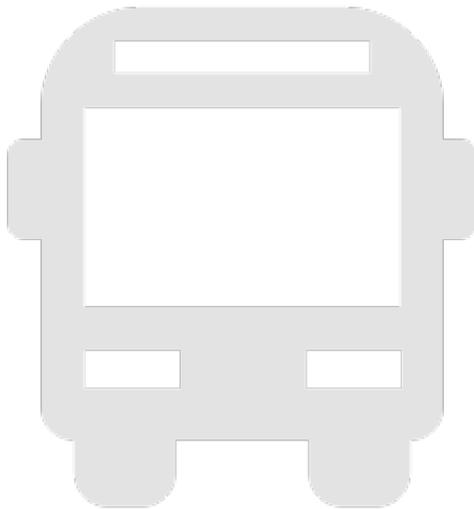


Landkreis Aurich

Planung und Erstellung eines integralen Taktfahrplans ÖPNV im Landkreis Aurich

hier: Linienbündelungskonzept

- ENTWURF -



Stand: 27. Mai 2020

BPV Consult GmbH
Gesellschaft für Beratung
und Projektmanagement
im Verkehr

Löhrstraße 113
56068 Koblenz

Tel +49 (0)261 · 20 16 50 - 0
Fax +49 (0)261 · 20 16 50 - 99
Mail dialog@bpv-consult.de
Web www.bpv-consult.de

Geschäftsführer
Dr. Christoph Zimmer

Sitz der Gesellschaft
Amtsgericht Koblenz
5 HRB 6685

Steuernummer
22/650/1315/5

Bankverbindung
Volksbank Koblenz Mittelrhein
BIC GENODE51KOB
IBAN DE87 5709 0000 1038
5020 00

BPV-Projektdaten

Projektnummer	91001	Bereich	Konzept & Planung ÖSPV
Projekttitel	Planung und Erstellung eines integralen Taktfahrplans ÖPNV im Landkreis Aurich		
Untertitel	Linienbündelungskonzept		
Projektleiter	Stephan Hajak	Weitere Bearbeiter	Christian Huber Matthias Kurzeck Rainer Genz

Autor/Bearbeiter

Nr.	Name, Vorname, Funktion	Bearbeiterkürzel
1	Stephan Hajak, Bereichsleiter Konzept & Planung ÖSPV	SH

Version Text

Nr.	Kapitel	Datum	Bearbeiterkürzel
1.0	Gesamtdokument	04.05.2020	SH
3.0	Gesamtdokument	25.05.2020	SH

Version Anlagen

Nr.	Anlage	Datum	Bearbeiterkürzel
1.0	1	04.05.2020	SH
3.0	1	25.05.2020	SH

Kontakt

BPV Consult GmbH

Gesellschaft für Beratung und Projektmanagement im Verkehr

Stephan Hajak, Bereichsleiter Konzept & Planung ÖSPV

Löhrstraße 113

56068 Koblenz

Tel +49 (0)261 · 20 16 50 - 12

Fax +49 (0)261 · 20 16 50 - 99

Mail stephan.hajak@bpv-consult.de

Datum: 27.05.2020
Version: 3.0



Seite: 2 von 15

Inhaltsverzeichnis

1. Rechtsgrundlage	4
2. Zweck der Linienbündelung.....	4
3. Kriterien für die Bildung von Linienbündeln.....	4
4. Wirkung der Linienbündelung	6
5. Linienbündelung im Landkreis Aurich	6
6. Linienbündelung bei benachbarten Aufgabenträgern	8
7. Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten.....	9
8. Umsetzungsschritte	11

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Umsetzungszeitplan Übergangszeiträume und Linienbündel	11
---	----

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Linienbündelung Hauptlinien und Bedienungsgebiete.....	7
Abbildung 2: Harmonisierungszeiträume.....	10

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Übersicht der einzelnen Linienbündel (Linienlisten)	
---	--



1. Rechtsgrundlage

Für die Bündelung von Linien des straßengebundenen ÖPNV ist das Personenbeförderungsgesetz maßgebend (§ 9 Abs. 2 PBefG). Eine Genehmigung kann demnach für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden, soweit es die Zielsetzung in Verantwortung des zuständigen Aufgabenträgers für die ausreichende Verkehrsbedienung erfordert (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Wenn die ausreichende Verkehrsbedienung gemäß der Zielsetzung des Aufgabenträgers sichergestellt werden kann, sind eigenwirtschaftliche Verkehre bei der Genehmigung vorrangig zu behandeln (§ 8 Abs. 4 i. V. m. § 8a PBefG).

2. Zweck der Linienbündelung

Die Linienbündelung bezweckt die Zusammenfassung verkehrlich verbundener „starker“ und „schwacher“ Linien zu Teilnetzen. Die Genehmigung der Linien erfolgt somit nicht für jede Linie einzeln, sondern für das Linienbündel als Ganzes („im Paket“). Damit einher geht die Zielsetzung eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen mehr und weniger ertragreichen Linienverkehren zur Sicherung einer dauerhaften, kostengünstigen Verkehrsbedienung. In der novellierten Fassung der EU-Verordnung 1370/2007 wird den Aufgabenträgern („zuständigen Behörden“) diese Möglichkeit zugesichert, im Rahmen der Definition gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖPNV kostendeckende Verkehre mit nicht kostendeckenden Verkehren zusammenzufassen¹.

Hinsichtlich zukünftiger Genehmigungs- oder Vergabeverfahren definieren Linienbündel zugleich sinnvolle Loszuschnitte. Im Vorlauf eines Vergabeverfahrens (nach § 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007) soll die Linienbündelung vor „Rosinenpickerei“ schützen, bei der sich Verkehrsunternehmen die Genehmigungen für rentable Linien sichern, indem sie nur diese für den eigenwirtschaftlichen Betrieb beantragen, während die Finanzierung der verbleibenden, weniger rentablen Linienverkehre allein der öffentlichen Hand überlassen wird.

Die Linienbündelung wird i. d. R. im Rahmen eines Nahverkehrsplans festgelegt und beschlossen. Mit der Bildung von Linienbündeln einher geht ein Zeitplan zur Harmonisierung der meist unterschiedlichen Genehmigungslaufzeiten für die Einzellinien, die zur Zusammenfassung im Linienbündel vorgesehen sind. Erst mit Erreichen des Harmonisierungsdatums, welches durch die am längsten laufende einzelne Liniengenehmigung bestimmt wird, kann das gemäß der ausreichenden Verkehrsbedienung vorgesehene Angebot im Rahmen des Linienbündels in Betrieb gehen.

