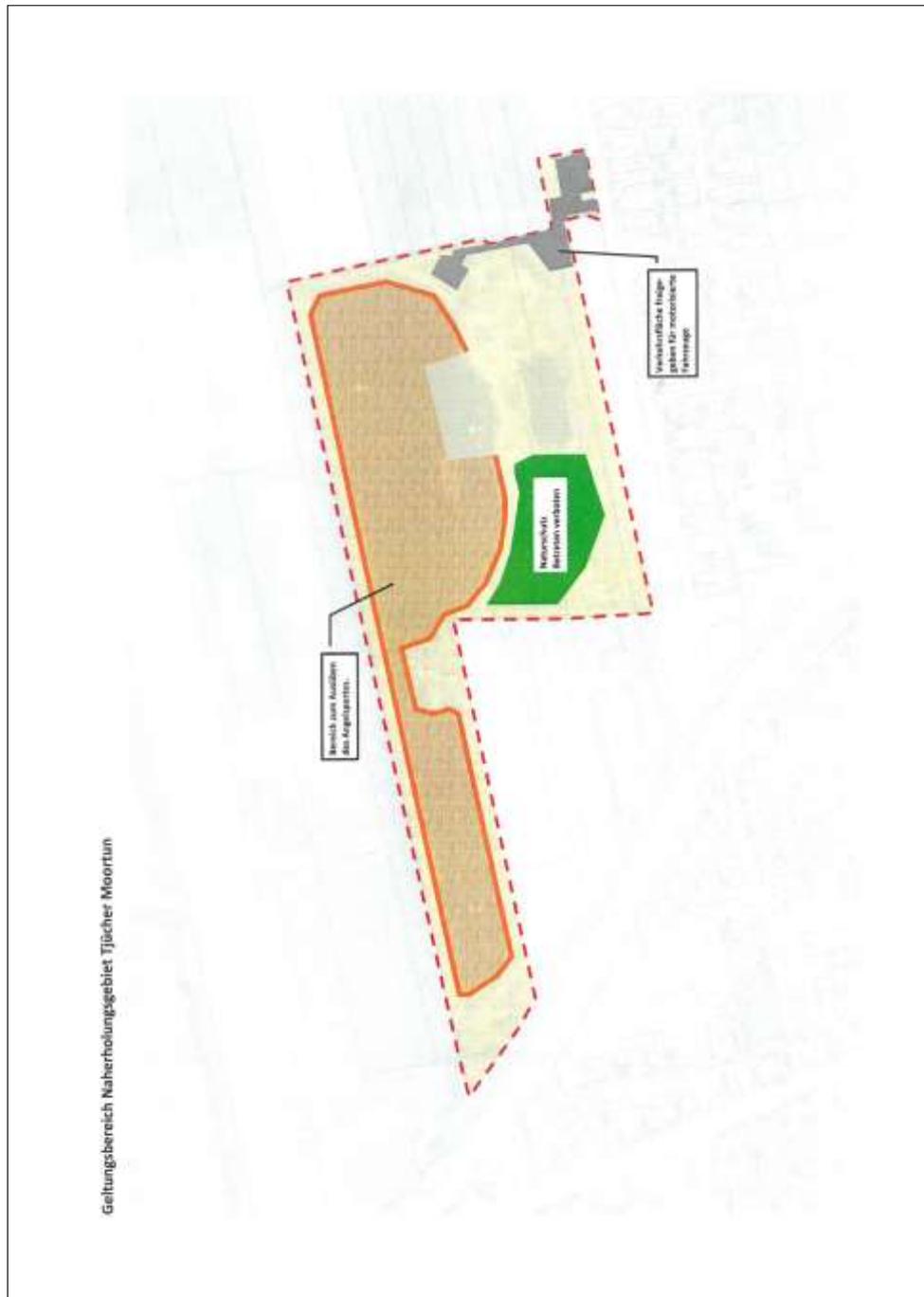
Gleichzeitig tritt die Satzung vom 31. Juli 2014 außer Kraft.

