

Beschlussvorlage		Drucksachen-Nr.: IX/2020/122
Ausschuss für Kreisentwicklung und Umwelt	öffentlich	16.06.2020
Kreisausschuss	nicht öffentlich	23.06.2020
Kreistag	öffentlich	25.06.2020

Tagesordnungspunkt

Linienbündelungskonzept für den ÖPNV im Landkreis Aurich

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Kreisentwicklung und Umwelt beschließt das Linienbündelungskonzept im Grundsatz und die Zuschnitte der Linienbündel des Entwurfs für das Beteiligungsverfahren im Rahmen der Aktualisierung des Nahverkehrsplans

Sach- und Rechtslage:

Der Landkreis Aurich ist Aufgabenträger für den ÖPNV und für die Sicherstellung einer ausreichenden Mobilität (Daseinsvorsorge) verantwortlich. Für die Bündelung von Linien des straßengebundenen ÖPNV ist das Personenbeförderungsgesetz (§9 Abs. 2 PBefG) maßgebend. 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).

1. Zweck der Linienbündelung

Die Zusammenfassung verkehrlich verbundener „starker“ und „schwacher“ Linien zu Teilnetzen ist Ziel der Linienbündelung. Es erfolgt eine Genehmigung der Linien „im Paket“ und nicht für jede Linie einzeln. Somit soll ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen mehr und weniger ertragsreichen Linienverkehren zur Sicherung einer dauerhaften und kostengünstigen Verkehrsbedienung erfolgen. Für zukünftige Genehmigungs- oder Vergabeverfahren werden sinnvolle Loszuschnitte definiert, die eine „Rosinenpickerei“ verhindern, so dass rentable Linien des Bündels nicht einzeln von Verkehrsunternehmen zur Genehmigung beantragt und die weniger rentablen Linienverkehre der öffentlichen Hand überlassen werden. Die Linienbündelung soll Teil des Nahverkehrsplans werden. Gleichzeitig werden die Genehmigungslaufzeiten der Einzellinien durch Bildung der Linienbündel harmonisiert, indem das Harmonisierungsdatum durch die am längsten laufende einzelne Liniengenehmigung bestimmt wird.

2. Kriterien für die Bildung von Linienbündeln

Bei der Bildung von Linienbündeln muss nach verkehrlichen und ökonomischen Belangen abgewogen werden, um ungünstige Bündelzuschnitte zu vermeiden, die unter Wettbewerbsbedingungen zu ungünstigen Kalkulationen und einem dauerhaft hohen Zuschussbedarf auf Seiten des Landkreises Aurich führen würden. 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. Genauso wie der Nahverkehrsplan kann ein erstmalig beschlossenes Linienbündelungskonzept aus gegebenem Anlass jederzeit durch erneuten Beschluss geändert, korrigiert, aktualisiert oder fortgeschrieben werden.

3. Wirkung der Linienbündelung

Die Linienbündelung ermöglicht dem Landkreis Aurich die inhaltliche und zeitgerechte Vorbereitung und Umsetzung einer verkehrlich zukunftsgerichten und ökonomisch sinnvollen ÖPNV-Planung. Dabei wird die LNVG als Genehmigungsbehörde den gültigen Nahverkehrsplan und das aufgestellte Linienbündelungskonzept bei anstehenden Neugenehmigungen unter Berücksichtigung des Harmonisierungszeitplans heranziehen. Bei der Festlegung von Linienbündeln wird kein bestimmtes Genehmigungsregime vorgegeben. Gibt der Landkreis Aurich seine Vergabeabsicht vorab bekannt, kann auch ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag unter Berücksichtigung des gewünschten Verkehrsangebotes für das Linienbündel als Ganzes erfolgen. Ob das politisch „gewollte“ ÖPNV-Angebot eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich erbracht werden muss, hängt vom Leistungsumfang, den Qualitätsanforderungen und der zu erwartenden Nachfrage ab. Bleibt ein eigenwirtschaftlicher Antrag aus, wird der Landkreis Aurich für den Betrieb des Linienbündels ein Verfahren zur Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags einleiten. Dabei ist aufgrund der vorgeschriebenen Anwendung repräsentativer Tarifverträge von höheren Kosten für das zu vergebende Verkehrsangebot auszugehen. Insbesondere dann, wenn das Verkehrsangebot höhere quantitative und qualitative Standards umfassen soll als im Status quo.

4. Linienbündelung im Landkreis Aurich

Gegenwärtig werden Verkehrsleistungen im Landkreis Aurich eigenwirtschaftlich und im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift (AV) erbracht. Die Laufzeiten der Einzellinien sind nur teilweise synchronisiert, was eine integrierte Planung zur wirtschaftlichen Umsetzung eines integralen Taktfahrplans im Landkreis Aurich und die Durchführung von Vergabeverfahren zumindest erschwert bzw. teils sogar unmöglich macht.