3. Kriterien für die Bildung von Linienbündeln

Werden bei der Konzeption von Linienbündeln gewinnbringende und defizitäre Relationen zusammengefügt, wird erreicht, dass das Verkehrsunternehmen dazu verpflichtet ist, erzielbare Gewinne auf den rentablen Linien mit in die Finanzierung ertragsärmerer Bereiche einzubringen. Der erweiterte Konzessionsschutz des Linienbündels sichert eine Abwehr konkurrierender Genehmigungsanträge auf ertragsstarken Einzellinien des Bündels und verhindert das Herauslösen aus dem vorgesehenen betrieblichen und wirtschaftlichen Verbund der Linien.

Datum: 27.05.2020
Version: 3.0



Seite: 4 von 15

¹ Vgl. Artikel 2a Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 gemäß der novellierten Fassung in Gestalt der Änderungs-VO (EU) 2016/2338 vom 14.12.2016, in Kraft seit 24.12.2017; hier unter: Artikel 1 Ziffer 3 der VO (EU) 2016/2338

Im Sinne des Vergaberechts stellen Linienbündel Lose dar. Es ist geboten, bei der Bildung von Linienbündeln nach verkehrlichen und ökonomischen Belangen sorgfältig abzuwägen, um Bündelzuschnitte zu vermeiden, die letztlich unter Wettbewerbsbedingungen zu ungünstigen Kalkulationen mit der Folge verteuerter Angebote seitens der Bieter und einen dauerhaft (zu) hohen Zuschussbedarf auf Seiten des Landkreises Aurich führen. Es gilt daher, bei der Konzeption künftiger Angebotsleistungen innerhalb der Linienbündel die Auswirkungen auf mögliche Anbieter und das Fahrgastpotenzial bestmöglich abzuschätzen.

Dem Landkreis Aurich bietet sich bei der Konzeption von Linienbündel stets ein Ermessensspielraum. Die Entscheidung für Linienbündel und deren Leistungsangebote ist nachvollziehbar zu begründen, im Rahmen der vorgesehenen Beteiligungen und Anhörungen zwischen öffentlichem Interesse und weiteren Belangen abzuwägen und durch abschließende Festlegungen im Nahverkehrsplan zu bestätigen. Andererseits gilt es, Rechtsfehler aufgrund der Orientierung an nicht sachgerechten Kriterien zu vermeiden, die den Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes widersprechen (§§ 8, 9 PBefG). Dazu würden u. a. folgende fehlerhafte Kriterien gehören:

- ▶ Unzulässige Einschränkungen der Chancengleichheit von Wettbewerbern bzw. des Grundrechts auf freie Berufsausübung (z. B. Zielsetzung des Erhalts bisheriger Genehmigungsstrukturen)
- ▶ Bündelung von Linien ohne den Nachweis eines hinreichenden verkehrlichen, betrieblichen oder wirtschaftlichen Zusammenhangs (Insofern wäre es in diesem Fall legitim, neben definierten Linienbündeln auch weiterhin bestimmte Linien mit Einzelgenehmigungen zu belassen)
- ▶ außer Betracht lassen eigenwirtschaftlicher Einzellinien – und grundsätzlich nur Berücksichtigung gemeinwirtschaftlicher Verkehre – bei der Bildung von Linienbündeln
- ▶ aber auch: „Erzielung von Gemeinwirtschaftlichkeit“ als Begründung für die Wahl des Bündelzuschnitts.

Ebenso wie der Nahverkehrsplan kann ein erstmalig beschlossenes Linienbündelungskonzept bei entsprechendem Anlass jederzeit durch erneuten Beschluss geändert, korrigiert, aktualisiert oder fortgeschrieben werden. Die Änderungen sind jeweils zu beschreiben und zu begründen. Wesentliche Änderungen zum vorherigen Stand sind entsprechend den gesetzlichen Anforderungen an den Nahverkehrsplan vor Beschlussfassung zu beteiligen bzw. anzuhören.

Im Zusammenhang mit kreisgrenzüberschreitenden Linien ist die Konzeption von Linienbündeln zwingend in enger Abstimmung mit den jeweils betroffenen benachbarten Aufgabenträgern durchzuführen. Der Abstimmungsprozess über die Zuordnung betroffener Linien ist in geeigneter Form zu dokumentieren (Protokolle o. ä.). Generell sind nach Möglichkeit dauerhafte Vereinbarungen über die federführende Zuständigkeit der Aufgabenträger bei kreisgrenzüberschreitenden Linien zu treffen. Dies betrifft die Federführung bei Planung, Organisation und Finanzierung dieser Linien (z. B. Verantwortlichkeit zur Vorabbekanntmachung und Durchführung von Vergabeverfahren).



4. Wirkung der Linienbündelung

Grundsätzlich ermöglicht die Linienbündelung dem Landkreis Aurich sowie beteiligten benachbarten Aufgabenträgern die inhaltliche und zeitgerechte Vorbereitung und Umsetzung einer verkehrlich zukunftsgerichteten und ökonomisch sinnvollen ÖPNV-Planung.

Der gültige Nahverkehrsplan mit einem nach sachgerechten Kriterien aufgestellten Linienbündelungskonzept, kann die LNVG als Genehmigungsbehörde dazu veranlassen, von Verkehrsunternehmen beantragte, anstehende Neugenehmigungen im Abgleich mit dem Harmonisierungszeitplan nur befristet zu erteilen, sofern ein betroffenes Verkehrsunternehmen den Antrag im Hinblick auf die Harmonisierung nicht bereits „freiwillig“ für den kürzeren Zeitraum gestellt hat.

Die Festlegung von Linienbündeln gibt nicht ein bestimmtes Genehmigungsregime vor: Eigenwirtschaftliche Genehmigungen haben grundsätzlich (weiterhin) Vorrang, sofern auf diese Weise die Kriterien für die im Nahverkehrsplan festgelegte ausreichende Verkehrsbedienung erfüllt werden können. Gibt der Landkreis Aurich seine Vergabeabsicht vorab bekannt, kann eine darauf beantragte eigenwirtschaftliche Genehmigung nur auf das Linienbündel in Gänze entsprechend der EU-weiten Bekanntmachung erteilt werden.