Marienhafe, den 16.12.2025

Samtgemeinde Brookmerland

Der Samtgemeindebürgermeister
Ihmels

Anlage 1 – Tjücher Moortun



Satzung zur 19. Änderung der Satzung über die Erhebung von Beiträgen und Gebühren für die Abwasserbeseitigung der Samtgemeinde Hage (Abwasserabgabensatzung) vom 24.11.1992

Aufgrund der §§ 10, 13, 58 und 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) und der §§ 2 und 5 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) hat der Rat der Samtgemeinde Hage in seiner Sitzung am 16. Dezember 2025 folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

In § 13 Absatz 1 wird die Zusatzgebühr von „2,93 Euro“ auf „3,25 Euro“ erhöht.

Artikel II

Der Samtgemeindebürgermeister wird ermächtigt, die Abwasserabgabensatzung in der nunmehr geltenden Fassung mit neuem Datum bekanntzumachen und dabei Unstimmigkeiten des Wortlauts zu beseitigen.

Artikel III

Diese Satzung tritt mit dem 1. Januar 2026 in Kraft.

Hage, den 16. Dezember 2025

Samtgemeinde Hage

Der Samtgemeindebürgermeister
Sell

Satzung zur 2. Änderung der Satzung über die Erhebung eines Gästebeitrages in der Samtgemeinde Hage (Gästebeitragssatzung) vom 17.12.2019

Aufgrund der §§ 10, 58 und 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NkomVG) vom 17.12.2010 in der zurzeit geltenden Fassung in Verbindung mit § 10 des Nds. Kommunalabgabengesetzes (NKAG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20.04.2017 hat der Rat der Samtgemeinde Hage in seiner Sitzung am 16.12.2025 folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

§ 1 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

(3) Der Gesamtaufwand für Tourismuseinrichtungen und Veranstaltungen nach Abs. 1 soll, nachdem ein dem Vorteil der Allgemeinheit entsprechender und von der Samtgemeinde zu tragender Anteil am Tourismusaufwand abgesetzt wurde, wie folgt gedeckt werden:

durch Gästebeiträge	14,8 v. H.
durch Tourismusbeiträge	4,8 v. H.
durch sonstige Deckungsmittel	17,9 v. H.
Nutzungsvorteil der Einwohner (Gemeindeanteil)	57,6 v. H.
Gemeindeanteil für beitragsfreie und beitragsermäßigte Gäste	4,9 v. H.

§ 4 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

(1) Der Gästebeitrag wird nach der Dauer des Aufenthaltes bemessen.
Er beträgt in der Zeit vom 15. März bis zum 31. Oktober jeden Jahres pro Tag 2,10 Euro.

§ 4 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

(3) Der Jahresgästebeitrag beträgt 63,00 Euro.

Artikel II

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Hage, den 16.12.2025

Samtgemeinde Hage

Der Samtgemeindebürgermeister
Sell

4. Nachtrag zur Hauptsatzung der Samtgemeinde Hage

Aufgrund der §§ 10 und 12 Abs. 1 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17. Dezember 2010 (Nds. GVBl. S. 576) in der z. Zt. gültigen Fassung hat der Rat der Samtgemeinde Hage Hage in seiner Sitzung am 16.12.2025 folgende Änderung der Hauptsatzung beschlossen.

Der § 6 erhält folgende Fassung:

§ 6 Verkündungen und öffentliche Bekanntmachungen

- (1) Satzungen, Verordnungen, Genehmigungen von Flächennutzungsplänen sowie öffentliche Bekanntmachungen der Samtgemeinde Hage werden im elektronischen „Amtsblatt für den Landkreis Aurich“ verkündet bzw. bekannt gemacht. Das elektronische Amtsblatt wird auf der Internetseite des Landkreises Aurich zur Verfügung gestellt:

<https://www.landkreis-aurich.de/amtsblatt>

- (2) Sind Pläne, Karten, Zeichnungen o.ä. Bestandteil einer Satzung oder Verordnung, so kann die Bekanntmachung dieser Teile dadurch ersetzt werden, dass sie im Dienstgebäude der Samtgemeinde Hage während der Dienststunden zur Einsicht ausgelegt werden. In der Satzung oder Verordnung wird auf die Ersatzbekanntmachung mit Ort, Zeitpunkt und Dauer hingewiesen.
- (3) Ortsübliche Bekanntmachungen erfolgen – vorbehaltlich anderer Rechtsnormen - durch Veröffentlichung auf der Homepage unter www.sg-hage.de/bekanntmachungen und durch Aushang im Bekanntmachungskasten.