Darum soll ein Linienbündelungs- und Harmonisierungskonzept erstellt werden, das den Nahverkehrsplan im Landkreis Aurich ergänzt. Folgende Kriterien werden bei der Bildung von Linienbündeln im Landkreis Aurich vornehmlich herangezogen:

- 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)



Ebenfalls wurden der Leistungsumfang (Fahrplan-Kilometer je Linie und Jahr) und die grobe Abschätzung der Ertragskraft einzelner Linien bei der Abwägung der Kriterien zur Bildung der Linienbündel berücksichtigt. Es werden 9 Linienbündel vorgeschlagen:

- Linienbündel „Aurich Stadt“ mit den Stadtverkehrslinien 101-105 (Umfang Bestand entsprechend der Stadtverkehrslinien, zuz. als Anrufbus-Betrieb)
- Linienbündel „Brookmerland“ mit den Linien 419, 427, 428, 431, 432, 433, 422 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 [vgl. 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)

5. Linienbündelung bei benachbarten Aufgabenträgern

Die vorgenommene Linienbündelung berücksichtigt bereits beschlossene Linienbündelungskonzepte der Nachbar-Gebietskörperschaften. Die Stadt Emden hat im Rahmen des noch in der Aufstellung befindlichen Nahverkehrsplans ein Linienbündel „Stadtverkehr“ gebildet, das keine ein- oder ausbrechenden Linien des Landkreis Aurich beinhaltet. Im Landkreis Friesland wurden im Nahverkehrsplan drei Teilnetze ohne Harmonisierungszeitpunkte dargestellt. Der Nahverkehrsplan des Landkreises Leer enthält kein Linienbündelungskonzept. Dagegen hat der Landkreis Wittmund im Rahmen des Nahverkehrsplans in 2019 ein Linienbündelungskonzept mit den Linienbündeln „Nord“ und „Süd“ und dazugehörigen Harmonisierungszeitpunkten in 2026 bzw. 2025 beschlossen.

6. Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Mit dem Linienbündelungskonzept geht ein Harmonisierungszeitplan einher. Bei der Bildung der Linienbündel im Landkreis Aurich sind tendenziell kleinere Zuschnitte gewählt worden, die die kommunale/räumliche Struktur und die vielfältige Betreiberlandschaft berücksichtigen. Dabei ist die Zusammenfassung zu größeren Linienbündeln oder die gleichzeitige Vergabe mehrerer Linienbündel als einzelne Lose im Rahmen der Harmonisierungsregelungen möglich:

- 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 und Wiesmoor“

7. Auswirkungen auf den VEJ-VEJ-Vertrag

Im Jahr 2018 wurde der sogenannte „VEJ-VEJ-Vertrag“ zwischen den Aufgabenträgern der Verkehrsregion Nahverkehr Ems-Jade und dem Verkehrsverbund Ems-Jade der Verkehrsunternehmen bis zum 31.12.2025 geschlossen. Dort heißt es im §4 Abs. 1: „Die im Verkehrsverbund Ems-Jade zusammengeschlossenen Verkehrsunternehmen verpflichten sich, das Verkehrsangebot im bisherigen Umfang (Stand: 01.08.2017) beizubehalten und nur im Einvernehmen mit den jeweils betroffenen Aufgabenträgern zu verändern, solange die Aufgabenträger keine Linienbündelung vornehmen“. Der Landkreis Wittmund hat im Jahr 2019 ein Linienbündelungskonzept als Teil des Nahverkehrsplans beschlossen. Daraufhin haben die Verkehrsunternehmen ihre Verkehrsangebote bislang nicht reduziert.

8. Weiteres Vorgehen

Heute sollen der Beschluss der Linienbündelung im Grundsatz und der Beschluss der Zuschnitte der Linienbündel laut Entwurf erfolgen. Im nächsten Schritt wird der Nahverkehrsplan inklusive der Anpassungen aufgrund des Integralen-Takt-Fahrplan-Konzeptes (ITF-Konzept) aktualisiert. Dieser Entwurf soll dann für die Auslegung im anschließenden Beteiligungsverfahren (8 Wochen) beschlossen werden. Schließlich soll der Beschluss des aktualisierten Nahverkehrsplans (inklusive der eingearbeiteten Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren) und die Linienbündelung als Teil des Nahverkehrsplans umgesetzt werden.

Finanzielle Auswirkungen im Haushaltsjahr:			Betrag:	
Haushaltsmittel vorhanden	Deckung falls keine HH-Mittel vorhanden	Deckung üpl./apl. Ausgabe	Folgekosten/Jahr	Sonstiges
Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Investitionsnr.: Kostenstelle: 800000 Kostenträger: 547-0103 Sachkonto:314100 bzw. Kostenträger: 547-0102 Sachkonto:2151001	Budget <input type="checkbox"/> üpl. Ausgabe <input type="checkbox"/> apl. Ausgabe <input type="checkbox"/>	Investitionsnr.: Kostenstelle: Kostenträger: Sachkonto:	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Betrag:	
			0,00	

Erstellungsdatum: 04.06.2020	Unterschrift In Vertretung gez. Dr. Puchert
---	--

Anlagenverzeichnis:

- Linienbündelung-Bericht