Die Frage, inwieweit das politisch „gewollte“ ÖPNV-Angebot eigenwirtschaftlich erbracht werden kann oder gemeinwirtschaftlich vergeben werden muss, hängt vielmehr entscheidend ab von dessen Leistungsumfang, den Qualitätsanforderungen und der zu erwartenden Nachfrage. Andernfalls kann der Landkreis Aurich für den Betrieb des Linienbündels ein Verfahren zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags einleiten. Dieses kann als wettbewerbliches Ausschreibungsverfahren oder mittels einer der Möglichkeiten zur Direktvergabe (nach Artikel 5 der VO (EG) 1370/2007) ausgestaltet werden.

5. Linienbündelung im Landkreis Aurich

Gegenwärtig werden die Verkehrsleistungen auf den Linien im Kreisgebiet eigenwirtschaftlich erbracht. Als Ausgleich für die Anwendung des vorgegebenen Tarifs erhalten die Verkehrsunternehmen eine Zuwendung im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift (AV). Die vorhandenen Genehmigungen nach PBefG beziehen sich allesamt auf Einzellinien. Die Genehmigungslaufzeiten der Linien in den einzelnen Teilregionen des Landkreises Aurich sind nur vereinzelt synchronisiert; insgesamt herrscht neben einer größeren Zahl an betreibenden Verkehrsunternehmen auch eine Vielfalt bei den maßgeblichen Zeiträumen der Gültigkeit von Genehmigungen. Eine integrierte Planung zur wirtschaftlichen Umsetzung eines integralen Taktfahrplans im Landkreis Aurich und die künftige Möglichkeit zur Durchführung von Vergabeverfahren werden dadurch mindestens erschwert, nach Maßgabe einer attraktiven und effizienten Angebotsgestaltung teils sogar unmöglich gemacht.

Es wird daher empfohlen, als primären Umsetzungsschritt zur zukünftigen Gestaltung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Landkreis Aurich den Nahverkehrsplan um ein Linienbündelungs- und Harmonisierungskonzept mit entsprechenden Vorgaben an Leistungsumfang und Qualitätsstandards für die künftigen Linienbündel zu erweitern.

Zur Bildung von Linienbündeln im Landkreis Aurich wurde folgenden Kriterien eine höhere Bedeutung beigemessen:

- ▶ Räumliche Bezugspunkte (z. B. Städte bzw. Gemeinden mit Umland, Schuleinzugsbereiche, Linienkorridore, verkehrlich besonders eigenständige Teilräume)

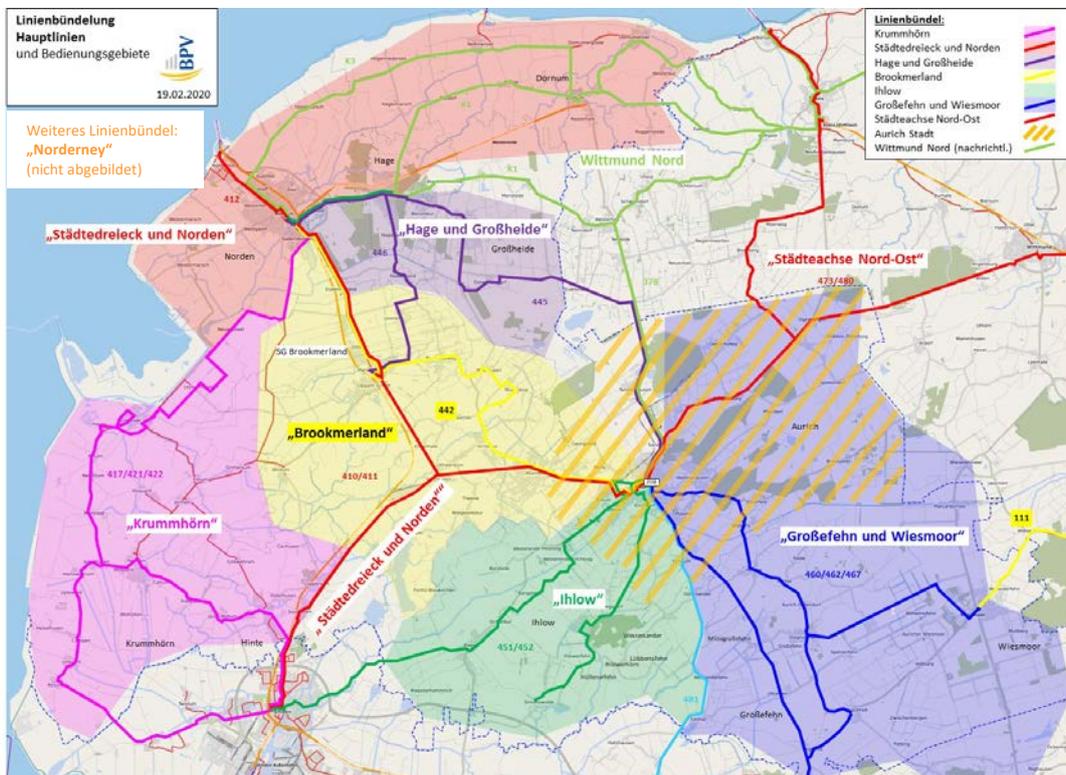


- ▶ Verknüpfungen der Linien im Rahmen des integralen Taktfahrplans (z. B. Hauptlinien der Bedienungsebene 1 und Anschlusslinien der Bedienungsebene 2)
- ▶ Betriebsplanerische Aspekte (Durchbindungen von Fahrzeugen zur Schaffung umsteigefreier Verbindungen, Kombination von Takt- und Schulverkehrslinien zur optimierten Umlaufbildung und Personaleinsatzplanung).

Der Leistungsumfang (Fahrplan-Kilometer je Linie und Jahr) sowie die grobe Abschätzung der Ertragskraft einzelner Linien wurden bei der Abwägung der Kriterien zur Bildung der Linienbündel ebenfalls berücksichtigt.