II.

Der § 9 erhält folgende Fassung:

§ 9 Inkrafttreten

Die Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Hage, den 16.12.2025

Samtgemeinde Hage

Samtgemeindebürgermeister
Sell

Hebesatzsatzung der Gemeinde Hage über die Festsetzung der Realsteuerhebesätze für das Haushaltsjahr 2026

Aufgrund der §§ 10, 58 und 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576), des § 1 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) i. d. Fassung der Bekanntmachung vom 20.04.2017 (Nds. GVBl. S. 121), der §§ 1 u. 25 des Grundsteuergesetzes (GrStG) vom 07.08.1973 (BGBl. I S. 965), der §§ 1 u. 16 des Gewerbesteuergesetzes (GewStG) i. d. Fassung der Bekanntmachung vom 15.10.2002 (BGBl. I S. 4167) und § 1 des Gesetzes zur Übertragung der Festsetzung und Erhebung der Realsteuern auf die heheberechtigten Gemeinden -Realsteuer-Erhebungsgesetz- (RealStErhebG) vom 22.12.1981 (Nds. GVBl. S. 423) in den jeweils geltenden Fassungen hat der Rat der Gemeinde Hage in seiner Sitzung am 11.12.2025 folgende Satzung über die Festsetzung der Hebesätze für die Realsteuern (Hebesatzsatzung) beschlossen:

§ 1

Die Hebesätze für die Grundsteuern und für die Gewerbesteuer werden für das Haushaltsjahr 2026 wie folgt festgesetzt:

- | | | |
|---|-----------|-----------|
| 1. Grundsteuer | | |
| a) für Betriebe der Land- und Forstwirtschaft (Grundsteuer A) | 300 v. H. | |
| b) für Grundstücke (Grundsteuer B) | 350 v. H. | |
| 2. Gewerbesteuer | | 380 v. H. |

§ 2

Diese Satzung tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

Hage, den 11.12.2025

Gemeinde Hage
Der Gemeindedirektor
Sell

Satzung zur 2. Änderung der Satzung über die Erhebung eines Tourismusbeitrages in der Samtgemeinde Hage (Tourismusbeitragssatzung) vom 17.12.2019

Aufgrund der §§ 10, 11, 58 und 111 des Niedersächsischen Kommunalverfassungsgesetzes (NKomVG) vom 17.12.2010 (Nds. GVBl. S. 576) in der zurzeit geltenden Fassung und der §§ 1, 2 und 9 des Niedersächsischen Kommunalabgabengesetzes (NKAG) in der zurzeit geltenden Fassung, hat der Rat der Samtgemeinde Hage in seiner Sitzung am 16.12.2025 folgende Satzung beschlossen:

Artikel I

Der § 1 Abs. 3 der Satzung erhält folgende Neufassung:

- (3) Der Gesamtaufwand nach Abs. 1 Satz 2 soll, nachdem ein dem Vorteil der Allgemeinheit entsprechender und von der Samtgemeinde zu tragender Anteil am Tourismusaufwand (Eigenanteil)

bei den Aufwendungen für die Förderung des Tourismus von 10 %, beim allgemeinen Kurbetrieb von 20 %, beim Haus des Gastes von 50 % sowie beim Hallenbad/Freibad in Höhe von 91 % abgesetzt wurde, wie folgt gedeckt werden:

a.) Aufwendungen für die Förderung des Tourismus

zu 77 v. H. durch Tourismusbeiträge,
zu 14,4 v. H. durch sonstige Entgelte,
zu 8,6 v. H. durch öffentlicher Anteil,

b.) Aufwendungen für die Tourismuseinrichtungen

zu 14,8 v. H. durch Gästebeiträge,
zu 4,8 v. H. durch Tourismusbeiträge,
zu 17,9 v. H. durch sonstige Deckungsmittel,
zu 57,6 v. H. durch Nutzungsvorteil der Einwohner (Gemeindeanteil)
zu 4,9 v. H. durch Gemeindeanteil für beitragsfreie u. beitragsermäßigte Gäste.