Auf Grundlage der genannten Prinzipien und Kriterien werden für den Landkreis Aurich folgende 9 Linienbündel vorgeschlagen (s. auch Abb. 1):

Abbildung 1: Linienbündelung Hauptlinien und Bedienungsgebiete



- ▶ Linienbündel „Aurich Stadt“ mit den Stadtverkehrslinien 101-105 (Umfang Bestand entsprechend der Stadtverkehrslinien, zzt. als Anrufbus-Betrieb)
- ▶ Linienbündel „Brookmerland“ mit den Linien 419, 427, 428, 431, 432, 433, 442 und N41 (Umfang Bestand ca. 608.500 Fahrplan-km pro Jahr)
- ▶ Linienbündel „Großefehn & Wiesmoor“ mit den Linien 460, 462-464, 466-472, 476, 477 und 486 (Umfang Bestand ca. 1.156.000 Fahrplan-km pro Jahr)
- ▶ Linienbündel „Hage & Großheide“ mit den Linien 445-447 und den zukünftigen Bürgerbus-Linien (Umfang Bestand ca. 262.700 Fahrplan-km pro Jahr zzgl. Bürgerbusse [vsl. ca. 95.000 Fahrplan-km pro Jahr])



- ▶ Linienbündel „Ihlow“ mit den Linien 451, 452, 455, 457 und 483 (Umfang Bestand ca. 357.400 Fahrplan-km pro Jahr)
- ▶ Linienbündel „Krummhörn“ mit den Linien 417, 418, 421, 422, 423a und 423b (Umfang Bestand ca. 881.300 Fahrplan-km pro Jahr)
- ▶ Linienbündel „Norderney“ mit den Linien 1-8 (Umfang Bestand ca. 86.700 Fahrplan-km pro Jahr für die Linien 1-3 zzgl. Umfang der Linien 4-8)
- ▶ Linienbündel „Städteachse Nord-Ost“ mit den Linien 420, 473, 474 und 480 (Umfang Bestand ca. 374.600 Fahrplan-km pro Jahr)
- ▶ Linienbündel „Städtedreieck & Norden“ mit den Linien 410-416 und 424 (Umfang Bestand ca. 723.800 Fahrplan-km pro Jahr).

Die Nachtbus-Linien N71, N72 und N73 werden nicht Teil der vorgeschlagenen Linienbündel, da diese nach derzeitiger Konzeption eher den Charakter eines Sonderlinienverkehrs haben – mit nahezu ausschließlicher Ausrichtung auf Besucherinnen und Besucher einer Diskothek in Georgsheil – und weniger den „allgemeinen“ Mobilitätsbedürfnissen abends und in der Nacht auf unterschiedlichen Fahrtrelationen entsprechen.

Ebenfalls nicht den Linienbündeln zugeordnet werden der Nordsee-Express (touristisches Angebot im Bereich Norden/Norddeich mit „Traktor-Bahn“) und die Linie 10004 (Direktbus zwischen Norden Bahnhof bzw. Mittelmarkt und dem Fähranleger nach/von Baltrum mit Tide-abhängigem Fahrplan). Eine Integration mit anderen Linien innerhalb eines Linienbündels wird aufgrund der betrieblichen und tariflichen Besonderheiten für nicht sinnvoll erachtet.

6. Linienbündelung bei benachbarten Aufgabenträgern

Die vorgenommene Linienbündelung berücksichtigt ebenfalls bereits beschlossene Linienbündelungskonzepte der Nachbar-Landkreise, die in Abstimmung mit dem Landkreis Aurich erstellt wurden.

In der Stadt Emden befindet sich der Nahverkehrsplan noch in der Aufstellung (letzter Entwurfsstand vom 29.11.2019). Im Rahmen des Entwurfs wird das Linienbündel Stadtverkehr Emden, welches mit dem Nahverkehrsplan 2013 beschlossen wurde, angepasst und aktualisiert. Das Linienbündel beinhaltet keine in den Landkreis Aurich abgehenden Linien.

Im Landkreis Friesland wurde ein Linienbündelungskonzept mit 3 Bündeln – hier als Teilnetze bezeichnet – im Rahmen des Nahverkehrsplans am 18.12.2019 beschlossen. Es umfasst die Teilnetze 1 („Nord“), 2 („Mitte“) und 3 („Süd“).

- ▶ Das Teilnetz 2 („Mitte“; Bereich Stadt Schortens/Gemeinde Sande; gesamter Umfang Bestand ca. 994.700 Fahrplan-km pro Jahr) umfasst u. a. auch die in den Landkreis Aurich abgehende Linie 111.

Im Landkreis Leer wurde in den am 26.09.2019 beschlossenen Nahverkehrsplan kein Linienbündelungskonzept aufgenommen. In die Zuständigkeit des Landkreises Leer fallen auch die in den Landkreis Aurich abgehenden Linien 479, 481, 484 und 692.

Im Landkreis Wittmund wurde ein Linienbündelungskonzept mit 2 Bündeln und einer Einzelinie im Rahmen des Nahverkehrsplans am 17.12.2019 beschlossen. Es umfasst die Linienbündel „Süd“ und „Nord“.



- ▶ Das Linienbündel „Süd“ (gesamter Umfang Bestand ca. 548.500 Fahrplan-km pro Jahr) umfasst u. a. auch die in den Landkreis Aurich abgehende Linie 341.
- ▶ Das Linienbündel „Nord“ (gesamter Umfang Bestand ca. 1.219.300 Fahrplan-km pro Jahr) umfasst u. a. auch die in den Landkreis Aurich abgehenden Linien 312, 314, 346, 361, 368, 378 und 485.
- ▶ Unter der Bezeichnung „Linie K1“ wird zzt. das Gesamtangebot vermarktet, das die genehmigten Linien 314, 361 und 368 (sowie Linien 362 und 363, welche nicht den Landkreis Aurich betreffen) umfasst. Dieses soll künftig als eigenständige Linie K1 innerhalb des Linienbündels „Nord“ weitergeführt werden und dann die Fahrplanleistungen im Taktverkehr des Korridors Norden – Esens – Harlesiel umfassen, während übrige Leistungen (Nebenrouten, Schülerbeförderung etc.) weiterhin den ursprünglichen Linien zugeordnet werden.

7. Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Mit dem Linienbündelungskonzept geht ein Harmonisierungszeitplan einher, der nach dem Beschluss der Linienbündel für neu zu genehmigende Einzellinien im Bereich der festgelegten Linienbündel Anwendung findet. Die Harmonisierung der im Linienbündel zusammengefassten Einzellinien kann frühestens mit Ablauf der am längsten genehmigten Einzellinie innerhalb des jeweiligen Linienbündels erfolgen (der Landkreis Aurich kann jedoch einen späteren Zeitpunkt für die Laufzeitharmonisierung wählen, z. B. um beabsichtigte Vergabeverfahren zeitlich sinnvoll zu staffeln oder auch zusammenzufassen).

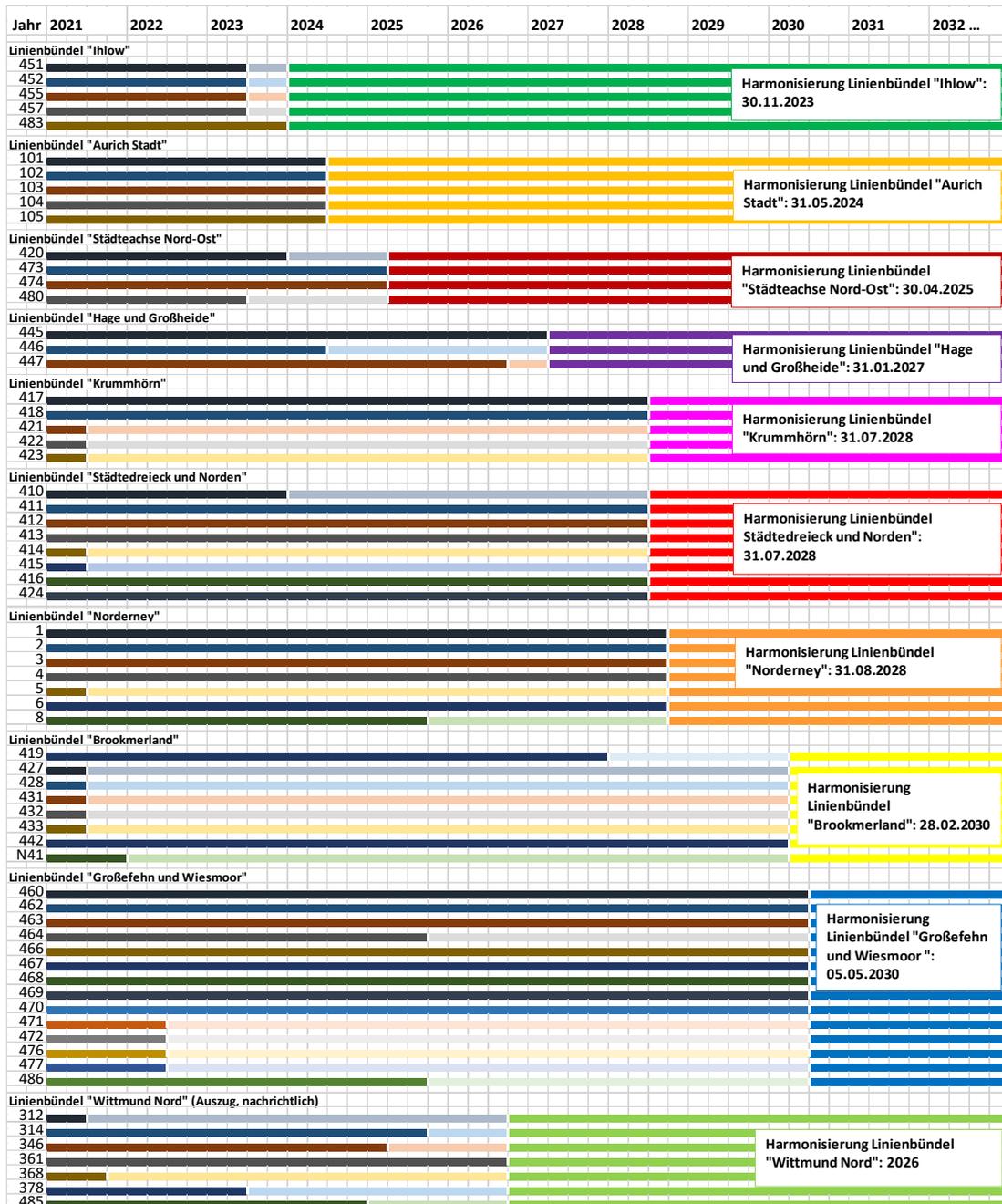
Bei der Bildung der Linienbündel im Landkreis Aurich sind in der Tendenz kleinere Zuschnitte gewählt worden, in denen sich die Kommunalstruktur und Schuleinzugsbereiche widerspiegeln, die aber ebenfalls mit der vielfältigen Betreiberlandschaft im Kreisgebiet und darüber hinaus einhergeht. Eine Zusammenfassung zu größeren Linienbündeln oder die gleichzeitige Vergabe mehrerer Linienbündel als einzelne Lose wäre im Rahmen der Harmonisierungsregelungen möglich.

Für die Linienbündel im Landkreis Aurich ist der nachfolgende Harmonisierungszeitplan maßgeblich (s. Abb. 2). Betriebsstart des gebündelten Linienangebots wäre jeweils am Tag nach dem Harmonisierungszeitpunkt.

- ▶ 30.11.2023 - Linienbündel „Ihlow“
- ▶ 31.05.2024 - Linienbündel „Aurich Stadt“
- ▶ 30.04.2025 - Linienbündel „Städteachse Nord-Ost“
- ▶ 31.01.2027 - Linienbündel „Hage & Großheide“
- ▶ 31.07.2028 - Linienbündel „Krummhörn“
- ▶ 31.07.2028 - Linienbündel „Städtedreieck & Norden“
- ▶ 31.08.2028 - Linienbündel „Norderney“
- ▶ 28.02.2030 - Linienbündel „Brookmerland“
- ▶ 05.05.2030 - Linienbündel „Großefehn & Wiesmoor“.



Abbildung 2: Harmonisierungszeiträume



Hinweis: Als Harmonisierungszeitpunkt angegeben ist jeweils der letzte Tag der am längsten laufenden Liniengenehmigung innerhalb des jeweiligen Linienbündels.

Bei den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern wurden im Rahmen der Laufzeitenharmonisierung folgende Termine festgelegt:

- ▶ 2025 (längstlaufende Genehmigung bis 31.12.2025) – Landkreis Wittmund, Linienbündel „Süd“
- ▶ 2026 (längstlaufende Genehmigung bis 14.09.2026) – Landkreis Wittmund, Linienbündel „Nord“.