Artikel II

Der § 4 Abs. 5 der Satzung erhält folgende Neufassung:

(5) Der Beitragssatz beträgt 7,68 v. H..

Artikel III

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Hage, den 16.12.2025

Samtgemeinde Hage

Der Samtgemeindebürgermeister
Sell

C. Bekanntmachungen sonstiger öffentlicher Körperschaften

Bekanntmachung des OOWV

Der OOWV gibt folgende Änderungen bekannt:

Anlage zu den Versorgungsbedingungen

Preisregelungen des OOWV für die Versorgung mit Trinkwasser

Gültig ab 1. Januar 2026

§ 1 Lieferungen und Leistungen

...

1. Trinkwasserpreis

Der Trinkwasserpreis wird nach Kubikmetern berechnet und beträgt

	Netto €	7% MwSt. €	Brutto €
	1,59/m ³	0,11	1,70/m ³

...

2. Grundpreis

Der Grundpreis wird nach der Anschlussnennweite und der Anzahl der zu versorgenden wirtschaftlichen Einheiten berechnet und beträgt

		Netto €	7% MwSt. €	Brutto €
a) Anschlüsse für unbebaute Grundstücke	mtl.	8,09	0,57	8,66
b) Anschlüsse für bebaute Grundstücke pro wirtschaftliche Einheit im Sinne des § 2 Abs. 3 der Wasserlieferungsbedingungen zur AVBWasserV	mtl.	8,09	0,57	8,66
c) Anschlüsse, deren Zähler jährlich aus- und eingebaut werden	mtl.	16,43	1,15	17,58
d) Anschlüsse mit folgenden Nennweiten, soweit diese für die erste wirtschaftliche Einheit erforderlich werden:				
50 mm	mtl.	12,64	0,88	13,52
80 mm	mtl.	32,36	2,27	34,63

100 mm	mtl.	50,56	3,54	54,10
125 mm bis 150 mm	mtl.	95,59	6,69	102,28
200 mm	mtl.	202,25	14,16	216,41

Für jede weitere wirtschaftliche Einheit wird zusätzlich der Grundpreis nach Ziffer b) berechnet.

...

§ 2 Leistungsentgelte für Standrohre

...

	Netto €	7% MwSt. €	Brutto €
...			
b) Miete pro angefangenen Monat	40,57	2,84	43,41
c) Trinkwasserpreis pro entnommenem m ³	2,15	0,15	2,30

...

§ 6 Leistungsentgelte für Aus- und Einbau, Prüfung und Austausch von Hauswasserzählern der Größen Q3-4, Q3-10 und Q3-16

Sind auf Veranlassung bzw. durch Verschulden des Anschlussnehmers Hauswasserzähler aus- und einzubauen, werden die Kosten wie folgt berechnet:

	Netto €	7% MwSt. €	Brutto €
a) für jeden Ausbau	57,00	3,99	60,99
b) für jeden Einbau	57,00	3,99	60,99
c) für gleichzeitigen Aus- und Einbau	75,00	5,25	80,25
d) für den Aus- und Einbau eines beschädigten Wasserzählers nach der normalen Dienstzeit* bzw. am Wochenende	136,00	9,52	145,52

*Dienstzeit ist von Mo. – Fr. von 7:00 – 16:00 Uhr

Prüfungen von Hauswasserzählern werden wie folgt berechnet:

Befundprüfung, diese beinhaltet die messtechnische Befundprüfung sowie die äußere und innere Beschaffenheitsprüfung

95,50	6,69	102,19
-------	------	---------------

Der Hauswasserzähler wird bei Austausch wie folgt berechnet:

Hauswasserzähler			
Baugröße Q3-4, Q3-10 und Q3-16	30,00	2,10	32,10

Sind auf Veranlassung bzw. durch Verschulden des Anschlussnehmers Großwasserzähler ab DN50 aus- und einzubauen, werden die entstandenen Kosten auf Nachweis abgerechnet.