Der Nahverkehrsplan des Landkreis Friesland macht derzeit keine konkreten Aussagen zur Harmonisierung der Einzelgenehmigungen innerhalb der ausgewiesenen Teilnetze. Die Genehmigung der aus Sicht des Landkreises Aurich einzigen betroffenen Linie 111 – als Linie des künftigen Teilnetzes „Mitte“ im Landkreis Friesland – läuft noch bis zum 30.06.2027.

8. Umsetzungsschritte

Da der Harmonisierungszeitpunkt bei mehreren Linienbündeln erst in einigen Jahren ansteht, eine ganze Reihe von Einzellinien innerhalb der Linienbündel aber bereits in einigen Monaten oder wenigen Jahren zur – dann befristeten – Neugenehmigung anstehen, können durch entsprechende Vorgaben im Nahverkehrsplan für den Leistungsumfang und Mindestqualitäten der betroffenen Linien Angebotsverbesserungen im Sinne des integralen Taktfahrplans zum Teil bereits während der Übergangszeiträume sichergestellt werden.

Die in der folgenden Tabelle skizzierten Umsetzungsschritte mit Handlungsmöglichkeit durch den Landkreis Aurich sind aus heutiger Sicht denk- und realisierbar. Dargestellt sind auch die Umsetzungszeitpunkte für die Linienbündel in Gänze.

Tabelle 1: Umsetzungszeitplan Übergangszeiträume und Linienbündel

Jahr	Linien	Künftiges Linienbündel	Handlungsoption des LK Aurich
2021	414, 415	Städtedreieck & Norden	Neugenehmigung ab 01.08.2021 unter Beachtung der Leistungsvorgaben des NVP
2021	421, 422, 423a/b	Krummhörn	Neugenehmigung ab 01.08.2021 unter Beachtung der Leistungsvorgaben des NVP
2021	427, 428, 431-433 und N41	Brookmerland	Neugenehmigung ab 01.08.2021 (bzw. ab 20.11.2021 für die Linie N41) unter Beachtung der Leistungsvorgaben des NVP
2023	alle im Bündel	Ihlow	Umsetzung neues Fahrplankonzept ab 01.12.2023 (Vorabkennzeichnung ab 01.09.2021 möglich)
2024	410	Städtedreieck & Norden	Umsetzung neues Fahrplankonzept für die Linie 410, ggf. als landesbedeutsame Buslinie ab 01.01.2024 (Vorabkennzeichnung ab 01.10.2021 möglich)
2024	alle im Bündel	Aurich Stadt	Umsetzung neues Fahrplankonzept Stadtbus Aurich ab 01.06.2024 (Vorabkennzeichnung ab 01.03.2022 möglich)
2024	446	Hage & Großheide	Umsetzung neues Fahrplankonzept für die Linie 446 ab 01.06.2024 (Vorabkennzeichnung ab 01.03.2022 möglich)
2025	alle im Bündel	Städteachse Nord-Ost	Umsetzung neues Fahrplankonzept ab 01.05.2025 (Vorabkennzeichnung ab 01.02.2023 möglich)
2027	alle im Bündel	Hage & Großheide	Umsetzung neues Fahrplankonzept ab 01.02.2027 (Vorabkennzeichnung ab 01.11.2024 möglich)
2028	alle im Bündel	Krummhörn	Umsetzung neues Fahrplankonzept ab 01.08.2028 (Vorabkennzeichnung ab 01.05.2026 möglich)
2028	alle im Bündel	Städtedreieck & Norden	Umsetzung neues Fahrplankonzept ab 01.08.2028 (Vorabkennzeichnung ab 01.05.2026 möglich)

Datum: 27.05.2020
Version: 3.0



Jahr	Linien	Künftiges Linienbündel	Handlungsoption des LK Aurich
2028	alle im Bündel	Norderney	Umsetzung neues Fahrplankonzept ab 01.09.2028 (Vorabkennzeichnung ab 01.06.2026 möglich)
2030	alle im Bündel	Brookmerland	Umsetzung neues Fahrplankonzept ab 01.03.2030 (Vorabkennzeichnung ab 01.12.2027 möglich)
2030	alle im Bündel	Großefehn & Wiesmoor	Umsetzung neues Fahrplankonzept ab 06.05.2030 (Vorabkennzeichnung ab 06.02.2028 möglich)

Anlage 1: Übersicht der einzelnen Linienbündel (Linienlisten)



Anlage 1: Übersicht der einzelnen Linienbündel (Linienlisten)

Linienbündel „Aurich Stadt“:

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)	Linienbündel	Harmonisierung
101	Aurich	Georgsfeld	Extum-Walle	31.05.2024	AUR	AUR	k.A.	Aurich Stadt	31.05.2024
102	Aurich	Plaggenburg	Sandhorst-Tannenhausen	31.05.2024	AUR	AUR	k.A.	Aurich Stadt	31.05.2024
103	Aurich	Wiesens	Wallinghausen-Pfalzdorf-Egels	31.05.2024	AUR	AUR	k.A.	Aurich Stadt	31.05.2024
104	Aurich	Rahe	Popens-Schirum-Leegmoor-Kirchdorf	31.05.2024	AUR	AUR	k.A.	Aurich Stadt	31.05.2024
105	Aurich	Brockzetel	Dietrichsfeld-Langefeld-Middels	31.05.2024	AUR	AUR	k.A.	Aurich Stadt	31.05.2024
					AUR			0 Aurich Stadt	31.05.2024

Linienbündel „Brookmerland“:

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)	Linienbündel Entwurf Variante 1	Harmonisierung
419	Aurich	Aurich	Walle-Georgsfeld-Sandhorst	31.12.2027	AUR	AUR	11.576	Aurich Stadt	28.02.2030
427	Ugant-Schott	Marienhaf	Osteel/Leezdorf-Rechtsupweg	31.07.2021	AUR	AUR	42.653	Brookmerland	28.02.2030
428	Marienhaf	Marienhaf	Wirzum-Schoonorth	31.07.2021	AUR	AUR	89.423	Brookmerland	28.02.2030
431	Moordorf	Moorhusen	Victorbur	31.07.2021	AUR	AUR	40.841	Brookmerland	28.02.2030
432	Moorhusen	Moordorf	Victorbur	31.07.2021	AUR	AUR	37.942	Brookmerland	28.02.2030
433	Forlitz-Blaukirchen	Aurich	Moordorf	31.07.2021	AUR	AUR	72.138	Brookmerland	28.02.2030
442	Aurich	Norden	Moordorf-Upende-Rechtsupweg-Marienhaf/Victorbur-Münkeboe-Moorhusen	28.02.2030	AUR	AUR	284.677	Brookmerland	28.02.2030
N41	Aurich	Norden	Marienhaf-Moordorf-Moorhusen	19.11.2021	AUR	AUR	29.254	Brookmerland	28.02.2030
					AUR		608.501	Brookmerland	28.02.2030