§ 6 findet keine Anwendung auf den turnusmäßigen Wasserzählerwechsel.

§ 7 Zahlungsverzug des Abnehmers

Bei Zahlungsverzug des Abnehmers werden vom OOWV folgende Pauschalen berechnet:

	Brutto €
- Kosten je Mahnung	3,00
- Interne Bearbeitungskosten zur Forderungseintreibung	18,00
- Wegegeld für das Tätigwerden eines OOWV-Beauftragten, z. B. Inkasso vor Ort	39,00
- Einstellung der Versorgung	47,00
- Wiederaufnahme der Versorgung	47,00

Die Geltendmachung eines weitergehenden Verzugsschadens bleibt unberührt.

§ 8 Inkrafttreten

Die vorstehende Fassung der Preisregelungen tritt gemäß Beschluss der Verbandsversammlung vom 04.12.2025 mit ihrer öffentlichen Bekanntmachung unter Aufhebung der bisherigen Preisregelungen zum 01.01.2026 in Kraft.

OOWV, Georgstraße 4, 26919 Brake/Unterweser
Telefon 04401 / 916-0
www.oowv.de

3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Verwaltungskosten (Verwaltungskostensatzung) vom 01.11.2022

Artikel 1 Änderung der Satzung

Die Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Verwaltungskosten (Verwaltungskostensatzung) vom 01.11.2022 in der Fassung der 2. Änderungssatzung vom 04.12.2024 wird wie folgt geändert:

I. Änderung des Kostentarifs

Die Nrn. 11 und 15 werden wie folgt geändert:

	Art der Amtshandlung	Einheit	Gebühr	
			mindestens	höchstens
11	Bearbeitung eines Antrags auf Befreiung vom Anschluss- und Benutzungszwang für eine öffentliche Einrichtung zur Abwasserbeseitigung	Vorgang	80,00 €	80,00 €
15	Entscheidungen über förmliche Rechtsbehelfe, soweit § 4 Abs. 1 Satz 1 der Verwaltungskostensatzung keine Anwendung findet und der Rechtsbehelf erfolglos bleibt oder der Rechtsbehelf Erfolg hat, die angefochtene Verwaltungstätigkeit aber aufgrund unrichtiger oder unvollständiger Angaben vorgenommen bzw. abgelehnt worden ist	Vorgang	18,00 €	1.568,00 €

II. Änderung der Anlage

Die Anlage wird wie folgt ergänzt:

Gemeinde Nordseeheilbad Wangerooge	Vertrag zur Übernahme und Durchführung der Abwasserbeseitigung der Gemeinde Nordseeheilbad Wangerooge durch den OOWV vom 03.11.2025.	
--	--	--

Artikel 2 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Brake, 04.12.2025

Sven Ambrosy

Ort, Datum

Sven Ambrosy, Vorstandsvorsteher

3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die dezentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung dezentrale Schmutzwasserbeseitigung) vom 01.11.2022

**Artikel 1
Änderung der Satzung**

Die Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die dezentrale Schmutzwasserbeseitigung vom 01.11.2022 in der Fassung der 2. Änderungssatzung vom 04.12.2024 wird wie folgt geändert:

I. Änderung von § 5

§ 5 wird wie folgt geändert:

Abs. 1 wird wie folgt neu gefasst:

Die Grundgebühr je Abfuhr aus abflusslosen Sammelgruben und Kleinkläranlagen sowie für durch den Gebührenpflichtigen verursachte vergebliche Anfahrten der Entsorgungsfahrzeuge beträgt für Abfahren montags bis freitags, außer an gesetzlichen Feiertagen, 7.00 Uhr bis 18.00 Uhr 128,98 Euro.

Abs. 2 Satz 1 wird wie folgt neu gefasst:

Die Grundgebühr je Abfuhr aus abflusslosen Sammelgruben und Kleinkläranlagen sowie für durch den Gebührenpflichtigen verursachte vergebliche Anfahrten der Entsorgungsfahrzeuge beträgt für Abfahren außerhalb der in Abs. 1 genannten Zeiten 257,96 Euro.

Abs. 2 wird durch folgenden Satz 3 ergänzt:

Bei Notentsorgungen innerhalb von 24 Stunden beträgt die Grundgebühr 257,96 Euro, unabhängig von der Zeit der Abfuhr.

Abs. 3 wird wie folgt neu gefasst:

Die Mengengebühr beträgt für Schmutzwasser aus abflusslosen Sammelgruben 22,49 Euro pro Kubikmeter Schmutzwasser.

Abs. 4 wird wie folgt neu gefasst:

Die Mengengebühr beträgt für Fäkalschlamm aus Kleinkläranlagen 54,31 Euro pro Kubikmeter Fäkalschlamm.

Abs. 5 wird wie folgt neu gefasst:

Die Entsorgungsgebühr für die Behandlung von Inhalten mobiler Toiletten mit Sanitärzusätzen (z. B. Chemietoiletten, „Dixi“-Toiletten, Bautoiletten) beträgt 54,31 EUR je angefangener m³.

II. Änderung von § 13

§ 13 wird wie folgt neu gefasst:

§ 13 Datenverarbeitung

- (1) Zur Feststellung der sich aus dieser Satzung ergebenden Abgabepflicht sowie zur Festsetzung und Erhebung dieser Abgaben ist die Verarbeitung der hierfür erforderlichen personenbezogenen Daten gemäß Art. 6 Abs. 1 lit. e) Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) i. V. m. § 3 Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) durch den OOWV zulässig.
- (2) Der OOWV darf die für die Zwecke der Abwasserbeseitigung erforderlichen personenbezogenen Daten für die in Abs. 1 genannten Zwecke verarbeiten und sich die Daten von anderen öffentlichen Stellen gemäß § 5 Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) übermitteln lassen, was auch im Wege automatischer Abrufverfahren erfolgen kann.

Der bisherige § 13 wird § 14.

Artikel 2 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Brake, 04.12.2025

Sven Ambrosy

Ort, Datum

Sven Ambrosy, Vorstandsvorsteher

3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Baltrum vom 01.11.2022

Artikel 1 Änderung der Satzung

Die Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Baltrum vom 01.11.2022 in der Fassung der 2. Änderungssatzung vom 04.12.2024 wird wie folgt geändert:

I. Änderung von § 5

§ 5 wird wie folgt geändert:

Abs. 3 wird wie folgt neu gefasst:

Die Mengengebühr beträgt 5,15 Euro pro Kubikmeter Schmutzwasser.

II. Änderung von § 18

§ 18 wird wie folgt neu gefasst:

§ 18 Datenverarbeitung

- (1) Zur Feststellung der sich aus dieser Satzung ergebenden Abgabepflicht sowie zur Festsetzung und Erhebung dieser Abgaben ist die Verarbeitung der hierfür erforderlichen personenbezogenen Daten gemäß Art. 6 Abs. 1 lit. e) Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) i. V. m. § 3 Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) durch den OOWV zulässig.
- (2) Der OOWV darf die für die Zwecke der Schmutzwasserbeseitigung erforderlichen personenbezogenen Daten für die in Abs. 1 genannten Zwecke verarbeiten und sich die Daten von anderen öffentlichen Stellen gemäß § 5 Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) übermitteln lassen, was auch im Wege automatischer Abrufverfahren erfolgen kann.

Der bisherige § 18 wird § 19.

Artikel 2 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Brake, 04.12.2025

Sven Ambrosy

Ort, Datum

Sven Ambrosy, Vorstandsvorsteher

3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Dornum vom 01.11.2022

Artikel 1 Änderung der Satzung

Die Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Dornum vom 01.11.2022 in der Fassung der 2. Änderungssatzung vom 04.12.2024 wird wie folgt geändert:

I. Änderung von § 5

§ 5 wird wie folgt geändert:

Abs. 3 wird wie folgt neu gefasst:

Die Mengengebühr beträgt 4,99 Euro pro Kubikmeter Schmutzwasser.