Linienbündel „Großefehn und Wiesmoor“:

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)	Linienbündel Entwurf Variante 1	Harmonisierung
460	Aurich	Leer	Schirum-Hesel-Brinkum	05.05.2030	AUR	AUR, LER	401.681	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030
462	Aurich	Brockzetel	Dietrichsfeld-Langefeld-Middels	05.05.2030	AUR	AUR	146.967	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030
463	Aurich	Wiesmoor	Akelsberg-Spetzerfehn-Hinrichsfehn	05.05.2030	AUR	AUR	116.845	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030
464	Aurich	Wiesmoor	Egels-Wiesens-Brockzetel-Wiesedermeer-Marcardsmoor	30.09.2025	AUR	AUR	80.728	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030
466	Aurich	Wiesmoor	Bagband-Strackholt	05.05.2030	AUR	AUR	121.618	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030
467	Wiesmoor	Leer	Ostgroßefehn-Strackholt-Bagband	05.05.2030	AUR	AUR, LER	112.567	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030
468	Wiesmoor	Hinrichsfehn	Mullberg	05.05.2030	AUR	AUR	27.939	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030
469	Ostgroßefehn	Aurich	Holtrup-Bietzefeld	05.05.2030	AUR	AUR	16.810	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030
470	Aurich	Jüüberde	Wiesmoor-Neudorf-Remels	05.05.2030	AUR	AUR, LER	41.159	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030
471	Bagband	Egels IGS	Wrisse-Felde	31.07.2022	AUR	AUR	31.951	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030
472	Middels	Aurich IGS/BBS	Plaggenburg-Tannenhausen-Egels IGS	31.07.2022	AUR	AUR	16.177	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030
476	Jheringsfehn	Ostgroßefehn	Neukamperfehn-Hesel	05.08.2022	AUR	AUR, LER	16.998	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030
477	Ulbargen	Aurich	Timmel-Holtrup	31.07.2022	AUR	AUR	k.A.	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030
486	Westgroßefehn	Ostgroßefehn	Timmel-Ulbargen-Mittegroßefehn	31.08.2025	AUR	AUR	24.587	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030
					AUR		1.156.026	Großefehn und Wiesmoor	05.05.2030

Linienbündel „Hage und Großheide“:

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)	Linienbündel Entwurf Variante 1	Harmonisierung
445	Norden	Aurich	Hage-Berumerfehn-Südcoldinne-Südarle-Eversmeer	31.01.2027	AUR	AUR, WTM	79.459	Hage und Großheide	31.01.2027
446	Norden	Südarle	Hage-Halbepond-Großheide	31.05.2024	AUR	AUR	136.110	Hage und Großheide	31.01.2027
447	Großheide	Großheide	Berumerfehn-Südarle-Westerende	29.08.2026	AUR	AUR	47.142	Hage und Großheide	31.01.2027
					AUR		262.710	Hage und Großheide	31.01.2027



Linienbündel „Ihlow“:

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)	Linienbündel Entwurf Variante 1	Harmonisierung
451	Aurich	Emden	Ihlow-Riepe	31.07.2023	AUR	AUR, EMD	162.680	Ihlow	30.11.2023
452	Aurich	Simonswoide	Kirchdorf-Simonswoide-Ihlow	31.07.2023	AUR	AUR	88.383	Ihlow	30.11.2023
455	Ludwigsdorf	Westerende	Ostende-Fahne	31.07.2023	AUR	AUR	14.635	Ihlow	30.11.2023
457	Aurich	Haxtum	Rahe	31.07.2023	AUR	AUR	8.732	Ihlow	30.11.2023
483	Lübbertsfehn	Aurich	Ihlow-Schirum-Westersander	30.11.2023	AUR	AUR, LER	82.954	Ihlow	30.11.2023
					AUR		357.383	Ihlow	30.11.2023

Linienbündel „Krummhörn“:

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)	Linienbündel Entwurf Variante 1	Harmonisierung
417	Pewsum	Norden	Eilsum-Greetsiel-Leybucht-polder-Süderneuland	31.07.2028	AUR	AUR	95.668	Krummhörn	31.07.2028
418	Norden	Pewsum	Charlottenpolder-Grimesum-Eilsum-Jennelt-Uttum-Visguard	31.07.2028	AUR	AUR	69.891	Krummhörn	31.07.2028
421	Hösingwehr	Emden	Pewsum-Hinte	31.07.2021	AUR	AUR, EMD	279.388	Krummhörn	31.07.2028
422	Emden	Pewsum	Loquard	31.07.2021	AUR	AUR, EMD	198.974	Krummhörn	31.07.2028
423a	Emden	Pewsum	Hinte-Uttum-Wirdum	31.07.2021	AUR	AUR, EMD	115.804	Krummhörn	31.07.2028
423b	Pewsum	Emden	Hinte-Uttum	31.07.2021	AUR	AUR, EMD	121.592	Krummhörn	31.07.2028
					AUR		881.317	Krummhörn	31.07.2028

Linienbündel „Norderney“:

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)	Linienbündel Entwurf Variante 1	Harmonisierung
1	Norderney, Weststrand	Norderney, Hafen	Damenpfad Mitte-Rosengarten	31.08.2028	AUR	AUR	25.731	Norderney	31.08.2028
2	Norderney, Busbahnhof	Norderney, Hafen	Mühlenstraße-Marienstraße	31.08.2028	AUR	AUR	21.891	Norderney	31.08.2028
3	Norderney, Haus Klipper	Norderney, Hafen	Lippestraße-Waldweg	31.08.2028	AUR	AUR	39.051	Norderney	31.08.2028
4	Norderney, Busbahnhof	Norderney, Oase	Meierei-Flugplatz-Leuchtturm	31.08.2028	AUR	AUR	k.A.	Norderney	31.08.2028
5	Norderney, Busbahnhof	Norderney, Weiße Düne	Birkenweg-Meierei	26.06.2021	AUR	AUR	k.A.	Norderney	31.08.2028
6	Norderney, Rosengarten	Norderney, Weiße Düne		31.08.2028	AUR	AUR	k.A.	Norderney	31.08.2028
7	Norderney	Norderney	innerstädtischer Rundverkehr	31.08.2020(*)	AUR	AUR	k.A.	Norderney	31.08.2028
8	Norderney, Rosengarten	Norderney, Rosengarten		31.08.2025	AUR	AUR	k.A.	Norderney	31.08.2028
			(*)Betrieb zzt. mit einstw. Erlaubnis		AUR		86.673	Norderney	31.08.2028