II. Änderung von § 24

§ 24 wird wie folgt neu gefasst:

§ 24 Datenverarbeitung

- (1) Zur Feststellung der sich aus dieser Satzung ergebenden Abgabepflicht sowie zur Festsetzung und Erhebung dieser Abgaben ist die Verarbeitung der hierfür erforderlichen personenbezogenen Daten gemäß Art. 6 Abs. 1 lit. e) Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) i. V. m. § 3 Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) durch den OOWV zulässig.
- (2) Der OOWV darf die für die Zwecke der Schmutzwasserbeseitigung erforderlichen personenbezogenen Daten für die in Abs. 1 genannten Zwecke verarbeiten und sich die Daten von anderen öffentlichen Stellen gemäß § 5 Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) übermitteln lassen, was auch im Wege automatischer Abrufverfahren erfolgen kann.

Der bisherige § 24 wird § 25.

Artikel 2 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Brake, 04.12.2025

Sven Ambrosy

Ort, Datum

Sven Ambrosy, Vorstandsvorsteher

3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Großheide vom 01.11.2022

Artikel 1 Änderung der Satzung

Die Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Großheide vom 01.11.2022 in der Fassung der 2. Änderungssatzung vom 04.12.2024 wird wie folgt geändert:

I. Änderung von § 5

§ 5 wird wie folgt geändert:

Abs. 3 wird wie folgt neu gefasst:

Die Mengengebühr beträgt 5,65 Euro pro Kubikmeter Schmutzwasser.

II. Änderung von § 24

§ 24 wird wie folgt neu gefasst:

§ 24 Datenverarbeitung

- (1) Zur Feststellung der sich aus dieser Satzung ergebenden Abgabepflicht sowie zur Festsetzung und Erhebung dieser Abgaben ist die Verarbeitung der hierfür erforderlichen personenbezogenen Daten gemäß Art. 6 Abs. 1 lit. e) Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) i. V. m. § 3 Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) durch den OOWV zulässig.
- (2) Der OOWV darf die für die Zwecke der Schmutzwasserbeseitigung erforderlichen personenbezogenen Daten für die in Abs. 1 genannten Zwecke verarbeiten und sich die Daten von anderen öffentlichen Stellen gemäß § 5 Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) übermitteln lassen, was auch im Wege automatischer Abrufverfahren erfolgen kann.

Der bisherige § 24 wird § 25.

Artikel 2 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Brake, 04.12.2025

Sven Ambrosy

Ort, Datum

Sven Ambrosy, Vorstandsvorsteher

3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Ihlow vom 01.11.2022

Artikel 1 Änderung der Satzung

Die Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Ihlow vom 01.11.2022 in der Fassung der 2. Änderungssatzung vom 04.12.2024 wird wie folgt geändert:

I. Änderung von § 5

§ 5 wird wie folgt geändert:

Abs. 3 wird wie folgt neu gefasst:

Die Mengengebühr beträgt 2,63 Euro pro Kubikmeter Schmutzwasser.

II. Änderung von § 24

§ 24 wird wie folgt neu gefasst:

§ 24 Datenverarbeitung

- (1) Zur Feststellung der sich aus dieser Satzung ergebenden Abgabepflicht sowie zur Festsetzung und Erhebung dieser Abgaben ist die Verarbeitung der hierfür erforderlichen personenbezogenen Daten gemäß Art. 6 Abs. 1 lit. e) Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) i. V. m. § 3 Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) durch den OOWV zulässig.
- (2) Der OOWV darf die für die Zwecke der Schmutzwasserbeseitigung erforderlichen personenbezogenen Daten für die in Abs. 1 genannten Zwecke verarbeiten und sich die Daten von anderen öffentlichen Stellen gemäß § 5 Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) übermitteln lassen, was auch im Wege automatischer Abrufverfahren erfolgen kann.

Der bisherige § 24 wird § 25.