Linienbündel „Städteachse Nord-Ost“:

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)	Linienbündel Entwurf Variante 1	Harmonisierung
420	Aurich	Jever	Wittmund	31.12.2023	AUR	AUR, JEV, WTM	6.996	Städteachse Nord-Ost	30.04.2025
473	Aurich	Bensersiel	Plaggenburg-Middels-Esens	30.04.2025	AUR	AUR, WTM	191.383	Städteachse Nord-Ost	30.04.2025
474	Aurich	Wittmund	Wallinghausen-Sandhorst-Middels	30.04.2025	AUR	AUR, WTM	134.465	Städteachse Nord-Ost	30.04.2025
480	Emden	Jever	Wilhelmshaven	31.07.2023	AUR	AUR, EMD, JEV, WHV, WTM	41.745	Städteachse Nord-Ost	30.04.2025
					AUR		374.590	Städteachse Nord-Ost	30.04.2025

Linienbündel „Städtedreieck und Norden“:

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)	Linienbündel Entwurf Variante 1	Harmonisierung
410	Emden	Aurich	Georgsheil	31.12.2023	AUR	AUR, EMD	306.935	Städtedreieck und Norden	31.07.2028
411	Georgsheil	Norden	Marienhaf	31.07.2028	AUR	AUR	204.795	Städtedreieck und Norden	31.07.2028
412	Norden	Norddeich	Norden	31.07.2028	AUR	AUR	101.018	Städtedreieck und Norden	31.07.2028
413	Norden	Esens	Westerloog-Osterloog-Junkersrott-Theener-Dornumergrode	31.07.2028	AUR	AUR, WTM	43.270	Städtedreieck und Norden	31.07.2028
414	Junkersrott	Norden	Hage	31.07.2021	AUR	AUR	9.470	Städtedreieck und Norden	31.07.2028
415	Norden	Norden	Süderneuland	31.07.2021	AUR	AUR	17.443	Städtedreieck und Norden	31.07.2028
416	Norden	Westermarsch	Utlandshörn	31.07.2028	AUR	AUR	26.031	Städtedreieck und Norden	31.07.2028
424	Leybucht-polder	Westermarsch	Neuwesteel	31.07.2028	AUR	AUR	14.830	Städtedreieck und Norden	31.07.2028
					AUR		723.793	Städtedreieck und Norden	31.07.2028



Einzellinien (ohne Zuordnung zu Linienbündeln):

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)	Linienbündel Entwurf Variante 1	Harmonisierung
N43	Aurich	Georgsheil	Ihlow-Aurich	30.09.2020	AUR	AUR	7.140	Einzellinie	---
N71	Emden	Georgsheil, Discothek Galaxy	Hinte	31.12.2023	AUR	AUR, EMD	5.780	Einzellinie	---
N72	Norden	Georgsheil, Discothek Galaxy	Marienhäfe	31.12.2023	AUR	AUR	5.470	Einzellinie	---
N73	Leer	Georgsheil, Discothek Galaxy	Timmel - Aurich	31.12.2023	AUR	AUR, LER	6.299	Einzellinie	---
NE	Norden	Norden	(NE=Nordsee-Express)	28.02.2027	AUR	AUR	k.A.	Einzellinie	---
10004	Norden	Neßmersiel		30.09.2023	AUR	AUR	k.A.	Einzellinie	---
					AUR		24.688	Einzellinien	---

Linienbündel „Wittmund-Süd“ (Auszug, nachrichtlich)*:

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)	Linienbündel Entwurf Variante 1	Harmonisierung
341	Wiesmoor	Wittmund	Wiesede-Friedeburg-Reepsholt	31.12.2023	WTM	AUR, WTM	104.441	WTM Süd	2025

Linienbündel „Wittmund-Nord“ (Auszug, nachrichtlich)*:

Linie Bestand	Ausgangspunkt	Endpunkt	über	Ende Genehmigung	AT federführend	AT beteiligt	Fpl-km p.a. (Hochrechnung)	Linienbündel Entwurf Variante 1	Harmonisierung
312	Esens	Norden	Dornum-Hage	31.07.2021	WTM	AUR, WTM	18.000	WTM Nord	2026
314 (Teil der K1)	Theener/Hager-marsch	Westerholt/Dornum	Roggenstede-Dorumergröde-Theener-Neßmersiel	26.09.2025	WTM	AUR, WTM	50.536	WTM Nord	2026
346	Wittmund	Neuschoo	Middels-Blumberg-Westerholt	31.03.2025	WTM	AUR, WTM		WTM Nord	2026
361 (Teil der K1)	Esens	Dornum	Hage-Norden-Westerholt	16.09.2026	WTM	AUR, WTM	11.397	WTM Nord	2026
368 (Teil der K1)	Dorumergröde	Esens	Westerbur-Roggenstede-Westerholt-Dornum-Bensersiel	31.08.2021	WTM	AUR, WTM	5.925	WTM Nord	2026
378	Aurich	Esens	Westerholt	31.07.2023	WTM	AUR, WTM	54.601	WTM Nord	2026
485	Blomberg	Westerholt/Dornum	Dornum	31.12.2024	WTM	AUR, WTM	52.821	WTM Nord	2026
K1	Norden	Harlesiel	Esens	---	WTM	AUR, WTM	590.395	WTM Nord	2026

* Linienbündel in der Zuständigkeit des LK Wittmund gemäß Nahverkehrsplan Landkreis Wittmund, S. 75ff², hier nur nachrichtlich und auszugsweise mit den einbrechenden Linien betreffend den Landkreis Aurich dargestellt.



² Abrufbar unter <https://www.landkreis-wittmund.de/LebenArbeiten/Verkehr/%C3%96PNV/Nahverkehrsplan.aspx>