Artikel 2 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Brake, 04.12.2025

Sven Ambrosy

Ort, Datum

Sven Ambrosy, Vorstandsvorsteher

3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Hinte vom 01.11.2022

Artikel 1 Änderung der Satzung

Die Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Hinte vom 01.11.2022 in der Fassung der 2. Änderungssatzung vom 04.12.2024 wird wie folgt geändert:

I. Änderung von § 5

§ 5 wird wie folgt geändert:

Abs. 3 wird wie folgt neu gefasst:

Die Mengengebühr beträgt 4,11 Euro pro Kubikmeter Schmutzwasser.

II. Änderung von § 24

§ 24 wird wie folgt neu gefasst:

§ 24 Datenverarbeitung

- (1) Zur Feststellung der sich aus dieser Satzung ergebenden Abgabepflicht sowie zur Festsetzung und Erhebung dieser Abgaben ist die Verarbeitung der hierfür erforderlichen personenbezogenen Daten gemäß Art. 6 Abs. 1 lit. e) Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) i. V. m. § 3 Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) durch den OOWV zulässig.
- (2) Der OOWV darf die für die Zwecke der Schmutzwasserbeseitigung erforderlichen personenbezogenen Daten für die in Abs. 1 genannten Zwecke verarbeiten und sich die Daten von anderen öffentlichen Stellen gemäß § 5 Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) übermitteln lassen, was auch im Wege automatischer Abrufverfahren erfolgen kann.

Der bisherige § 24 wird § 25.

Artikel 2 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Brake, 04.12.2025

Sven Ambrosy

Ort, Datum

Sven Ambrosy, Verbandsvorsteher

3. Satzung zur Änderung der Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Südbrookmerland vom 01.11.2022

Artikel 1 Änderung der Satzung

Die Satzung des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbandes über die Erhebung von Abgaben für die zentrale Schmutzwasserbeseitigung (Abgabensatzung zentrale Schmutzwasserbeseitigung) für das Gebiet der Gemeinde Südbrookmerland vom 01.11.2022 in der Fassung der 2. Änderungssatzung vom 04.12.2024 wird wie folgt geändert:

I. Änderung von § 5

§ 5 wird wie folgt geändert:

Abs. 3 wird wie folgt neu gefasst:

Die Mengengebühr beträgt 3,77 Euro pro Kubikmeter Schmutzwasser.

II. Änderung von § 24

§ 24 wird wie folgt neu gefasst:

§ 24 Datenverarbeitung

- (1) Zur Feststellung der sich aus dieser Satzung ergebenden Abgabepflicht sowie zur Festsetzung und Erhebung dieser Abgaben ist die Verarbeitung der hierfür erforderlichen personenbezogenen Daten gemäß Art. 6 Abs. 1 lit. e) Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) i. V. m. § 3 Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) durch den OOWV zulässig.
- (2) Der OOWV darf die für die Zwecke der Schmutzwasserbeseitigung erforderlichen personenbezogenen Daten für die in Abs. 1 genannten Zwecke verarbeiten und sich die Daten von anderen öffentlichen Stellen gemäß § 5 Niedersächsisches Datenschutzgesetz (NDSG) übermitteln lassen, was auch im Wege automatischer Abrufverfahren erfolgen kann.

Der bisherige § 24 wird § 25.

Artikel 2 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 01.01.2026 in Kraft.

Brake, 04.12.2025

Sven Ambrosy

Ort, Datum

Sven Ambrosy, Vorstandsvorsteher

Herausgeber: Landkreis Aurich, Fischteichweg 7 – 13, 26603 Aurich

Bezugspreis: Jährlich 150,- € inkl. Mehrwertsteuer und Portokosten.

Einzelexemplar: 3,00 € inkl. Mehrwertsteuer und Portokosten.

Redaktionsschluss jeweils Mittwoch, 13.00 Uhr für den Erscheinungstag Freitag der Woche.

Manuskripte für die Bekanntmachung sind an das Kreistagsbüro des Landkreises Aurich, Fischteichweg 7 – 13, 26603 Aurich, Telefon (04941)16 1014, E-Mail: amtsblatt@landkreis-aurich.de, zu senden.

Laufender Bezug des Amtsblattes nur durch den Landkreis Aurich.